Feature I

Mit Perry nach Japan – Ein Brief eines deutschen Handwerksgesellen aus Ryūkyū und weitere Erinnerungen an eine geschichtsträchtige Reise

Thomas Feldmann[1]

Viel ist über Kommodore Matthew Calbraith Perrys Expedition der Jahre 1852 bis 1854 geschrieben worden. Die Literaturlage ist umfassend, an Primärquellen besteht kein Mangel.[2] Nicht zuletzt dank der Reiseberichte und verschriftlichten Erinnerungen sind viele Einzelheiten der bedeutungsvollen Reisen bekannt. Diese Aufzeichnungen stammen vorwiegend von Offizieren sowie wissenschaftlichen Begleitern der Mission. Die meisten von ihnen hatten eine gute Ausbildung genossen, waren bereits im Ausland gewesen und verfügten über Erfahrung in internationalen Angelegenheiten. Entsprechend professionell sind diese Texte verfasst und publiziert.

Demgegenüber beschreibt ein kürzlich bei Recherchen in der *Allgemeinen Zeitung* vom 2. November 1853 entdeckter „Brief eines deutschen Handwerksgesellen aus Japan“ einen Teil der Reise aus der Sicht eines einfachen Mitglieds der Schiffsbesatzung. Im Zuge der weiteren Beschäftigung mit diesem Brief konnten weitere Erinnerungen des Verfassers zu Tage gefördert werden, die er kurz vor seinem Tod mit einem US-amerikanischen Zeitungsjournalisten teilte. Soweit bekannt ist, sind beide Texte in der Forschung bisher nicht berücksichtigt worden. Der vorliegende Beitrag möchte diesen Umstand ändern und diese lesenswerten Reiseerinnerungen zugänglich machen.

1. Der Handwerksgeselle Heinrich Schroh aus Alsenborn

Dieser Zeitzeuge von Perrys Fahrten ist der aus Deutschland stammende Heinrich Schroh. Er wurde am 11. Mai 1832 in Alsenborn bei Kaiserslautern als Sohn „geringer Leute“ geboren. Zwei Tage später wurde er getauft. Seine Eltern waren die Eheleute Johannes Schroh und Elisabeth Münch. Irgendwann entschied sich der junge Schroh, über New York nach Philadelphia in den Vereinigten Staaten auszuwandern. Wann genau dies geschah, ist nicht bekannt. Das *Königlich bayerische Amts- und Intelligenzblatt* für die Pfalz vom 1. März 1849 führt einen Heinrich Schroh aus Alsenborn, der „gesonnen“ ist, nach Nordamerika auszuwandern. Auch die Ausgabe vom 20. Sep-

1 Der Autor dankt Prof. Till Weber von der Ryūkyū-Universität für seine wertvollen Hinweise und der Unterstützung bei der Überarbeitung des Manuskripts.
2 Vgl. Literaturliste im Anhang

tember 1852 listet in einer Auswanderungsanzeige einen ledigen und minderjährigen Heinrich Schroh aus Alsenborn, der beabsichtige, nach Nordamerika auszuwandern. Ein entsprechender Eintrag in den zum Teil online verfügbaren Passagierlisten konnte aber nicht gefunden werden. Laut *The Boston Globe* vom 12. Mai 1913 war Schroh mit 15 Jahren, also 1847, nach Amerika gekommen.

Die *Allgemeine Zeitung* vom 2. November 1853 sagt in einer Fußnote allerdings, dass Schroh bereits „vor drei Jahren ausgewandert" sei. Dies korrespondiert mit einem Eintrag aus dem *1900 United States Federal Census*, der das Jahr 1850 als Einreisejahr von Heinrich Schroh angibt. Sein Nachruf, der in Teilen recht ausgeschmückt anmutet, stellt dazu fest:

> *His family grew restive under the yoke of autocracy which even at that time rested heavily on the people of the country. His grandfather had fled to America many years before, and had become a colonist, and a fighter in the American Revolution; and with this example before him the boy, at the age of 7, decided that had had enough of the Fatherland.*[3]

Auch für den Weg, auf dem Heinrich Schroh an Bord der Schaufelradfregatte *USS Mississippi* kam und damit Teilnehmer der Perry-Mission wurde, gibt es zwei unterschiedliche Versionen. Laut Artikel der *Allgemeinen Zeitung* 1853 ließ er sich anwerben, „um auf dem Schiff als Küfer die Wasserfässer in Ordnung zu halten", da er in Philadelphia keine Arbeit bekam. Wie es dort weiter heißt, hatte er keine Lust, Seesoldat zu werden, also sich von den US-Marines anwerben zu lassen. Sein amerikanischer Nachruf im *Boston Globe* beschreibt diese Umstände etwas anders:

> *He landed in New York and went to Philadelphia, where he became so interested in military life that he joined the Marines, though he was at the time under age … In 1852, when Perry, fresh from the Mexican wars [1846-1848], became enthusiastic about the prospects of the Pacific mercantile expansion for the United States, and secured the support of the Government for his venture to Japan, Schrow was among the first volunteers. He became a passenger on the old sidewheeler Mississippi along with some half hundred other Marines, commanded by a lieutenant.*

Die Namensänderung von Heinrich Schroh zu Henry Schrow war übrigens eine durchaus übliche Praxis unter Auswanderern. Wann dies genau geschah, ist ebenfalls nicht bekannt. Vermutlich war Schroh tatsächlich in den Militärdienst eingetreten – die Marine-Offiziere hatten ein Interesse, ihre Kommandogewalt gegenüber allen Besatzungsmitgliedern gemäß den geltenden militärischen Reglements ausüben zu können, wie auch ein anderer, viel bekannterer deutscher Expeditionsteilnehmer, der als offizieller Zeichner reisende Wilhelm Heine, schrieb.

3 *The Boston Globe* vom 1. November 1919.

2. Notizen an Bord der USS Mississippi

Kommodore Perry war von US-Präsident Millard Fillmore (1800–1874) beauftragt, diplomatische Beziehungen mit dem international weitgehend isolierten Inselreich Japan aufzunehmen und, falls erforderlich, die Öffnung japanischer Häfen als Versorgungsstützpunkte für US-amerikanische Schiffe zu erzwingen. Die *USS Mississippi* verließ die Vereinigten Staaten nach längerer Vorbereitung schließlich am 24. November 1852 und steuerte Häfen in Madeira (11.–15. Dezember 1852), St. Helena (10.–11. Januar 1853), Kapstadt (24. Januar–3. Februar 1853), Mauritius (18.–28. Februar 1853), Ceylon (10.–15. März 1853), Singapur (25.–29. März 1853), Macao und Hong Kong (7.–28. April) an. Am 26. Mai 1853 wurden die Ryūkyū-Inseln erreicht, von wo aus Perry im Juli 1853 in Richtung japanische Hauptinseln aufbrach. Nach zwei weiteren Aufenthalten in Ryūkyū kehrte er im Februar 1854 nach Japan zurück.

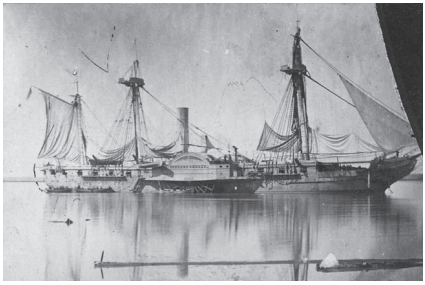

Abb. 1: Die USS Mississippi, ca. 1863 im US-Bürgerkrieg. Ihre Masten sind gekürzt.

Auf dieser geschichtsträchtigen Reise war der 21-jährige Heinrich Schroh nun Teil der Besatzung von Perrys Flaggschiff. Zwei Briefe hatte er bereits an seine Eltern geschrieben, auf die er allerdings keine Antwort erhielt. Entweder waren diese beiden Briefe nicht in der Heimat angekommen oder die Antwort der Eltern hatte Schroh (bisher) nicht erreicht. Der dritte Brief an seine Eltern ist ganz offensichtlich in der Heimat angekommen. Er ist datiert auf den 12. Juli 1853 und wurde auf der „Insel Loochoo“ geschrieben (Loochoo, Lewchew = einige der damals gängigen Verballhornungen von Ryūkyū).

Der Brief von Heinrich Schroh hat mit 1.516 Wörtern eine beträchtliche Länge. Gierig nach Informationen aus der weiten Welt, besonders aus dem rätselhaften Japan und seinem Umkreis, druckten mehrere Zeitungen den vermutlich von den stolzen Eltern oder Geschwistern präsentierten Brief ab. Neben der *Allgemeinen Zeitung*, einer der ersten und bedeutendsten politischen Tageszeitungen Deutschlands (zwischen 1807 und 1882 wurde die Zeitung in Augsburg verlegt) griff auch die *Pfälzer Zeitung* aus Ludwigshafen vom 5. November 1853 den Brief auszugsweise auf. In der *Donau-Zeitung* aus Passau vom 7. November 1853 ist wiederum der vollständige Brief zu finden.

Bezogen auf den Inhalt stellt die *Pfälzer Zeitung* vom 5. November 1853 über Schrohs Beobachtungen fest: „Er beschreibt in schlichter Weise den Seezug der Expedition und was er alles dabei gesehen hat“. Das trifft es sehr gut. Der Brief beschreibt die verschiedenen Stationen der Reise der *Mississippi* bis zur Ankunft auf Okinawa im Mai 1853. Auch wenn sein Bericht bei weitem nicht so umfassend ist wie die Reiseaufzeichnun-

gen anderer Teilnehmer, wirft er doch einen nüchternen Blick auf einige Geschehnisse an Bord und die Stationen auf dem Weg nach Japan.

Brief eines deutschen Handwerksgesellen aus Japan. **)

Insel Loochoo, 12 Jul. 1853.

Theuerste Eltern und Geschwister!

Ich weiß gar nicht woran ich halte, weil ich schon zwei Briefe geschrieben habe und niemals eine Antwort darauf erhalten, und ich daher gezwungen bin die Feder zu ergreifen und einen dritten Brief zu schreiben, um vielleicht dießmal eine Antwort von Euch zu bekommen. Ich habe nämlich einen Brief an Euch geschrieben am 22 Jul. 1852 von New-York aus, und dann einen zweiten am 15 Dec. von der Insel Madeira, aber ich konnte niemals eine Antwort darauf erhalten. Ich hoffte immer einmal wieder eine Neuigkeit von Euch zu hören, aber meine Hoffnung war bis jetzt vergebens 2c.

Mein Lohn beträgt 15 fl. monatlich, und meine Kost und Kleider sind frei. An meiner Gesundheit hat mir bis jetzt Gottlob noch nicht das Geringste gefehlt, obgleich wir viele und sehr ungesunde Klima passirten. Ich will nun meine Reise ein wenig beschreiben: nämlich am 22 Nov. haben wir Amerika verlassen, und nach einer stürmischen Fahrt sind wir am 12 Dec. an der Insel Madeira angelangt. Dieß ist eine sehr fruchtbare Insel, hauptsächlich an Wein und andern Früchten aller Art. Als wir da ankamen war alles in voller Pracht, wie es zu Haus im Mai ist, und war sehr bedeutend warm.

Abb. 2: Auszug aus dem Zeitungsartikel vom 2. November 1853

Heinrich Schroh hatte, wie er schreibt, einen Notizblock bei sich, so dass er die einzelnen Stationen und Daten aufgrund eigener Notizen akkurat wiedergeben konnte. Es ist nicht bekannt, ob Schrohs Notizen erhalten sind. Thomas C. Dudley etwa, Zahlmeister auf der *USS Powhatan*, die Teil der Flotte war, war aufgrund von Perrys Verbot des Führens von Notizen, Tagebüchern und Manuskripten gezwungen, ein Tagebuch zu vernichten, das er geführt hatte. In einer Briefpassage von Marineminister John P. Kennedy (1795–1870) an Kommodore Matthew C. Perry, datiert auf den 13. November 1852, heißt es in diesem Zusammenhang:

> Sie haben … allen unter Ihrem Befehl Stehenden anzuempfehlen, sich des Schreibens über derartige Gegenstände an Freunde oder andere zu enthalten. Die Tagebücher und Notizen der Offiziere und anderer Personen in der Expedition müssen als der Regierung gehörig betrachtet werden, bis von dem Department Erlaubnis eingeholt ist, dieselben zu veröffentlichen.[4]

4 Kerst (1953: 149). Vgl. auch Hinweis von Taylor (1855: 361f.) und *The Boston Globe* vom 1. Juni 1919.

Auf Grundlage des Briefes liegt es nahe, das Bildungsniveau des ausgewanderten Handwerksgesellen mit „befriedigend“ oder „gut“ zu bewerten. Er war belesen und verstand es, sich auszudrücken. Dennoch scheint die Zeitungsredaktion Schrohs Brief zumindest an einer Stelle redaktionell bearbeitet zu haben. Die Orte, die die *USS Mississippi* ansteuerte, beschreibt Schroh mehr oder weniger ausführlich. Er gibt Datumsangaben korrekt wieder und kennt geographische Besonderheiten sowie militärische (Begrüßungs-)Traditionen. Kritisch äußert er sich nur einmal, wenn er den Umgang mit schwarzen Arbeitskräften in Mauritius beschreibt. Im Vergleich zu den anderen recht regen Beobachtungen, sagt Schroh gar nichts über den Ort, an dem er seinen Brief verfasste, Ryūkyū. Dieser bedauerliche Umstand kann damit zusammenhängen, dass sein Briefpapier zu Ende ging, wie Schroh selbst bemerkte. Schade, denn viele Mitglieder der Besatzung der *Mississippi* kamen über den Hafen von Naha hinaus bis in die Königsburg Shuri. Es war gerade Perry, der die räumliche Beschränkung und Bevormundung von Besuchern durch die einheimischen Hofbeamten robust durchbrach.[5]

Der Auftrag von Kommodore Perry scheint der Besatzung bekannt gewesen zu sein. So kannte Heinrich Schroh annährend, aber nicht umfassend, Grund und Ziele der Reise. Im Alter wird er dazu bemerken, dass er glaubte, die Mission zielte hauptsächlich darauf ab, die Japaner dazu zu bringen, den Vereinigten Staaten drei Reparaturhäfen in ihrem Reich zu gestatten, in denen sich von Taifunen heimgesuchte amerikanische Walfänger erholen konnten.

Schroh wusste auch davon zu berichten, dass Perry eine Flotte von „zwölf Schiffen inklusive drei Dampfschiffen“ versammeln würde, um nach Japan aufzubrechen. Und tatsächlich würde sich nach dem ersten Besuch in Uraga im Juli 1853 eine größere Flottille von mehreren Schiffen, darunter die *Lexington*, die *Macedonian*, die *Powhatan*, die *Southampton*, die *Supply* sowie die *Vandalia*, in Richtung Bucht von Edo aufmachen. Da man aber lediglich einen Versuch unternehmen wolle, mit Japan einen Vertrag abzuschließen, sei an eine Gefahr nicht zu denken, schreibt Schroh seinen Eltern. Mit seiner imposanten Flotte war der Kommodore aber gut auf etwaige Feindseligkeiten vorbereitet. Dass Perry durchaus autorisiert war, aufs Äußerste zu gehen, um seine Ziele zu erreichen, wird Schroh entweder nicht bewusst gewesen sein, oder er wollte seine Familie nicht unnötig beunruhigen. Denn Marineminister John P. Kennedy hatte an Perry in einem auf den 13. November 1852 datierten Brief die Weisung gegeben:

> Zur Erreichung des Endzwecks Ihrer Sendung nach Japan sind Sie mit außergewöhnlicher Vollmacht versehen. Es soll Ihnen gestattet sein, Avisoschiffe, Dolmetscher, Kroomen oder Eingeborene zu Hülfe zu nehmen, und alle anderen Mittel zu gebrauchen, welche Ihnen geeignet erscheinen, den erwünschten Erfolg zu erzielen.[6]

5 Vgl. Weber (2007) zu der Situation in Naha und Shuri in den 1850er Jahren.
6 Kerst (1953: 148)

3. Abschrift des Briefes von Heinrich Schroh

Der Brief wird nachfolgend in Gänze in seinem ursprünglichen Wortlaut wiedergegeben.

Insel Loochoo, 12. Juli 1853

Theuerste Eltern und Geschwister!

Ich weiß gar nicht, woran ich halte, weil ich schon zwei Briefe geschrieben habe, und niemals eine Antwort darauf erhalten, und ich daher gezwungen bin, die Feder zu ergreifen, und einen dritten Brief zu schreiben, um vielleicht dießmal eine Antwort von Euch zu bekommen. Ich habe nämlich einen Brief an Euch geschrieben am 22. Juli 1852 von New-York aus, und dann einen zweiten am 15. Dez. von der Insel Madeira, aber ich konnte niemals eine Antwort darauf erhalten. Ich hoffte immer einmal wieder eine Neuigkeit von Euch zu hören, aber meine Hoffnung war bis jetzt vergebens.

Mein Lohn beträgt 15 fl.[7] monatlich, und meine Kost und Kleider sind frei. An meiner Gesundheit hat mir bis jetzt Gottlob noch nicht das Geringste gefehlt, obgleich wir viele und sehr ungesunde Klima passirten. Ich will nun meine Reise ein wenig beschreiben: nämlich am 22. Nov. haben wir Amerika verlassen, und nach einer stürmischen Fahrt sind wir am 12. Dez. an der Insel Madeira angelangt. Dieß ist eine sehr fruchtbare Insel, hauptsächlich an Wein und anderen Früchten aller Art. Als wir da ankamen, war alles in voller Pracht, wie es zu Haus im Mai ist, und war sehr bedeutend warm. Am 15. fuhren wir da wieder ab und langten am 10. Jan. glücklich an der Insel St. Helena an eine durch Napoleon weltberühmte Insel. Was ich in meiner Jugendzeit von dieser Insel gelesen habe, sah ich da mit eigenen Augen, und es ist wahrhaftig ein schauderhafter Anblick, denn sie besteht aus nichts als nackten Felsen. Hanz um die Insel herum sind Kanonen angebracht, und auf der Spitze des Berges ist die Hauptfestung, wo die Kanonen herunterdonnerten als wir ankamen. Unten am Fuß des Berges rauscht das Wasser des ungeheuren Weltmeeres, und eben auf dem Berg brauste und brüllte der unaufhörliche Wind, ja nicht einmal ein Vöglein war zu sehen oder zu hören. Es ist, mit kurzen Worten gesagt, dieß der unangenehme Theil der Welt, den ich je in meinem Leben gesehen habe. Ich muß noch bemerken, daß wir am 3. Januar den Aequator passirten, und die Hitze daselbst fast unausstehlich war. Das Verdeck war so heiß, daß es unmöglich war, barfuß zu laufen, und das Harz und das Pech beständig aus dem Holz brodelte von der Hitze. Sie stieg daselbst bis zu 112 Grad.[8]

7 Er gibt seinen Lohn in Gulden an (Abkürzung fl.). Laut Parr (2020) wurden Besatzungsmitglieder, wie zum Beispiel ein französischer Koch, ein italienischer Kapellmeister, Künstler und Wissenschaftler für ihre spezielle Aufgabe mit rund 25 US-Dollar im Monat entlohnt.

8 Es sind ganz offensichtlich 112 Grad Fahrenheit gemeint. Das entspricht 44,4 Grad Celcius.

Ich will nun meine Reise fortsetzen. Am 11. Jan. gingen wir von St. Helena weiter nach Afrika, nämlich dem südlichen Afrika, Cap der guten Hoffnung genannt, und erreichten daßselbe am 24. Jan. Bei unserer Ankunft wurden wieder die 21 Kanonenschüsse gewechselt, und unsere Musikbande, welche wir auf dem Schiff haben, mußte tüchtig aufspielen. Ich will es Euch begreifflich machen, wie es sich mit der Wechslung der Kanonenschüsse verhält; nämlich es ist gebräuchlich, daß, wenn ein Schiff in einen fremden Hafen kommt, es die Nation begrüßt, und eine Nationalbegrüßung enthält 21 Kanonenschüsse. Nachdem wir unsere Ladungen losdonnerten, erwiederten sie den Gruß mit 21 auf ihrer Seite, und so ist es in jedem Hafen. Im Januar ist es Hochsommer hier, und was das Land anbetrifft, ist es sehr fruchtbar, besonders durch Wein. Die Beere daselbst sind dreimal so groß, als wie zu Haus, und so andere Früchte aller Art. Die Capstadt enthält 20,000 Einwohner, unter welchen sich viele Deutsche befinden. Hier verweilten wir bis zum 3. Februar, während welcher Zeit das Schiff mit Kohlen, so wie mit anderen nöthigen Lebensmitteln versorgt wurde. Wie bereits schon gesagt, am 3. Februar Morgens lichteten wir die Anker, um der nächsten Station Morisches (Mauritius)[9] oder der Insel von Frankreich zuzusteuern. Dieselbe gehörte früher zu Frankreich, wovon sie ihren Namen noch trägt, jetzt gehört sie aber den Engländern. Ohne nennenswerthen Zwischenfall kamen wir am 18. Februar daselbst an, und die gewöhnlichen Begrüßungen fanden wieder statt. Auf unserer ganzen Reise bis hierher habe ich keine schönere Insel gesehen als Morisches, die schönsten Ebenen in völligem Grün wechselten mit waldigen Bergeshöhen, das Ganze glich einem Paradies. Die Stadt selbst, Ludwigshafen[10] genannt, sucht ihres Gleichen. Vor beinahe jedem Haus sind Kokosbäume und sonst hier einheimische Fruchtbäume angepflanzt, und sie zählt 60,000 Einwohner. Am 25. Febr. des Morgens lichteten wir wieder die Anker um der nächsten Station, Insel Ceylon, zuzugehen.

Von Morisches muß ich noch folgendes erwähnen. Es bot sich für uns Europäer ein in jeder Hinsicht abscheulicher Anblick daselbst dar. Nahe am Ufer nämlich arbeiteten 40 bis 50 Schwarze, welche Kohlen aus einem großen Gebäude in Schiffe, die dicht am Ufer lagen, trugen. Ein Aufseher mit rother Mütze und einem dicken Prügel bewaffnet, schlug bei der geringsten Gelegenheit diese Unglücklichen, die alle nackt waren, und nur ihre Schamtheile mit einem Tuch bedeckt hatten.

Am 11. März gegen 9 Uhr des Morgens kamen wir an der Insel Ceylon an, und warfen an der Stadt Galle Anker. Auf dieser Fahrt passirten wir die Sonnenlinie[11] zum zweitenmal, und zwar am 8. März. Ceylon ist auch eine ziemlich schö-

9 Dies ist vermutlich eine redaktionelle Ergänzung der Zeitung.
10 Hier ist Port Louis gemeint.
11 Er meint vermutlich den Äquator.

ne und fruchtbare Insel, besonders ist sie bedeutend durch Zucker, Kaffee und Zimmt, welcher häufig dawächst. Die Stadt davon zählt 24,000 Einwohner. Am 13. März Morgens lichteten wir wieder die Anker, und in kurzer Zeit hatten wir Ceylon aus unsern Augen, um eine Station weiter zu kommen, und zwar nach Sinkapor, welches schon zum festen Land Asiens gehört. Am 25. März kamen wir daselbst an, und warfen eine Meile von der Stadt Anker. Hier ist nichts bedeutendes anzugeben.

Am 29. März lichteten wir die Anker um der nächsten Station, China, zuzueilen. Am 7. April kamen wir in der chinesischen Stadt Makao an, und warfen zwei Meilen davor Anker. Wir blieben jedoch daselbst nur bis Mittag, wo dann wir unsere Reise weitersetzten nach Hongkong, an welchem Ort wir gegen 6 Uhr des Abends ankamen. Im Hafen daselbst lagen etliche amerikanische, französische und englische Kriegsschiffe. Bei der Ankunft wurde unser Schiff, als Admiral, von sämtlichen Kriegsschiffen mit Kanonenschüssen begrüßt. Die Begrüßungsschüsse nahmen fast kein Ende, und der fortwährende Kanonendonner machte einen glauben, man befände sich in einer Schlacht. Am 18. April fuhren wir von da nach einem andern chinesischen Hafen, Wambu genannt, eine Stadt, welche dicht am Cantonfluß[12] liegt. Der Cantonfluß erinnert mich an unsern schönen Rheinstrom, an Breite demselben beinahe gleich, auch wechselten die schönsten Berge und Thäler mit lebhaften Städtchen, wie auch viele chinesische wunderbar angebrachte Festungen. Gegen 7 Uhr Abends warfen wir vor Wambu Anker, welcher Stadt von schönen grünen Wiesen und Areng-Wäldchen[13] begränzt ist, und von unserm Schiff aus ein herrliches Ansehen hatte. Hier blieben wir bis zum 22. April, dann gingen wir nach einer andern Stadt, Schanghai, an welchem Ort wir nach einer siebentägigen stürmischen Fahrt anlangten. Es ist nichts bedeutendes von dieser Stadt zu sagen, und ich kann auch nicht alles so pünktlich angeben, weil das Papier nicht groß genug ist, aber ich habe ein Notizbuch und merke mir alles, was merkenswerth ist, und hoffe uns einmal einander wieder zu sehen, dann will ich euch alles mündlich erklären. Am 16. Mai lichteten wir die Anker, um einer japanischen Insel zuzusteuern, Loochoo genannt, woselbst wir am 26. Mai ankamen. Dieß ist der Ort, wo sich die ganze amerikanische Flotte versammeln soll. Es sind 12 große Schiffe bestimmt dahin zu kommen, unter welchen sich drei Dampfschiffe befinden, die andern sich Segelschiffe. Alle zusammen tragen 400 Kanonen und ungefähr 4000 Mann. Unser Schiff ist das Admiralschiff davon und soll das beste seyn, welches die Vereinigten Staaten besitzen. Es ist 270 Fuß lang, 80 Fuß breit und 50 Fuß hoch, wovon 24 Fuß unter dem Wasser gehen. Es trägt bloß 14 Kanonen, wovon 2 120pfünder, 8 68pfünder und 4pfünder Haubitzen, die Mannschaft beläuft sich bis zu 350 Mann. Die an-

12 Hier ist der Perlfluss gemeint.
13 Arenga ist eine in Südostasien und Australien heimische Palmengattung. Von regionaler wirtschaftlicher Bedeutung ist die Zuckerpalme (Arenga pinnata).

dern Schiffe tragen 30, und so steigts bis zu 74 Kanonen. Die Ursache warum wir dahin gehen ist: die Amerikaner nämlich wollen die Japanen veranlassen einen Handelsvertrag mit ihnen abzuschließen. Wir wollen daher bloß einen Versuch machen, an eine Gefahr ist nicht zu denken, und hoffe bald wieder nach Amerika zurückzugehen.

Liebe Eltern! Aus meinem Schreiben könnt Ihr auch selbst abnehmen, daß ich eine ungeheure Weite von Euch entfernt bin, und kaum nach Haus zu denken ist. Es wird nicht weniger als 20,000 Meilen gerechnet, und doch sind meine Sinne und Gedanken immer bei Euch, ja selbst mitten unter euch, und habe immer Hoffnung einstmals wieder in meinem Vaterland zu leben und mit Euch liebe Eltern und Geschwister ein freudiges Mahl zu genießen. Liebe Eltern! Noch eine Frage möchte ich gerne beantwortet haben, nämlich wie es zu Wege steht mit meinem Auswanderungspaß, ob Euer Bericht den Ihr gemacht habt etwas genützt hat oder nicht, und weil ich bis nächsten Herbst zur Conscription komme, so könnt Ihr für mich ziehen und der Bericht eingeben, daß ich Soldat seyn wolle, wenn ich zurückkäme, denn wegen meiner weiten Entfernung kann ich nicht erscheinen. Ich will nun mein Schreiben schließen, mit der Hoffnung, daß Euch dieser Brief in so guter Gesundheit antrifft, als er mich verlassen hat, und daß ich baldige Antwort von Euch erhalte und viele gute Neuigkeiten von Euch höre. Liebe Eltern! Ich grüße Euch vieltausendmal und mit Achtung verbleibe ich

Euer treuer Sohn Heinrich Schroh.

Auch wenn Schroh vermutlich die Uniform der US-Marineinfanterie trug, erweist sich der Pfälzer Handwerksgeselle nicht als maritimer Experte auf dem neuesten Stand. Die Länge des Schiffs ist übertrieben, es maß bloß 229 Fuß (70 Meter). Mit fast 3.300 Tonnen war die *Mississippi* schon so riesig für ihre Zeit. Sie trug neben den von ihm genannten vier leichten, sicher für Landemanöver mitgeführten, Haubitzen zwei Zehn-Inch- und acht Acht-Inch-Geschütze vom Fabrikat Paixhans, das sind Kaliber von immerhin 250 und 200 mm, die Munition im Gewicht von 120 bzw. 68 Pfund verschossen.[14] Paixhans-Geschütze waren die ersten Seegeschütze, die Explosivgeschosse verfeuerten. Schrohs Wortwahl „bloß“ entspricht nicht der Realität – mit dieser Hauptbewaffnung konnte die *Mississippi* nicht nur jedes Kriegsschiff asiatischer Nationen, sondern auch altmodische 74er-Linienschiffe unter Segeln, die noch Vollkugeln verschossen, buchstäblich aus dem Wasser pusten.

4. Erfolg der Mission nach Japan

Da der Brief auf den 12. Juli 1853 („Loochoo“) datiert ist, wird Heinrich Schroh womöglich nicht an Perrys erster Reise nach Uraga am Eingang zur Bucht von Edo teil-

14 Vgl. Quarstein (2020)

genommen haben, die der Kommodore am 2. Juli 1853 von Okinawa aus startete. Und tatsächlich blieben Männer im Raum Naha zurück, denen die Verantwortung für das in Tomari eingerichtete Kohlendepot übertragen worden war.

Die deutschen Medien waren gut über die Geschehnisse in Japan informiert. Die *Allgemeine Zeitung* vom 15. Oktober 1853 schrieb:

> Das amerikanische Geschwader unter Commodore Perry hatte am 8. Jul. Japan erreicht, war aber schon am 17 wieder von dort unter Segel gegangen. Es wurde freundlich aufgenommen; die Erschließung Japans aber auf das Frühjahr 1854 hinausgeschoben.

Einen Tag nachdem Schrohs Brief in der *Allgemeinen Zeitung* erschien, berichtete das *Wochenblatt für den Königlich-Bayerischen Gerichtsbezirk Zweibrücken* am 1. November 1853 recht umfangreich. Nachfolgend gekürzt wiedergegeben, ließ sie verlauten:

> Das Resultat der Japan-Expedition unter Commodore Perry ist ein günstiges gewesen, obgleich kein kriegerisches Ereigniß derselben ein romantisches Interesse gab. In der China-Mail wird über dieselbe Folgendes berichtet: Das Geschwader bestehend aus den Fregatten Susquehannah und Mississippi und den Kriegsschaluppen Plymuth und Saratoga, erreichte am 8. Juli das Cap Jozu in der Nähe des südlichen Eingangs der Bai von Jeddo. Es segelte kühn in die Bai hinein und legte am Nachmittage bei der Stadt Uraga vor Anker. … Das Geschwader verließ die Bai von Jeddo am 17 und kam in Loocho am 25. Juli an, …

Bei Perrys zweiter japanischer Reise im Februar 1854 war Heinrich Schroh dabei. Im *The Boston Globe* vom 1. Juli 1919 ist zu lesen, dass er am 8. März 1854 erstmalig japanischen Boden betrat. Und auch aus seinem Nachruf vom 1. November geht hervor:

> *Schrow was present at the signing of the treaty between Perry and the Emperor of Japan, in March,1854, which marked the beginning of the modern era for Nippon.*

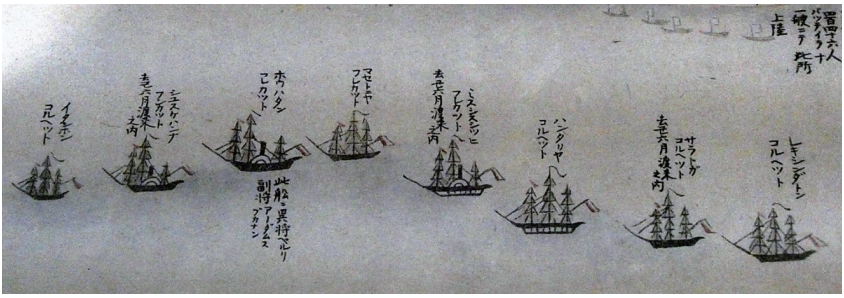

Abb. 3: Perrys „Schwarze Schiffe“ 1854 vor Yokohama, so wie ein japanischer Künstler sie sah. Mit an Bord: Heinrich Schroh.

Der Vertrag von Kanagawa wurde am 31. März 1854 unterzeichnet. Damit wurden die Häfen von Shimoda und Hakodate für amerikanische Schiffe geöffnet, die Versorgung von schiffbrüchigen Seeleuten gesichert und die Einrichtung eines amerikanischen Konsulats in Shimoda vorgesehen. Das erfolgreiche Ergebnis wurde schon bald in den westlichen Medien gefeiert. So titelte die *New York Times* am 13. Juni 1854:

> *JAPAN OPENED; Satisfactory Result of Commodore Perry's Visit. Three Ports Opened to American Trade. Agreement to Furnish Coal to American Steamers.*

Die Nachricht erreichte auch Deutschland kurz darauf. So berichtete die *Kölnische Zeitung* vom 2. Juli 1854 über den aus der *China Mail* übernommenen japanischen Vertragsentwurf sowie lieferte in dem Aufsatz „Nordamerikanische Verträge" vom 20. August 1854 eine Besprechung von wesentlichen Punkten des Vertrags.[15]

5. Schrohs Erinnerungen an Japan

In dem Brief von Heinrich Schroh, über dessen Leben US-amerikanische Zeitungen später recht häufig berichteten, gibt es keinerlei Aufzeichnungen von Okinawa oder Japan. Glücklicherweise hat George Noble (1847–1937), Redakteur der Zeitung *The Boston Globe*, die Erinnerungen Schrohs an Japan in einem Gespräch kurz vor dessen Tod aufgezeichnet und auf einer ganzen Zeitungsseite unter dem Titel „Last of men with Perry in Japan" am 1. Juni 1919 veröffentlicht. Dabei verbindet er die historischen Hintergründe der Mission mit dem Augenzeugenbericht Schrohs, der im US-Bürgerkrieg zum Unteroffizier (Corporal) aufgestiegen war. Über Japan schreibt er:

> *He says, as well as he can reckon, the Mississippi was more than 300 feet long, a sidewheeler, had a 48-beam and a draft of 21 feet. He also says she carried a crew of three hundred officers and men, along with his outfit of 50 marines, under a lieutenant, a captain and a major. ... He describes two smooth-bore cannon on either bow, capable of tossing 20-pound iron shot, of which many were piled on top of the fo'c's'le[16]; and six cannon fit for 8-pound shot, ranged along either side. The speed calculates seldom to have been more than ten miles an hour. His theory of the purpose of the expedition was not quite so broad as that of the United Stated Government. He says he believed it principally aimed to get the Japanese to allow us three ports of repair in their Empire where a good many American whalers buffeted in typhoons in the Eastern seas, could refit. ... After considerable more delay and finesse it was decided that a treaty should be signed, and that three ports should be open to the United States. ... The actual signing took place March 31, 1854. Prior to it the Americans were entertained by an exhibition of Japanese wrestlers, who made noises, Corp. Schrow says, like wild beasts. Then the gifts were produced and the circular railroad and the magne-*

15 Vgl. Kerst (1953: 81)
16 forecastle, dt. Vorschiff

tic telegraph set up ashore for the edification of the Japanese. … The Emperor's bodyguard, says this Everett man, were the most gigantic men he ever saw, none of them weighing less than 250 pounds. They carried two swords, one long and straight, the other short like a dagger. … The railroad given as a present, after the signing of the treaty, was circular, in length all told about a mile. The parts had been fetched over in one of the supply ships of the squadron. The locomotive was Lilliputian, the closed passenger car had two seats facing and would comfortably have held a child. … About a dozen Japanese crowded on the flat car following and let their legs hang over. From the contortions of their faces the corporal might have thought their mental efforts, rather than steam, furnished the propulsion. When in panic they tried to jump off the moving train, naval officers held them on. As to the magnetic telegraph system, this old fellow in Everett says they could not seem to grasp it as a fact at all, appearing to suspect some kind of black magic. In gratitude for the many farming implements they presented Commodore Perry with several Japanese dogs, pugs. These were brought home in the old Mississippi, while the Commodore, to acquire speed, from Hongkong came home through the Indian Ocean in the English mail steamer Hindostan[17]. Corporal Schrow told of the two 12-pound howitzers presented to the Emperor, and the other day, speaking of the swords of the bodyguard, expressed an opinion that there were no guns in Japan up to that time. … He himself says the trip of Commodore Perry to Japan made an indelible impression on his mind.

Abb. 4: Landung von Kommodore Perry bei Yokohama am 8. März 1854, Lithographie von Wilhelm Heine. Entstanden zwischen 1855 und 1856. US-Marines in Paradeuniform stehen auf der rechten Seite Spalier. Einer dieser Männer könnte Heinrich Schroh gewesen sein.

17 Es ist sicherlich die S.S. Hindostan gemeint, ein Schaufelraddampfer, der von der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company betrieben wurde. Siehe auch Hawks (1856: 585).

6. Das Leben nach der Japan-Mission

Nach dem erfolgreichen Vertragsabschluss in Japan kehrte Kommodore Perry am 12. Januar 1855 an Bord des englischen Postdampfers Hindostan nach New York zurück. Die *Mississippi* erreichte die Marinewerft in Brooklyn am 23. April 1855. Am nächsten Tag ging Perry an Bord, holte seine Flagge ein und beendete damit offiziell die Mission der Vereinigten Staaten nach Japan.[18] Als Anerkennung für seine Arbeit gewährte der US-Kongress ihm eine Gratifikation in Höhe von 20.000 US-Dollar. Weiterhin wurde er für seine Dienste in den Rang eines Konteradmirals auf der Ruhestandsliste befördert. 1856 wurde unter seiner Aufsicht ein offizieller Bericht der Japan-Expedition veröffentlicht. Perry starb am 4. März 1858 in New York City an Rheuma, das auf das Herz übergegriffen hatte, und an Komplikationen der Gicht, wie es heißt.

Heinrich Schroh alias Henry Schrow sollte in seinem weiteren Leben noch viel erleben. Sein Lebensweg lässt sich auf Grundlage des Nachrufs im Boston Globe vom 1. November 1919 sowie des Beitrags vom 1. Juni 1919 im selben Blatt rekonstruieren. Von Japan aus reiste er mit der *Mississippi* unter dem Kommando von Kapitän S. S. Lee über die Sandwich-Inseln nach San Francisco und dann zur Marinewerft Mare Island, wo das Schiff überholt wurde. Danach ging es die Westküste hinunter, mit Zwischenstopps in Acapulco (Mexiko), Callao (Peru), Valparaiso (Chile), der Magellanstraße und Rio de Janeiro (Brasilien), bis sie schließlich New York erreichten. Dort wurde Schroh von seinem Dienst entbunden. Im Anschluss ging er nach Kalifornien, um sein Glück (erneut) als Goldgräber zu suchen. Während er dort war, brach der Amerikanische Bürgerkrieg (1861–1865) aus. Er meldete sich freiwillig zum Kriegseinsatz auf Seiten der Union, für die er drei Jahre im Einsatz war.[19] Als Korporal in der 2nd Massachusetts Volunteer Cavalry kämpfend, wurde Schroh in der Schlacht bei Halltown in Virginia von einem Infanteristen der Südstaaten mit dem Gewehrkolben am Kopf getroffen und geriet in feindliche Gefangenschaft.[20] Dort soll ihm innerhalb von zwei Wochen die Flucht gelungen sein. Er durchbrach die feindlichen Linien und schloss sich seinem Regiment in Pleasant Valley in Maryland an. Bald darauf war er an der Gefangennahme von General William H. Fitzhugh Lee (1837–1891), dem Sohn des konföderierten Generals Robert E. Lee, beteiligt.

Im Oktober 1864 begab er sich mit General Philip H. Sheridan (1831–1888) auf dessen legendären Zwölf-Meilen-Ritt und begleitete ihn bis zu dem verzweifelten Kampf am Ende seiner Mission. Dort wurde er erneut verwundet, diesmal sehr schwer. Es heißt, Schroh habe sich aber nicht entmutigen lassen und half bei der Einnahme einer feind-

18 Vgl. Hawks (1856: 585)

19 Eine bei ancestry.com eingestellte, womöglich von Heinrich Schroh stammende, undatierte Notiz lautet: „I came from California Shore our country to defend I hope I'll prove a hero or Die in the attempt." Abgerufen am 19. September 2022.

20 Siehe auch Parson (2001: 149): „Wounded were Henry Schrow (A), San Francisco, who was hit in the head by a rifle butt, fracturing his skull and putting him out of the war, …". Dafür würde er später eine monatliche Pension erhalten.

lichen Batterie, bevor er erschöpft vom Pferd fiel. Im Juni 1865 sei er dann aus dem Krankenhaus in Wilmington oder in Washington entlassen worden.

Abb. 5: Porträt von Heinrich Schroh alias Henry Schrow, das seinen Nachruf illustrierte.

Schroh zog im Anschluss in die Kleinstadt Everett im Bundesstaat Massachusetts in der Nähe von Boston, wo er den Rest seines Lebens verbrachte. Dort engagierte er sich in städtischen Angelegenheiten, unter anderem als Mitglied der Bunker Hill Lodge sowie als Vorsitzender des Kuratoriums des Greenwood-Friedhofs. 1870 heiratete er in zweiter Ehe Sophia Judith Marble (1837–1915) aus Charlestown.

Heinrich Schroh starb nach diesem facettenreichen Leben am 1. November 1919 in Everett. Dort ist er auch heute noch auf dem Glenwood-Friedhof begraben. Er hinterließ zwei Kinder, Henry Herbert Schrow (1873–1929) und Helen Elisabeth Schrow LeBaron (1875–1964), sechs Enkelkinder und nicht zuletzt seine Beobachtungen von seinen Reisen mit Perry. *The Boston Globe* vom 1. November 1919 schreibt:

> *Last surviving member*[21] *of the expedition of Commodore Matthew Galbraith Perry, which opened up Japan to the world in 1852 (sic), companion of Gen Sheridan on the famous ride, which has gone down into song and story, died this morning at 4 o'clock at his home, 202 Bradford st. Mr Schrow had been in failing health for more than a year but courageously persisted in being active. During the last months of the World War, he was one of the outstanding figures in the city of Everett on account of his war work. He sustained a slight shock several months ago, from which he failed to recover. He was in his 87th year.*

21 So weit bekannt ist, war Heinrich Schroh nicht der letzte Überlebende der Perry-Mission. William S. Speiden Jr. (1835–1920) starb zum Beispiel ein Jahr nach Heinrich Schroh.

7. Quellen und Literatur

Der Brief:

In der Datenbank des Münchener DigitalisierungsZentrums (MDZ), Digitale Bibliothek (www.digitale-sammlungen.de, abgerufen am 19. September 2022).

Weitere Primärquellen:

Hawks, Francis L. (1856): *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. Washington: United States Navy, by order of the Government of the United States*. New York: D. Appleton and Company.

Heine, Wilhelm (1856): *Reise um die Erde nach Japan an Bord der Expeditions-Escadre unter Commodore M.C. Perry*. Band 1. Leipzig: Herman Costenoble; New York: Carl F. Gunther.

Morrow, James (1947): *A Scientist with Perry in Japan: The Journal of Dr. James Morrow*. Edited by Allan B. Cole. Chapel Hill: University of North Carolina Press.

Taylor, Bayard (1855): *A Visit to India, China and Japan in The Year 1853*. New York: G.P. Putnam & Co.; London: Sampson Low, Son & Co.

Thomas C. Dudley Papers, William L. Clements Library, The University of Michigan, Memoiren (siehe https://quod.lib.umich.edu/c/clementsead/umich-wcl-M-1778dud).

Williams, Samuel Wells (1910): *A Journal of the Perry Expedition (1853–1854)*. Yokohama: Kelley & Walsh.

Wolter, John A. / David A. Ranzan / John J. McDonough (eds.) (2013): *With Commodore Perry to Japan: The Journal of William Speiden, Jr., 1852-1855*. Annapolis: Naval Institute Press.

Sekundärliteratur:

Burns, Gary (2016): *Shipmates: The Men of LCS 52 in World War II*. Jefferson: McFarland.

Franz, Edgar (2005): *Philipp Franz von Siebold and Russian Policy and Action on Opening Japan to the West in the Middle of the Nineteenth Century*. Herausgegeben vom Deutschen Institut für Japanstudien in der Reihe Japan und Europa / Japan and Europe / Nichi-Ō kōryushi hikaku kenkyū. München: Iudicium.

Kerst, Georg (1953): *Die Anfänge der Erschließung Japans im Spiegel der zeitgenössischen Publizistik*. Hamburg: Übersee-Verlag.

Morison, Samuel Eliot (1967): *"Old Bruin" Commodore Matthew C. Perry; 1794–1858*. Boston: Little, Brown and Company.

Orton, Richard H. (1890): *Records of California Men in the War of the Rebellion, 1861 to 1867*. Sacramento: California. Adjutant General's Office.

Parr, Patrick (2020): The story of Commodore Matthew C. Perry's trip to Shuri Castle in 1853, in: *Japan Today* vom 27. November 2020 (https://japantoday.com/category/features/lifestyle/the-story-of-commodore-matthew-c.-perrys-trip-to-shuri-castle-in-1853, abgerufen am 20. September 2022).

Parson, Thomas E. (2001): *Bear Flag and Bay State in the Civil War: The Californians of the Second Massachusetts Cavalry*. Jefferson: McFarland.

Quarstein, John V. (2020): *USS Mississippi: Ship of Manifest Destiny*. (https://www.marinersmuseum.org/2020/08/uss-mississippi-ship-of-the-manifest-destiny/, abgerufen am 28. November 2022).

Weber, Till (2007): *Die Rose aus Hamburg als erstes deutsches Schiff im Königreich Ryukyu 1851. Rekonstruktion einer abenteuerlichen Reise um die Welt*. In: NOAG 181-182 (2007), S. 1-18.

Bildnachweise:

Abb. 1: Suydam Collection MSS 1394015. Zugeschrieben McPherson & Oliver, Baton Rouge (http://www.lib.lsu.edu/special/findaid/Suydam/sidewheeler1.html, abgerufen am 2. Dezember 2022).

Abb. 2: *Allgemeine Zeitung* vom 2. November 1853.

Abb. 3: Perry Memorial Hall in Kurihama (Uraga).

Abb. 4: Lithographie von Wilhelm Heine zwischen 1855 und 1856 (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Commodore-Perry-Visit-Kanagawa-1854.jpg, abgerufen am 10. Dezember 2022)

Abb. 5: *The Boston Globe* vom 1. November 1919

***Thomas Feldmann**, Diplom-Regionalwissenschaftler, von 1997 bis 2003 Studium der Ostasienwissenschaften in Duisburg und Sōka (Japan). Autor von* Ankō Itosu. The Man. The Master. The Myth *(Lulu, 2021) und* Kultur als Determinante der Wirtschaft? Unternehmensphilosophien in Japan *(Iudicium, 2007).*