

eines gewöhnlichen Thermometers für künftige Expeditionen sehr wertvoll sein kann, ebenso auch die anderen, nebenbei erwähnten Neukonstruktionen oder Verbesserungen meteorologischer Expeditionsapparate. Natürlich besteht bei allem Zutrauen zu dem eigen-bestimmten Eichwert dieses neuen Strahlungsgerätes doch der Wunsch, der Verfasser möge durch die Hilfe der meteorologischen oder arktisch-interessierten Organisationen in die Lage versetzt werden, mit seinem Gerät Vergleichsmessungen dort zu machen, wo die heute maßgebenden Standard-Pyrheliometer in Tätigkeit sind, um die Größe etwaiger Abweichungen festzustellen.

Der Norden Kanadas — Lebensquelle von morgen

Von Hon.-Prof. Dr. F. E. W. A l t m a n n, München.

Wenn in diesen Wochen bei bitterer Kälte, Eis und Schnee die letzten Abschnitte einer Eisenbahnlinie von Seven Islands, einer kleinen Siedlung und Fellsammelstelle am St. Lorenz-Strom, nach dem 500 km nordwärts gelegenen Zentrum eines neuen, gewaltigen Bergbaugebiets in Labrador und Nord-Quebec fertiggestellt sein werden, um den Transport der dort geförderten Eisenerze leichter und billiger bewerkstelligen zu können, dann ist Kanada in eine neue Periode seiner wirtschaftlichen und geschichtlichen Entwicklung eingetreten. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war es Kanada gelungen, von einem einseitigen agrarischen Monopolkulturland zu einer großen Industrienation und der drittgrößten Handelsnation der Welt aufzusteigen. Vermutlich wird die zweite Hälfte unseres Jahrhunderts für das Dominion im Zeichen der planmäßigen Erweiterung seines Wirtschaftskörpers auf den bisher unerschlossenen Norden stehen.

Sieben Millionen qkm Land, das sind 70 v. H. des kanadischen Staatsgebiets, sind noch fast menschenleer und den überwiegenden Teil des Jahres von Eis und Schnee bedeckt. Nur eine Million qkm oder 10 v. H. der Bodenfläche werden erst bewirtschaftet, dabei haben in den vergangenen zehn Jahren Wissenschaftler, Ingenieure und Regierungsbeamte in äußerst reger Aktivität in den Nordteilen der kanadischen Provinzen sowie in Yukon und den Nordwest-Territorien sehr ergiebige Vorkommen an Gold, Silber, Uran, Kupfer, Zink, Eisen, Kohle, Tellurium, Cadmium, Selenium und Erdöl entdeckt. Nur einige wenige hochwertige Erze wurden in begrenzten Mengen abgebaut und mit Flugzeugen zur Verarbeitung nach Süden geflogen. Die ungünstige Verkehrslage und das Klima verhinderten bisher eine intensivere Einbeziehung des Nordens in das kanadische Wirtschaftsleben.

Im Stadium der gegenwärtigen Strukturveränderungen in der Weltwirtschaft muß Kanada sich aber darauf einstellen, daß es in einigen Jahren nicht mehr vom Export seiner Erzeugnisse aus Landwirtschaft und Industrie leben kann. Es muß die ihm zufallenden Ausfuhrerlöse der nächsten Jahre dazu benutzen, seine eigene Wirtschaftsstruktur zu vervollkommen. Dabei wird der Erschließung der an wertvollen Bodenschätzen so reichen Nordgebiete zum Aufbau einer hochqualifizierten Schwerindustrie und Grundlage für eine weitverzweigte Fertigwarenindustrie besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden müssen. Es geht darum, Kanada möglichst weitgehend von Einfuhren aus Großbritannien und den USA unabhängig zu machen, um die Zahl der Ansatzpunkte für eventuelle Wirtschaftskrisen möglichst herabzumindern. Ernsthaftere Hindernisse auf diesem Wege waren bisher eigentlich nur das fehlende Interesse sowie der Mangel an Verkehrswegen und Arbeitskräften.

Das Interesse nimmt in dem Maße jetzt zu, als der für das 14 Millionen Einwohner zählende Land verhältnismäßig übernormale Exportanteil im Schwinden begriffen ist. Der Arbeitskräftemangel bedeutet kein ernsthaftes Problem mehr, seitdem Kanada mit den seit Kriegsende aufgenommenen 800 000 DP's, gute Erfolge erzielt hat und eine unabsehbare Schar von Briten, Franzosen und anderen Europäern darauf wartet, in Kanada eine neue Heimat zu finden. Schwerer zu lösen ist hingegen das Verkehrsproblem. Der Bau von Straßen- und Eisenbahnanlagen, der zur wirklichen Erschließung einer Landschaft unbedingt erforderlich ist, verlangt finanzielle Mittel, die sich erst sehr spät bezahlt machen. Immerhin hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Provinz-Regierungen 1,5 Milliarden

Dollar zur Verfügung gestellt, um den Bau einer Ost-West-Autobahn von St. Johns (Neufundland) nach Vancouver (Brit.-Columbia), sowie die Herstellung von Eisenbahnen oder Autostraßen von Edmonton nach Coppermine über Waterways, Fort Smith, Providence und Norman nahe des Großen-Bären-Sees, von Chipewyan am Athabaska-See nach Port Churchill an der Hudson-Bay und von Moosonee nach dem Eisenerzgebiet Nord-Quebecs zu ermöglichen. Diese Straßen und Bahnen stellen die Wegbereiter für neue Siedlungen dar, zumindest für solche, die vom Handel und vom Fremdenverkehr leben, wie wir es in Alaska und in Yukon bisher beobachten konnten. Sehr bedeutsam dürfte auch die fast vollendete Bahnlinie von Prince George in Britisch-Columbia über Dawson in Yukon nach Fairbanks (Alaska) sein, eine wertvolle Ergänzung des Alaska-Highway.

Das riesige Wasserreservoir der Regionen des Nordens begünstigt die Anlage von Kraftwerken zur Versorgung der Verkehrsmittel mit elektrischem Strom und der Hüttenbetriebe sowie der Siedlungen. Sie sind es, die in den Uranbergwerken bei Eldorado, den Bergwerkssiedlungen von Mayo und Dawson in Yukon, sowie am Großen-Bären-See und in Yellowknife in den Nordwestgebieten den Menschen das Leben erträglich gestaltet haben. Wärme, Licht, Heizung, maschinelle Kraft wird durch Elektrizität geliefert. Die bisher im Süden der Provinzen Neubraunschweig, Alberta und Britisch-Columbia erschlossenen Kohlevorkommen haben im wesentlichen nur lokale Bedeutung. Die kanadische Bundesregierung legt daher auf die Gewinnung weißer Kohle und die Ausbeutung der reichen Erdölquellen in Alberta und Yukon größten Wert.

Sobald die entsprechenden Kraftwerke fertiggestellt sind, kann die Verhüttung der Erze des Nordens sogleich an Ort und Stelle erfolgen und ihre Verarbeitung zu Fertigprodukten in den Provinzstädten, an den Großen Seen oder einem sonst verkehrsgünstig gelegenen Platz vor sich gehen. Eine Schätzung der Reichtümer des kanadischen Nordens ist den damit beauftragten Geologen bisher noch nicht annähernd möglich gewesen. Eine organische Entwicklung der kanadischen Wirtschaft, entsprechend ihren für die Dauer bestehenden Bedürfnissen, muß sich des Wertes der Nordgebiete bewußt sein. Es besteht gar kein Zweifel, daß in Kürze der Bergbau des unwirtschaftlichen Nordens Kanadas drittstärkster Existenzpfeiler sein wird und die Aussichten sind groß, daß der Bergbau in vielleicht schon einem Jahrzehnt die bedeutendste Lebensquelle des Landes überhaupt werden und eine wichtige Grundlage für die verarbeitende Industrie Kanadas und der USA darstellen wird.

Heute noch sind Flugzeuge allerdings die einzige Verbindung der meisten Bergwerkssiedlungen des Nordens untereinander und mit der Außenwelt. Sie bringen die Lebensmittel, die Zeitungen, Arzneien, Kleidung und die Post. In Labrador jedoch wurde der Anfang gemacht, systematisch den Norden Kanadas der menschlichen Nutzung auch verkehrsmäßig zu erschließen. So werden wir es bald nicht mehr nur mit „Wirtschaftsoasen“ in diesen Regionen zu tun haben, sondern mit den Eckpfeilern des kanadischen Wirtschaftslebens überhaupt. Die Technik wird Klima, Einsamkeit und Wildnis besiegen, zunächst soweit dies mit den 6 Milliarden Dollar möglich ist, die Firmen, Ausland und Regierung bereitgestellt haben.

Die „Payer-Weyprecht-Ausstellung“ in Wien 1949/1950

Von Dr. Oskar Regele, Wien.

Die am 17. Dezember 1949 in Wien eröffnete „Payer-Weyprecht-Ausstellung“, die sich der besonderen Förderung durch Bundespräsident Dr. Renner und Bundesminister für Unterricht Dr. Hurdies erfreute, galt nicht bloß der Erinnerung an die Entdeckung des Franz-Joseph-Landes und die Rückkehr der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition vor 75 Jahren, sondern auch der Darstellung der Gesamtleistung Österreichs auf dem Gebiete der Arktis-Forschung. Diese begann bereits 1869/70 mit der Teilnahme Payers an der Grönland-Expedition Koldeweys; sie umfaßt sodann die beiden Vorexpeditionen von 1871 und 1872 mit dem Schiffe „Isbjörn“ und die Hauptexpedition der Jahre 1872—1874, ferner die Teilnahme an den beiden internationalen Polarjahren 1882/83 und 1932/33, schließlich