

Japan Forum



Das monatliche Informationsblatt des Japanischen Generalkonsulats in Düsseldorf

Vol. 144 / März 2007

Liebe JF-Leserinnen und -Leser,

nur noch rund 12 Flugstunden trennen uns heutzutage von Japan, und auch innerhalb des Landes erlauben moderne Verkehrsmittel rasches und sicheres Zurücklegen großer Distanzen. Ganz anders sah dies früher aus, als Reisen stets etwas Besonderes und selten komfortabel war, vielerorts Gefahren lauerten und zudem keineswegs jeder nach Lust und Laune unterwegs sein durfte. Dennoch liebte es die japanische Bevölkerung gerade in der Edo-Zeit (1603-1867), ihr eigenes Land zu erkunden - sei es berufsbedingt, aus religiösen Gründen, der Gesundheit zuliebe oder zum Vergnügen. Gern möchten wir Sie ein klein wenig mit manchen der damaligen Erfahrungen und Erlebnisse vertraut machen.

Reisen im alten Japan

EINST war Reisen ein großes Abenteuer voller Mühsal und Gefahren. Nicht nur, dass anfangs jegliche Infrastruktur fehlte und man mangels befestigter Wege und Wegweiser, Gast- und Rasthäuser leicht in die Irre gehen oder im Fluss ertrinken konnte, alle Verpflegung mit sich schleppen musste und im Freien zu nächtigen hatte. Auch war man dem Wetter - gnadenloser Sommerhitze, wildem Sturm und Regen, Hagel und Schnee sowie diversen Naturkatastrophen - nahezu schutzlos ausgeliefert, drohten wilde Tiere, Krankheiten und Räuberbanden, gegen die man sich notfalls mit Waffengewalt zur Wehr setzen musste. Auf Unterstützung durch andere durfte man nicht unbedingt hoffen, denn wer konnte wissen, ob sich hinter der Fassade des freundlichen Mitreisenden nicht ein übler Geselle verbarg. Den einheimischen Dorfbewohnern blieb man als Fremder ebenfalls meist suspekt, so dass man kaum mit ihrer Gastfreundschaft rechnen konnte. Dies habe - so liest man im *Hitachi fudoki* („Landeskundliche Berichte der [Provinz] Hitachi“, 1. Hälfte 8. Jh.) - sogar die Ahnengottheit Mioya no kami am eigenen Leibe erfahren müssen: Als am Berg Fuji ihr die Fuji-Gottheit eine Schlafstatt mit der Begründung verweigert, dass zur Erntefeier der ersten Hirse das Haus nicht verunreinigt werden dürfe, belegt Mioya no kami den Fuji mit dem Fluch, seine Spitze möge von da an stets mit Schnee und Reif bedeckt sein; hingegen wird die Region um den Tsukuba-Berg, dessen Gottheit den Wanderer freundlich bei sich aufnimmt, mit mildem Klima belohnt.



Stürmisch; Holzschnitt (1834) von KATSUSHIKA Hokusai (1760-1849), aus: *Hokusai manga*, Heft 12/9-10 © Ruth Jäschke

Im weitesten Sinn lassen sich drei Arten von Reisen unterscheiden: Dienstreisen der Beamten und Boten, geschäftliche Reisen von Händlern, Lastenträgern, Unterhaltungskünstlern u.ä. sowie Pilger- und Vergnügungsreisen. Für die Regierungsvertreter wurden bereits ab dem 7. Jahrhundert wichtige Wege ausgebaut und später an den Haupttrouten im Abstand von rund 10km Poststationen eingerichtet, an denen man übernachten und die erschöpften Pferde gegen frische Tiere einwechseln konnte. Schlafzeug und Lebensmittel wurden normalerweise nicht zur Verfügung gestellt, so dass all dies im Rei-

segepäck mitgeführt werden musste, doch sorgten bei Adel und hohen Beamten Gefolgsleute bzw. Personal für den Komfort ihres Herrn und schützten ihn zudem vor Überfällen. Für normale Reisende war es hingegen schwierig, ein Quartier zu bekommen. Wenn sie Glück hatten, fanden sie einen Platz in einer „Almosenherberge“ (*fuseya*), wie sie ab dem 8. Jahrhundert meist von buddhistischen Mönchen nach dem Vorbild des Mönchs Gyōki (668-749) an als gefährlich eingestuft Orten (Flüssen, Bergpässen usw.) betrieben wurden und unentgeltlich Kost und Logis boten. Ab dem 12. Jahrhundert entstanden außerdem „Holzgebühren-Herbergen“ (*kichin-yado*), in denen man die Kosten für das Feuerholz entrichtete, Verpflegung jedoch selber mitzubringen hatte; später konnte man oft auch Reis vor Ort kaufen. Als seit dem 11. Jahrhundert religiöse Einrichtungen sich mangels staatlicher Unterstützung nahezu ausschließlich über Spenden der Gläubigen zu finanzieren hatten, entwickelten abseits gelegene buddhistische Tempel und Shintō-Schreine eine Art Werbestrategie, um Pilger anzuziehen. Wie das erfolgreiche Beispiel von Kumano auf der Kii-Halbinsel zeigt, das zuerst vor allem von Kaisern, Ex-Kaisern und Adligen besucht wurde, trugen dort der Aufbau einer effektiven Pilgerbetreuung durch Ortskundige Reiseführer (*sendatsu*) und die Errichtung von Raststationen und Herbergen (*shukubō* = „Pilger-Unterkünften“) zum deutlichen Anstieg der Wallfahrer aus der einfacheren Bevölkerung bei.

LANGE Zeit war Reisen weitgehend ein Privileg des Adels sowie ein Muss für diejenigen, die dienstlich oder zum Erwerb ihres Lebensunterhalts unterwegs zu sein hatten. In der Edo- bzw. Tokugawa-Zeit (1603-1867) erfasste die Reiselust jedoch allmählich die breite Bevölkerung, zumal eine stetig wachsende Zahl an Reiseleratur, die Souvenirs (*omiyage*), die andere von ihren Reisen mitbrachten, und die vielen Bilder berühmter Orte und Sehenswürdigkeiten (*meisho*) neugierig machten auf eine bis dato fremde, jedoch plötzlich erreichbar erscheinende Welt vor der Haustür. Hinzu kam, dass nach vielen Jahren kriegerischer Auseinandersetzungen nun das geeinte Japan wirtschaftlich aufblühte und vor allem Teile des städtischen Bürgertums über ausreichende finanzielle Mittel verfügten. Doch durfte keineswegs jeder einfach so losreisen, wie ihm beliebt. Die Tokugawa-Regierung (*bakufu*) war darauf bedacht, die Bevölkerung - allen voran die Fürsten bzw. Feudalherren (*daimyō*) - unter Aufsicht zu behalten, um die eigene Macht zu sichern. Ein Kontroll-



Reisende auf der Tōkaidō bei Yoshiwara; Holzschnitt (1864) von UTAGAWA Hiroshige II (1826-69) © Ruth Jäschke

element bestand in einer 1615 erstmals für einen Teil der Fürsten, ab 1635 für weitere und 1642 für nahezu alle *daimyō* geltenden „alternierenden Dienstpflcht“ (*sankin-kōtai*), sich regelmäßig jeweils für eine bestimmte Zeit in der Hauptstadt Edo (dem heutigen Tōkyō) aufzuhalten, dort dem Shōgun ihre Aufwartung zu machen und einen Teil der Familie in Edo als eine Art Pfand zurückzulassen. Für die *daimyō* entstanden daraufhin an den großen Reiserouten spezielle, mit Repräsentationsräumen ausgestattete Unterkünfte (*honjin*), in denen sie standesgemäß mit ihrem Gefolge übernachten konnten.

Die Kosten für die doppelte Haushaltsführung und für die aufwändigen Reisen vom eigenen Lehngebiet nach Edo und zurück bedeuteten für die *daimyō* eine erhebliche finanzielle Belastung, die die Zentralregierung als Form der Schwächung möglicher Konkurrenten durchaus einkalkuliert hatte. Denn Reisen war normalerweise kein preisgünstiges Vergnügen, auch wenn ein privilegierter Personenkreis, zu dem auch die *daimyō* und ihre Vasallen gehörten, ermäßigte Preise, bestimmte Regierungsbeamte, Mitglieder von Gesandtschaften, Hofadlige usw. sogar einen kompletten Preiserlass in Anspruch nehmen konnten. Neben Unterbringung und Verpflegung waren es vor allem die Brückenzölle und Transportgebühren für Lastenträger, die Benutzung von Fähren usw., die bei normalen Reisenden zu Buche schlugen. Dabei unterschied sich z.B. bei Flussüberquerungen der Preis für Träger - richtige Brücken waren damals relativ selten - nach Gepäck und Art der Personen und richtete sich auch nach dem Wasserstand. Wenn das Hinüberwaten wegen Hochwasser zu gefährlich war, wurde der Fluss gesperrt, und die Reisenden saßen fest, was - ähnlich wie in Europa - zur Entstehung von Raststations-Siedlungen führte. Doch insgesamt wurden Reisen dank des Ausbaus der Hauptverkehrswege und des Transportwesens durch die Regierung, aber auch durch Entstehung weiterer Übernachtungsmöglichkeiten, Restaurants, Teehäuser und Souvenirgeschäfte am Wegrand und die steigende Zahl an Händlern, die ihre Waren unterwegs anboten, planbarer, bequemer und sicherer, und häufig waren ganze Gruppen unterwegs.



Lastenträger; *netsuke*, Elfenbein © Ruth Jäschke

NEU waren in der Edo-Zeit neben den *honjin* die *hatago[ya]* (eig. „Korb[-Herbergen]“) für normale Reisende, die dort auch warme Speisen, Schlafzeug und Wasch- (später sogar Bade-)möglichkeiten erhielten. Doch wer verreisen wollte, benötigte einen offiziellen Erlaubnisschein (*tegata* oder *kitte*), auf dem u.a. Angaben zu Zeitpunkt, Dauer und Ziel der Reise und zur Person vermerkt waren und der an Kontroll- oder Grenzstationen (*sekisho*) vorgelegt werden musste. Diese dienten Anfang des 17. Jahrhunderts der Überprüfung eventueller Truppenbewegungen, später der allgemeinen Überwachung des Verkehrs, und nicht selten



Feudalherr mit Gefolge auf der Gōjōbashi-Brücke in Kyōto, Tōkaidō; Holzschnitt (Ausschnitt), UTAGAWA Yoshimori (1830-84) oder KAWANABE Kyōsai (1831-90) zugeschrieben © Ruth Jäschke

wurde versucht, sie heimlich zu umgehen. Vor Edo waren die Kontrollen besonders streng, um die Einfuhr von Waffen oder das Heraus schmuggeln von Frauen - vor allem Ehefrauen der *daimyō* - zu verhindern (*iri-deppō de-onna*). Die Ausstellung der Passierscheine erfolgte je nach Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe (Schwertadel, Händler, Frauen, Wandermönch, Pilger, Kranke). Obwohl sich die Regierung bemühte, durch vielerlei Vorschriften die Reiselust der Bevölkerung einzuschränken und zu verhindern, dass die Bauern ihre Feldarbeit vernachlässigten, wurden die Restriktionen keineswegs so streng gehandhabt, wie manchmal behauptet wird, und manche Passierscheine konnten einfach von Tempeln, Schreinen oder Gasthöfen ausgestellt werden. Freizeitvergnügen war kein offiziell akzeptierter Reisegrund; gewöhnlichen Bürgern standen nur die beiden Kategorien Wallfahrt und Gesundheitsreise (z.B. zu *onsen* = „heißen Quellen“) offen, die sich aber schwer kontrollieren ließen. Engelbert Kaempfer (1651-1716) konstatiert, dass die Freude der Japaner an Pilgerreisen „fast schon suchtartig“ sei. Nicht selten machten sich Reisebegeisterte auch heimlich auf (*nuke-mairi* = „heimliche Pilgerreise“), was von den Behörden jedoch meist nicht bestraft wurde. Populärstes Ziel war der Shintō-Schrein von Ise, zu dem in der Edo-Zeit sogar sieben Massen-Wallfahrten starteten (mit einem schier unglaublich erscheinenden Spitzenwert von 84.000 Pilgern am 10. Tag des 5. Monats 1771 und einem Monatsrekord von 228.120 Personen im 3. Monat des Jahres 1830). Aber z.B. auch der Berg Fuji, die Insel Enoshima (ca. 17km südwestl. von Yokohama) und der Kompira-Schrein auf Shikoku waren sehr beliebt, ebenso Rund-Wallfahrten (*junrei*), z.B. zu den 88 Tempeln des Kōbō-daishi bzw. Kūkai (774-835) auf Shikoku oder den 33 Kannon-Tempeln in Westjapan. Manche religiösen Stätten lockten auch mit der Ausstellung des Tempel-Heiligtums (z.B. einer besonderen Statue oder eines Bildes), das nur für einen begrenzten Zeitraum öffentlich präsentiert wurde (*kaichō*). In vielen Dörfern bildeten sich Pilgersparvereine oder -bruderschaften (*kō*), die alljährlich 2-3 Personen aus ihrer Mitte auslosten und stellvertretend auf Reisen schickten. Meist erhielten die Pilger bei Reiseantritt „Abschiedsgaben“ (*sembetsu*, oft in Form von Geld) und brachten als Gegenleistung etwas von ihrer Reise mit, womit die noch heute übliche Tradition der Mitbringsel (*omiyage*) startete. Ab Mitte des 18. Jahrhunderts zeigt sich allein an der Dauer einer Reise, dass man sich - sofern finanzierbar - Zeit ließ (manchmal mehrere Monate) und gern Ab-

stecher zu weiteren Sehenswürdigkeiten unter Einbeziehung kultureller (Theater etc.) und sonstiger Angebote machte. Schließlich wurde Anfang des 19. Jahrhunderts Reisen zur landesweiten Leidenschaft. Es entstanden überregionale Reise- bzw. Unterkunftsorganisationen mit einem bereits an heutige touristische Angebote erinnernden Service. So konnten z.B. im Voraus Unterkünfte reserviert (*sakibure* = „vorläufige Nachricht“) und vor Reisebeginn Gutscheine erstanden werden, die sich in den der Organisation angeschlossenen Einrichtungen einlösen ließen, so dass man nur wenig Bargeld mitführen musste und damit für Diebe an Attraktivität verlor.

DENN Diebstahl und Wegelagerung waren neben Feuer Hauptgefahren in späterer Zeit, von denen wir auch aus der stetig wachsenden Zahl unterhaltsamer Reiseberichte, -ratgeber und bebildeter Reiseführer (leicht erkennbar an Endungen wie *-meishoki* oder *-zue*) erfahren. Erste Reiseberichte in japanischer Sprache begegnen uns bereits in Tagebüchern (*nikki*) der Heian-Zeit (794-1192). Doch das älteste erhaltene Tagebuch, das *Tosa nikki* des Ki no Tsurayuki (870?-945?), überzeugt als Reisebeschreibung kaum, obwohl der Autor darin seine Rückreise 934-35 in die Hauptstadt nach vier Jahren Dienst als Gouverneur in der Provinz Tosa (heute Präf. Kōchi) schildert; denn der Schwerpunkt liegt auf der Darstellung der Empfindungen, Landschaften und Sehenswürdigkeiten kommen hingegen zu kurz. Anders als Europäer, die sich oft wünschen, als erste einen Berg zu besteigen oder einen Ort vor allen anderen zu erreichen, haben Japaner größere Freude daran, Erfahrungen und Eindrücke, die andere bereits vor ihnen beim Besuch einer Sehenswürdigkeit oder eines Ortes gewonnen und literarisch festgehalten haben, nachzu-vollziehen. Eines der berühmtesten Beispiele ist das Tagebuch *Oku no hosonmichi* („Auf schmalen Pfaden durchs Hinterland“, 1689) des Haiku-Dichters MATSUO Bashō (1644-1694), in dem er seine Erlebnisse einer Fußwanderung durch Nordjapan auf den Spuren des Poeten und Wandermönchs Saigyō (1118-90) wiedergibt. In der Edo-Zeit umfassten manche Reiseinformationen praktischerweise nur ein Blatt Papier, das wie eine Art Ziehharmonika zusammengeklappt war oder sich auf der Rückseite eines Fächers befand; andere gab es als handliche kleine Hefte (*dō-chūki*), als Reisetagebücher, Darstellungen mit

a u s f ü h r l i c h e n Reisetipps und Warnhinweisen - wie das *Ryokō yōjinshū* („Sammlung von Reisevorsichtsmaßnahmen“, 1810) des YASUMI Rōan - oder als unterhaltsamer Roman, wie er uns im populären *Tōkaidō hizakurige* („Auf Schusters Rappen über die Ostmeerstraße“, 1802-1822 in insges. 22 Bänden) des JIPPENSHA Ikku (1765

-1831) mit seinen Helden Kita und Yaji begegnet.

BEREITS im Taihō-Kodex (701), der ältesten Gesetzessammlung Japans, wird zwischen kleinen, mittleren und großen Landstraßen (*kaidō*) unterschieden. Die „fünf Hauptstraßen“ (*gokaidō*) - benannt nach den Gauen, den alten territorialen Verwaltungseinheiten, durch die sie führten - verbanden Provinzen und Hauptstadt miteinander und wurden zuerst besonders vom Verwaltungspersonal und Militär genutzt. Später setzte man rechts und links der Straße Bäume, die nicht nur den Weg markierten, sondern als Alleen in der heißen Jahreszeit Schatten spendeten und hungrige Mägen eventuell sogar mit Früchten erfreuten. ODA Nobunaga (1543-82) führte nach chinesischem Vorbild ein, dass am Streckenrand alle 3,93km (= 1 *ri*) ein Hügel (*ichiri-zuka* = „1 *ri*-Hügel“) aufgeschüttet wurde; er diente - oft mit einem Nesselbaum (*enoki*) bepflanzt - als Wegmarkierung, an der Reisende nicht nur erkennen konnten, wie zügig sie vorankamen, sondern ihnen auch ermöglichte, die Angaben der Lastenträger, Pferdeverleiher etc. zu kontrollieren und sich so vor Betrügereien zu schützen. Bereits 1604 verfügten alle wichtigen Straßen über diese Kennzeichnung. Die bedeutendste Route war die Tōkaidō („Ostmeerstraße“), die von Kyōto nach Osten durch 15 Provinzen in die Kantō-Region führte und in der Edo-Zeit an der 1603 in Edo errichteten Nihonbashi („Japan-Brücke“) endete. Reisende benötigten zu Fuß für die mehr als 500km ca. 10-14 Tage, Läufer schafften die Distanz im Stafettenlauf in ca. sechs Tagen, und berittene Boten konnten sie (so ein Rekord von 1696) sogar in nur 50-60 Stunden zurücklegen. Gerade die Tōkaidō mit ihren 53 Poststationen (*Tōkaidō gojūsan tsugi*) diente vielen Künstlern als Motiv und begegnet uns daher auf Bildrollen, vor allem aber in zahlreichen Holzschnitt-Serien, zu deren bekanntesten die von KATSUSHIKA Hokusai (1760-1849) und UTAGAWA (ANDŌ) Hiroshige (1797-1858) zählen. Die meisten Reisenden bewegten sich zu Fuß, je nach Finanzlage ohne Schuhwerk oder z.B. in Holz- oder höhere Samuraid kamen zu Pferde, das auch als Lasttier Verwendung fand, und wer etwas auf sich hielt, ließ sich in einer Sänfte transportieren, in der er - hinter Vorhängen verborgen - unerkannt reisen konnte. Eilboten (*hikyaku*) waren in der Edo-Zeit in großer Zahl als Reiter oder Läufer unterwegs, häufig auch in privatem Auftrag. Im frühen Mittelalter nutzten Hofadlige auch Ochsenkarren, die in der Edo-Zeit jedoch vor allem zum kurzen Transport schwerer Güter im Stadttinneren eingesetzt wurden. Ansonsten existierte Verkehr auf Rädern bis zum Beginn der Meiji-Zeit (1868-1912) in Japan kaum - ein Grund, warum sich die Überlandstraßen trotz der vielen Reisenden in relativ gutem Zustand befanden. Eisenbahnen kamen erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts auf.



Reisefreuden; Holzschnitt (1834) von KATSUSHIKA Hokusai (1760-1849), aus: *Hokusai manga*, Heft 12/8-9 © Ruth Jäschke

AUF Reisen trafen sich Menschen aus unterschiedlichsten Regionen und Berufsgruppen, tauschten sich aus und lernten Neues kennen: von lokalen Spezialitäten über kulturelle Eigenarten und modische Strömungen bis hin zu technischen Errungenschaften. So förderte Reisen die Verbreitung von Ideen und Kenntnissen und trug erheblich