

war der erste Tag dem tropischen Asien gewidmet mit Beiträgen aus Indien (M. M. BHANDARI, Jodhpur; R. S. RAO, Waltair; A. V. SHARMA, Calcutta), Malesia (C. KALKMAN, Leiden), Indochina (J. E. VIDAL, Paris) und über die Dipterocarpaceen (P. ASHTON, Aberdeen). Den Abschluß bildete der Vortrag des gastgebenden Institutsdirektors K. LARSEN mit einem informativen Überblick über Geschichte, gegenwärtigen Stand und Aussichten der weiteren Entwicklung der Flora von Thailand.

Der zweite Tag galt ausschließlich der Neotropis, an dessen Anfang der Vortrag von G. HARLING, Göteborg, über die Vegetationstypen von Ecuador stand, gefolgt von J. CUATRECASAS, Washington, über die Wuchsformen der Espeletien in den Anden und VAN DER HAMMEN über Geschichte von Flora, Vegetation und Klima der Ostkordillere von Columbien; von den übrigen Beiträgen dieses Tages sei noch insbesondere auf den Vortrag von I. A. STEYERMARK, Caracas, über 'Plant Refuge and Dispersal Centers in Venezuela, their relict and endemic element' hingewiesen, sowie auf B. ØLLGARD's (Aarhus) Beitrag über die Bärlappgewächse in Ecuador ('habits and habitats').

Das Programm des dritten Tages wurde durch R. FOSBERG, Washington, eingeleitet mit 'Concepts and Present Status in Tropical Floristic Botany with special attention to Tropical Islands'; dieses Referat nahm das von BRENNAN eingangs behandelte Thema für die tropischen Inseln auf; FOSBERG, als weltweit anerkannter Sachverständiger auf diesem Gebiet, stellte Beispiele zum gegenwärtigen Stand der Erforschung der Inselfloren dem, auch für die botanische Arbeit notwendigen, öffentlichen Interesse gegenüber. R. A. HOWARD (Cambridge, Mass.) führte die Inselthematik

weiter am Beispiel der Vegetation der Inseln in der Karibischen See, A. L. STOFFERS, Utrecht, mit der Darstellung der Vegetation der Insel Curaçao. In größerer und natürlich, wie nicht anders zu erwarten, spekulativere Zusammenhänge führte P. RAVEN (St. Louis) mit Überlegungen zu 'Plate Tectonics and Southern Hemisphere Biogeography'.

Dieser notwendig kurze Bericht soll auf ein Symposium hinweisen, das, vorbildlich organisiert und straff durchgeführt, in drei Tagen ein konzentriertes Programm zu Fragestellungen der tropischen Botanik, Flora und Vegetation vorführte. Die Schwerpunkte lagen, wie es dem besonderen Interesse des einladenden Institutes entsprach, im tropischen Asien und im tropischen Südamerika (Anden). Ein besonderes Verdienst ist darin zu sehen, daß bewußt die systematische, floristische Botanik zum Ausgangspunkt genommen wurde, auf die Bedrohung der natürlichen Vegetation und damit den Landschaftshaushalt in den Tropen hinzuweisen, davon ausgehend, daß die Vegetation der zusammenfassende Indikator der Umweltverhältnisse und damit Kenntnis der Vegetation, was nicht zuletzt Kenntnis der die Vegetation zusammensetzenden Einzelpflanzen bedeutet, Grundvoraussetzung für vernünftige Planungsvorstellungen ist.

Für die, die nicht den Vorzug hatten, an diesem Symposium teilnehmen zu können (100 Teilnehmer), das für die Geographie der Tropenländer als höchst anregend bezeichnet werden muß, sei darauf hingewiesen, daß die Beiträge in einem Sammelband vom Botanischen Institut der Universität Aarhus herausgegeben werden; mit dem Erscheinen wird gegen Ende des Jahres 1978 gerechnet. ULRICH SCHWEINFURTH

HISTORISCH-GEOGRAPHISCHE GRUNDTHESEN FÜR DIE STADT GEOGRAPHISCHE FORSCHUNG IN JAPAN

MARTIN SCHWIND

Man sollte erwarten, daß die von der Natur so stark begünstigte Hinwendung zum Meer und die Ausstattung des Archipels mit zahlreichen, von der japanischen Fischerei genutzten Buchten zur Gründung auch von Seehäfen und Seestädten schon in früherer Zeit geradezu herausgefordert hätte. Von den gegenwärtig (1975) 175 Großstädten haben nur 7 einen wesentlichen Impuls aus geschichtlich zurückliegenden Handels- und Fischereifunktionen erfahren. Es sind Nagasaki, Fukuoka (Hakata), Shimonoseki, Kōbe (Hyōgo), Ōsaka, Sakai und in schwächerer Form auch Tōkyō (Edo). Die menschenreiche Industrieregion des Tokai und Sanyōdō ist zwar zusätzlich durch eine Reihe von Fischereihäfen von Rang ausgezeichnet, einen entscheidenden Entwicklungsimpuls für die Entstehung einer bedeutenden Stadt hat es jedoch vom Meer aus für diese Orte bis zum Ende der Tokugawazeit so gut wie nicht gegeben. Lage, Funktion und Größe der Städte wurden seit dem 8. Jahrhundert bis zum Jahre 1886 von anderen Motiven bestimmt, als man sie herkömmlich für das „meerverbundene Land“ sehen zu müssen glaubte. Erst die Landöffnung hat den Durchbruch für

eine volle Inwertsetzung der Insularität erbracht. Seither gilt es – und dies ganz besonders gegenwärtig – Veränderungen im Strukturgefüge des Landes vorzunehmen. Für die Beurteilung dieser Situation sind die folgenden historisch-geographischen Thesen von grundsätzlicher Bedeutung.

1. Die zeitlich ersten Städte Japans waren die kaiserlichen Residenzen Heijōkyō (Nara), Nagaoka (784 Baubeginn, 794 verlassen, seither verfallen) und Heiankyō (Kyōto). Sie hatten keinen unmittelbaren Bezug zum Meer; sie waren vom Typ einer nach geomantischen Vorstellungen angelegten Stadt als Zentrum einer Ebene oder Beckenlandschaft. Die Konzeption der Stadtpläne läßt darauf schließen, daß die führenden Kräfte der Zeit, allen voran die Mitglieder des Tennohauses, von Umweltvorstellungen kontinentalchinesischer Herkunft erfüllt gewesen waren. Die Stadtanlage symbolisierte den Staat als theokratische Monarchie. Unter sorgfältiger Beachtung geomantischer Notwendigkeiten mußte der Tenno-Palast in seiner doppelten Eigenschaft als Sitz der religiösen und

politischen Macht das Herz der Stadt sein. Von ihm aus öffnete sich mit einer breiten Mittelstraße oder „Ōji“ der Blick nach Süden. Damit unterscheidet sich dieser Stadttyp wesentlich von der später entwickelten Schlossstadt oder Jōka-machi; er ist ein eigener Typ, den man als Ōji-Stadt bezeichnen könnte. Ihm gehören die Kaiserstädte und deren Nachahmungen an, wie sie in Dazaifu, Kamakura und in den ältesten Provinzhauptstädten Gestalt gewannen.

2. Mit der Gründung der ersten Hauptstadt (Heijōkyō, 710) und der Übernahme des chinesischen Beamensystems (seit 645) waren die Voraussetzungen zur Schaffung von Provinzen (Koku) und Provinzhauptstädten (Koku-fu) gegeben. Deren wesentlichste Funktionen lagen in der Aufrechterhaltung der staatlichen Ordnung und im Eintreiben der Reis-Steuer. Hierfür erwies sich die Lage inmitten der Ebene als am zweckmäßigsten. Die Bevorzugung etwa einer Küstenlage ist nicht zu erkennen. In der Region der Inlandsee verfrachtete man den Reis, sofern die Koku-fu an einem Flusse lag, auch auf Booten, die dann bis Ōsaka fuhren, um von dort aus weiterbefördert zu werden. Die Koku-fu stellten sich als Ōji-Städte im Kleinen dar. Im übrigen verzichteten auch sie wie die Kaiserstädte auf eine Stadtmauer.

3. Die feudalen Burgstädte oder Jōka-machi standen im Schutze eines Befestigungswerkes. Nicht immer errichtete man dies an der gleichen Stelle, an der die Koku-fu ausgelegt worden waren. Dennoch bevorzugten auch die Feudalherren für ihre Rittersitze die schon traditionell gewordene Binnenlage. Die Burgen und Burgstädte mieden geradezu die unmittelbare Berührung mit dem Meer. Der Abstand von der Küste beträgt für Shizuoka 5, Matsuyama 6, Kanazawa 7, Kōchi 8, Kumamoto 9, Sendai 12, Fukui 15 km. Keiner dieser Orte hat sich bis zur Landöffnung um die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung mit dem Meere bemüht. Das spricht für die wirksam gebliebenen Umweltvorstellungen, wie sie sich in den ältesten Stadtgründungen objektivierten. Die Funktionen des Handels wurden von den wenigen bereits genannten Hafenzentren wahrgenommen; hinzu traten Küstenorte, denen eine größere Hafentwicklung versagt blieb, wie Bōnosu in Satsuma, Mikuni in Echizen, Onomichi in Bingo, das sich später dem Schiffbau zuwandte. Von den 175 Großstädten von heute haben 62% keine Küstenberührung, obgleich sie den kleineren und größeren Küstenebenen zugehören, die in ihrer Gesamtheit 75% des Siedlungsraums darstellen.

4. Über das historische Erbe der gleichsam in „kontinentaler“ Lage errichteten Städte ist seit der Landöffnung 1868 die Flut maritimen Geschehens eingebrochen. Sie hat die pazifische Seite besonders stark erfaßt, wobei der Innovationseffekt naturgemäß jene Städte am wirksamsten ergriff, die vom Meere aus zugänglich waren, d. h. die Städte in den Buchten der Tōkai-Sanyōdō-Region. Die in Küstendistanz liegenden Subzentren, die Mittelpunkte des Binnenlandes und der Ebenen an der Japanmeeresseite wie auch der Außenflügel von Skikoku und Kyushu gerieten in den Schatten der Innovationswelle. Die damit unausbleiblich geringere Herausforderung zur Auseinanderset-

zung mit dem Neuen bewirkte einen Entwicklungsrückstand, der ein wirtschaftlich und sozial immer stärker werdendes Gefälle von der zentralen Tōkai-Sanyōdō-Region nach den Außenflügeln des Archipels herbeiführte. Um dieses Gefälle auszugleichen, wurden die verschiedensten Maßnahmen ergriffen. Eine von diesen besteht in der Herstellung eines Anschlusses der größeren Städte an den Seeverkehr. Man kann dies als eine Korrektur der durch binnenländische Umweltvorstellungen durch Jahrhunderte hindurch behinderten Hinwendung zum Meere deuten. Um einen Weg zur Seefahrt bemühen sich seit 1960 im Rahmen der durch staatliche Planungsgesetze gegebenen Möglichkeiten z. B. die Ken-Hauptstädte Sendai, Toyama, Kanazawa und Kōchi. Selbst das junge Sapporo hatte man ohne Berücksichtigung des maritimen Gedankens angelegt: es hat im künstlich geschaffenen Hafen Tomakomai seinen Zugang zum Seeverkehr erhalten.

5. Die kommerzielle und industrielle Innovationswelle hat die seit ältesten Zeiten geprägte großräumliche Ordnung im System der japanischen Städte im Grundsätzlichen nicht zu verwischen vermocht. Der Platz von Tōkyō ist geblieben, wozu er in der Tokugawazeit in Antwort auf die alte Kaiserstadt Kyōto geworden war: in jeder Beziehung die Mitte des Reichs. Der Raum des Kansai mit Ōsaka, Kōbe und Kyōto ist der schwächere Gegenpol. Auf halbem Wege hat sich das Zwischenzentrum Nagoya ausgebildet. Diese drei Festpunkte sind zum Stamm der zentralen Wirtschaftsachse zusammengewachsen, die am maritimwirtschaftlichen Geschehen den höchsten Anteil hat. Diese bandartige zentrale Region hat sich nach beiden Seiten entlang alter Reichsstraßen ebenso bandartig und zugleich symmetrisch um 300 km verlängert, nach SW zum Gebietszentrum Hiroshima, nach NO bis Sendai. Von Tōkyō aus gesehen, findet die gesamte Achse in zwei 1000 km langen Schenkeln ihre Endpunkte in den Millionenstädten Fukuoka und Sapporo. Charakteristisch genug, endet der durch das kompakte NO-Japan schneidende Schenkel im kontinental geprägten Hokkaido, der den alten Meereswegen folgende Schenkel dort, wo sich die ersten Auseinandersetzungen mit der überseeischen Welt vollzogen.

6. Für die Ermittlung von Wesen und Funktion einer jeden japanischen Stadt und für die vergleichende Betrachtung der Städte ist das Faktum des Anteils oder Mangels an Maritimität in Vergangenheit und Gegenwart von grundlegender Bedeutung. Das Bemühen um die Überwindung der Nachteile, die eine binnenländisch verhaftete gegenüber einer maritim konzipierten Stadt im Gefüge einer exportorientierten Wirtschaft hat, gehört zum Kern des Programms für die Harmonisierung des ganzen Landes.

Zum Umweltbegriff vgl. des Autors Schriften: Schwierigkeiten und Erfolge japan. Kolonisation in Mandchukuo (Geogr. Zs., 46. Jg., 1940, S. 41–56); Die Umweltlehre J. v. Uexkülls in ihrer Bedeutung f. d. Kulturgeographie (Tagungsber. Dt. Geographentag 1952, S. 291–95); Das Japanische Inselreich, Bd. 1, 1967, S. 65–69; Umweltgefährdung und Umweltschutz in Japan (Erdkunde, Bd. 29, 1975, S. 141–148).