

Einödstraßen des Nordens und ihre Begleiterscheinungen.

Von Erich Wustmann, Bad Schandau-Ostrau.

Straßen und Wege durch die Wildmark, durch Urwälder und über Tundren erschließen das Land und sind für die Bevölkerung von so großem Nutzen, daß ihre Nachteile kaum beachtet werden. Erst durch den Wegebau ist es möglich, einen Landesteil wirtschaftlich auszunützen. Auf der anderen Seite bedingt er jedoch eine ganz andere Einstellung der Ödmarkbewohner zu ihrer Umwelt. Waren sie bisher Viehzüchter, Jäger, Fischer und Selbstversorger, gehen sie nunmehr als Wegearbeiter, fahren für den Wegebau Sand und Steine oder benützen den neuen Weg zur rascheren Fortbewegung. Der eine schafft ein Auto an, der andere errichtet einen Landhandel, Post- und Tankstellen erstehen, Kaffeehäuser beherbergen anfangs die wenigen Reisenden, während bald darauf Hotels für den Touristenverkehr werben. So ändern sich Landschaftsbild und Volkstum Hunderte von Kilometern weit ins Landinnere, während links und rechts des Weges die Ödmark unverändert liegen bleibt. Die Zivilisation zieht sich wie eine Schnur durch das Land.

Das Geld bekommt plötzlich einen anderen Wert. Es rollt, wechselt häufiger den Besitzer, verliert bedeutend und wird von jedermann leichter ausgegeben, auf der anderen Seite aber auch schneller verdient. Durch feste Arbeitsverhältnisse haben viele Menschen ihren regelmäßigen Verdienst, und eine Fahrt zur Stadt ist kein welterschütterndes Ereignis mehr. Fleisch und Fische, die im Sommer kaum befördert wurden, sind durch die Geschwindigkeit des Autos begehrte Ware, und Briefe und Zeitungen überbrücken Zeit und Raum.

Aus diesen und vielen anderen Gründen wird der Wegebau von allen Ödmarkbewohnern lebhaft begrüßt. Keinem Menschen fällt es ein, wie bisher das Pferd zu satteln und tagelang zu reiten, wenn er bequem im Auto sitzen kann. Kein Karren holpert die Straße entlang, weil sämtlicher Transport von Lastwagen bewältigt wird. So kommt es, daß es in Finnmarken kaum Pferdewagen gibt. Die Pferde werden im Sommer vielmehr auf die Weide getrieben, wo sie sich zu Herden zusammentun und verwildern, bis sie im Herbst wieder eingefangen und vor die Schlitten gespannt werden, weil der Autoverkehr im Winter stockt und die Pferdehalter den Transport übernehmen. So kommt jeder zu seinem Recht — und zu Geld.

Wo eine Straße ist, herrscht Leben. Alles Treiben zieht sich zum Wege hin, als sei er der Lebensnerv. Die Einödhöfe sind seltener geworden, und es gibt kaum noch einen Menschen, der nicht mit einem Auto gefahren ist. Ich selbst kam noch wenige Jahre vor dem Krieg zu Skolten im Suenjel-Gebiet, die weder Pferd noch Kuh gesehen hatten, die von Radio und Autos nicht viel wußten und die tatsächlich unberührt im Urwald lebten. Durch den Krieg ist es auch bei ihnen anders geworden.

Straßen und Wege formen nicht nur das Leben der Ödmarkbewohner um, sondern schaffen einen neuen Menschen; einen Menschen, der gern fährt und nur ungern läuft. Wozu soll er laufen, wenn ihn Autos schnell und billig an seine Ziele bringen? Der Typ des ewigen Tundrengängers stirbt allmählich aus. In der Ödmark geboren, als Bergseefischer und Jäger oder als Rentierhirt groß geworden, legt so mancher schlichte Finnmark-Mann 60 und 80 km am Tag zurück, ohne Müdigkeit zu verspüren. Er tut es nicht einmal in der Woche, sondern mitunter Tag für Tag. Ich denke an einen, dessen Name mir entfallen ist, den ich am Oberlauf des Karasjokka traf und der mit dem Postsäckel auf dem Rücken etliche hundert Kilometer trabte. Zeitlos lief er dahin, schlief im Grünen, aß nach Belieben und kümmerte sich nicht um die Mücken, die ihn dauernd umschwirrten. Die Mückenplage allein genügt, einem Menschen das Laufen zu verleiden. Ein Tundrengänger spürt sie nicht.

Als geübter Bergsteiger und Sportsmann bin ich einen guten Schritt gewöhnt, doch nahm ich es nie mit einem ordentlichen Tundrengänger auf. Auf Jagd legte auch ich mühelos täglich 50 km zurück, dabei keinen Weg benützend, steigerte also die Leistung durch tägliches Training. So mancher Soldat legte marschierend und mit Gepäck noch mehr zurück, doch gehorchte er dem Befehl und tat es nicht zum Vergnügen; seine Stundenleistung ging kaum über 5 km hinaus.

Ein Lappe, der zu seiner Herde geht, legt in dieser Zeit weit mehr zurück. Leicht vorgebeugt geht er mit eigenartigem Schritt dahin. Leider trägt er nicht immer sein selbstgefertigtes Schuhzeug aus Seehundsleder, sondern vielfach Gummigalosen wie die Seelappen. Sie beeinträchtigen seinen Schritt ebenso wie seine Leistung. Gemeinsam mit unserem Mitarbeiter Keuneke versuchte ich mehrmals einige Berglappen zu begleiten, ohne daß sich die Lappen nach uns richten sollten. Wir blieben bald zurück und gaben das Laufen auf. Ein andermal folgte ich mit meiner Frau einem siebzehnjährigen Skolten. Er mußte dauernd auf uns warten und legte 70 km bei Regen und durch Urwald und Moor ohne irgendwelche Ermüdungszeichen zurück und setzte den „Weg“ nach kurzer Rast noch weiter fort, während wir einen Tag ausspannen mußten. Auffallend ist die karge Kost dieser zähen Läufer. Sie begnügen sich unterwegs mit Brot, Margarine und getrocknetem Fleisch. Kaffee ist ihnen dagegen unentbehrlich, ebenso wie der Zucker. Auf warme Mahlzeiten verzichten sie mitunter tagelang. In den meisten Fällen tragen sie wasserdichtes Schuhzeug, Lederbeinlinge und weiches getrocknetes Sumpfgas statt Socken. Dieses Heu wird bei jeder passenden Gelegenheit am Feuer getrocknet. Ein Barfußgehen kennen die Wildmarkbewohner nicht.

Wohin die Zivilisation drängt, stirbt die Romantik aus. So ist es auch mit der eigenen Lauftechnik der Nomaden und Jäger, die allmählich verflacht, die den Bewohnern des Nordens allmählich verloren geht und die den Leuten an Straßen und Wegen bereits nicht mehr eigen ist. Zwei Jahrzehnte genügten, diese Menschen umzuformen und sie fußmüde zu machen. Es ist freilich ein kleines Übel neben den großen Vorteilen der Erschließung eines einsamen Landes, aber es ist ein Nachteil, der immerhin zu denken gibt.

Ein Beitrag zur Postgeschichte Grönlands.

Von R o l f T h o m s e n, Wilhelmshaven.

Im Jahre 1948 feierte Grönland das 10jährige Bestehen eines eigenen Postwesens. Aus diesem Anlaß soll einiges aus seiner Postgeschichte berichtet werden.

Durch die Entscheidung des Internationalen Gerichtshofes in Haaf vom 5. April 1933 kam Grönland unter dänische Oberhoheit mit Ausnahme des Eirik-Raudes-Landes, in dem Norwegen wirtschaftliche Ausbeutungsrechte erhielt. Der gesamte Handel Grönlands war dänisches Staatsmonopol und lag in den Händen der „Grönlands-Styrelse“, die eigene Schiffe fahren ließ und für die Paketbeförderung auf ihren Schiffen auch eigene Paketmarken verausgabte. Dieses waren die bekannten „Pakke-Porto“-Marken mit dem stehenden Eisbären im Wappenschild. Nur der im Jahre 1910 von Knud Rasmussen gegründete Thule-Distrikt war zunächst aus dem Verwaltungsgebiet der dänischen Kolonialverwaltung herausgenommen. Thule gab im Jahre 1935 zur Erinnerung an den 25. Jahrestag seiner Gründung eine eigene Markenserie heraus, die für den Dampferdienst zwischen Thule und Kopenhagen bestimmt war. Diese Markenserie von 1935 und ein 1936 herausgegebener Ergänzungswert zeigen in einfacher Zeichnung Bilder dieser Siedlung im ewigen Eis. Am 1. August 1937 wurde auch der Thule-Distrikt vom Staate übernommen, und die Thulemarken wurden mit dem gleichen Tag wieder außer Kraft gesetzt.

Am 1. Dezember 1938 erhielt nun die ganze Insel Grönland ein eigenes Postwesen. Mit diesem Tage endet die bis dahin von Dänemark nach Grönland kostenlose Postbeförderung. Frei bleiben weiterhin vorläufig Postsendungen innerhalb Grönlands sowie aus dem Eirik-Raudes-Land. Die am obengenannten Termin erschienene Markenserie Grönlands umfaßt 7 Werte zu 1, 5, 7, 10, 15, 30 Oere und 1 Krone. Die Werte von 1—15 Oere zeigen Christian X. vor einer grönländischen Gebirgslandschaft, während die beiden anderen Marken einen Eisbären zwischen Eisbergen erkennen lassen. Diese Marken dienen neben der Freimachung der Postsendungen auch als Nachportomarken, wodurch die aus den Portosätzen nicht notwendigen Werte zu 1 und 7 Oere ihre Daseinsberechtigung erhalten. Mit der Herausgabe der obigen Markenserie verloren auch die bisherigen Paketmarken ihre Gültigkeit.