

Wasserscheide bei Pürbach in 535 m liegt, so ist die Mächtigkeit der Auffüllung an diesem tiefsten Punkte der Wasserscheide mit 20 m wahrscheinlich nicht zu hoch angenommen.

Das Thayatal zwischen Vitis und Schwarzenau ist ein ausgesprochenes Erosionstal; der Fluß quert hier den Rastfelder Granitstock in einem teilweise sehr schmalen, klammartigen Tale, dessen schmalste Stelle von einer Linie Sparbach—Echsenbach getroffen wird. Der Geländeknick, der uns die ursprüngliche Höhe dieser Schwelle anzeigt, liegt in 525 m Meereshöhe, also um zirka 10 m niedriger als die Wasserscheide bei Pürbach und um zirka 10 m höher als die mutmaßliche ursprüngliche Muldentiefe (515 m) vor der tertiären Auffüllung. Aus diesen Verhältnissen ergibt sich, daß die Thaya im Oligozän ins Gmünder Becken floß, die Wasserscheide also östlich von Vitis verlief. Vermutlich im Helvet wurde durch Aufschüttung die heutige Wasserscheide geschaffen und dadurch dann die Thaya ins Becken von Waidhofen abgelenkt, indem sie die trennende Schwelle südlich von Sparbach und Modlisch durch Überfließen allmählich durchsägte und so das heutige Erosionstal schuf.

Shimoda.

Von Dr. Leopold G. Scheidl.

Die zahlreichen Schiffe, die Tag für Tag von den großen Häfen Südwestjapans nach Yokohama, dem Hafen der Reichshauptstadt Tôkyô, ziehen, fahren die pazifische Küste Honshûs entlang nach Osten, auf Kap Irô zu, den südlichsten Punkt der Izu-Halbinsel, und biegen dann gegen Norden ab, um zwischen der abweisenden Steilküste der Halbinsel und der dräuenden Vulkaninsel Ôshima hindurch ihr Ziel zu erreichen. Dieser Seeweg ist uralte, aber er wurde mit der Zeit immer geradliniger und die Plätze, die man an ihm anließ, wurden immer weniger. Von den vielen einst wichtigen Stützpunkten der Schifffahrt, die heute fast vergessen sind, verdient — wegen seiner landschaftlichen Schönheit und seiner Vergangenheit — vielleicht keiner so viel Aufmerksamkeit wie Shimoda.

Shimoda liegt nicht weit vom Kap Irô im innersten Winkel der größten Bucht der zwar feingegliederten, aber sonst recht abwehrenden Südostküste der Izu-Halbinsel und zugleich an der Mündung des Fließchens Inôzawagawa. Die Shimodabucht ist gegen Süden offen, jedoch gegen Norden und Westen durch über 200 m hohe, steile Berge geschützt und gegen Osten durch das massige, etwa 65 m hohe Lava-plateau der Susaki-Halbinsel. Nur im Nordwestwinkel der Bucht weitet sich der sonst schmale Küstensaum zur kleinen Mündungsebene des Inôzawafusses, die das Städtchen Shimoda trägt und ihm auch den Namen („Unteres Feld“) gibt. Die beschränkte Fläche wird durch Strandterrassen nur wenig erweitert. Die Bucht ist in meridionaler

Richtung fast 2 km lang, von Westen nach Osten über 1 km breit und größtenteils über 5 m, am Ausgang über 30 m tief. Den Boden bildet randlich der anstehende Fels, während Sand und sandiger Schlamm ihn sonst bedecken und brauchbaren Ankergrund abgeben¹.

Damit erscheint Shimoda für den Seeverkehr zwar vortrefflich geeignet, im übrigen aber ganz peripher gelegen, obwohl dies durchaus nicht der Fall ist, solange man den von der übrigen Welt ziemlich abgeschnittenen Süden der wald- und gebirgsreichen Halbinsel in Betracht zieht. Dieser ist im großen und ganzen aus tertiären vulkanischen Gesteinen aufgebaut, vor allem aus Liparit und Andesit, die als Laven und Lockermassen und davon abgeleiteten Sedimenten, besonders Tuff und Brekzientuff, auftreten². Das Gebirge schnellst meist an der Küste jäh empor, um dann allmählich gegen die Mitte und gegen den Norden der Halbinsel hin bis auf 1000 m anzusteigen. Der größere Teil Süd-Izus wird nun nach dem Osten entwässert, und zwar hauptsächlich durch drei kleine, aber sehr verzweigte Flußsysteme, die das Bergland weitgehend auflösen und zur Küste hin öffnen. Diese Tal-landschaften sind zugleich das Hauptsiedlungsgebiet, in dem die Landwirtschaft, besonders der Reisbau, wegen des guten Bodens und des milden Klimas³ mit großen Niederschlägen und hoher Temperatur eine verhältnismäßig sehr dichte Bevölkerung (heute über 140 Menschen auf dem Quadratkilometer) ernährt. Die drei Täler sind über niedere Sättel gut miteinander verbunden, vor allem mit dem mittleren von ihnen, dem Inôzawagawatal, dessen Mündung, wie erwähnt, von der besten Bucht eingeschlossen wird, der von Shimoda.

Shimoda spielt deshalb auch seit alters die Rolle des Marktes und Ausfuhrhafens für den Hauptteil der südlichen Izu-Halbinsel.

¹ Yoshimura, S.: Oceanographic observations of Simoda Bay, Izu Peninsula. Science Reports of the Tokyo Bunrika Daigaku, Sect. C, Vol. 1, No. 3, 127—131 (1936). Hier auch ein Ausschnitt aus der Seemannskarte, der die ganze Bucht und den Plan Shimodas zeigt (Fig. 1) und ein Kärtchen des Seebodens der Bucht (Fig. 2). — Obara, N.: Elevated shorelines of Simoda (Izu Province) und Elevated shorelines and marine abrasion platforms at Simoda (Japan.). Geogr. Review of Japan, XIII, 243—255, 318—340 (1937). Kärtchen Fig. 2, 3, 4, 9.

² Kôzu, S.: Geologie des südlichen Teiles der Izu-Halbinsel (Japan). Imp. Geol. Survey of Japan, Rep. No. 38, 19 S. und Karte (1913). — Tayama, R., und Niino, H.: Vorläufiger Bericht über die Geologie der Izu-Halbinsel (Japan.). Saitô-Stiftung, Ber. Nr. 13, Sendai (1931), 81 S. und geologische Routenkarte 1:100.000. Dazu: Geologic Map of the Shimoda District, in: Kato, T.: The mineralization in the ore deposits of the Susaki mine in the Province of Idzu. Jap. Jl. of Geol. and Geogr. III, 59—69 (1924).

³ Fukui, E.: Meteorological observations at the Simoda Marine Biological Station during the years 1934 and 1935. Science Reports of the Tokyo Bunrika Daigaku, Sect. C, Vol. I, No. 5, 189—214 (1937).

Hier sammeln sich die bäuerlichen und waldwirtschaftlichen Erzeugnisse des Hinterlandes und von hier werden seit langem Gold und andere Erze verschifft, die in der weiteren Umgebung in einigen Bergwerken abgebaut werden, und auch Baumaterial, meist vulkanischer Sandstein, der an mehreren Stellen gebrochen wird. In der geräumigen Bucht haben die Fischer von nah und fern, welche die ergiebigen Fanggründe der benachbarten See nach Thunfisch, Sardinen, Makrelen, Gelbschwanz und Bonito abstreifen⁴, stets Zuflucht und Rückhalt gefunden und der Fernverkehr, besonders der Transport von Massengütern, der nur schwer über das Land gehen konnte, immer einen Stützpunkt. Als solcher wuchs die Bedeutung Shimodas, je mehr dieser Verkehr zwischen dem alten Südwesten Japans und dem später besiedelten Nordosten zunahm und je weiter sich die japanische Ostkolonisation entwickelte, besonders aber seit etwa 1600, seitdem die Schogune (Reichsfeldmarschälle) aus dem Geschlechte der Tokugawa auf der Burg von Yedo, dem späteren Tôkyô, ihre Residenz aufschlugen und damit der Schwerpunkt des Reiches in seine Ostmark verlegt wurde⁵.

Bekanntlich haben aber auch die Tokugawa Japan fast hermetisch gegen das Ausland abgeschlossen und von den Europäern, die seit der Mitte des 16. Jahrhunderts das Land betreten hatten, bald nur mehr den Holländern einen äußerst beschränkten Handelsverkehr am Rande des Reiches, auf dem Inselchen Dejima vor Nagasaki (Kyûshû), gestattet. Als zweieinhalb Jahrhunderte später Amerika die Öffnung Japans erzwang, da rückte Shimoda plötzlich, wenn auch nur für kurze Zeit, ins helle Licht der Weltgeschichte⁶. Commodore M. C. Perry erschien am 8. Juli 1853 mit seinem für die damalige Zeit schreckenerregenden Geschwader vor Yedo und überbrachte die Forderungen seiner Regierung. Im folgenden Jahre kam er wieder und setzte durch, daß seinem Lande Freihäfen eingeräumt würden (Vertrag von Kanagawa vom 31. März 1854), vor allem auch Shimoda, das er dann selbst mit seinen Schiffen aufsuchte, um einige Wochen lang Vermessungen zu machen. Die Amerikaner waren mit dem Klima des Ortes und der lieblichen Landschaft zufrieden, bestaunten die regelmäßige Anlage Shimodas und die fremde Bauart seiner Häuser und Tempel und bewunderten die sorgfältige Bebauung des Bodens in der Umgebung. Vor allem aber fanden

⁴ Aono, H.: Geographical study on fishing villages of Izu Peninsula (jap.). Jl. of Geography, Tokyo Geogr. Soc., Vol. 47 und 49 (1935 und 1937).

⁵ Über die Bedeutung Shimodas in der Tokugawa-Zeit s.: Takekoshi, Y.: The economic aspects of the history of the civilization of Japan. London 1930, I, 554/555.

⁶ Eine kurze Zusammenfassung der Geschichte der Jahre 1853 bis 1860 bei Rein, J. J.: Japan nach Reisen und Studien. ... 2. Aufl., I, 448—456, Leipzig 1905.

sie die Bucht gut und groß genug. Die Anzahl der einheimischen Boote schätzten sie auf 300 bis 400, die Zahl der Häuser auf rund 1000 und die der Einwohner auf etwa 10.000, was gewiß zu hoch gegriffen ist. Jedenfalls aber war Shimoda damals der größte Ort der Izu-Halbinsel⁷.

Im August 1856 kommt Townsend Harris als Generalkonsul — und überhaupt erster Vertreter einer ausländischen Macht in Japan — nach Shimoda. Er beobachtet und prüft genau die wirtschaftlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten des Ortes und seiner Umgebung: die Steinbrüche, die Wälder von Föhren und Zedern, Kampfer- und Kameliensäumen, den Wildbestand, die Zucht verschiedener Obstbäume und des Bambus, den Anbau der mannigfaltigsten Gemüsearten, von Baumwolle und Hanf und von mehreren Getreidepflanzen, besonders Reis, und bewundert das ausgedehnte Bewässerungssystem und die kunstvollen Terrassen, die für die Reiskultur geschaffen worden sind. Aber er erkennt auch bald, daß der Platz für die Handelszwecke seines Landes sehr ungeeignet sei: Vor allem ist der Hafen zu klein und liegt zu weit von der Hauptstadt ab und fast am Ende einer recht unwegsamen Halbinsel. Außerdem hatten die gewaltigen Fluten des Seebebens von Ende Dezember 1854 die Ablagerungen am Grunde der Bucht, die bisher den Ankern Halt geboten hatten, bis auf den Fels abgewaschen und, nebenbei bemerkt, auch fast alle Häuser des Städtchens fortgespült, die aber von den Japanern in Kürze wieder aufgeführt worden waren. Harris reiste Ende des folgenden Jahres selbst nach Yedo und erreichte, daß an Stelle Shimodas vom Sommer 1859 an der Hafen von Kanagawa, der Vorläufer des heutigen Yokohama, den fremden Mächten freigegeben wurde⁸.

Seitdem ist zwar der Schiffsverkehr zur Hauptstadt von Jahr zu Jahr gestiegen, aber davon ist ein immer geringerer Anteil durch den alten, kleinen Hafen am Südostrand der Izu-Halbinsel gegangen. Shimoda ist nur vorübergehend ein welthistorischer Schauplatz gewesen, der

⁷ H a w k s, F. L.: Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan, performed in the years 1852, 1853, and 1854, under the command of Commodore M. C. Perry..., einbänd. Ausg., New York 1856, S. 465—478, 587—589; dazu: Sailing directions for the Harbor of Shimoda, by Lt. Wm. L. Maury, im Appendix, S. 592—595. — Wirth, A., und Dirr, A.: Die Erschließung Japans. Erinnerungen des Admirals Perry von der Fahrt der amerikanischen Flotte 1853/54. Bibl. denkwürd. Reisen, Gutenberg, Hamburg 1910, S. 273—290.

⁸ Griffis, Wm. E.: Townsend Harris, the first American envoy in Japan. London 1895, bes. S. 67—79, 116, 158, 192. — Cosenza, M. E.: The complete journal of Townsend Harris, first American Consul General and Minister to Japan. Japan Soc., New York 1930. — Die neu eröffneten Häfen in China, Japan und den Philippinen. Pet. Mitt. (1860), S. 237—240.

Punkt nämlich, an dem das Ausland sozusagen den Hebel angesetzt hat, um die fest verrammelte Türe Japans aufzusprengen. Heute führt der Ort dasselbe ruhige und beschauliche und dabei doch emsige Leben wie jede andere kleine japanische Land- und Hafenstadt. Shimoda ist heute lang nicht mehr die größte Siedlung der Halbinsel, aber noch immer eine Marktgemeinde (Machi) mit 8300 Einwohnern (1935) und der Hauptort für ein Hinterland, das etwa die fünffache Bevölkerung besitzt. Zwischen steilen, bewaldeten Bergen eingebettet liegen die blaue, inselbesetzte Bucht, das planvoll angelegte Städtchen mit seinen niederen Häusern und silbrig glänzenden Ziegeldächern und die schmale, grüne, reisbepflanzte Talebene, durch die sich der Fluß schlängelt. In dem von einem Damm geschützten kleinen Flußmündungshafen reihen sich zahlreiche Fischerboote und in der Bucht sind noch immer größere Dampfer verankert. Autostraßen entlang der wilden und malerischen Ostküste und über das herrliche Waldgebirge des Innern, tägliche Dampfer von Tôkyô und anderen großen Plätzen und nun sogar eine Fluglinie, die im Sommer dreimal wöchentlich Shimoda berührt, bringen heute viele Gäste von auswärts. Sie kommen wegen der landschaftlichen Schönheiten und wegen der Warmquellen der ganzen Gegend sowie wegen des reizvollen und vom Zauber der Vergangenheit umwobenen Städtchens. Sie besuchen die Gräber von Leuten der Besatzung Perrys, die letzte Ruhestätte der japanischen Gefährtin Harris', die einen tragischen Tod fand, und den Tempel, wo dieser einst wohnte und wo jetzt einige Andenken an ihn zur Schau gestellt sind. Vor dem Tempel, an der Stelle, wo Harris am 4. September 1856 die Flagge hißte und damit zum erstenmal eine fremde Fahne über japanischem Boden wehte, steht heute ein Stein, auf dem die Worte eingehauen sind, die der Amerikaner damals in sein Tagebuch eintrug und aus denen die Ahnung des kommenden ungeheuren Umschwunges klingt.

Kleine Mitteilungen.

Großdeutschland.

Das Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938¹ veröffentlicht allgemeine geographische Angaben über das Reichsgebiet. Die Fläche des Deutschen Reiches wird nach dem Stande vom 30. November 1938 mit angenähert 583.000 km², die Zahl der Einwohner nach Ermittlungen, die sich auf Mitte 1938 beziehen, mit 78·8 Millionen angegeben. Die Länge der Zollgrenze von Großdeutschland beträgt rund 9200 km; sie setzt sich zusammen aus 1730 km Seezollgrenze und 7470 km

¹ Berlin 1938. Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik. Vgl. „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien“ 1939, S. 1 f.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1939

Band/Volume: [82](#)

Autor(en)/Author(s): Scheidl Leopold

Artikel/Article: [Shimoda. 97-101](#)