

müsse wohl schon ums Jahr 770 entdeckt sein. Die Annahme mutete um so wahrscheinlicher an, als ein „Gronlandon“ auch in zwei Papstbulen Anastasius' III. vom Januar 912 und Johannes X. vom 28. Oktober 920 genannt ist, ebenso aber auch im mittelhochdeutschen Epos von der Rabenschlacht und in Wolframs Parzival-Epos. In der Tat kennt auch Ansgars Zeitgenosse Rimbert ¹⁾, dazu die Ynglingasaga eine Landschaft Gronlandia, Wilhelm Grimm hat jedoch hierzu festgestellt ²⁾: „Grünland hieß eine norwegische Landschaft.“ Damit sind alle alten, auf Grönland hinzielenden Konstruktionen hinfällig geworden.

Doch auch die Vermutung, daß Island in der Papsturkunde von 834 genannt sei, hat sich als Irrtum erwiesen. Georg Dehio hat 1877 den Nachweis geliefert ³⁾, daß der Original-Wortlaut der Stiftungsurkunde anders lautete, als oben angegeben ist: er enthielt nur die Namen der Schweden, Dänen und Slaven. Die übrigen Namen von Ländern und Völkern, auch die Bezeichnungen Island und Grönland, sollen erst zwischen dem Wormser Konkordat (23. September 1122) und dem Beginn des ersten Lateran-Konzils (18. März 1123) durch den Erzbischof Friedrich von Hamburg in das Dokument hineingeschmuggelt sein, um dadurch seine erzbischöfliche Macht anscheinlich zu stärken. Seither ist das Papst-Dokument von 834 erst richtig erklärt worden. Die älteste päpstliche Bulle, in der Grönland und Island zusammen wirklich genannt sind, ist von Papst Leo IX. am 6. Januar 1053 ausgestellt. Sie lautet ⁴⁾:

in omnibus gentibus Sueonum seu Danorum, Noruuehorum, Islant, Scrideuinum, Gronlant.

Alaska - Land der Zukunft?

Von Dr. Eberhard W. Hübschmann, Offenbach (Main)

Veröffentlichungen im Zusammenhang mit den Bemühungen des Gouverneurs von Alaska, seinem Territorium den Status eines Staates der Vereinigten Staaten von Amerika zu verschaffen und zahlreiche Berichte von während des Krieges in Alaska stationiert gewesenen Soldaten haben die Meinung aufkommen lassen, Millionen von Siedlern könnten hier eine neue Heimstatt finden.

Dieser Ansicht tritt Professor Wilford J. Eiteman von der University of Michigan, der während des Krieges als Preiskommissar in Alaska tätig war, an Hand von umfangreichem Material des Social Science Research Council entgegen.

Voraussagen, daß Alaska als Lebensraum für Millionen von Menschen anzusehen sei, erscheinen nach diesen Angaben von Professor Eiteman phantastisch. Er hält die Zahl von 2- bis 300 000 ständigen weißen Einwohnern schon für optimistisch. In Alaska, das in seinem Umfang ungefähr $\frac{1}{8}$ der Fläche der USA entspricht, lebten 1952 ca. 154 000 Einwohner, davon ca. 92 000 Weiße. Vor dem zweiten Weltkrieg waren es nur ca. 40 000. Der größte Teil des Zuwachses an weißer Bevölkerung besteht aus Soldaten, die in den Militärbasen von Kodiak, Anchorage, Fairbanks, Sitka, Nome und anderen stationiert sind. Professor Eiteman nimmt auf Grund seiner Forschungen an, daß in den nächsten 20 bis 30 Jahren die ständige weiße Bevölkerung höchstens um weitere 40 000 Köpfe zunehmen kann, ohne das wirtschaftliche Gleichgewicht des Landes zu stören.

Zur Widerlegung der Ansicht, daß Alaska für die Zukunft schier unendliche Entwicklungsmöglichkeiten bietet, war eine wirtschaftliche Analyse notwendig. Aus der Geschichte der Erschließung des Landes lassen sich vier Entwicklungsperioden erkennen: In der Zeit der russischen Kolonisation war es vor allem die Jagd auf Seeotter und Seekuh neben der Pelztierjagd, die den wirtschaftlichen Schwerpunkt bildeten. Nach der amerikanischen Besitzergreifung brachte der Goldrausch des Jahres 1896 einen zweiten wirtschaftlichen Höhepunkt mit einem

1) Monum. German. Hist. 1631. SS II 765.

2) Wilhelm Grimm: Die deutsche Heldensage, Göttingen 1829, 197.

3) Georg Dehio: Geschichte des Erzbistums Hamburg-Bremen, Berlin 1877.

4) Lappenberg, a. a. O., 74.

fieberhaften Anstieg der Bevölkerungszahl. Er ließ das Anwachsen der Bevölkerung in den 70er Jahren infolge der Einführung der Fischindustrie weit hinter sich. In einer dritten Entwicklungsphase trat 1898 zur Goldgewinnung das Schürfen nach Kupfer und als vierte Phase kam dann 1935 der Ausbau der Lachsfischerei zum weltmarktbeherrschenden Monopol hinzu.

In der Geschichte des Territoriums hat man die Dauersiedler weit weniger von Seiten des Mutterlandes unterstützt als die in den einzelnen „rushs“ vorübergehend auftauchenden Glückssritter. So ist die Entwicklung der weißen Bevölkerung in Alaska ein getreues Spiegelbild der Konjunkturlage in den Vereinigten Staaten. Z. B. gab es im Jahre 1929 weniger Weiße in Alaska als im Jahre 1898, aber die Krisenjahre von 1930—1940 brachten allein einen Zustrom von ca. 15 000 neuen weißen Bewohnern (ohne Militärpersonen).

Bei der Begründung der Meinung, daß Alaska Siedlungsraum für Millionen von Menschen bieten könne, wird ständig der Vergleich mit Skandinavien, besonders Schweden, herangezogen. Richtig ist es, daß sich geographische Lage, Klima, Bodenschätze usw. beider Gebiete weitgehend entsprechen; der grundlegende Unterschied liegt aber in der Lage zum Markt für die einzelnen Landesprodukte. Allein schon die Bevölkerungsverteilung in beiden Gebieten ist von auffälliger Unterschiedlichkeit: In einem Umkreis von ca. 1100 km um Stockholm leben ca. 100 Millionen Menschen in hochindustrialisierten Gebieten, wie Deutschland und England, während im gleichen Umkreis um Ketchikan nur ca. 1 Million Menschen in Gebieten wohnen, die ungefähr die gleiche Struktur haben wie Alaska selbst, also Rohstofflieferanten ohne verarbeitende Industrien in größerem Umfange.

Bei Betrachtung der einzelnen Rohstoffe ergeben sich bei diesem Vergleich von Alaska und Schweden ganz erhebliche Unterschiede: Schwedisches Holz wird nach England exportiert, wo ein im Lande nicht zu deckender Bedarf besteht, während das alaskische Holz über Seattle exportiert werden muß, einem Ort, der selbst mitten in einem Holz produzierenden Gebiet liegt. Ganz abgesehen von den Transportkosten bis hierhin ist die Gewinnung von Holz in den Staaten Washington und Oregon noch bedeutend billiger. Außerdem liegen diese Staaten den Verbrauchern wesentlich näher.

Beim Eisenerz ist die Situation ganz ähnlich: Das schwedische Erz wird über ca. 800 km zur Verarbeitung nach Deutschland verfrachtet; hingegen sind die Abnehmer für das geringwertigere Erz Alaskas erst in ca. 4800 km Entfernung, jenseits des Mississippi zu finden. Da sich der Schwerpunkt der Stahlindustrie im Osten der Vereinigten Staaten befindet, ist die Marktferne durch nichts auszugleichen.

Bei den übrigen Erzen, Zink, Blei und Kupfer, kommt es wie beim Eisenerz weniger auf die Quantität, als die Qualität der Lagerstätten und die Höhe der Produktions- und Transportkosten für die zukünftige Entwicklung des Abbaus an, da hiervon die Konkurrenzfähigkeit am Markt abhängt.

Die aufgezeigten Schwierigkeiten treten nur bei drei Produkten des Landes nicht auf: Lachs, Gold und Pelze. Sieben Achtel der Lachsproduktion der Welt stammen aus Alaska. Diese Monopolstellung am Weltmarkt gestattet die Festsetzung der Preise unter Einschluß der hohen Löhne für die Fischer und in der verarbeitenden Industrie und der hohen Transportkosten. Gold und Pelze haben einen so hohen Handelswert, daß die Gesteigungs- und Transportkosten keine Rolle spielen.

Weitaus die meisten Einwanderungslustigen nach Alaska wollen sich in der Landwirtschaft betätigen. Vor allem kommen drei Gebiete für eine landwirtschaftliche Nutzung in Betracht: Matanuska-Valley, Tanana-Valley und die Gegend von Homer auf der Kenai-Halbinsel; in den beiden ersten sind schon ausgedehnte Ländereien unter Kultur, bei Homer geht wegen der hohen Kosten die Erschließung nur langsam voran. Das Yukon-Valley wird allgemein für eine Ausdehnung der Landwirtschaft noch bis zu einem gewissen Grade als geeignet angesehen. Wenn man auch hier Schweden als Vergleich heranziehen will, so liegen dort die landwirtschaftlichen Gebiete hauptsächlich in Südschweden, während z. B. in Alaska das Yukon-Valley für viele Feldfrüchte schon zu kalt sein dürfte. Während sich die

schwedischen Landwirtschaftsgebiete nach Süden zum Markt hin öffnen, leidet Alaska wieder unter den weiten und schwierigen Absatzwegen.

Die landwirtschaftliche Produktion in Alaska reicht bei weitem nicht für den Bedarf im eigenen Lande aus; es sind erhebliche Lebensmitteleinfuhren erforderlich. Die Einzelhandelspreise dafür entsprechen denen in Seattle, vermehrt um die Transportkosten von dort nach Alaska und die Einzelhandelsspanne. Das wirkt sich für die einheimische Landwirtschaft gewissermaßen wie ein Schutzzoll aus; denn sie kann ihre Produkte zum gleichen Preis wie für die Importwaren absetzen, ohne deren Unkosten tragen zu müssen. Diese günstige Lage kann sich aber schlagartig ändern, wenn die Landwirtschaft in die Lage versetzt wird, den eigenen Bedarf zu decken und damit die Importe überflüssig werden. Dann werden die Preise notgedrungen heruntergehen müssen. Diese Gefahr ist noch nicht akut, da sich die Landwirtschaft noch um das 2-3fache ausdehnen könnte, d. h. daß noch ca. 2000 bis 3000 Menschen in der Landwirtschaft angesiedelt werden könnten, aber in keinem Fall Millionen von Siedlern.

Aus dem bisher Gesagten geht hervor, daß weder in der Landwirtschaft noch in der Eisen-, Zink-, Blei-, Kupfer- und Holzproduktion eine erhebliche Ausdehnung der Kapazität möglich ist. Es bleiben also die drei erwähnten weiteren Erwerbszweige zu betrachten: Lachsfang und -verarbeitung, Goldgewinnung und Pelztierfang und -zucht.

Bei der Goldgewinnung kommt praktisch nur die Goldwäsche in Frage, da die Investitionen und Betriebskosten für Minenbetriebe nur von großen Gesellschaften aufgebracht werden könnten; für eine Ausdehnung der Minenbetriebe sind also nicht die Arbeitskräfte das entscheidende Moment, sondern Investitionsmittel. Je mehr Arbeitskräfte aber in der Goldwäscherei eingesetzt werden, desto schneller werden sich die ergiebigen Lagerstätten erschöpfen. Beim Übergang zu ärmeren Seifen könnte man den Zeitpunkt, an dem die Wäsche unrentabel werden würde, durch Abschläge von den sehr hohen Löhnen etwas hinauszögern, aber nicht sein Herannahen verhindern. Für Dauersiedler sind demnach hier keine gesicherten Dauerarbeitsplätze zu erwarten.

Bei der Lachsindustrie ist die Lage ähnlich; sie läßt sich ebenfalls nicht unbegrenzt steigern, wenn nicht die Fanggründe frühzeitig ausgeschöpft werden sollen; denn zwischen Fang und Nachzucht muß immer das Gleichgewicht gewährleistet sein. Unter den heutigen Gegebenheiten würde eine schnelle und starke Ausdehnung des Lachsfangs zur Ausrottung führen.

Auch ist die Aussicht für den Pelztierfang nur begrenzt. Eine Ausdehnung des Fanges würde wie unter der russischen Herrschaft bei dem Seeotter und der Seekuh zur Ausrottung des Tierbestandes führen. Die Pelztierzucht ist auf den Inseln entlang der Küste weit verbreitet, da dort die Tiere im Freien gehalten werden können. Aber unter den dortigen klimatischen Verhältnissen ist nicht die gleiche Pelzqualität zu erzielen wie etwa im Inneren des Landes. Dorthin zieht es aber die Einwanderer nicht besonders, so daß auch hier eine Ausdehnung nur begrenzt möglich ist.

Der Erfolg einer vorgeschlagenen Errichtung von Fertigungswerken der Leichtindustrie, auf der Rohstoffbasis des Landes aufbauend, erscheint zweifelhaft im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung Alaskas und die Schaffung von Dauerarbeitsplätzen für zukünftige Einwanderermassen. Diese Industrie wäre bei einer großen Kapazität über die Deckung des Eigenbedarfs im Lande selbst auf Export angewiesen, der durch die schlechte Verkehrslage zu den Absatzgebieten kaum rentabel gestaltet werden könnte. Viele halten die Senkung der Transportkosten für ein wirksames Mittel, die wirtschaftliche Entwicklung Alaskas voranzutreiben. Man glaubt mit dem Alcan-Highway, neuen Fluglinien und dem eventuellen Bau einer weiteren Allwetterstraße vom Staate Washington nach Fairbanks die Isolation Alaskas aufheben zu können.

Der Alcan-Highway wurde aber nach militärischen und nicht nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten errichtet. Der Weg ist streckenweise im Winter nicht passierbar und in den übrigen Jahreszeiten schwierig zu bewältigen; außerdem führt er, durch hohe Gebirge getrennt, an den großen Städten Alaskas vorbei und die

normale Verkehrsspannung zwischen den USA und Fairbanks, einer Stadt von 5000—6000 Einwohnern dürfte die hohen Unterhaltungskosten kaum rechtfertigen. Der Luftweg ist für den Personenverkehr sehr praktisch, aber für den Transport von Gütern wie Erz oder Holz denkbar ungeeignet. Bleibt die vorgeschlagene Allwetterstraße, die den Verkehrsbedürfnissen entsprechend an der Küste entlang geführt werden müßte. Der felsige Boden, Steilabfälle, Hängetäler, Gletscher und Fjorde stellen sich hier als Hindernisse in den Weg.

Daraus ergibt sich für die Beurteilung der Besiedlungsaussichten folgendes Bild: Große Rohstoffvorkommen können wegen der Markttferne und der damit verbundenen Verteuerung durch die Transportkosten nicht genutzt werden. Es sind also in Alaska nur physische, keine wirtschaftlichen Reserven vorhanden. Dennoch machen einzelne wenige Leute in diesem Lande in kurzer Frist ihr Glück als Goldwäscher, Pelzjäger oder in den wenigen Wochen der Lachsfang-saison als Fischer bei unverhältnismäßig hohen Löhnen. Die die Lebenshaltung sehr stark vertuernden Importe können nur aus dem Erlös für Fisch, Gold und Pelze bezahlt werden. Damit ist aber die Zahl der Bewohner Alaskas beschränkt, da sich die Ausbeute dieser drei Produkte, wie oben bereits gezeigt, nicht beliebig vermehren läßt. „Die Möglichkeiten Alaskas werden vernichtet“, sagt Professor Eiteman, „wenn sich zuviele an ihrer Ausbeutung beteiligen wollen!“

Nach Professor Eiteman bedarf die Entwicklung Alaskas einer sorgfältigen Planung und Führung. Die Planung muß realistisch, wirtschaftlich-technisch durchführbar sein und schrittweise vorangehen. Für Einzelne bietet das Land große Chancen, nicht aber für Massen von Einwanderern. Die Planung sollte darauf abgestellt werden, den Einwanderern und ihren Nachkommen eine sichere Existenz zu bieten, aber nicht jedem zu schnellem Reichtum zu verhelfen suchen.

Eingegangen am 24. August 1955

Die Verkehrsverhältnisse Nord-Fennoskandiens

Von Gerhard Schindler, Bad Homburg v. d. Höhe

Der Verfasser nahm als Leiter des meteorologischen Beobachtungsprogramms an einer Berliner Sonnenfinsternis-Expedition zum 30. Juni 1954 teil und bereiste danach Skandinavien auf 6500 km langer Fahrt.

Die nördlich des Polarkreises gelegenen Teile der skandinavischen Länder werden seit einiger Zeit im Touristenverkehr als „Nordkalotten“ bezeichnet. Auf Grund der nördlichen Lage möchte man annehmen, daß die Verkehrsbedingungen in diesen Gebieten dürftig seien. Bei einem Besuche ist man jedoch angenehm überrascht, das Gegenteil zu erfahren. Beginnen wir im Westen, so stellen wir fest, daß Norwegen nur ein kleines Stück Schienenweg jenseits des Polarkreises aufzuweisen hat: es handelt sich um eine Schmalspurbahn, die über Lönsdal nordwärts bis Rognan-Saltdal am Fjord bei Bodö führt.

Schweden besitzt in der bekannten Erzbahn (von Boden kommend) bis Narvik (11 000 Einwohner) eine Schnellzugstrecke, die viermal täglich das Europäische Nordmeer erreicht (Ofot-Bahn am gleichnamigen Fjord), allerdings von Kiruna (20 000 E.) ab nur als Personenzugstrecke geführt wird. Trotzdem gibt es durchgehende Schlafwagen Stockholm—Narvik. Bloß der Schnellzug, der morgens um 7,20 Uhr in Stockholm abfährt, hält zwischen Boden (12 000 E.) und Kiruna—268 km Entfernung—nur zweimal, während der „Nordpfeil“ die gleiche Strecke trotz zweiundzwanzigmaligen Aufenthalts in den Zwischenstationen eher bewältigt! Das liegt daran, daß der Morgenzug aus Stockholm in Kiruna 2¼ Stunden Aufenthalt nimmt! Freilich ist Kiruna jetzt die größte Stadt der Welt (flächenmäßig! 7700 qkm!) und reicht nordwärts bis Riksgränsen an der norwegischen Grenze! Auf der Rückfahrt braucht der „Nordpfeil“ von Narvik bis Stockholm weniger als 24 Stunden. Von Gellivare zweigt eine Teilstrecke nach Jokkmokk hart am Polarkreis ab, die südwärts nach Arvidsjaur und schließlich nach Östersund führt. Damit