VIII.

Beiträge zur geographischen Kunde von Japan und den Lutschu-Inseln.

Die im verflossenen Jahre unter dem Befehl des nordamerikanischen Commodore Matthew C. Perry ausgeführte Expedition hat nicht bloß durch die gelungene theilweise Eröffnung Japan's dem Handelsverkehr auf dem Großen Ocean einen weltgeschichtlichen Dienst geleistet, sondern auch, wie es bei der anerkannten Tüchtigkeit der Marine-Offiziere Nord-Amerika's nicht anders zu erwarten war, die geographische Kunde über Japan wesentlich berichtigt, ergänzt und erweitert. Indem wir uns verstatten, diese letzten Ergebnisse des in jeder Hinsicht großartigen und von den glänzendsten Erfolgen begleiteten Unternehmens nach den darüber bis jetzt veröffentlichten authentischen Berichten der auf Befehl des Commodore mit Vermessungen u. s. w. betrauten amerikanischen Marine-Offiziere [1]) hier zusammen zu stellen, schicken wir eine ganz kurze Mittheilung über die Fahrt des Geschwaders voraus, welche zum Verständniß der nachfolgenden Urkunden nothwendig erscheint.

Am 14. Januar 1854 verließ ein Theil des Geschwaders die Rhede von Hongkong, fuhr nach den Lutschu-Inseln, wo er sich mit den übrigen für die Expedition bestimmten Schiffen vereinigte, und sämmtliche Schiffe erreichten dann fast gleichzeitig in der zweiten Hälfte

[1]) Diese Berichte sind zuerst in dem auf Hongkong erscheinenden Hongkong Register, dessen Redaction sie unmittelbar von dem Commodore Perry zugeschickt erhalten hat, veröffentlicht worden. (Vergl. Hongkong Register 1854 vom 25. Juli.) Wir haben sie aus den Overland-Nummern desselben Blattes entlehnt.

des Februars die Bucht von Jeddo. Hier nahmen die Dampfer die Segelschiffe ins Schlepptau, und ungeachtet heftigen Gegenwindes segelte die Flottille bis oberhalb der Stadt Uraga, dem Eingangshafen für die mit der Residenz Jeddo Handel treibenden Fahrzeuge, wo sie dann vor Anker ging. Nachdem eine gegenseitige Begrüßung mit den japanischen Behörden stattgefunden hatte, forderten diese den Commodore Perry auf, bis Uraga zurückzusegeln und dort mit den kaiserlichen Bevollmächtigten die beabsichtigten Unterhandlungen vorzunehmen. Da aber der Ankerplatz vor Uraga, namentlich in winterlicher Jahreszeit, einem größeren Geschwader keine hinlängliche Sicherheit gewährt, so verlangte der Commodore dagegen, daß die Unterhandlungen an dem Platze, wo er zu ankern für gut befunden hatte, stattfinden sollten. Als dies die japanischen Behörden mit Entschiedenheit ablehnten und mit unbeugsamer Halsstarrigkeit auf ihrer Forderung bestanden, ertheilte Commodore Perry nach einigen Tagen den Schiffen Befehl, die Anker aufzunehmen, und die gesammte Flotte segelte die Bai noch 12 engl. Meilen weiter hinauf, gerade in der Richtung nach der Residenz Jeddo. Hier ankerte sie abermals und zwar der Residenz so nahe, daß man am Bord der Schiffe die Glocken von Jeddo läuten hören konnte. Diese Entschlossenheit des nordamerikanischen Befehlshabers hatte den gewünschten Erfolg, denn nun erklärten sich die japanischen Beamten bereit, an jedem vom Commodore in der Nachbarschaft seiner Schiffe zu bestimmenden Orte die Unterhandlungen eröffnen zu wollen. Das Dorf Yokuhama ward dazu ausersehen; im März fanden hier die Besprechungen in einem eigens dazu errichteten und festlich geschmückten Gebäude statt, die wichtigste und äußerlich unter beiderseitigem großen Gepränge abgehaltene am 8. März, und der Vertrag wurde am 31. März unterzeichnet. Darauf besuchte das Geschwader nach einander die beiden fortan den Amerikanern geöffneten Häfen Simoda und Hakodadi und lief auf der Rückkehr von letztem noch einmal Simoda an, von wo es endlich am 26. Juni über die Lutschu-Inseln nach China zurückkehrte.

Ueber die in vorstehendem kurzen Berichte erwähnten Ortschaften sehen wir uns jetzt in den Stand gesetzt, folgendes Nähere mitzutheilen.

Ein vom 4. September Hongkong am Bord der Unions-Dampf-

Fregatte Mississippi datirter, vom Marine-Lieutenant Wm. L. Maury verfaßter Bericht [1]) — der, was wir hier ein für alle Male bemerken, gleich den übrigen ähnlichen Actenstücken, mit der am Bord des Mississippi befindlichen Buchdruckerpresse gedruckt worden ist — enthält die beim Einsegeln in die Bai von Jeddo zu beachtenden Anweisungen in folgenden Worten:

Schiffe, welche vom Süden her in diese Bai einlaufen wollen, müssen im Westen der Kette von Inseln, die den Golf von Jeddo abwärts liegen, vorüberfahren und sich hüten, den tiefen Schlupfhafen der Kawatsu-Bucht für die Einfahrt in den Uraga-Kanal zu halten, denn an der Nordostseite dieser Bai befindet sich eine mehrere Miles vom Ufer entfernte Reihe von Klippen, welche vom Cap Sagami ab ungefähr W. N. W. in einer Entfernung von 10 Miles sich erstreckt; auf einer dieser Klippen gerieth ein Schiff unseres Geschwaders auf den Grund. Jemand, der mit dem Fahrwasser hier nicht bekannt ist und keine genaue Seekarte hat, kann natürlich leicht sich irren, da man die Einfahrt in den Kanal von dieser Stelle aus in einiger Entfernung nicht wahrnimmt, vielmehr die Küste eine durch nichts unterbrochene Linie zu sein scheint.

Die Einfahrt in den Kanal ist von der Mitte von Oho-sima an gerechnet N. O. zu N. etwa 20 Miles entfernt. Segelt man auf dieser Linie hinein, so erblickt man gleich den sattelförmigen Hügel im Norden vom Cap Sagami, sowie die abgerundete schwarze Kuppe an der Ostseite des Kanals. Nähert man sich dann Uraga, so kommen die Plymouth-Felsen vollständig in Sicht; von diesen muß man eine halbe Mile abhalten, um dem Ingersoll Patch aus dem Wege zu gehen, einem versunkenen Felsen, über dem nur ein Faden Wasser steht, und welches die einzig bekannte gefährliche Stelle im Kanal ist.

Zwischen den Plymouth-Felsen und dem Cap Kama Saki [2]) ist der Grund klar und ein guter Ankerplatz, vorausgesetzt, daß man vor-

[1]) Derselbe ist zur Beglaubigung unterzeichnet: Auf Befehl des Commodore Perry, Silas Bent, Flaggenlieutenant, und findet sich im Overl. Hongkong Register 1854, 11. Septbr., S. 73.

[2]) Saki ist die japanische Bezeichnung von Cap; es sollte daher nur heißen Cap Kama. Wir schließen uns aber dem üblichen Sprachgebrauche hier und bei ähnlichen Ausdrücken an, wie dies auch im englischen Original geschehen ist.

sichtig dahin zu kommen Sorge trägt und die heftigen Brandungen vermeidet, welche mit reißender Geschwindigkeit das Cap umtosen. An der Südspitze von Kama-Saki ist ein kleiner Vorsprung, an der Nordseite dagegen ist die Küste eben und das Wasser tief.

Umschifft man das Cap Kama-Saki auf der Fahrt nach der Stadt Jeddo, so muß man N. W. zu N. steuern, bis die Perry-Insel Süd zu West ¾ West zu liegen kommt und die Saratoga-Spitze klar wird, welche sich von der Ostseite her deutlich vorstreckt. Dann muß man wenden und die Perry-Insel in der angegebenen Lage in Sicht behalten, bis die Baake (Beacon Point) an der niedrigen Spitze, südlich von Jeddo, in W. N. W. liegt. Damit wird die von der Spitze abwärts gelegene Sandbank klar, und man hat hier vortrefflichen Ankergrund von ungefähr 10 Faden Wasser, gerade Angesichts der Stadt Jeddo.

Bei dieser Spitze endigte unsere Untersuchung; die Boote fanden übrigens noch freies Fahrwasser und für die größten Schiffe hinlängliche Tiefe mehrere Miles weiter in der Richtung nach Norden und bis auf wenige Miles vor der Stadt.

Wer nach dem amerikanischen Ankerplatz will, muß vom Cap Kama-Saki N. W. steuern und auf 8 bis 10 Faden Tiefe, die Perry-Insel in S. S. O. und Webster-Insel in S. W. zu S., vor Anker gehen.

Im Süden der Webster-Insel ist auch ein guter Ankergrund mit 6 bis 7 Faden Wasser. In der Nähe dieses Ankerplatzes liegen zwei sichere Buchten, die leicht zugänglich sind, und in welchen Schiffe sehr bequem ausgebessert und aufgetakelt werden können.

Die Susquehannah-Bai, drei Miles W. N. W. vom Cap Kama-Saki, ist sehr geschützt, hat aber viele Riffe und Klippen, daher sie nicht als Ankerplatz empfohlen werden kann.

Die Mississippi-Bai liegt 4 Miles nördlich vom amerikanischen Ankerplatz und gut geschützt gegen die vorherrschenden Winde. Will man hier ankern, so muß man es ziemlich weit von der Küste ab thun, um nicht auf eine Sandbank zu gerathen, die sich eine halbe bis drei Viertel Mile weit ausdehnt. Das von hier aus sichtbare Vorgebirge oder lange Yellow-Bluff auf der Nordseite dieser Bai ist Treaty-Point genannt worden; eine Sandbank umgiebt diesen Punkt in einem Umkreise von zwei Drittel bis zu einer vollen Mile.

Zwischen dem amerikanischen Ankerplatze und Treaty-Point ist die Tiefe sehr verschieden, von 12 Faden vermindert sie sich plötzlich bis zu 5, oberhalb einer Bank von festem Sand.

Nördlich von Treaty-Point und N. N. W. vom Cap Kama-Saki, in einer Entfernung von 14 Miles, liegt die Yokuhama-Bai. Um zu diesem Ankerplatze zu gelangen, muß man die bewaldete Strecke, welche das hochgelegene Land an der Nordseite der Bai begrenzt, N. zu W. ½ W. liegen lassen und dann auf sie zusteuern, bis Treaty-Point S. W. zu S. zu liegen kommt. Dadurch wird die Spitze von Treaty-Point klar; dann muß man sich N. W. zu Nord nach dem Hügel, welcher der Stadt Kanagawa gegenüber liegt, wenden und in 5½ bis 6 Faden Tiefe bei dem Heuhaufen gerade vor der Ostseite des Mandarinen-Hügels vor Anker gehen. (Der Mandarinen-Hügel ist eine steile, eine Mile nördlich von Treaty-Point gelegene Anhöhe.)

Zwischen dem nördlichen Ufer dieser Bai, von Kanagawa bis nach der Baake (Beacon Point), erstreckt sich eine Untiefe, welche 1 bis 2 Miles lang ist; unterhalb des Mandarinen-Hügels dehnt sich gleichfalls eine Sandbank eine Mile weit in nördlicher Richtung aus.

Die Bai von Jeddo ist ungefähr 12 Miles breit und 30 Miles lang; sie hat trefflichen Ankergrund und könnte sämmtlichen Flotten der Welt Schutz gewähren. Unsere Untersuchungen umfaßten indessen nur das westliche Ufer vom Cap Kama-Saki bis zur Baake [1]), und wir hatten keine Gelegenheit, auch das östliche Gestade zu untersuchen. Die Sondirungen von Treaty-Point quer hinüber in ost-südöstlicher Richtung ergaben eine regelmäßige Tiefe, und wir fanden noch 1½ Miles vom entgegengesetzten Ufer 3 Faden Wasser.

Am Uraga-Kanal konnte nur das westliche Ufer untersucht werden.

Während unseres Aufenthalts in der Bai vom 17. Februar bis zum 18. April war das Wetter fast durchgängig schön, mitunter nur stellten sich heftige Winde und starke Regengüsse ein. Dieses Unwetter pflegte plötzlich vom Süden und Westen heraufzukommen und zwar bei

---

[1]) Im Original steht Beacon Point. Es ist damit die Stelle gemeint, wo die oben erwähnte „an der niedrigen Spitze südlich von Jeddo gelegene Baake“ sich befindet.

niedrigem Barometerstande, doch hielt es nur kurze Zeit an, dann sprang der Wind nach Norden und Westen um und verlor an Stärke. Oestliche Stürme hatten wir nicht; selten wehte es einmal aus dieser Weltgegend, ausgenommen dann, wenn der Nordwind, wie er das nie anders zu thun pflegte, durch Osten nach Süden und Westen umlief.

Die Strömung ist außerhalb der Bai sehr heftig und von dem äußersten Ende der Saratoga-Spitze abwärts, sowie unterhalb der Perry-Insel und des Cap Kama-Saki nimmt sie an Stärke noch sehr zu. Auf dem Ankerplatze in der Yokuhama-Bai spürt man sie indessen kaum. In Yokuhama versahen uns die japanischen Behörden mit Holz und Wasser, auch mit einigen Gemüsen, Geflügel, Eiern und Austern.

Cap Sagami liegt 35° 6′ 30″ n. Br. und 139° 40′ östl. L. [1]); Webster-Insel 35° 18′ 30″ n. Br. und 139° 40′ 34″ östl. L. Das Gebäude, in welchem der Vertrag abgeschlossen wurde, im Norden von Yokuhama, lag 35° 26′ 44″ n. Br. und 139° 40′ 23″ östl. L. Die Abweichung des Compasses betrug 25′ westlich, der Wechsel im Steigen und Fallen des Wassers bei Yokuhama 6 Fuß. —

Zur Ergänzung vorstehender Angaben fügen wir noch aus dem Berichte eines Chinesen [2]), welcher die Expedition begleitete, hinzu, daß die Fahrt von den Lutschu-Inseln bis nach Japan im Ganzen 6 Tage dauerte; man sah nämlich während 4 Tagen, d. h. während 4 Mal 24 Stunden, kein Land. „Nach und nach", fährt der Chinese fort, „kamen wir an mehreren unbewohnten Inseln vorüber und, nach Verlauf von noch zwei Tagen, warfen die Dampfer und Segelschiffe, im Ganzen neun an der Zahl, bei Hwangpin oder, wie es die Japanesen nennen, Yokuhama die Anker." Landeinwärts von diesem Orte sah man einen hohen Berg, dessen Gipfel mit Schnee bedeckt war, und von dem aus sich eine ununterbrochene Bergkette bis nach Jeddo erstreckte. Auf einem langen Spaziergange, den der Berichterstatter machte, traf er nicht weit von der Stadt einen dem Drachengott geweihten

---

[1]) Die Längenbestimmung ist, da die Amerikaner gesetzlich zur See nach Greenwich rechnen, auch hier und weiter unten immer darnach angegeben.

[2]) Dieser Bericht trägt die Ueberschrift: Journal of a visit to Japan und steht im Overland Hongkong Register 1854 vom 11. Septbr. Die Redaction des genannten Blattes bemerkt dazu, daß es eine buchstäbliche Uebersetzung eines ursprünglich in chinesischer Sprache niedergeschriebenen Berichtes sei.

alten Tempel. „Derselbe war von Holz erbaut und in seinem inneren Raume hingen sehr viele in Rahmen eingefaßte Gemälde. In der Nähe war eine Fabrik von Backsteinen. Die Backsteine waren anders, als die, welche wir in China gebrauchen, nämlich hart, groß und aschgrau von Farbe." Weiterhin sah der Berichterstatter viele Wohnungen der unteren Volksklasse; einige waren mit Ziegeln, andere mit Stroh gedeckt. Bei den meisten waren buddhistische, auf Papierstreifen geschriebene Zaubersprüche an die Thüren geklebt. Von Yokuhama erreichten die Dampfschiffe Simoda in einem Tage.

Die Einfahrt in diesen Hafen beschreibt uns, neben den nöthigen Anweisungen für ein gefahrloses Einsegeln, der bereits vorhin erwähnte Marine-Lieutenant der Union, Maury, mit folgenden Worten [1]):

Die nach dem Hafen von Simoda [2]) bestimmten Schiffe, die vom Süden und Westen kommen, müssen an Cap Idzu so vorüber steuern, daß ihnen die Felsen-Insel zu O. S. O. ½ O. ungefähr 6 Miles entfernt liegt; wenn das Wetter völlig heiter ist, so werden sie zugleich die an der Einfahrt in den Golf von Jeddo gelegene Inselreihe vollständig in Sicht haben.

Zwischen der Felsen-Insel und dem Festlande liegen eine Anzahl Felsen unter und über dem Wasser, zwischen denen die japanischen Dschunken ungehindert hindurchfahren; ein Schiff aber darf die Durchfahrt an der Binnenseite der Felsen-Insel nicht wagen, ausgenommen im dringendsten Nothfalle, zumal die nordöstliche Strömung, die an dieser Küste vorübergeht, gerade an dieser Stelle, sowohl ihrer Richtung, als ihrer Geschwindigkeit wegen, gefährlich zu sein scheint. Hält man von der Felsen-Insel etwa eine Meile weit ab, so bekommt man den Hafen von Simoda vollends in Sicht, in der Richtung von N. ½ W. auf 5 Miles Entfernung.

Der Vandalia-Hügel auf der Ostseite der Einfahrt ist durch einen Tannenwald, der auf dem Gipfel der Anhöhe steht, und durch das Dorf Susaki, welches ungefähr auf dem dritten Theile des Weges zwischen

---

[1]) Das nachfolgende Actenstück ist datirt: Unions-Dampffregatte Mississippi, Napa, Lutschu, den 7. Juli 1854, und eben so wie das vorige unterzeichnet. Es steht Overland Hongkong Register 1854, 6. August, S. 61.

[2]) S. über den Hafen von Simoda und den S. 236 erwähnten von Hakodadi diese Zeitschrift III, S. 500—501. G.

jenem Hügel und dem Cap Diamond liegt, kenntlich. Letztes ist ein scharfer, ostwärts an der Einfahrt zum Hafen gelegener Vorsprung.

Wer von der Felsen-Insel her hineinkommt, wird wahrscheinlich eine Anzahl Strömungen antreffen, aber mit dem Senkblei nicht eher Grund finden, als nahe am Eingange zum Hafen, wo das Wasser 17 bis 24 Faden tief ist.

Weht der Wind aus Norden und frisch, so muß das Schiff an der Mündung des Hafens vor Anker gehen, bis der Wind sich legt oder umspringt, oder bis das Schiff bequem hineinwarpen kann, denn gewöhnlich ist der Wind stürmisch, immer aber schwankend.

Wenn ein Schiff vom Norden oder Osten heransegelt, so kann es an der einen oder anderen Seite von Oho Sima vorübergehen; von der Mitte von Oho Sima an gerechnet liegt Cap Diamond W. S. W. ¾ W., ungefähr 20 Miles entfernt.

Zwischen Oho Sima und Simoda ist die Fahrt, so weit bekannt, gefahrlos, nur muß man beständig auf die nordöstliche Strömung Acht haben, namentlich bei Nachtzeit und nebeligem Wetter. Ihre gewöhnliche Geschwindigkeit beträgt 2 bis 3 Miles die Stunde; da dieselbe aber, ebenso wie ihre Richtung, sehr von den gerade wehenden Winden, den Vorgebirgen, den Inseln u. s. w. abhängig ist, so kann man darüber nichts für alle Fälle Zuverlässiges sagen.

Ist Oho Sima, ehe man Cap Diamond erreicht, dunklen Wetters wegen nicht sichtbar, so muß man sich bemühen, die Felsen-Insel zu Gesicht zu bekommen; denn am Festlande giebt es keine recht sichtbaren Gegenstände, an denen ein Fremder in einiger Entfernung den Hafen wahrnehmen könnte, und das Ufer erscheint wie eine ununterbrochene Linie.

Im Westen des Hafens befinden sich mehrere flache Strecken und drei oder vier Sandbänke. Man kann diese sehr deutlich auf 6 bis 8 Miles Entfernung sehen, weshalb es gute Merkzeichen sind.

Kommt ein Schiff vom Süden und Osten, so muß es westlich an der Insel Meac Sima vorüber, die sich durch eine in die Augen fallende schneeweiße, auf ihrer Westseite liegende Klippe bemerklich macht. Auch zeigt sich ein weißer Fleck auf ihrem Gipfel, an der Nordseite der Klippe. Der Hafen ist von dieser Insel (Meac Sima) in nord-nordwestlicher Richtung circa 25 Miles entfernt.

Im Hafen selbst giebt es nur zwei gefährliche Punkte; der eine ist die Southampton-Klippe, welche mitten im Fahrwasser, N. ½ W. vom Vandalia-Hügel, liegt, etwa drei Viertel des Weges zwischen diesem und der Centrum-Insel [1]). Die Klippe mißt fast 25 Fuß im Durchmesser, und 2 Faden Wasser stehen darüber; sie ist durch eine weiße Sparren-Boje bezeichnet.

Der andere gefährliche Punkt ist die Supply-Klippe, in kurzer Entfernung S. zu W. von dem Eiland Buisako; sie ist ein scharfer, mit 11 Faden Wasser bedeckter Felsen. Ihre Lage ist durch eine rothe Sparren-Boje markirt.

Diese beiden Bojen liegen an zuverlässigen Ankern, und die Behörden von Simoda haben versprochen, sie stets wieder an ihre Stelle bringen zu lassen, wenn sie durch irgend ein Ereigniß entfernt werden sollten.

Die Centrum-Insel, welche deshalb so genannt worden, weil sie den Mittelpunkt bildete, von dem aus die Grenzlinien für den Vertrag bestimmt wurden, ist hoch, kegelförmig und mit Bäumen bedeckt. Eine Höhle geht durch sie hindurch von einem Ende zum andern.

Außen vor dem Hafen an seiner Mündung geht bisweilen eine unangenehme Brandung; aber innerhalb der Southampton-Klippe und der Centrum-Insel liegen die Schiffe sehr geschützt, und das Wasser ist verhältnißmäßig ruhig. Man muß hier mit einer nach Süden und Westen offenen Klüse vor Anker gehen [2]).

Für Boote giebt es in dem Hafen von Simoda und bei dem Dorfe Kakisaki gute Landungsplätze.

Ein Hafenmeister und drei Lootsen sind angestellt worden; Holz, Wasser, Fische, Geflügel und Eier, auch süße Kartoffeln und andere Gemüse werden von den Behörden geliefert; nur muß man ihnen Fässer stellen, um darin das Wasser herbeizuschaffen.

Die Centrum-Insel liegt 34° 39′ 49″ nördl. Br. und 138° 57′ 50″ östl. L. Die Abweichung des Compasses beträgt 52′ westlich.

---

[1]) Im Original Centre island. S. über den Ursprung dieser Benennung weiter unten.

[2]) Da Klüsen die Löcher am Bug des Schiffes sind, durch welche die Ankertaue oder Ketten gehen, so heißt dies hier: man muß das Schiff so vor Anker legen, daß sein Bugspriet gerade nach der Mitte zwischen Süden und Westen gewendet ist.

Die höchste Fluth steigt 5 Fuß 7 Zoll, die mittlere Fluthhöhe beträgt 3 Fuß.

Um die vorstehenden Anweisungen in leicht verständlicher Weise zu geben, sind sie so kurz, als möglich zusammengestellt worden; um aber auch Denen, die nach dem Hafen selbst fahren wollen oder auch nur vorübersegeln, nähere Aufschlüsse mitzutheilen, folgen noch einige nachträgliche Bemerkungen.

Der Hafen Simoda liegt nahe an der südöstlichen äußersten Spitze der Halbinsel Idzu, welche in das Cap dieses Namens ausläuft. Im Norden des Hafens durchschneidet ein hoher Bergrücken die Halbinsel und südlich von diesem, auf der ganzen Strecke bis zum Cap, zeigen sich unzählig viele Gipfel von geringerer Höhe.

Der Hafen liegt S. W. zu West circa 45 Miles vom Cap Sagami, an der Einfahrt in die Jeddo-Bai, entfernt.

Die Felsen-Insel ist ungefähr 120 Fuß hoch und $\frac{1}{3}$ Mile lang, mit jähen Ufern und unebenen Umrissen. Sie hat eine dicke Narbe von Gras, Unkraut, Moos u. s. w. auf ihrer Oberfläche.

Von der Spitze dieser Insel erblickt man in der Richtung N. $\frac{1}{2}$ W. und eine Mile oder anderthalb entfernt Wasserfälle, welche wahrscheinlich von einem Felsen oder einem Riff herabstürzen. Wir machten einen Versuch, uns dessen zu vergewissern, allein die heftige Strömung und der frisch wehende Wind verhinderten eine genügende Untersuchung. Die japanischen Fischer leugnen indeß die Existenz jeglicher Gefahr der Art.

Nord zu West von der Felsen-Insel, auf 2 Miles Distance, sind die Ukona-Felsen. Dies sind zwei Felsen, die gewöhnlich nur wie einer aussehen. Der größte hat 70 Fuß Höhe. Zwischen diesen und der Felsen-Insel fanden wir eine ost-nordöstliche Strömung, die volle 4 Miles in der Stunde zurücklegte.

Die Centrum-Insel ist von der Felsen-Insel N. $\frac{1}{2}$ O. $5\frac{1}{2}$ Miles, und von den Ukona-Felsen N. zu O. $\frac{1}{2}$ O. $3\frac{1}{2}$ Miles weit entfernt.

Buisako-Eiland liegt N. N. O. von der Centrum-Insel; es ist circa 40 Fuß hoch, mit Bäumen und Gesträuchen bewachsen.

Sollte die auf der Southampton-Klippe ausgelegte Boje entfernt werden, so wird die Ostspitze der Centrum-Insel nebst der Westspitze von Buisako die Klippe im Westen klar machen.

Von dem Dorfe Susaki abwärts und ⅓ Mile vom Ufer entfernt ist eine Felsenreihe, an der sich fortwährend die Brandung bricht; man muß beim Vorübersegeln auf zwei Kabellängen Distance von derselben abhalten.

Genau im Westen vom Vandalia-Hügel, ungefähr auf ein Drittheil Weges am entgegengesetzten Ufer, ist ein tiefes Loch mit gegen 30 Faden Wasser.

Kommt man von Osten, so erreicht man die Einfahrt des Hafens nicht eher, als bis man sich ganz auf der Binnenseite von Cap Diamond befindet.

Im Norden vom Cap Diamond ist die Bai von Sirahama, welche sehr tief ist, und, da sich dort auch mehrere sandige Strecken finden, so kann man sie irrthümlicher Weise für Simoda halten. Allein wenn man sich der Sirahama-Bai nähert, so verdeckt Cap Diamond die Aussicht auf die Ukona-Felsen und auf die Felsen-Insel im Süden, während diese auf der Rhede von Simoda von allen Punkten her sichtbar sind.

Cap Idzu liegt auf 34° 32′ nördl. Br. und 138° 51′ östl. L., die Felsen-Insel auf 34° 33′ 50″ nördl. Br. und 138° 57′ 16″ östl. L.

Im Süden und Westen von Meac Sima giebt es zwei gefährliche, 15 bis 20 Fuß hohe Klippen, die den Namen Redfield-Felsen haben. Davon liegt der eine auf 33° 56′ 13″ nördl. Br. und 138° 48′ 31″ östl. L., der andere auf 33° 57′ 31″ nördl. Br. und 138° 49′ 13″ östl. L. Diese Angaben sind vielleicht nicht völlig correct, aber man darf sie doch für annähernd richtig halten. —

Auch über Simoda macht der oben erwähnte chinesische Berichterstatter noch einige, die Oertlichkeit näher beschreibende Bemerkungen. Die Chinesen nennen es Hea-tihn, was so viel heißt, als „niedriges Feld“ (Marschland). „Diesen Namen hat es daher, weil es am Fuße hoher Berge liegt, von denen Ströme herabfließen, die das Land umher fett und fruchtbar machen. Mitten im Hafen liegt eine kleine felsige Insel, welche dieselben Dienste leistet, wie ein versenktes Wrack. Auf der Binnenseite dieser Insel nämlich liegen die Schiffe völlig sicher, gleichsam in einem Amphitheater, in dessen Front sich hohe Berge, von denen der eine den andern überragt, erheben, und welches außen von dem Großen Ocean umschlossen ist; so heftig dort außen auch die

Stürme rasen, hier liegen sie (die Schiffe) ruhig und ungefährdet. Die Dampfschiffe ankerten dicht bei der felsigen Insel; das Gestade des Festlandes war jäh und abschüssig und bestand aus Felsenklippen, an denen die Wogen unaufhörlich branden und nagen können, ohne einen Eindruck zurückzulassen. Die Anhöhen und die Hügel sind gut bewaldet; Fasane, Habichte, Krähen und Füchse in Menge vorhanden. In den niedrigen Gründen gab es viele Krickenten."

Unser Gewährsmann machte wiederholt Spaziergänge in die Stadt und in die Umgegend und beobachtete nicht nur die Natur, und was Menschenhand geschaffen hatte, sondern auch die Menschen selbst, ihre Beschäftigungen, Sitten und Lebensweise. Hören wir noch einige seiner derartigen Mittheilungen. „An einem Tage," schreibt er, „ging ich durch die Straßen und besah mir die Verkaufsläden und die Häuser. Einige waren aus Backsteinen aufgeführt und mit Ziegeln gedeckt, während andere nur armselige Strohhütten waren. Sie lagen meistens nahe bei einander, so daß man lange gehen konnte und dabei immer Häuser zur Seite hatte. Die Frauen gingen eben so frei, wie die Männer in den Straßen umher. Sie kamen auf den Straßen sogleich zu mir, wenn ich sie rief; viele von ihnen sah ich bei der Arbeit, wobei sie den Obertheil ihres Körpers unbekleidet trugen. Viele Männer waren gänzlich unbekleidet, mit Ausnahme eines Schurzes, und die Frauen denken nichts beim Anblick unsittlicher Bilder. Es giebt hier Badehäuser, deren sich beide Geschlechter ohne Unterschied bedienen. Die Frauen fanden sich stets in großer Anzahl ein, um einen Fremden zu sehen, liefen aber fort, sobald sich ein Angesehener mit zwei Schwertern umgürtet einfand. — Die Straßen haben sämmtlich Namen, z. B. große Arbeitsstraße, neue Straße, Laden-Straße. Wenn man an dem Ufer entlang geht, eine Brücke überschreitet und dann noch etwas weiter geht als eine Li, so befindet man sich in dem District Tsze-K'e und kommt nach dem Tempel der Edelsteinquelle, welche von alten Föhren beschattet ist und gerade der felsigen Insel im Hafen gegenüber liegt, von welcher ich gesprochen habe. Hier ist ein Stückchen Landes für die Fremden aus den Vereinigten Staaten als Begräbnißplatz angewiesen worden."

Der zweite, den Nord-Amerikanern fortan vertragsmäßig geöffnete Hafen ist Hakodadi, über den uns Lieutenant Maury noch

folgende Nachrichten mittheilt. Unter der Ueberschrift: Anweisungen zum Segeln nach Hakodadi [1]), berichtet er:

Diese geräumige und schöne Bai, die wegen ihrer Zugänglichkeit und Sicherheit sogar eine der schönsten in der ganzen Welt ist, liegt an der Nordseite der Sangar-Straße, welche die japanischen Inseln Nippon und Yesso scheidet, und ungefähr in der Mitte zwischen Cap Sirija Saki [2]) (der nordöstlichen Spitze von Nippon) und der Stadt Matsmai. Sie ist vom Cap ungefähr 45 Miles nach N. W. ½ W. entfernt, 4 Miles am Eingange breit und 5 Miles lang.

Den Hafen bildet der südöstliche Arm der Bai; er liegt vollkommen geschützt, und hat regelmäßige Tiefe nebst vortrefflichem Ankergrund. Er wird durch ein flachgipfliges Vorgebirge gebildet, das von dem hochgelegenen Festlande sich bedeutend vorstreckt und mit diesem durch eine niedrige sandige Landenge verbunden ist, weshalb es aus der Ferne eine Insel zu sein scheint und sehr leicht kenntlich ist.

Die Stadt liegt am nordöstlichen Abhange dieses Vorgebirges, dem Hafen gerade gegenüber und zählt circa 6000 Einwohner.

Nähert man sich ihr von Osten, nachdem man Cap Suwo Kubo, welches auf unserer Karte Cap Blunt benannt ist, eine in die Augen fallende, 12 Miles O. zu S. von der Stadt gelegene Landspitze, umsegelt hat, so gewahrt man über die niedrige Landenge hin die im Hafen ankernden Dschunken.

Diesen allgemeinen Bestimmungen über die Lage von Hakodadi sind nun noch ausführlichere Rathschläge für das „Einsegeln in den Hafen" [3]) angeschlossen, die so lauten:

Wenn man das Vorgebirge von Hakodadi umschifft hat und eine Mile Distance davon abhält, um die unterhalb der hohen Küste herrschenden Windstillen zu vermeiden, so muß man auf den spitzigen Gipfel

---

[1]) Diese tragen folgende Orts- und Zeitbestimmung: Unions-Dampffregatte Mississippi, auf See, den 20. Juli 1854. Vergl. Overland Hongkong Register 1854, 6. Aug. S. 61.

[2]) Es ist hier daran zu erinnern, daß Saki das japanische Wort für Vorgebirge ist, man also eigentlich nur Cap Sirija sagen sollte. Vergl. die Anmerkung zu Cap Kama Saki S. 227.

[3]) Datirt vom 18. Juli 1854 auf See, Unions-Dampffregatte Mississippi, und, wie oben, auf Befehl des Commodore Perry vom Flaggen-Lieutenant Silas Bent beglaubigt.

von Komaga daki zusteuern, welcher ungefähr im Norden liegt, bis die östliche Spitze des Bergsattels, der N. O. zu N. liegt, sich im Westen des runden Gipfels an der Seite des Berges zeigt; alsdann wende man nach Norden und nach Osten und behalte sie in Sicht, bis die Mitte der Sandhügel auf der Landenge in S. O. zu O. $\frac{3}{4}$ O. zu liegen kommt. Diese Sandhügel sind an ihren dunklen Spitzen zu erkennen. Auf diese Weise wird ein Vorsprung, der von dem westlichsten Punkte der Stadt in nord-nordwestlicher Richtung zwei Drittel einer Mile weit sich erstreckt, klar; dann muß man die Sandhügel einen Compaßstrich auf Backbordseite bringen und einsegeln, bis der westlichste Punkt der Stadt S. W. $\frac{1}{2}$ W. liegt, wenn man nämlich den besten Raum zum Wenden mit $5\frac{1}{2}$ oder 6 Faden Wasser haben will. Ist es wünschenswerth, noch weiter hineinzusegeln, so muß man ein wenig nach Osten, südlich von dem niedrigen Felsen, welcher gerade über der abschüssigen, im Süden und Osten der Stadt gelegenen Bergkette sichtbar ist, wenden. Ein mäßig befrachtetes Schiff kann sich Tsuki-Point, wo sich eine Bauwerfte für Dschunken befindet, bis auf $\frac{1}{4}$ Meile nähern. Dieser Theil des Hafens ist übrigens gewöhnlich von Schiffen dieser Art sehr angefüllt; wenn daher nicht die Nothwendigkeit, das Schiff auszubessern, oder eine andere Ursache eine größere Annäherung erfordert, so ist es besser, außen vor zu bleiben.

Ist der Bergsattel durch Wolken oder Nebel verhüllt, so steuere man, nachdem man das Vorgebirge umsegelt hat, N. zu O. $\frac{1}{2}$ O. bis die Sandhügel in die oben erwähnte Lage zum Schiffe kommen und setze dann die Fahrt, wie vorher angedeutet ist, fort.

In kurzer Entfernung von dem äußersten Ausläufer der Spitze ist eine von der Küste getrennte Sandbank, mit $3\frac{1}{2}$ Faden Wasser. Ihre Außenecke ist mit einer weißen Sparrenboje bezeichnet; zwischen dieser und der Spitze befindet sich ein enger Kanal mit 5 bis 6 Faden Wasser. Schiffe können an jeder Seite der Boje passiren, doch ist es am rathsamsten, die Nordseite zu wählen.

Tritt Windstille ein, ehe man den Hafen erreicht, so giebt's auf der Außenrhede einen guten Ankergrund von 25 bis 10 Faden.

Vortreffliches Holz und Wasser können die Behörden der Stadt liefern, oder, sollte man es vorziehen, so kann man Wasser leicht aus

der in den Hafen im Norden und Osten von der Stadt mündenden Kamida-Bucht erhalten.

Die Jahreszeit war zur Zeit unseres Besuches für die Herbeischaffung von Lebensmitteln sehr ungünstig — süße und irländische Kartoffeln, Eier und Geflügel konnten wir jedoch haben und ohne Zweifel ließen sich diese Artikel in einer günstigeren Jahreszeit in hinreichender Menge liefern, so daß alle Schiffe, welche in Zukunft diesen Hafen besuchen werden, damit versorgt werden könnten.

Unser Schleppnetz versah uns mit herrlichen Lachsen und vielen anderen Fischen; die Gestade der Bai hatten Ueberfluß an trefflichen Schaalthieren.

Während unseres Verweilens in diesem Hafen vom 17. Mai bis zum 3. Juni war das Wetter durchgehends schön bis zum 1. Juni, wo sich Nebel einstellte. Es war gewöhnlich ruhig am Morgen, aber um Mittag pflegte ein frische Brise aus S. W. aufzukommen.

Die Mündung der Kamida-Bucht liegt 41° 49′ 22″ nördl. Br. und 140° 47′ 45″ östl. L. Die Abweichung des Compasses betrug 4° 30′, das äußerste Steigen und Fallen der Fluth 3 Fuß. —

Vernehmen wir nun noch unseren chinesischen Berichterstatter. Er schreibt: „Am 16. Tage des 4. Monats (d. i. am 12. Mai) segelte der Commodore von Simoda ab und wir erreichten in 5 Tagen Hakodadi, den zweiten im Vertrage bestimmten Hafen. Er liegt 41° 49′ nördl. Br. und 140° 47′ östl. L.; das Klima ist dem von Mukden sehr ähnlich. Es ist ein abgelegener kleiner Ort, mitten in einer unfruchtbaren Gegend, welche wenig Bäume hat und an Gras Mangel leidet. Dadurch sind die Bewohner ihrer Nahrung wegen auf die Vorräthe anderer Ortschaften angewiesen, und es fahren zur Beschaffung derselben beständig Schiffe hin und her. Deshalb hat der Ort im Chinesischen den Namen Seang-kwan d. h. Niederlage von Kisten erhalten. Der Hafen ist geräumig, eine völlig offene Bucht, die Hügel stehen ringsum an der Küste, wie wenn sie beim Meere Audienz hätten. Als wir dort waren, sah man noch Schnee auf den Berggipfeln. Die Häuser sind größer als in Simoda, und die Kleidung, die Verzierungen und die Schiffe bezeugen, daß hier mehr Wohlhabenheit bei den Leuten sich findet. Die Frauen hielten sich in ihren Häusern auf und ließen sich nicht vor den

Fremden sehen. Die Sitten der Bewohner schienen lobenswerth zu sein, anstößige Reden hörte man nirgends. — In der Nähe von Hakodadi liegt der „das Königreich schützende" Hügel, wie er heißt, auf welchem ein Tempel steht, dessen Pfeiler und Gebälk mit Bildhauerarbeit verziert sind. Alles, was sich in dem Tempel befindet, ist neu und schön, und viele Gemälde hängen an den Wänden. An beiden Seiten der Haupthalle befinden sich viele Gräber. Der Commodore ließ mehrere von den Gemälden in diesem Gebäude mit dem Daguerreotyp-Apparat copiren und vertheilte diese Copien unter die japanischen Beamten."

Unser Gewährsmann gedenkt dann noch der großen Unterwürfigkeit der Bewohner gegen die Fremden, und daß er keine einzige Frau gesehen habe. Anfangs hatte man aus Furcht die Läden geschlossen, bald aber wurden sie wieder geöffnet. Die Lebensmittel wurden von Pferden und Eseln getragen, die man in zahlreicher Menge auf den Straßen sah. An den Häusern waren die Fenster meistens aus Papier, und an vielen Thüren standen Inschriften mit chinesischen Characteren, wie „Haus der Wildniß", „Schildkrötenhaus" ꝛc. In den Läden lag viel Seidenzeug zum Verkauf, es war aber weniger gut, als chinesische Seide; dagegen wurden die lackirten Waaren sehr schön gefunden, und die Fremden kauften die Läden sehr bald leer. Hirschfelle, Rochen und das zu medicinischem Gebrauch bestimmte Meergras sah man sehr häufig. Die gewöhnlichen Lebensmittel der Leute waren besser, als in Simoda.

Zufolge Art. II. des vom 31. März 1854 datirten Vertrages [1]) sollte der Hafen Simoda sofort nach Unterzeichnung der Urkunde eröffnet werden. Derselbe liegt besonders bequem für die von der Westküste Nord-Amerika's segelnden Schiffe, und da auch dort ein Kohlendepôt errichtet werden soll, so wäre damit das letzte Hinderniß beseitigt, das noch der Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschifffahrt zwischen Nord-Amerika und China im Wege stand. Dagegen ist der Hafen Hakodadi den nordamerikanischen Walfischfängern sehr gelegen, die hier nun ihre Vorräthe ergänzen können und im Nothfall Schutz

[1]) Die Urkunde des Vertrags ist abgedruckt im Overland Hongkong Register 1854 vom 27. Septbr., S. 78. Sie besteht aus 12 Artikeln.

und Hülfe finden. Hakodadi sollte ein Jahr, nachdem der Vertrag unterzeichnet worden, eröffnet werden. Simoda liegt im Fürstenthum Idzu, Hakodadi im Fürstenthum Matsmai.

Außer, daß die vorstehenden Anweisungen des Marine-Lieutenant Maury für Seefahrer von höchster Wichtigkeit sind, enthalten dieselben zugleich mit den Angaben des chinesischen Berichterstatters manche für Erweiterung unserer geographischen Kenntnisse von Japan sehr beachtenswerthe Notiz. Sie beschreiben uns genauer, als wir bisher es wußten, die in der Bai von Jeddo liegenden Inseln, welche sie zum Theil mit einem Namen benennen, wovon bisher noch keiner bekannt war, sowie die Küsten der Bai. Auch lernen wir dadurch den Ort Yokuhama, der durch den in seiner unmittelbaren Nähe erfolgten Abschluß des Vertrages zwischen Japan und Nord-Amerika eine weltgeschichtliche Bedeutung gewonnen hat, nebst dessen Umgegend näher kennen. Aehnliche und noch ausführlichere Aufschlüsse erhalten wir über die beiden Ortschaften Simoda und Hakodadi, welche fortan von Jahr zu Jahr eine immer größere Wichtigkeit für den Seeverkehr im stillen Ocean gewinnen und, wer weiß, wie bald schon, zu ansehnlichen Stapelplätzen und Waarendepots erhoben werden. Es kann nicht allzu lange währen, daß Kaufleute der Union sich zu dem Versuche entschließen möchten, sich in Simoda anzukaufen, wo dann hier eine Factorei entstehen muß. Dem Wortlaut nach ist darüber freilich in dem Vertrage nichts stipulirt; es steht aber nicht zu bezweifeln, daß das kaufmännisch speculative Talent sich auch diesen Vortheil zu verschaffen wissen wird.

Die bisherige Kartographie von Japan muß aber eine wesentliche Bereicherung und Berichtigung erfahren, sobald die laut Art. V des Vertrags dem Originale desselben beigegebene Karte durch den Druck zur allgemeinen Einsicht gelangt sein wird. Wir dürfen hoffen, daß damit zugleich ein ausführlicher Bericht des Commodore Perry über die Gesammtthätigkeit der seinen Befehlen anvertrauten Expedition erfolgen werde.

Wie schon im Eingange bemerkt ist, berührte das Geschwader sowohl auf seiner Hinfahrt nach Japan, wie auf seiner Rückfahrt die Lutschu-Inseln. Dies hat Veranlassung zu genaueren Untersuchungen und Beobachtungen einiger bis dahin nur ungenau bekannten Oertlichkeiten auf Groß-Lutschu gegeben, welche wir in der Weise, wie

vorher geschehen, ebenfalls den Lesern dieser Zeitschrift vorlegen wollen. Wir beginnen mit den „Anweisungen zum Segeln nach Napha," datirt „Unions-Dampffregatte Powhattan, Hafen von Hakodadi, Insel Jesso, Japan, den 27. Mai 1854." Dieselben sind vom Flaggen-Lieutenant Silas Bent auf Befehl des Commodore Perry verfaßt worden [1]) und lauten:

Dies (Napha) [2]) ist der vornehmste Seehafen auf der Insel (Groß-Lutschu) und vielleicht der einzige, welcher die Privilegien eines Eingangshafens besitzt.

Der innere Hafen oder „Junk Harbour" hat eine Tiefe von 2 bis 3 Faden und ist, obwohl nicht groß, doch hinlänglich geräumig, um die 15 oder 20 Dschunken mittlerer Größe, welche man gewöhnlich dort ankernd antrifft, mit Bequemlichkeit aufzunehmen. Es sind dies meistens japanische Fahrzeuge, nur wenige sind chinesische und außerdem einige kleine Küstenfahrer, welche einen ziemlich trägen Handel mit den benachbarten Inseln treiben.

Der Außenhafen wird im Osten und im Süden durch das Festland geschützt, während er an den anderen Seiten gänzlich von einer Kette von Korallenriffen umgeben ist, welche zwar eine ziemlich gute Wehr gegen eine von Norden oder Westen kommende Brandung abgeben, aber doch keinen rechten Schutz vor dem Winde gewähren. Der Ankergrund ist so vortrefflich, daß ein gut geankertes Schiff hier fast jeden Sturm in Sicherheit aushalten kann.

Man nähert sich Napha am besten vom Westen her, wobei man im Norden an den Amakarima-Inseln vorüberfährt und die Insel Agenhu in Sicht behält, und steuert dann mit südöstlichem Cours nach dem Hafen, mitten zwischen inselartigen Riffen hindurch, denen man aber nicht nach der West- und Südseite hin zu nahe kommen darf, da diese Riffe unter dem Wasser in diesen Richtungen weit ausgedehnter sein sollen, als es auf den Karten angegeben ist.

Sobald man das inselartige Riff klar gemacht hat, muß man Wood-Hill in S. S. O. bringen, dann darauf zusteuern, bis man in die Richtung kommt, die nach der südlichen Einfahrt (South Channel)

---

[1]) Sie finden sich im Overland Hongkong Register 1854, 6. August, S. 61.

[2]) Auf unsern Karten pflegt gewöhnlich Napakiang zu stehen.

führt. Dadurch wird man Blossom-Riff bequem passiren, doch nicht so weit, daß man nicht auch White Tomb und die Baum- oder Gesträuch-Gruppen im Süden von Tumai-Head leicht unterscheiden könnte. Ein Cours O. N. O. ¼ O. oder O. N. O. bringt den Seefahrer außer aller Gefahr und führt zu einem guten Ankerplatz auf oder in der Nähe der Sieben-Faden-Bank, ungefähr eine halbe Meile im Norden und Westen von False-Capstan-Head. Da diese Einfahrt völlig gerade ist, so ist es jedem mit dem Fahrwasser Unbekannten anzurathen, dieselbe der anderen, Oar-Channel genannt, vorzuziehen, welche, obwohl sie breiter ist, doch das Mißliche hat, daß sie ein Schiff nöthigt, vier bis fünf Male, gerade wenn es sich mitten zwischen den Riffen befindet, die fast alle unter der Oberfläche des Wassers liegen, seinen Lauf zu ändern.

Um in den Oar-Channel einzulaufen, muß man den Mittelpunkt der Insel in Junk Harbour (dem innern Hafen), welche an dem tiefdunklen Grün ihrer Vegetation kenntlich ist, in eine solche Lage bringen, daß dadurch die Lücke zwischen den Forts am Eingang von Junk Harbour ausgefüllt wird, dann S. O. ½ O. steuern, bis Capstan Head östlich liegt, endlich sich nach O. N. O. wenden und, wie vorhin angegeben ist, vor Anker gehen.

Die nördliche Einfahrt (North Channel) wird durch eine Reihe unzusammenhängender Felsen, die von dem Riff an der Westseite auslaufen, bedeutend verengt, und ein hier Unbekannter sollte niemals, wenn Alles gut geht, den Versuch machen, hier einzusegeln. Denn bei hohem Wasser sind die Riffe fast gänzlich bedeckt, und es bleibt schwierig, sich zurecht zu finden, wenn man mit den verschiedenen Localitäten und Merkzeichen am Festlande nicht vertraut ist. Will man übrigens durch diese nördliche Einfahrt einsegeln, so muß man eine erhebliche Wendung nach der südlich gelegenen Hügelreihe machen in gerader Linie mit einer Anhöhe, welche im Osten von False-Capstan-Head liegt und auf diese Hügelreihe S. zu O. ½ O. abhalten, bis Tumai-Head O. ½ N. zu liegen kommt; dann wendet man ein wenig südwärts, damit das Riff ziemlich weit im Osten liegen bleibe, und sucht sich einen guten Ankerplatz.

Eine schwarze Sparren-Boje ist auf dem Blossom-Riff, halbweges zwischen seinen äußersten Ausläufern im Osten und Westen, befestigt;

eine rothe Sparren-Boje liegt auf dem Riff in W. N. W. von Abbey-Point und eine weiße auf dem südöstlichen Ausläufer von Oar-Riff. An sämmtliche Bojen sind Flaggen von den entsprechenden Farben befestigt und diese dienen als gute Merkzeichen für die südliche und die Einfahrt durch den Oar-Channel. Im Osten und Westen der nördlichen Einfahrt befinden sich zwei große Stangen auf den Riffen, welche die Eingeborenen dort aufgerichtet haben, da diese Wasserstraße am meisten von den Dschunken, die nach Norden hin den Verkehr unterhalten, befahren wird.

Wasser kann man beständig reichlich an den Quellen im Flusse Junk erhalten, wo auch für Boote ein vortrefflicher Landungsplatz ist. Eine gute Quelle findet sich in der Nähe der Gräber am Tumai-Hügel, aber, wenn das Wasser nicht vollkommen ruhig ist, ist das Landen unausführbar, und bei anderen Gelegenheiten ist es aus Mangel an hinreichender Tiefe, ausgenommen bei hohem Wasserstande, unbequem.

Es wurde vom Oberbefehlshaber angeordnet, daß die unter seinem Commando stehenden Schiffe des Geschwaders, wenn sie sich Napha näherten, beilegen und ein Signal wegen eines Lootsen machen sollten, damit ein mit den Oertlichkeiten und Merkzeichen am Lande vertrauter Offizier von den im Hafen liegenden Schiffen abgesandt würde, die Flotte hinein zu lootsen oder ihrem Befehlshaber die gefährlichen Stellen, die man vermeiden müsse, zu bezeichnen.

Würde sich übrigens kein Schiff im Hafen befinden, so sollte man Boote voraussenden und an den äußersten Spitzen der Riffe, zwischen welchen das Schiff hindurchzugehen beabsichtigt, Anker werfen.

(Die oben beschriebenen Sparren-Bojen, fügt der Flaggenlieutn. Bent hinzu, wurden damals, als sie an ihre Plätze ausgelegt waren, auf Befehl des Commodore festgeankert; sie sind aber vielleicht seitdem in eine andere Lage gerathen oder gänzlich durch schweren Seegang oder von den Eingeborenen entfernt worden, daher man sich auf sie nicht ganz verlassen kann.)

Ueber den wichtigsten Hafen auf Groß-Lutschu, Port Melville oder Ooting, erhalten wir von dem Verfasser des vorstehenden Actenstücks noch folgende Angaben [1]):

[1]) Vergl. Overland Hongkong Register 1854, 6. August, S. 61.

Der Hafen Oonting liegt an der Nordwestseite von Lutschu, ungefähr 35 Miles von Napha entfernt.

Die Insel Sugar Loaf, ein vortreffliches Merkzeichen für Seefahrer, liegt etwa 12 Miles in W. N. W. der Einfahrt. Sie ist niedrig und flach, nur hat sie eine scharfe kegelförmige Spitze nahe an ihrem östlichen Ende, welche circa 100 Fuß ansteigt.

Segelt man im Norden von Sugar Loaf vorüber, so führt ein ost-südöstlicher Cours das Schiff bis an die Mündung des Hafens und an die nördliche und westliche Seite der Insel Kooi. Es ist rathsam, hier beizulegen oder in 20 oder 25 Faden Wasser zu ankern, bis Boote oder Bojen an den Spitzen der Riffe, welche die Einfahrt säumen, ausgelegt werden können; denn ohne solche Hilfsmittel ist es für ein größeres Schiff sehr schwierig, seinen Weg zwischen den Riffen, die sich an einigen Stellen bis auf Kabellänge einander nähern und zu allen Zeiten vom Wasser bedeckt sind, hindurch zu finden.

Der Cours, den man bei der Einfahrt zu nehmen hat, besteht zuerst darin, daß der Hele-Felsen in einer Reihe mit dem doppelgipfligen Berge im Süden 37° östlich zu liegen kommt. Dann steuere man weiter, bis der Chimney-Felsen S. ¼ O. liegt, halte darauf auf diesen Felsen ab, bis Conde-Point südlich liegt, 49° nach Osten und steuere endlich auf diesen zu, bis man in das Hafenbassin von Oonting einläuft, wo man Anker wirft. Wendet man hier das Schiff so, daß das Riff klar wird, welches sich im Norden von Conde-Point vorstreckt, so liegt man so bequem, wie in einem Dock, auf gutem Ankergrund, völlig von Land eingeschlossen und fast gänzlich vor jedem Winde geschützt. — Gutes Wasser ist bei dem Dorfe Oonting zu haben [1]).

Zum Schluß hören wir noch das Urtheil unseres chinesischen Gewährsmannes über die Lutschu-Inseln, und was er dort wahrgenommen hat. Er schreibt:

Liukiu oder, wie Europäer und Amerikaner sagen, Lutschu ist eine kleine, ungefähr 100 Li lange und 30 oder 40 Li breite Insel. Ihre Hauptstadt liegt 26° 14′ nördl. Br. und 127° 52′ östl. L.

Seit der Zeit der Ming-Dynastie hat das Oberhaupt seine Be-

---

[1]) In den beiden oben angeführten Actenstücken ist mehrere Male einer angelegten Karte erwähnt worden, deren Veröffentlichung wir daher auch erwarten dürfen.

lehnung (investiture) von unserem Kaiser empfangen und führt den Titel „König“ [1]). Es ist ein armes Land, welches nur süße Kartoffeln, einige Gemüse, eine Art schwarzen Zuckers, Oel u. dergl. m. liefert. Die Bewohner binden ihr Haar in einem Knoten auf und tragen sehr weite Aermel an ihren Kleidern. Ihre Schuhe sind aus Bast (grass) gemacht. Die Männer tragen zwei lange Nadeln in ihrem aufgebundenen Haar, die Frauen nur eine. Darin besteht der einzige Unterschied in der Kleidung der beiden Geschlechter, so daß, wenn sie jung sind, es nicht leicht ist, sie von einander zu unterscheiden, aber, sobald sie heranwachsen, macht der Bart, welcher nicht geschoren wird, die Männer hinlänglich kenntlich. Es kommt Einem sonderbar vor, wenn man auf den Straßen die Männer mittleren Alters alle mit langen Bärten einherschreiten sieht.

Ich ging am ersten Tage unseres Neujahrs (29. Januar 1854) an das Land, um einen Spaziergang zu machen, und traf eine Schaar Kinder auf der Straße, denen ich einige Münze gab, worüber sie sich sehr freuten. Die Bewohner waren sehr unterwürfig. Außen an den Hausthüren waren Glückwunsch-Adressen angeheftet, gerade wie das zu Neujahr in China der Fall ist, sonst sah man aber nirgends Bewegung und Belustigung [2]). In Napha fand ich einen Tempel und in dem dazu gehörenden Garten die Grabstätten der vornehmen Familien. Die Vor- und Nachnamen der Gestorbenen, sowie die Zeit, in welcher sie gelebt hatten, waren auf den Grabsteinen eingegraben. Wie man mir sagte, wuschen die Priester sie jeden Tag rein und stellten Blumen und Laubwerk daneben. Die Gräber der niederen Volksklasse sind eben so, wie man sie in China während der Zeit der Ming-Dynastie zu machen pflegte.

Die Anhöhen umher waren sämmtlich mit Bäumen bedeckt. Die Bewohner lebten in Grashütten, welche innerhalb einer von rohen Steinen erbauten Einfriedigung aufgeführt waren. In ihren Woh-

---

[1]) Nominell sind demnach die Inseln von China abhängig, in Wahrheit jedoch von Japan. Die Besatzung ist eine japanische und in Zeiten der Noth rufen die Bewohner den Schutz von Japan an. So bestätigen es wenigstens der dort seit mehreren Jahren ansäßige englische Missionar Dr. Bettelheim und der gegenwärtige Bischof von Victoria auf Hongkong, der die Inseln 1850 besucht hat.

[2]) In China wird das Neujahr bekanntlich mit vielem Lärm und ausgelassener Fröhlichkeit gefeiert.

nungen fanden sich keine Möbeln. Statt der Sessel und Stühle bedienen sie sich der Matten von Gras, auf welchen sie auf ihren Knien und Zehen hocken, und wobei sie eine Pfanne mit Feuer vor sich haben, um ihre Pfeifen daran anzuzünden. Nur wenige unter ihnen sprechen und lesen chinesisch. Sie haben keine Verkaufsläden, sondern einen Marktplatz, wo eine Art Tauschhandel von den Frauen betrieben wird. Deshalb brauchen sie kein Geld und geben daher wenig auf Geldmünzen fremder Länder. Die niedere Volksklasse hat eine große Ehrfurcht vor ihren Gebietern. Sie sind in ihrer Lebensweise sehr einfach und betrügen einander selten. Die Thüren ihrer Häuser bestehen nur aus dünnen Brettern und statt der Fenster bedienen sie sich des Papiers, dennoch bringen sie die Nacht ohne Furcht vor Dieben, hin und ich habe gesehen, daß, als Einer etwas fallen ließ, ein Anderer es aufnahm und ihm wieder gab. Die Gerichte haben fast nichts zu thun; Streitigkeiten zu entscheiden und Rechtshändel auszumachen kommt nicht vor. Hinsichtlich ihrer Sitten herrscht bei ihnen noch die alte goldene Zeit. Wenn wir Fremden etwas kaufen wollten, so mußten wir uns an die Obrigkeit wenden, die dann das Geschäft besorgte.

Auch über diese Inseln dürfen wir in dem zu erwartenden ausführlichen Berichte des Commodore Perry wichtigen geographischen Aufschlüssen entgegensehen, die nach den vorstehend mitgetheilten Quellen nur angedeutet werden konnten. Jene fernen Länder Ost-Asiens sind überhaupt die Länder der Zukunft, und die ganze gegenwärtige Weltlage ist geeignet, den Amerikanern den Schlüssel in die Hand zu geben, um die dort bis jetzt noch meist verborgenen Schätze aufzuschließen. Sie werden sich von keiner andern Nation der Welt diesen Schlüssel, mit welchem sie bereits die ersten Thore Japans und der Lutschu-Inseln aufgethan haben, wieder entringen lassen [1]).

---

[1]) Auch mit dem Gouvernement der Lutschu-Inseln hat Commodore Perry bekanntlich unterm 11. Juli v. J. einen Vertrag abgeschlossen, der den Amerikanern ähnliche Vortheile gewährt, wie der Vertrag mit Japan. Das Actenstück findet sich abgedruckt im Overland Hongkong Register 1854 vom 6. August, S. 61, und ist unterm 17. Juli 1854 zum ersten Male an Bord des Mississippi „auf der See" gedruckt worden.

K. L. Biernatzki.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Zeitschrift für allgemeine Erdkunde

Jahr/Year: 1855

Band/Volume: 4

Autor(en)/Author(s): Biernatzki K. L.

Artikel/Article: Beiträge zur geographischen Kunde von Japan und den Lutschu=Inseln 225-247