

## Material

# 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—

Eiji Takebayashi\*

### Summary

This article is intended as a teaching material for students who participate in a fieldwork about the brief history of the cultural and technical exchanges between the city of Hiroshima and Germany after the WWII or as a guidebook for foreign tourists, especially for those who come from German-speaking countries. Ultimately it aims to provide the foreign travelers with a “language barrier free situation” by using their mother tongue. The shortage of publications such as pamphlets or guidebooks that describe the brief history of the mutual exchanges between Hiroshima and Germany in foreign languages, particularly in German, has motivated the author to prepare this article. Moreover there are a few explanations about the subject for them in German and other European languages like English and French. Considering the growing number of European tourists, especially Germans, who came to Hiroshima in recent years, I think it is worth preparing the guidebook in German. This article will provide students, foreign travelers and devotees of history with an opportunity to learn about the brief history of the mutual exchanges between Hiroshima, a city grown as the capital of peace of the world, and Germany. This article will describe the atom-bombed abbey for the Jesuits in Nagatsuka and a German monk, letters from Ein Stein to a Japanese philosopher, and the development of the streetcars in Hiroshima. In the near future, translations of the article into English and French are forthcoming.

### Vorwort

Die Stadt Hiroshima ist geographisch und geistig von Deutschland entfernt. Aber es gab auch im 20. Jahrhundert einen gegenseitigen Austausch von Kultur und Technik zwischen der Stadt Hiroshima und Deutschland. Leider kennen viele Deutschen und viele Japanern, einschließlich die Bürger von der Stadt Hiroshima, bis heute diese Tatsache nicht. Hiermit werde ich auf die kurze Geschichte der Beziehungen zwi-

schen Hiroshima und Deutschland in der Zeitgeschichte eingehen.<sup>1)</sup>

Die Ziele des Reiseführers sind, erstens als Lernhilfsmaterial bei einer Exkursion über die Geschichte der Stadt für Studenten zu dienen, die an den Universitäten die Zeitgeschichte Hiroshimas und die Beziehung zwischen Hiroshima und Deutschland studieren sowie auch Deutsch als zweite Fremdsprache lernen, zweitens als Reiseführer für ausländische Touristen, vor allem für deutschsprachige. Schließlich möchte ich in der Zukunft für die Studenten, Forscher, Reisenden und Geschichtsliebhaber eine “barrierefreie Situation“

---

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

bezüglich der Sprache bei der Exkursion und beim Studium der kurzen Geschichte der Beziehungen zwischen der sich als Kultur- und Friedenszentrum entwickelten Stadt und Deutschland in der Zeitgeschichte anbieten.

### 1. Das der Strahlung ausgesetzte jesuitische Kloster und ein deutscher Mönch Klaus Luhmer (被爆修道院とドイツ人修道士クラウス・ルーマー)

Nordwestlich der Innenstadt Hiroshima befindet sich das der Strahlung ausgesetzte jesuitische Kloster Nagatsuka (長束修道院). Das Kloster war vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs Noviziatshaus (jap. 修練院), dessen Hauptaufgabe die Ausbildung von Mönchen aus ganz Japan war. Es wurde 1938 nach dem Entwurf des deutschen Mönchs Ignatius Gropper, der auch Architekt war, fertiggestellt und extra stabiler gebaut, um den häufigen Erdbeben in Japan widerstehen zu können. Das im japanischen Stil gebaute Haus ist ein dreistöckiges Gebäude aus Holz. Die Mauern des Hauses waren mit Mörtel verputzt und sein Dach war mit Ziegeln bedeckt. Unterirdisch ist ein Raum, der als Weinkeller von Mönchen benutzt werden durfte. Daneben befand sich auch ein einstöckiger Dom, dessen Boden mit mehreren Tatamimatten bedeckt war. Darin gab es einen Altar, dessen Raum einen Holzboden hatte. Es wurde zum Ausbildungszentrum der Jesuiten in Japan, weil das Noviziatshaus in der Sophia-Universität vor dem Zweiten Weltkrieg aus Tokio nach Nagatsuka verlegt wurde. Am 6. August 1945 wurde das Anwesen beschädigt, aber stürzte glücklicherweise nicht ein. Nur einige Säulen wurden durch die starke Druckwelle beschädigt. Das Klostergebäude ist wahrscheinlich bis Sommer des folgenden Jahres repariert

worden.<sup>2)</sup> Das Kloster ist das einzige christliche Gebäude, das von der Stadt Hiroshima in der „Liste Strahlung ausgesetzter Gebäude“ registriert wurde.

Am selben Tag war im Kloster der deutsche Jesuit Klaus Luhmer. Als er sich im Kloster aufhielt, erlebte er den Atombombenabwurf. „Da sah ich im Süden, mir schien direkt hinter dem nächsten Hügel, eine hellgelbe, leuchtend rotviolette Kugel erscheinen, die heller war als die Sonne“, erinnert er sich. Später nannte er diese Situation „Tiefe des Daseins“ (jap. 生存のどん底).<sup>3)</sup> Nach der Explosion der Atombombe pflegte er im Kloster mit seinem baskischen Novizenmeister, Pedre Arrupe, der einst an der Uni Medizin studiert hatte, und anderen Novizen Dutzende oder Hunderte von Verletzte. Das Kloster wurde als vorläufiges Krankenhaus benutzt. Der berühmte Roman „Schwarzer Regen (黒い雨)“, der von dem japanischen Schriftsteller Ibuse Masuji (井伏鱒二) geschrieben wurde, hat diese Szene zum Vorbild.

Gleich nach der Explosion ging er in die Innenstadt, um deutsche Priester an der katholischen Kirche Noboricho zu retten. Dabei war er radioaktiver Strahlung ausgesetzt. Er konnte seinen schwer verletzten deutschen Chef des Verwaltungsbezirks Japans, Pater Hugo Lassar, der auch Zen-Meister war und sich nach dem Zweiten Weltkrieg für den Bau der Weltfriedenskirche von Hiroshima (世界平和記念聖堂) eingesetzt hat, finden und nach Nagatsuka mitnehmen. Pater Klaus wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zum Professor für Pädagogik und Präsident der Sophia-Universität wurde.

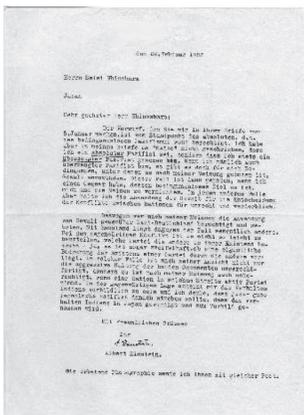
## 2. Briefe von Einstein an einen japanischen Philosophen (アインシュタインの手紙)

Wußten Sie schon, daß es im Hauptgebäude des Friedensmuseums Hiroshima Briefe von Albert Einstein an einen Japaner gibt? Das ist einer der Briefe von Albert Einstein an den berühmten japanischen Philosophen Shinohara Seiei (篠原正瑛). Herr Shinohara hat nach dem Zweiten Weltkrieg Einstein mehrmals Briefe geschickt und heftig kritisiert, an dem Abwurf der Atombombe über Japan beteiligt gewesen zu sein. Einstein hat aber in einem Brief vom 22. Februar dargelegt, daß er kein absoluter Pazifist, aber ein überzeugter Pazifist wäre und es erlaubt sei, die Anwendung von Nuklearen Waffen zu befürworten, falls das Ziel des Feindes (in diesem Fall Nazi Deutschland) war, ihn sowie seine Familie vernichten zu wollen.<sup>4)</sup>

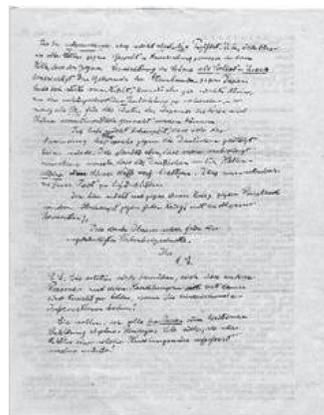
Der jüdische Physiker war in einem anderen Brief vom 18. Juni sehr wütend auf die Fragen

des japanischen Philosophen, so daß er auf die Rückseite vom Briefpapier des von Herrn Shinohara gesendeten Briefs mit der Hand schrieb und ihn sofort nach Japan zurückschickte. Er schrieb, daß er den Gebrauch der Atombombe gegen Japan stets verurteilte, aber gar nichts tun konnte, um den verhängnisvollen Entschluß die Bombe einzusetzen zu verhindern.<sup>5)</sup> Und weiterhin steht da Folgendes: „ich habe nicht behauptet, daß ich den Einsatz der Atombombe gegen die Deutschen gebilligt haben würde. Ich glaube aber, daß man unbedingt vermeiden mußte, daß die Deutschen unter Hitler allein diese Waffe besitzen. Dies war natürlich zu jener Zeit zu befürchten.“<sup>6)</sup> Von seinen Äußerungen sind seine Meinung über den Krieg und den Abwurf der Atombombe über Hiroshima ablesbar.

Leider werden jetzt im Hauptgebäude des Museums die Briefe nicht ausgestellt, weil sie im Archiv des Gebäudes aufbewahrt sind. Aber man kann sie auf der Webseite des Museums einsehen.<sup>7)</sup>



Der Brief von Einstein an Shinohara zurückgeschickte Brief



Der von Einstein an Shinohara Brief

(Beide: Spenderin Shinohara Nobuko, Besitzer: Friedensgedächtnismuseum Hiroshima. Kopien, Scannen und Verarbeitung dieser Bilder sind ohne Genehmigung des Friedensgedächtnismuseums nicht gestattet)

### 3. Die Straßenbahn Hiroshimas (広島 の路面電車)

Die Elektrische Straßenbahngesellschaft Hiroshima (jap. 広島電鉄) ist einer der größten Straßenbahnbetriebe in Japan. Der Betrieb wird kurz „広電 (Hiroden)“ genannt und hat jetzt die höchste Fahrzeuganzahl und das größte betriebene Schienennetz Japans. Er ist heute ein Symbol des Wiederaufbaus und ein Wahrzeichen der Stadt.

Diese Firma wurde eigentlich 1912 als Elektrische Straßenbahn Hiroshima (jap. 広島電気軌道) gegründet. Danach erweiterten sie ihre Strecken in der Stadt und dehnten sie in die Umgebung aus. Die Stadtbahn „Miyajima Linie (宮島線)“ wurde bis 1931 fertiggestellt.<sup>8)</sup> Wegen des Mangels an Arbeitskräften im Zweiten Weltkrieg baute Hiroden 1943 eine neue Berufsschule für ältere Mädchen (広島電鉄家政女学校), um Fahrer- und Schaffnerinnen auszubilden, in der den freiwillig angeworbenen Schülerinnen allgemeine Fächer wie Japanisch, Mathematik, Physik, Chemie, usw, sowie spezielle Fächer wie Fahrtechnik und Fahrkenntnisse beigebracht wurden.<sup>9)</sup>

Am 6. August 1945 wurden 108 von 123 Fahrzeugen durch die Atombombe beschädigt und 30 Schülerinnen als Fahrer- und Schaffnerinnen und auch 155 Beschäftigten starben und viele wurden verletzt.<sup>10)</sup> Aber nur nach 3 Tagen wurde eine kurze, ein Kilometer lange Strecke zwischen der Haltstelle Nishi-Hiroshima (西広島) und der Haltstelle Tenmachi (天満町) westlich der Innenstadt, wiederaufgebaut und in Betrieb genommen. Jetzt sind drei der von der Atombombe betroffenen und später restaurierten Straßenbahnen von der Baureihe 6 5 0 (650形),

darunter die 651, 652, 653 heute noch auf der Hauptlinie im Einsatz.<sup>11)</sup> Die 653 ist mit Kooperation des japanischen lokalen Fernsehsenders RCC original grau und blau, genau so wie im Jahre 1945, lackiert. Nur die 654 ist ausgemustert und steht jetzt, auch mit der Lackierung von 1945, im Freigelände des Stadtverkehrsmuseums Hiroshima, das nordwestlich der Innenstadt liegt und mit einem automatischen, spürgeführten Nahverkehrssystem, die „Astram-Linie (アストラムライン)“, von der Stadt in ungefähr 20 Minuten erreichbar ist.<sup>12)</sup> Die der Strahlung der Atombombe ausgesetzten Wagen bringen die Tragödie vom Krieg und den Abwurf der Atombombe ins Gedächtnis und repräsentieren zugleich die Wichtigkeit des ewigen Friedens.

Angesichts der raschen Motorisierung in den 1960er und 70er Jahren erlaubte die Polizei der Präfektur Hiroshima 1968 den Autos auf den Bahnschienen zu fahren, um Verkehrstaus auf den Straßen zu verringern. Diese Maßnahme ließ die Hiroden-Straßenbahn jedoch ihre Pünktlichkeit und Schnelligkeit verlieren und führte zur Verminderung des Personenverkehrs. Außerdem hatte die Stadt Hiroshima vor, ihre Straßenbahnstrecken abzuschaffen und eine von Norden nach Süden sowie von Westen nach Osten die Stadt durchquerende U-Bahn zu bauen.

Aber sie konnte dieses Vorhaben nicht verwirklichen, weil das U-Bahnprojekt der in einem Flußdelta liegenden Stadt, wegen den riesigen Kosten und technischen Schwierigkeiten zum Scheitern verurteilt war. Hiroden forderte die Polizei immer wieder auf, das Fahren der Autos auf den Schienen zu verbieten. Die Polizei strebte nach einem besseren Verhältnis zwischen Kraftwagen und Trams und entsandte eine

Kommission vom März bis Juni 1971 in die europäischen Staaten, vor allem Deutschland, um die damaligen Verhältnisse der Straßenbahn in Europa und Deutschland zu untersuchen.<sup>13)</sup> Nach dieser Untersuchung urteilte die Kommission, daß die Straßenbahn nicht altmodisch, sondern nützlich sei und zuguterletzt benutzerfreundlicher als U-Bahn und Bus. Das bedeutet, die Straßenbahn ist ein praktisches Verkehrsmittel für den Zugang in die Innenstadt. Schließlich entschied sich die Polizei im Dezember desselben Jahres dafür, das Fahren der Autos auf den Gleisen wieder zu verbieten.<sup>14)</sup> Diese Maßnahme trug zur Pünktlichkeit der Straßenbahn und damit auch zur Steigerung der Passagierzahlen bei. Die Straßenbahn Hiroshimas konnte also durch eine Kooperation der Stadt, der Polizei und der Firma Hiroden überleben!

Diese Firma bemühte sich auch um die Reduzierung der Betriebskosten, um die Schienennetze beizubehalten. Die Firma schaffte nach und nach die Schaffner ab, so daß im Einzelwagen nur noch die Fahrer die Wagen steuern und den Fahrpreis kassieren. Um die Beschaffungskosten von Wagen zu reduzieren, kaufte Hiroden in verschiedenen Gemeinden wie Osaka, Kyoto, Kobe, Kokura, die ihre Straßenbahnen abgeschafft hatten, die ausgemusterten Gebrauchtwagen ein.<sup>15)</sup> Diese Oldtimer waren sofort einsatzbereit und fahren heute noch neben neuesten modernen Niederflurwagen kreuz und quer durch die Stadt. Deshalb betrachtet man diese Firma unter den Eisenbahnfans Japans auch als „rollendes Straßenbahnmuseum (動く電車博物館)“.<sup>16)</sup>

Angesichts der Verstärkung des Personahverkehrs führte Hiroden 2001 eine neue Tram (Light Rail Transit) aus Deutschland

ein. Damals waren einheimische Firmen nicht in der Lage, Fahrzeuge dieser Art herzustellen. Die Baureihe 5000 (5000形), der aus der Tramserie Combino der Siemens AG stammt und den man in Hiroshima „Green Mover (グリーンムーバー)“ nennt, wurde von 1999 bis 2002 von Siemens in 15 Einheiten geliefert. Die erste Einheit wurde mit dem größten russischen Frachtflugzeug der Welt, einer „Antonov AN-124 Ruslan“, nach Hiroshima transportiert.<sup>17)</sup> Auf der Miyajima Linie fahren fast alle Einheiten dieser Lieferung, während nur eine für die Linie vom Hauptbahnhof zum Hafen Hiroshima eingesetzt wird.

Ebenso gibt es auch eine Hannoverische Tram (ハノーファー電車) ein sog. Aufbauwagen, die 1928 in Deutschland hergestellt und im Zweiten Weltkrieg in Hannover durch Angriffe beschädigt, dann 1950 vom Wagenhersteller Duewag renoviert wurde und wurde sie 1988 zum 5 Jahre Jubiläum der Städtepartnerschaft mit Hiroshima von der Stadt Hannover an Hiroshima geschenkt wurde. In diesem Wagen sind auch Spuren des Krieges zu finden.<sup>18)</sup> Und eine Dortmunder Tram (ドルトムント電車), die 1959 in Deutschland hergestellt und 1981 von Hiroden gekauft wurde, kam auch noch dazu. Leider ist die Dortmunder im Jahr 2008 ausgemustert und seit 2018 im Fabrikverkaufszentrum „アウトレットモール広島 (The Outlets Mall Hiroshima)“ am Stadtrand ausgestellt,<sup>19)</sup> aber die Hannoverische wird im Winter auf der Eba Linie (江波線) eingesetzt und fährt in der Weihnachtszeit mit Weihnachtsdekoration durch die Innenstadt.<sup>20)</sup> Zusätzlich macht sie seit 2016 noch Sonderfahrten beim Deutschen Weihnachtsmarkt in der Innenstadt. Außerdem befand sich im obersten Stock des Hauptgebäudes

der Firma das deutsche Honorarkonsulat in Hiroshima. Das führte auf die politische und wirtschaftliche Stellung der Region Chugoku zurück. Aber es wurde 2011 leider geschlossen.

Eine besondere Empfehlung: Man kann am Schalter oder Automaten eine *T a g e s k a r t e* kaufen, mit der man dann auf allen Linien der

Straßenbahn fahren kann. Man kann auch auf die Insel Itsukushima mit der Fähre (nur Matsudai Fährgesellschaft) gratis fahren und die Seilbahn auf den Berg Misen verbilligt benutzen. Das lohnt sich vor allem für inländische und ausländische Touristen.<sup>21)</sup>



Die der Strahlung ausgesetzene und restaurierte Tram 651 im Bahnhof Hafen Hiroshima  
(Oben:Autor)



Die Hannoversche Tram auf der Sonderfahrt beim Weihnachtsmarkt in der Innenstadt  
(Oben:Autor)



(Oben: 長船友則, 『広電が走る街 今昔』, JTBキャンブックス, 2005年, S. 6)

## Schluß

Wie erwähnt, gab es im 20. Jahrhundert einen gegenseitigen Austausch von Kultur und Technik zwischen Hiroshima und Deutschland. Es stellt heraus, daß sich die Verbindung zwischen den Stadtbürgern von Hiroshima und Deutsche vertieft. Deutsche Eisenbahntechnik trug auch sicher zur Modernisierung der Straßenbahn von Hiroshima bei. Außerdem ist es überraschend, daß es auch einige deutschen Atombombenopfern gab.

Ich hoffe, daß ich durch meine Broschüre unbekannte Tatsache aufdecken konnte. Es ist interessant, durch die Exkursion in der Innenstadt Hiroshima die Beziehungen zwischen Hiroshima und Deutschland in der Zeitgeschichte hautnah erleben und gut verstehen zu können. Hoffentlich wird dieser Reiseführer zur Weiterbildung der Geschichtestudenten und Reisenden beitragen.

## Anmerkungen

- 1) vgl. Meine drei Reiseführer für deutschsprachige Touristen. Bisher habe ich schon auf der Webseite der Wirtschaftshochschule Hiroshima (Hiroshima associated repository Portal HARP 広島県大学共同リポジトリ広島経済大学 harp.lib.hiroshima-u.ac.jp/hue/) zwei Reiseführer über die Militärruinen der kaiserlichen Armee um Burg Hiroshima und die Geheimmission der japanischen und deutschen Uboote mit den Ruinen der kaiserlichen Marine der Militärfeststadt Kure veröffentlicht. Und ich publiziere einen letzten Reiseführer über die kurzen Geschichte der Beziehungen zwischen Hiroshima und Deutschland- in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 41 No. 2, 2018.
- 2) 2014年7月31日付中国新聞。
- 3) Tageszeitung vom 6. August 2003.
- 4) Ein Brief von Herrn Shinohara Seiei an Einstein vom 22. Februar.
- 5) Brief von Einstein an Herrn Shinohara Seiei vom 18. Juli.
- 6) Ebenda.
- 7) 広島平和記念資料館平和データベースを参照。
- 8) 広島電鉄社史編纂委員会, 『広島電鉄開業100創業70年史』, 広島電鉄, 2012年, 38–42頁, 60–63

頁, 66–69頁。

- 9) 広島電鉄94–95頁および小野塚謙太, 『被爆電車75年の旅』, ザメディアジョン, 2017年, 50頁。
- 10) 広島電鉄106–108頁, 小野塚謙太43頁および路面電車を考える会, 『広電と広島: 25車種298両 日本一の路面電車』, 交通新聞社新書, 2018年, 41–46頁。
- 11) 被爆電車93頁。
- 12) 同上書17頁, および路面電車を考える会93頁。さらに広島市交通科学館ホームページ参照。
- 13) 広島電鉄192頁および路面電車を考える会93頁。
- 14) 広島電鉄192頁ならびに131頁および路面電車を考える会54頁。
- 15) 広島電鉄190–194頁, Abe Hotsuma, Auskünfte über Hiroshima auf Deutsch, Hiroshima, 2003, S.40 および路面電車を考える会57頁。
- 16) 広島電鉄193頁。
- 17) Abe a.a.O., S. 40, 広島電鉄284頁, 路面電車を考える会59頁および107頁。
- 18) Abe a.a.O., S. 40, 広島電鉄217頁, 237頁, 被爆電車66頁および路面電車を考える会89頁。
- 19) 同上書113–114頁および広島電鉄236–237頁。
- 20) 同上書89–90頁および広島電鉄217頁。
- 21) 広島市交通科学館ホームページ参照。

## Quelle

Briefe von Einstein an einem japanischen Philosophen Shinohara Seiei in: Datenbank des Friedensgedächtnismuseums Hiroshima (<http://www.pcf.city.hiroshima.jp/database/>)

## Literatur

- Abe Hotsuma, Auskünfte über Hiroshima auf Deutsch, Hiroshima, 2003.
- 平和のためのヒロシマ通訳者グループ, 『英会話しながら広島ガイド』, 平和のためのヒロシマ通訳者グループ, 2016年 (Hiroshima interpreters for piece HIP's Hiroshima Guide, Hiroshima Interpreters for Piece, 2016)
- 広島電鉄, 『広島電鉄開業100創業70年史』, 広島電鉄社史編纂委員会, 2012年 (Elektrische Straßenbahngesellschaft A G, 100 Jahre Jubiläum der Eröffnung der Strecke und 70 Jahre Jubiläum der Gründung der Gesellschaft, Hiroshima, 2012)
- 堀川恵子, 小笠原信之, 『チンチン電車と女学生』, 日本評論社, 2005年 (Horikawa Keiko, Ogasawara Nobuyuki, Bimmelbahn und Schülerinnen, Tokio, 2005)
- 上智大学ソフィア会 ソフィアンの個人史100年 (Biographie Klaus Luhmer Sophie-Universität Tokio)
- 小野塚謙太, 『被爆電車75年の旅』, ザメディアジョン, 2017年 (Die Reise der 75 Jahren der Strahlung ausgesetzten und restaurierten Tram „Die historischen Monumente“ Deren geheimen

- wiederaufgebauten Geschichte, Hiroshima, 2017)
- 長船友則, 『広電が走る街 今昔』, JTBキャンブックス, 2005年 (Osafune Tomonori, Die Hiroden durchfahrende Stadt Gestern und Heute, Tokio, 2005)
- 路面電車を考える会, 『広電と広島: 25車種298両 日本一の路面電車』, 交通新聞社新書, 2018年 (Der über die Straßenbahn nachdenkenden Verein, Hiroden und Hiroshima 25 Typ 298 Fahrzeuge die große Straßenbahngesellschaft in Japan, Tokio, 2018)
- Takebayashi Eiji, Hiroshima als militärisches Zentrum vor dem Zweiten Weltkrieg—Begleitend zur Exkursion der Militäreinrichtungen um die Burg Hiroshima—, in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 39, No. 1 u.2, 2016.
- , Geheimmissionen der japanischen und deutschen U-Boote im Zweiten Weltkrieg, in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 40 No. 2, 2017.
- , Hiroshima und Deutschland vor dem Zweiten Weltkrieg—Begleitend zur Exkursion der kurzen Geschichte der Beziehungen zwischen Hiroshima

und Deutschland—, in: HUE Journal of Humanities, Social and Natural Sciences Vol. 41 No. 2, 2018.

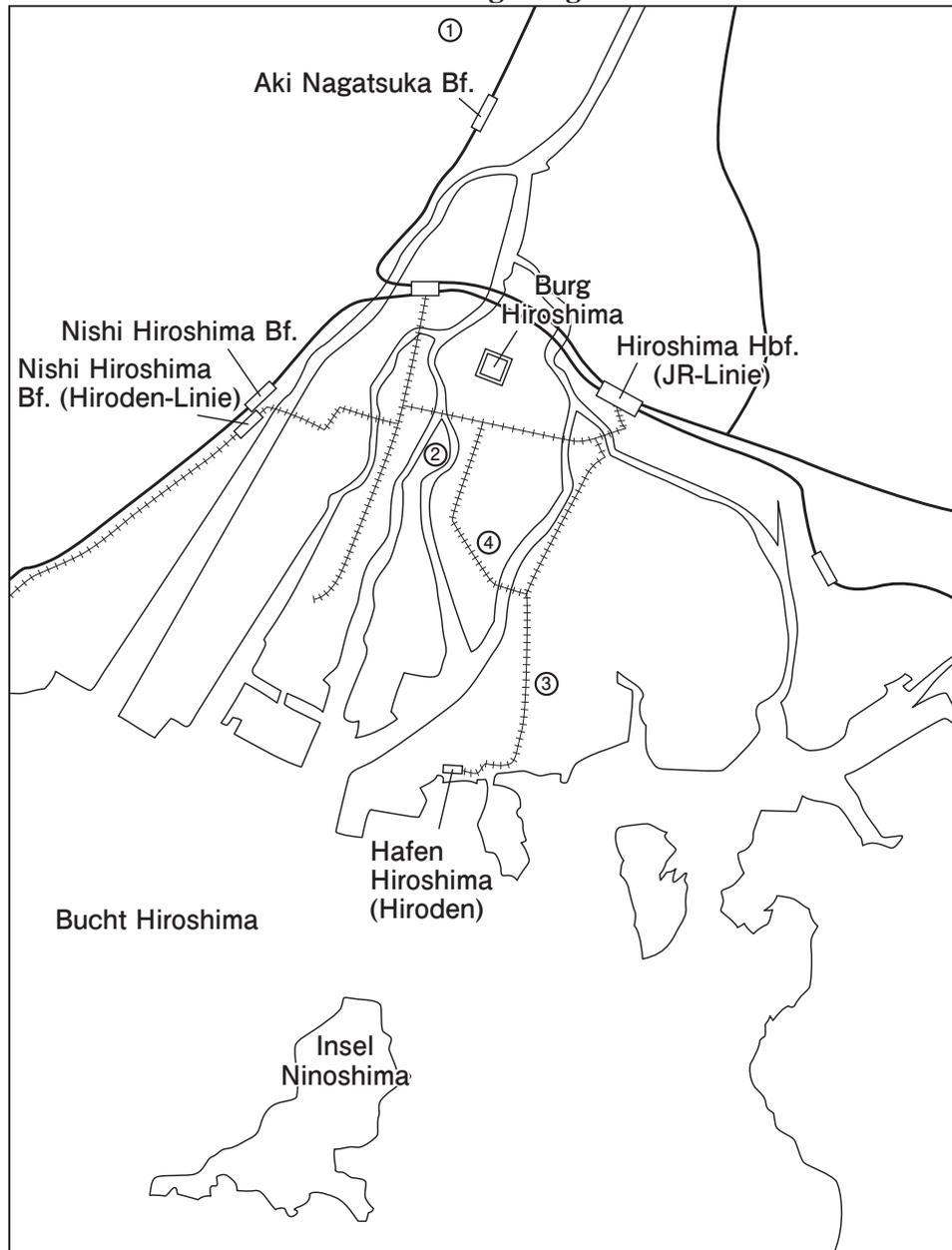
### Zeitung

- 2014年7月31日付中国新聞 (Lokales Zeitung Chugoku Shinbun am 31. Juli 2014)
- Tageszeitung vom 6. August 2003.

### Webseite

- 広島平和記念資料館 (Friedensgedächtnismuseums Hiroshima <http://www.pcf.city.hiroshima.jp/>) (Japanisch u. Englisch)
- 広島県大学共同リポジトリ 広島経済大学 (Hiroshima associated repository Portal HARP [harp.lib.hiroshima-u.ac.jp/hue/](http://harp.lib.hiroshima-u.ac.jp/hue/)). (Japanisch u. Englisch)
- 広島市交通科学館 (Stadtverkehrmuseum Hiroshima [www.vehicle.city.hiroshima.jp/VEHICLE\\_HP/](http://www.vehicle.city.hiroshima.jp/VEHICLE_HP/)) (Japanisch u. Englisch)

### Innenstadt und Umgebung von Hiroshima



- ① Das der Strahlung ausgesetzte jesuitische Kloster Nagatsuka
- ② Briefe von Einstein an einem Japanischen Philosophen im Friedensgedächtnismuseum
- ③ Straßenbahnnetz der Elektrische Straßenbahngesellschaft Hiroshima A G (+++++)
- ④ Hauptsitz der Elektrische Straßenbahngesellschaft Hiroshima A G