

Material

Die Militärruinen um den Hauptbahnhof Hiroshima vor dem Zweiten Weltkrieg

—Begleitend zur Exkursion des Verkehrsknotenpunkts
und der Nachschubbasis der Militärstadt—

Eiji Takebayashi*

Vorwort

Wer die Stadt Hiroshima besuchen will, kommt wahrscheinlich einmal beim Hauptbahnhof Hiroshima vorbei, weil die in- und ausländischen Touristen oft mit dem japanischen *Shinkansen* (新幹線) oder den Shuttlebussen vom Flughafen zum Hauptbahnhof Hiroshima fahren. Der Hauptbahnhof mit vielen Geschäften und Restaurants ist ein Verkehrsknotenpunkt sowie ein Wirtschaftszentrum in der Stadt. Der Bahnhof ist der Haupt-ein- und -ausgang dieser Stadt.

Leider kennt niemand die in Vergessenheit geratene Geschichte dieses Bahnhofs und seiner Umgebung vor dem Zweiten Weltkrieg. Der Bahnhof war einst auch ein logistisches Zentrum und ein Verkehrsknotenpunkt dieser Militärstadt (軍都) und die Truppen sowie Militärdepots der kaiserlichen Armee konzentrierten sich in der Umgebung des Bahnhofs. Daher habe ich mich entschieden, zu diesem Thema einen auf Deutsch geschriebenen Reiseführer zu verfassen und anzubieten, weil ich den Blick der Reisenden, die wegen der Corona Pandemie Hiroshima nicht besuchen können, auf die Ruinen in der

Umgebung des Bahnhofs lenken möchte¹⁾.

1. Die Kohei Brücke (工兵橋)

Über dem Fluss Kyobashi (京橋川) spannt sich eine kleine hängende Brücke und ist die einzige Hängebrücke der Innenstadt. Vor dem Krieg hieß sie „Kohei Brücke“ (jap. Kohei-Bashi) und ist 77,8 m lang und 1,8 m breit. Sie wurde 1889 vom 5. Pionierregiment unter Führung der 5. Division (第五師団) als Verbindungsbrücke gebaut, damit die Pioniere von der Garnison im Stadtteil Hakushima (白島) zum Übungsfeld in der Vorstadt Ushita marschieren konnten. Die aus Holz gebaute Brücke wurde 1921 wegen des häufigen Hochwassers in eine Hängebrücke umgebaut und 1933 nochmals umgebaut. Auf der Brücke durften vor dem Zweiten Weltkrieg auch Zivilisten neben den Militärs gehen²⁾.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde sie in Koa Brücke (興亜橋 Aufstieg Asiens) umbenannt. Ausserdem war es den Zivilisten verboten, die Brücke zu benutzen. Am 6. August 1945 erlitt sie glücklicherweise trotz der Explosion der Atombombe keine Schäden, obwohl sie vom Epizentrum nur ungefähr 2,3 km entfernt war! Über die Brücke drängelten eine große Anzahl von Flüchtlingen (Atombombenopfer), um in den Norden der Stadt zu evakuieren³⁾.

* Associate Professor an der Wirtschaftsuniversität Hiroshima (Associate Professor at Hiroshima University of Economics)



Links und Rechts: Brücke Kohei Ansicht vom Bezirk Hakushima (Aufnahme: Autor)

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie 1954 wieder umgebaut. Heute noch gehen die Schülerinnen und Schüler jeden Tag über die Brücke. Das ehemalige Übungsfeld wurde nach dem Krieg zu Dienstwohnungen für die Beamten der Staatsbahn⁴⁾.

2. Standort des 5. Pionierregiments (工兵第5連隊駐屯地跡)

Neben der Brücke ist ein Ehrenmal für das 5. Pionierregiment der kaiserlichen Armee. Das Regiment gehörte zur 5. Division, die seit 1882 im Schloss Hiroshima stationiert war. Die Rolle des Regiments war es, im Feld mit Hilfe der Ausrüstung, befestigte Stellungen und Straßen zu bauen sowie von feindlichen Truppen zerstörte Brücken, Eisenbahnschienen und Straßen zu reparieren usw, um die eigenen Truppen zu unterstützen. Weil die Truppe während des Zweiten Weltkriegs woanders eingesetzt wurde, wurde eine Ersatztruppe organisiert und dort stationiert. Am 6. August 1945 wurde sie von den Auswirkungen der Atombombe getroffen und 47 Soldaten kamen ums Leben.

Heutzutage gibt es keine Spur mehr davon. Dort befindet sich jetzt eine Grundschule und



Ehrenmal für das 5. Pionierregiment im Bezirk Hakushima (Aufnahme: Autor)

ein Mädchen-Gymnasium.

3. Militärisches Wasserwerk Ushita/ Wasserwerksmuseum Stadt Hiroshima (牛田軍用水道／広島市水道資料館)

Das Militärische Wasserwerk Ushita war eine ehemalige Wasseraufbereitungs- und Wasserversorgungsanlage der kaiserlichen Armee. Das Wasserwerk wurde 1898 durch ein Edikt des Kaisers im Dorf Ushita (牛田村), nordöstlich von der Stadt, errichtet, um die Wasserversorgung für die in der Innenstadt stationierten Heerestruppen zu gewährleisten⁵⁾. Der damalige Premier Minister Ito Hirobumi (伊藤博文) und Generalleutnant, späterer Innenminister

Kodama Gentaro (児玉源太郎) veranlassten den Kaiser dazu, den Edikt zu erlassen. Eigentlich war Hiroshima nämlich arm an sauberem Wasser, weil die Stadt in einem Flussdelta liegt⁶⁾. Ausserdem wurde die Qualität des Wassers allmählich schlechter, da das Abwasser aus den Häusern in den Fluss Ohta floss. Das verursachte in der Stadt eine Seuche, nämlich die Cholera⁷⁾. Damals tranken die Bürger Trinkwasser aus Brunnen oder das Flusswasser seit der Edo-Zeit. Auch im ersten Sino-Japanischen Krieg von 1894–1895 benutzte man in Hiroshima Trinkwasser aus Brunnen. Selbst Kaiser Meiji trank das Trinkwasser aus einem speziellen Brunnen, der neben dem Schloss Hiroshima war.

Das Wasserwerk bestand aus einem Verwaltungsgebäude, Gebäude für die Wasserpumpen, Wasserspeichern usw. Das Wasser wurde vom Wasserwerk durch Rohre über die Kanda Brücke (神田橋) zum Schloss Hiroshima, wo das Hauptquartier der 5. Division war, und über die Enko Brücke (猿猴橋) zum Militärhafen Hiroshimas, Ujina (宇品), wo sich das Heereshauptquartier für Transport (陸軍運輸部), das im Krieg zum Heereshauptquartier der Flotte (船舶司令部) umbenannt wurde, und



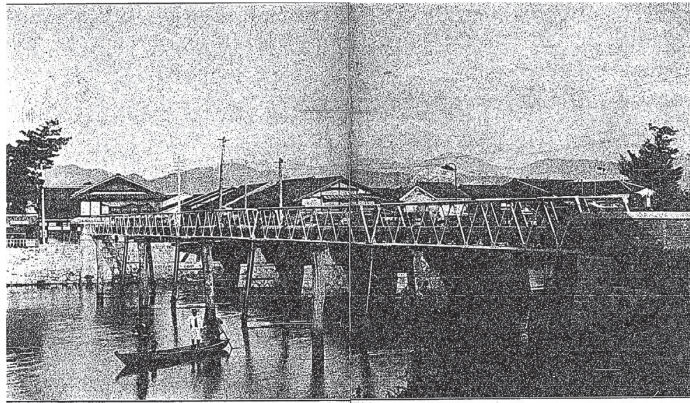
Ehemaliger spezieller Brunnen für den Kaiser Meiji (Aufnahme: Autor)

die Konservenfabrik der Abteilung des Heeresarsenals für die Verpflegung Ujina (宇品陸軍糧秣支廠) befand, transportiert. Gleichzeitig wurde das Wasserwerk mit dem Zivilen Wasserwerk verbunden. Man konnte sauberes Trinkwasser trinken. Hiroshima war die fünfte Stadt Japans, die ein modernes Wasserwerk hatten⁸⁾. Die Stadt Hiroshima musste die beiden Wasserwerke instand setzen.

Im Schloss Hiroshima wurde ein kleiner Teich angelegt, um die Fertigstellung des Wasserwerks zu feiern. Den nennt man „Kirschblütenteich“ (桜の池). Die Kirschblüte war das Heeresymbol unter der Führung des Kaisers. Der Teich ist jetzt noch im Schloss vorhanden und man kann sich dort viele Karpfen ansehen.

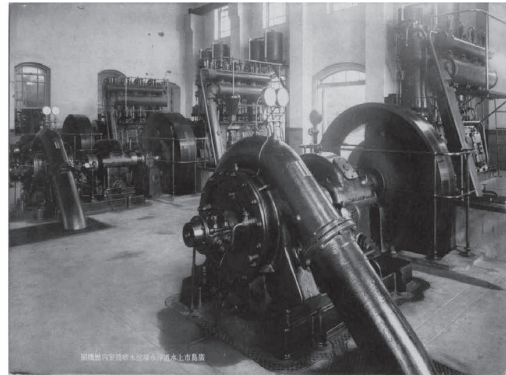
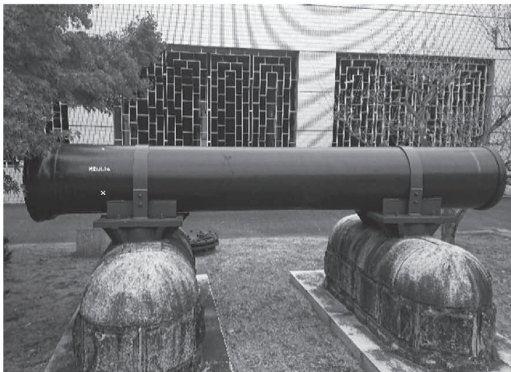


Links: Heutiges Wasserwerksmuseum Hiroshima (Aufnahme: Autor) Rechts: Wasserspeicher vom Militärischen Wasserwerk Ushita (Archiv der Präfektur Hiroshima)



圖之橋管水川發橋 (圖十第)

Links: Damalige Enko Brücke (*Zusammenfassung des Berichts der Abteilung der Anlegung des vorläufigen Militärisches Wasserwerks Hiroshima*, S.13)



Links: Teile der Wasserrohre über die Enko Brücke zum Militärhafen Ujina (Aufnahme: Autor) Rechts: Wasserpumpenraum (Archiv der Präfektur Hiroshima)



Links: Kirschblütenteich (Archiv der Präfektur Hiroshima) Rechts: Heutiger Kirschblütenteich mit Karpfen (Aufnahme: Autor)

Am 6. August 1945 wurde durch die Atombombe das Gebäude des Wasserwerks in der Innenstadt total zerstört und das Wasserwerk in Ushita, das von Epizentrum ungefähr 2,8 km entfernt war, stark beschädigt und 83 Beamten kamen ums Leben. Zwar gab es Stromausfälle im Werk und die acht von Elektromotoren angetriebenen Wasserpumpen gingen kaputt, aber die Wasserversorgung wurde keineswegs unterbrochen, weil die verletzten Beamten des Werks, insbesondere mit Hilfe des Hilfsingenieur Horino Kuro (堀野九郎), die vier alten, mit Öl angetriebenen, Reservewasserpumpen aktivieren konnten⁹⁾. Am selben Tag hat das Wasserwerk die Stadt mit 43,438 km³ Wasser versorgt¹⁰⁾. Danach gingen Beamten mit Soldaten der Seepioniereinheit des kaiserlichen Heeres, die auf Befehl des Kommandanten des Hauptquartiers der Flotte, Generalleutnant Saeki Bunro (陸軍中将佐伯文郎) eingesetzt wurde, ins Stadtzentrum, um insgesamt 5750 gebrochene Wasserröhren zu reparieren, weil es überall viele Wasserrohrbrüche in der Stadt gab. Sie waren alle der Strahlung ausgesetzt¹¹⁾.

Jetzt befindet sich im Park Ushita (牛田公園) ein städtisches Wasserwerksmuseum, das einst als Pumpenraum für die Wasserversorgung

gebaut wurde. Im Museum werden die historischen Dokumente sowie Ausrüstungen über die Geschichte von Wasserwerk Hiroshima gezeigt. Im Freigelände des Museums werden auch Teile der Wasserrohre über die Brücke Enko zum Militärhafen Ujina ausgestellt. Und es gibt auch zwei Inschriften von Ito Hirobumi und Kodama Gentaro. Man kann mit Bussen und der *Astram Line* Bahn (アストラムライン) in nur ca. 10 Minuten das Museum besuchen.

4. 11.Waffenlager der Abteilung des Heeresarsenals für Waffenversorgung Hiroshima (広島陸軍兵器支廠第11倉庫)

Das 11.Waffenlager der Abteilung des Heeresarsenals für Waffenversorgung war ein Lager für die Waffen der kaiserlichen Armee. Die Abteilung wurde 1887 als die Abteilung Hiroshima des Heeresarsenals für Kanonenherstellung Osaka (大阪砲兵工廠) in der Stadtmitte, in Motomachi (基町), eingerichtet. Die Abteilung wurde 1905 in die Abteilung des Heeresarsenals für Waffenversorgung (陸軍兵器支廠) umbenannt. Im darauffolgenden Jahr wurde die Behörde nach Kasumi-cho (霞町) verlegt. Die Abteilung hatte insgesamt ein



Links und Rechts: restauriertes 11.Waffenlager der Abteilung des Heeresarsenals für Waffenversorgung (Aufnahme: Autor)

Verwaltungsgebäude und 17 Waffenlager, um Waffen und Munition zu speichern und die Truppe mit Waffen zu versorgen. Im Arsenal waren Schmalspurgleise für eine Kleinbahn, mit der die Waffen und Munition befördert wurden, verlegt. Das 11. Waffenlager wurde 1920 gebaut. Durch einen Explosionsunfall brannte 1921 das 9. Waffenlager ab. Im Jahr 1940 wurde sie in die Abteilung der Heeresarsenal für Waffenspeicherung (陸軍兵器補給廠) umbenannt¹²⁾.

Am 6. August 1945 wurden die Lager nicht schwer beschädigt, weil sie hinter dem Berg Hijiyama (比治山) lagen. Deshalb wurden dort Verletzte hingebacht und behandelt.

Nach dem Krieg wurde das Hauptverwaltungsgebäude der Präfektur Hiroshima in den Standort des Ex-Heeresarsenal verlegt und 1957 als Medizinische Fakultät der Universität Hiroshima sowie als Universitätskrankenhaus genutzt. Die Lager wurden allmählich abgebaut, außer dem 11. Lager. Dieses Gebäude wurde schließlich 1999 abgebaut. Danach wurde eine Replikation vom Lager gebaut und dabei wurden die alten Ziegel des

Gebäudes an den Frontwänden und am Eingang wieder benutzt¹³⁾. Es wurde als Medizinisches Museum (医学資料館) an die Öffentlichkeit übergeben.

5. Denkmal des Standorts des 5. Reiterregiments (騎兵第5連隊跡碑)

Das 5. Reiterregiment war eine Reitertruppe unter Kommando der 5. Division der kaiserlichen Armee, die für Aufgaben der Aufklärung und Sicherung eingesetzt wurde. Die Truppe wurde 1890 als ein Reiterbataillon gegründet und später zum Regiment. Das Regiment bestand aus 3 Kompanien und wurde 1922 auf 2 Kompanien reduziert. Es war am südlichen Fuß des Berges Futabayama (二葉山) stationiert.

Das Regiment wurde in allen Kriegen, vom ersten Sino-Japanischen Krieg, Russisch-Japanischen Krieg, von der Sibirische Intervention, vom zweiten Sino-Japanischen Krieg, bis zum Pazifischen Krieg, außer der Verlagerung Tschingtaus in der Halbinsel Shangton und der Mandschurei-Krise von 1931, eingesetzt. Es wurde 1940 in das 5. Aufklärungsregiment (搜索連隊) umbenannt. Diese Truppe war mit



Links: Ehemaliges 5. Reiterregiment (Archiv der Präfektur Hiroshima) Rechts: Denkmal des 5. Reiterregiments in Futabanosato (Aufnahme: Autor)

Panzerwagen, LKWs und PKWs ausgestattet.

Am Anfang des Pazifischen Krieges nahm das Regiment an der Invasion der Halbinsel Malaysia teil und kämpfte auf dem Lande Malaysia die Englisch-Indischen alliierten Truppen. Es wurde dann nach Neuguinea verlegt und war dort bei der Kapitulation Japans stationiert.

Jetzt befinden sich ein Denkmal des Standorts des 5. Reiterregiments (騎兵第五聯隊跡碑) und ein Mahnmal der im Feld gestorbenen Soldaten sowie Militärpferde (陣歿軍人軍馬追悼之碑) bei Futabanosato (二葉の里) am südlichen Fuß des Berges Futabayama¹⁴.

6. Übungsfeld Ost und Zweite Gesamtarmee (東練兵場と第二総軍)

Östlich vom Standort des Regiments gab es das Übungsfeld Ost (東練兵場). Das Übungsfeld wurde 1890 angelegt und um das Feld herum waren Kirschbäume gepflanzt. Die Bürger versammelten sich im April auf dem Feld, um die Kirschblüte zu bewundern. In der Spätzeit des Pazifischen Krieges bauten Soldaten im Feld Süßkartoffeln wegen der Knappheit an Lebensmitteln an¹⁵. Auch über dem Feld durften Tragschrauber „カ号観測機“ und Segelflugzeuge fliegen.

Im Feld befand sich die Zweite Gesamtarmee (第二総軍), die aus mehreren Divisionen bestand, um das Vaterland zu verteidigen. Die Zweite Gesamtarmee hatte ein Hauptquartier, das das Oberkommando über die ganzen Heerestruppen Westjapans innehatte. Die Gesamtarmee hätte in Westjapan gegen den Feind gekämpft, falls das Kaiserreich Japan wegen des Angriffes der US-Alliierten geteilt worden wäre. 1945 wurde am südlichen Fuß des Berges Futabayama, auf dem wahrscheinlich im

Zweiten Weltkrieg eine Flakeinheit stationiert war,¹⁶ das Hauptquartier der Gesamtarmee errichtet und der Großmarschall (元帥) Hata Shunroku (畑俊六) wurde zum Kommandanten ernannt.

Am 6. August 1945 wurde das Hauptquartier durch die Atombombe schwer beschädigt. Daher ernannte das Hauptquartier am Mittag desselben Tages den Kommandanten des Heereshauptquartiers der Flotte im Militärhafen Ujina, den Kommandanten für Aufbau, und gab ihm Autorität¹⁷. Nach dem Krieg wurde das Hauptquartier abgebaut und der Boden privatisiert. Heutzutage stehen auf dem Feld Kliniken, Supermärkte, Wohnhäuser, Fernsehsender usw.

7. Hauptbahnhof Hiroshima (広島駅)

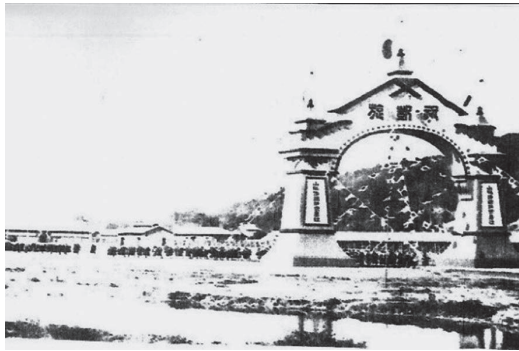
Der Hauptbahnhof Hiroshima ist heute einer der größten Bahnhöfe der Eisenbahngesellschaft JR West (JR 西日本) außerhalb der Region Kansai. Ungefähr 77,042 Passagiere stiegen 2019 dort pro Tag ein und aus¹⁸. Der Hauptbahnhof wurde 1894 vom privaten Eisenbahnunternehmen Sanyo (山陽鉄道) errichtet, um die Truppen des kaiserlichen Heeres zu befördern. Damals nannte man ihn „Hiroshima-Teishaba (広島停車場)“. Man wählte keinen Kopfbahnhof, sondern einen Durchgangsbahnhof, um sich die Zeit und Mühe von Lokwechsel und Wagenwechsel in einem Kopfbahnhof zu ersparen und sich auch weiter nach Westen, vor allem zu der Hafenstadt Bakan (馬関), das heutige Shimonoseki (下関), zu erweitern¹⁹. Der aus Holz gebaute schlichte Bahnhof wurde nicht in dem Flussdelta, sondern am südlichen Fuß des Berges Futabayama gebaut, weil der Boden in dem Delta sehr porös war und die Wahrscheinlichkeit bestand, dass der Boden sich mit der Zeit senkt. Daher war der

Standort des Hauptbahnhofs vom Stadtzentrum der Stadt entfernt.

Als der erste Sino-Japanische Krieg ausbrach, wurden die Truppen aus dem ganzen Land im Bahnhof Hiroshima rekrutiert und über die Ujina Linie wurden sie zum Militärhafen Ujina gefahren. Der Hauptbahnhof wurde der Verkehrsknotenpunkt und die Nachschubbasis des Heeres. Nach dem Krieg wurde das Zentrum der Logistik des Bahnhofes und seine Umgebung verstärkt. Nach dem Russisch-Japanischen Krieg wurde ein Militärbahnhof (軍用停車場) für zurückgekehrte Soldaten und am Eingang des Bahnhofes ein, von Spenden der Eisenbahn Sanyo gebauter, 22 m höher gewölbter Triumphbogen (凱旋門) errichtet.

Im Jahr 1922 wurde der zweite Bahnhof unter Entwurf des Architekten Watanabe Setsu (渡辺節) aufgebaut. Das Gebäude wurde aus Stahlbeton gebaut und hatte ein modernes Design. Neben dem Bahnhof wurden 1916 ein Rangierbahnhof und Gebäude errichtet²⁰⁾. Andere Gebäude wurden auch 1941 angebaut.

Im Bahnhof wurde während des Zweiten Weltkriegs das Quartier des Bahnhofes Hiroshima (広島停車場司令部) errichtet, das im Krieg für Verwaltung und Transport des Heeres zuständig und dem Kriegsministerium unterstellt war. Ausserdem wurden im Übungsfeld Ost Nebenstrecken wegen des steigenden Bedarfs an Beförderung von Militärmaterial errichtet. Der Bahnhof blieb inzwischen der



Der ehemalige neben dem Bahnhof gebaute Triumphbogen (Staatseisenbahn Japans, *Bildergeschichte des Hundertjahres der japanischen Staatseisenbahn*, Verkehrsverein, 1972, S.106)



Links und Rechts: Zweiter Hauptbahnhof Hiroshima (Archiv der Präfektur Hiroshima)

Verkehrsknotenpunkt und die Nachschubbasis des Heeres²¹.

Am 6. August 1945 wurde der Bahnhof schwer beschädigt. Sein Dach wurde zerstört und das Gebäude brannte ab²². 78 Beamte sowie Passagiere auf dem Bahnsteig und im Wartezimmer kamen ums Leben. Aber schon am selben Tag fuhren erstaunlicherweise wieder Züge auf der Strecke vom Yokogawa Bahnhof (横川駅) nach Westen und vom Hauptbahnhof nach Osten, um die Verletzten in die Aussenbezirke zu befördern. Zwischen beiden Bahnhöfen bestand erstmal keine durchgehende Verbindung.

Nach dem Krieg wurde der zweite Bahnhof vorläufig repariert und bis 1964 benutzt. 1964 wurde er abgebaut und ein drittes Bahnhofsgebäude mit Geschäften fertiggestellt. Man nannte ihn „Volksbahnhof (民衆駅)“²³. 1975 wurde im Bahnhof eine neue Bahnhofshalle für den Hochgeschwindigkeitszug „Shinkansen“ errichtet. Seit zwanzig Jahren fallen wie in Deutschland manche nützliche und berühmte Nachtzüge Japans wie z.B. der Akatsuki (あかつき Morgendämmerung) aus. Im Jahr 2020 wurde der dritte Bahnhof umgebaut und 2025 können wir uns das neue Bahnhofsgebäude ansehen, in das die Trams der Straßenbahngesellschaft

Hiroden (広電), das größte Straßenbahnunternehmen Japans, einfahren können²⁴.

Schluss

Wir können uns sicherlich an den Ausspruch „Wer aber vor der Vergangenheit seine Augen verschließt, wird blind für die Gegenwart“, wie Ex-Bundespräsident Richard von Weizsäcker ihn geäußert hat, erinnern. In Japan gibt es auch ein ähnliches Sprichwort „Onkochishin (温故知新)“, das heißt „Durch genaueres Wissen der Vergangenheit kann man die Gegenwart besser verstehen“. Daher ist es sinn- und bedeutungsvoll, durch Exkursionen um den Hauptbahnhof die Vergangenheit „Aufstieg und Fall Hiroshimas als militärisches Zentrum“ gut zu verstehen und neuen Generationen die Wahrheit der Militärstadt nahezubringen, sowie die Zeugnisse der Geschichte zu erleben.

In Zukunft werde ich diese Broschüre in Englisch und Französisch übersetzen, weil so viele europäische Touristen, vor allem Franzosen, Hiroshima besuchen²⁵. Hoffentlich wird der Reiseführer dann zum Studium der Geschichtsstudenten und zur Weiterbildung der Reisenden beitragen.



Oben: Zerstörung vom Hauptbahnhof Hiroshima (Staatseisenbahn Japans, a.a.O.,S.298)

Anmerkungen

- 1) Nach dem offiziellen Bericht der Stadt Hiroshima betrug 2017 die Zahl der deutschen Touristen 79.000. Der Anteil an ausländischen Touristen erreicht 4,7%. Dazu kamen noch 65.000 Österreicher. Außerdem gab es auch Touristen aus dem deutschsprachigen Raum in der Schweiz. Wir sollten ihnen historische Inhalte über die moderne Geschichte Hiroshimas vor dem Zweiten Weltkrieg anbieten, damit sie einen Stadtbummel machen und die Geschichte von Hiroshima hautnah erleben können. Siehe 広島市経済観光局観光政策部 (2019), 『広島市観光概況』, 広島市 (Abteilung der Politik für Tourismus der Direktion von Wirtschaft und Tourismus der Stadt Hiroshima (2019), Überblick über den Tourismus von Hiroshima 2019, Stadt Hiroshima, S.13).
- 2) 大段徳一, 見勢井昌克 (他), 『二葉山をめぐる郷土誌』, 段原公民館郷土史クラブ, 1990年, 92および105頁. (Odan Tokuchi, Misei Masakatsu (hrsg.), *Heimatskunde über Berg Futabayama*, Verein der Geschichte der Heimat des Bürgerhauses Danbara, 1990, S.92 u. S.105).
- 3) 同上書, 105頁 (Ebenda, S.105).
- 4) 同上書, 105頁 (Ebenda, S.105). および広島地理教育研究会, 『ひろしま地歴ウォーク1』, レタープレス株式会社, 2018年, 38頁 (Verein zur Forschung der Geographische Erziehung Hiroshima, *Geographischer Historischer Bummel um Hiroshima 1*, Letterpress AG, 2018, S.38).
- 5) 国立国会図書館デジタルライブラリー 臨時広島軍用水道布設部報告摘要〔本編〕, 4-5頁 (Nationale Diätsbibliothek *Zusammenfassung des Berichts der Abteilung für die Anlegung des vorläufigen Militärisches Wasserwerks Hiroshima, Hauptteil*, S.4-5) (<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/846169>).
- 6) 同上書4-5頁 (Ebenda, S.4-5).
- 7) 大段徳一, 前掲書91頁 (Odan Tokuchi, a.a.O., S.91).
- 8) 同上書91頁 (Ebenda, S.91).
- 9) 広島地理教育研究会, 『ひろしま地歴ウォーク2』, 74-75頁 (Verein zur Forschung der Geographische Erziehung Hiroshima, *Geographischer Historischer Bummel um Hiroshima 2*, S.74-75).
- 10) 同上書, 75頁 (Ebenda, S.75).
- 11) 同上書, 75頁 (Ebenda, S.75). Nach letzter Forschung dürfte der Kommandant des Heereshauptquartiers von Schiffe am 7. August mit dem Wagen das beschädigte Wasserwerk besuchen, um die Schäden des Wasserwerks zu besichtigen. Er ermutigte die Beamten und beschloß den sofortige Einsatz der Seepioniereinheiten in die Innenstadt. 堀川恵子, 『暁の宇品 陸軍船舶司令官たちのヒロシマ』, 講談社, 2021年, 343-344頁 (Horikawa Keiko, Militärhafen Ujina in der Morgendämmerung Kommandanten des Heereshauptquartiers von Schiffe in Hiroshima, Kodansha, 2021, S. 343-344).
- 12) 中国新聞電子版2013年10月2日付き (Website von Chugoku-Zeitung vom 2. Oktober 2013).
- 13) 奥本 剛, 『呉・江田島・広島 戦争遺跡ガイドブック』, 光人社, 2009年, 149頁 (Okumoto Tsuyoshi, *Führung der militärischen Ruinen von der Stadt Kure, Insel Etajima und Stadt Hiroshima*, Kojinsya, 2009, S.149).
- 14) 広島地理教育研究会, 『ひろしま地歴ウォーク1』, レタープレス株式会社, 2018年, 38頁 (Verein zur Forschung der Geographischen Erziehung Hiroshima, *Geographischer Historischer Bummel um Hiroshima 1*, Letterpress AG, 2018, S.38).
- 15) 大段徳一, 前掲書17頁 (Odan Tokuchi, a.a.O., S.17).
- 16) 同上書, 7頁 (Ebenda, S.7).
- 17) Über die Rettung der Seepioniereinheiten Vgl. 竹林栄治 「第二次世界大戦前の宇品港周辺の軍事遺構—軍都広島への兵站拠点を現地見学するための手引き—」, 『広島経済大学研究論集』第42巻第3号, 2020年, 73頁 (Takebayashi Eiji, Die militärischen Ruinen um den Hafen Ujina vor dem Zweiten Weltkrieg—Begleitend zur Exkursion des Zentrums der Logistik der Militärstadt Hiroshima— in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 42, No. 3, 2020, S.73).
- 18) siehe西日本旅客鉄道株式会社ホームページ データで見るJR西日本 (Website von der Westjapanischen Passagiereisenbahn AG). Nach der Zeitung beträgt die Zahl 156.000. 日本経済新聞電子版2018年5月17日付 (Website von der Japanische Wirtschaftszeitung vom 17.Mai 2018).
- 19) 広島地理教育研究会, 『ひろしま地歴ウォーク2』, 128頁 (Verein zur Forschung der Geographischen Erziehung Hiroshima, *Geographischer Historischer Bummel um Hiroshima 2*, S.128).
- 20) 大段徳一, 前掲書55頁 (Odan Tokuchi, a.a.O., S.55).
- 21) 同上書55頁 (Ebenda, S.55).
- 22) 同上書55頁 (Ebenda, S.55).
- 23) 同上書53頁 (Ebenda, S.53).
- 24) Über die Geschichte von Hiroden siehe, 竹林栄治, 「20世紀から現在までの広島・ドイツ交流小史—被爆修道院, アインシュタインからの手紙, 広島路面電車の実地見学のための手引き—」, 『広島経済大学研究論集』第41巻第3号, 2018年, 148-150頁 (Takebayashi Eiji, Kurze Geschichte der Beziehungen zwischen Hiroshima und Deutschland vom 20. Jahrhundert bis zur Gegenwart—Begleitend zur Exkursion des der Strahlung ausgesetzten Klosters, Briefe von Einstein und die Straßenbahn Hiroshimas—, in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 41, No. 3, 2018., SS.148-150).
- 25) Nach einem offiziellen Bericht der Stadt Hiroshima

betrug 2019 die Zahl der französischen Touristen 86.500. Dazu kamen auch noch Touristen aus mehreren französischsprachigen Räumen. Wir sollten auch ihnen historische Inhalte über die moderne Geschichte Hiroshimas vor dem Zweiten Weltkrieg anbieten, damit sie einen Stadtbummel machen und die Geschichte von Hiroshima hautnah erleben können. Siehe Abteilung der Politik für Tourismus der Direktion von Wirtschaft und Tourismus der Stadt Hiroshima (2019), Überblick über den Tourismus von Hiroshima 2018, S.13.

Literatur

- 大段徳一, 見勢井昌克 (他), 『二葉山をめぐる郷土誌』, 段原公民館郷土史クラブ, 1990年. (Odan Tokuchi, Misei Masakatsu (hrsg.), *Heimatskunde über Berg Futabayama*,) Verein der Geschichte der Heimat des Bürgerhauses Danbara, 1990)
- 奥本 剛, 『呉・江田島・広島 戦争遺跡ガイドブック』, 光人社, 2009年. (Okumoto Tsuyoshi, *Führung der militärischen Ruinen von der Stadt Kure, Insel Etajima und Stadt Hiroshima*, Kojinsya, 2009)
- 竹林栄治, 20世紀から現在までの広島・ドイツ交流小史—被爆修道院, アインシュタインからの手紙, 広島路面電車の実地見学のための手引き—, 『広島経済大学研究論集』第41巻第3号, 2018年, 145–153頁 (Takebayashi Eiji, Kurze Geschichte der Beziehungen zwischen Hiroshima und Deutschland vom 20. Jahrhundert bis zur Gegenwart—Begleitend zur Exkursion des der Strahlung ausgesetzten Klosters, Briefe von Einstein und die Straßenbahn Hiroshimas—, in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 41, No. 3, 2018, SS. 145–153)
- , 「第二次世界大戦前の宇品港周辺の軍事遺構—一軍都広島兵の兵站拠点を実地見学するための手引き—」, 『広島経済大学研究論集』第42巻第3号, 2020年, 67–76頁 (Takebayashi Eiji, Die militärischen Ruinen um den Hafen Ujina vor dem Zweiten Weltkrieg—Begleitend zur Exkursion des Zentrums der Logistik der Militärstadt Hiroshima—in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 42, No. 3, 2020, SS. 67–76)
- 日本国有鉄道, 『日本国有鉄道百年写真史』, 交通協会, 1972年. (Staatseisenbahn Japans, *Bildergeschichte des Hundertjahres der japanischen Staatseisenbahn*, Verkehrsverein, 1972)
- 原島広至, 『彩色絵はがき・古地図から眺める広島今昔散歩』, 中公文庫, 2014年. (Harashima Hiroshi, *Spaziergang Hiroshimas Gestern und Heute, aus Ansichtskarten und alten Landkarten betrachtet*, Taschenbuch Chuko, 2014).
- 広島市経済観光局観光政策部 (2019), 『広島市観光概況』, 広島市 (Abteilung der Politik für Tourismus der Direktion von Wirtschaft und Tourismus der Stadt Hiroshima (2019), Überblick über den Tourismus von Hiroshima 2019, Stadt Hiroshima)
- 広島地理教育研究会, 『ひろしま地歴ウォーク1』, レタープレス株式会社, 2018年. (Verein zur Forschung der Geographische Erziehung Hiroshima, *Geographischer Historischer Bummel um Hiroshima 1*, Letterpress AG, 2018)
- , 『ひろしま地歴ウォーク2』, レタープレス株式会社, 2020年. (Verein zur Forschung der Geographische Erziehung Hiroshima, *Geographischer Historischer Bummel um Hiroshima 2*, Letterpress AG, 2020)
- 堀川恵子, 『暁の宇品 陸軍船舶司令官たちのヒロシマ』, 講談社, 2021年. (Horikawa Keiko, Militärhafen Ujina in der Morgendämmerung Kommandanten des Heereshauptquartiers der Flotte in Hiroshima, Kodansha, 2021)

Website

- 国立国会図書館デジタルライブラリー 臨時広島軍用水道布設部報告摘要. [本編] (Nationale Diätsbibliothek *Zusammenfassung des Berichts der Abteilung für die Anlegung des vorläufigen Militärisches Wasserwerks Hiroshima, Hauptteil*) (<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/846169>)
- 中国新聞電子版2013年10月2日付き (Website von Chugoku-Zeitung vom 2. Oktober 2013)
- 西日本旅客鉄道株式会社ホームページ データで見るJR西日本 (Website von der Westjapanischen Passagiereisenbahn AG) (https://www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/pdf/data2020_11.pdf)
- 日本経済新聞電子版2018年5月17日付 (Website von der „Japanische Wirtschaftszeitung“ vom 17.Mai 2018)
- 広島県立文書館資料デジタル映像 (Archiv der Präfektur Hiroshima Digitalisierte Materialien und Bilder) (<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/monjokan/picture.html>)

Innenstadt und Umgebung von Hiroshima

