

# Japans Häfen.

Von **Eugen Oberhummer.**

(Mit einer Abbildung im Text)

„In Japan tritt dem Geographen die Seeverbindung in zahllosen Beobachtungstatsachen als so überragendes Phänomen entgegen, daß dieses schon 1911—1912 auf einer Weltreise mein Interesse auf sich zog“, schreibt Prof. L. Mecking (Münster) im Vorwort seines in jeder Hinsicht gewichtigen Buches, das u. d. T. „Japans Häfen, ihre Beziehungen zur Landesnatur und Wirtschaft“ als 42. Band der „Mitteil. d. Geograph. Ges. i. Hamburg“ erschienen ist<sup>1</sup>. „Der Sinn dieses Buches ist, ein Land in seiner physischen und kulturellen Meeresverbundenheit zu erfassen.“

Mecking hatte Japan schon 1911/12 auf einer Weltreise besucht und 1926 5 Monate dort zugebracht, um das eben angedeutete Problem an einem hierfür besonders geeigneten Objekt möglichst allseitig zu beleuchten. Unter rein geographischem Gesichtspunkt ist das in dieser Art bisher wohl kaum bei keinem anderen Land geschehen.

Das Buch zerfällt naturgemäß in einen allgemeinen und einen speziellen Teil. Der erste gliedert sich wieder in mehrere Haupt- und zahlreiche Unterabschnitte. Zur Kennzeichnung der Meereslage wird, analog wie bei Großbritannien, die Doppelstellung als Vorposten eines großen Festlandes und als Angelpunkt des ozeanischen Großverkehrs treffend hervorgehoben. Besonderes Interesse erregt der historische Abschnitt über die Geschichte der auswärtigen Handelsbeziehungen, die Entwicklung des Schiffsbaues und der Seefahrt, bis zu den neuen Impulsen durch den Weltkrieg. Charakteristisch bleibt dabei die große Zahl von kleinen Segelschiffen, wie überhaupt die Bedeutung des heimischen Kleinverkehrs neben den großen Schifffahrtslinien.

Das Hinterland nach seiner natürlichen Gliederung und seiner Wirtschaftsstruktur, wobei auch Fischerei und Meereswirtschaft entsprechend gewürdigt werden, ist Gegenstand der nächsten Abschnitte. Daran schließt sich die Analyse der Formen des Verkehrs am Land und in den japanischen Gewässern, sowie des Außenhandels, der sich hauptsächlich auf die zwei großen Eingangstore bei Kobe und Jokohama konzentriert. Die ozeanischen Bedingungen der Häfen (Fluten, Strömungen, Winde usw.) werden in diesem allgemeinen Teil ebenso ein-

<sup>1</sup> Hamburg, Friedrichsen, de Gruyter & Co. 1931. 592 S. mit 85 Textfig. u. 29 Taf.

gehend besprochen, wie die Küstentypen der 4 Hauptinseln und die Hafenlandschaft als solche.

Der noch umfänglichere spezielle Teil kann natürlich bei der überaus reichen Gliederung des Landes nur die wichtigeren Häfen und Ha-



Phot. W. C. Harris, Brooklyn.

Kohleneinnahme in Moji (vgl. S. 302).

fengruppen im einzelnen schildern, durchwegs nach eigener Anschauung. Unterstützt wird die Darstellung wesentlich, wie auch im allgemeinen Teil, durch zahlreiche Pläne und andere graphische Beigaben, sowie durch gute photographische Aufnahmen in den Tafeln. Dazu

gehören noch Übersichtskarten des Schiffsverkehrs, der Ein- und Ausfuhrländer und eine große Karte der Siedlungsräume. Daß für die Spezialpläne wie auch für die statistischen Angaben japanisches Originalmaterial benützt werden konnte, das in Europa sonst kaum zugänglich ist, gibt diesen Darstellungen besonderen Wert.

Die Beschreibung der einzelnen Hafenorte nach Hinterland, Hafengestaltung, Siedlung und Verkehr, beginnt mit der südlichsten Insel Kyushu, wo das geschichtlich wichtige, aber heute im Außenverkehr zurücktretende Nagasaki im Mittelpunkt steht. Das vielgenannte Inselchen Deshima, das von 1635—1853 allein neben einem benachbarten, den Chinesen zugewiesenen Inselchen, den dünnen Handelsverkehr mit der Außenwelt durch die Holländer vermittelte, war eine künstliche Aufschüttung und ist jetzt ebenso wie die Chineseninsel ganz in dem Neuland der Hafembucht aufgegangen. Was Mecking hier (S. 249) und bei dem Kohlenhafen Moji (S. 294) von dem Bunkern mit Handbetrieb in kleinen Körben erzählt, habe ich in Moji 1926 selbst erlebt. Die Amerikaner waren über diese primitive Methode der Kohlenversorgung eines großen Überseedampfers verwundert und haben sie als besondere Merkwürdigkeit im Bilde festgehalten. Wir mußten uns aber überzeugen, daß in diesem Land mit Überschuß an Arbeitskräften und billigen Löhnen ein solcher Handbetrieb mit der Maschinenleistung konkurrieren kann. Vgl. Abb. S. 301.

Weiter geht die Schilderung über den genannten Hafen Moji und sein Gegenüber Shimonoseki in die Inlandsee, den Mittelpunkt der japanischen Küstenschiffahrt, und zu den großen Hafengebieten der Außenseite von Honshu. Die schon genannten Eingangspforten von Kobe und Jokohama mit ihrem Rückhalt an den Ebenen des Hinterlandes — auch bei Nagoya liegt eine solche — und den großen Städten Osaka, Kyoto und Tokyo werden eingehend besprochen, einschließlich der Entwicklung von Tokyo selbst, das unter den Namen Edo<sup>1</sup> erst unter der letzten Dynastie der Shogune zur Bedeutung kam und nach deren Sturz zunächst einen empfindlichen Rückschlag erlitt. Hieran schließen sich noch die Hafengruppen von Sendai, die unter ganz anderen Verkehrsbedingungen stehenden Hafenplätze im Japanischen Meer und endlich jene der Nordinsel von Hokkaido.

Die Ausstattung durch den Verlag ist, wie schon aus den Bemerkungen über die graphischen Beigaben erhellt, vorzüglich und besonders in der jetzigen schwierigen Zeit anzuerkennen. Aber war es wirklich nötig, so schweres Papier zu wählen, das bei allgemeiner Anwendung die Last größerer Büchersammlungen ganz bedenklich erhöhen müßte?

<sup>1</sup> Früher meist Jedo geschrieben. A. d. V.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1932

Band/Volume: [75](#)

Autor(en)/Author(s): Oberhummer Eugen

Artikel/Article: [Japans Häfen. 300-302](#)