

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 verteuernenden 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

ist auch der Anteil schwedischer Eisenbahnen innerhalb der Polarkalotte erschöpft. Übrigens sind die schwedischen Eisenbahnen zu 90 % elektrifiziert. Die Strecke Trelleborg—Narvik (2210 km) ist die längste derartige Strecke der Welt.

Eine nachahmenswerte Besonderheit findet sich in den schwedischen Fahrplänen: bei jeder Station ist durch einen kleinen, dicken Strich gekennzeichnet, ob sich der Bahnhof auf der linken oder rechten Seite der Fahrtrichtung befindet! Um Reisende auf besondere Sehenswürdigkeiten während der Fahrt aufmerksam zu machen, ist es üblich, daß die Lokomotive in solchem Falle pfeift und der Zug seine Geschwindigkeit vermindert. Das geschah beispielsweise beim Passieren der großen Brücke (264 m) über den Ängerman-Älv bei Forsmo, wobei der Fahrplan noch auf "vacker utsikt" hinweist. Meist verkünden außerdem große, weiß gestrichene Tafeln die Sehenswürdigkeit in drei bis vier Sprachen, darunter auch in Deutsch. Ähnlich ist es beim Überqueren des Polarkreises, der überdies noch durch weiße Grenzsteine markiert ist. Auf allen Bahnhöfen ist die Entfernung von der Hauptstadt Stockholm angegeben (Narvik z. B. 1580 km). Thermometer an der Decke der Zugwagen erlauben es dem Schaffner, Tag und Nacht die Temperatur in den einzelnen Abteilen dauernd unter Kontrolle zu halten (sie hielt sich ständig bei 20° C). Durch eine Tafel, die an die Außenwand des Waggons gehängt wird, kann der Zugschaffner an jeder Haltestelle sofort in den Wagen gerufen werden.

Ähnlich wie Norwegen hat auch Finnland nur ein kleines Stück Eisenbahn in der kalten Zone aufzuweisen: sie führt von der sowjetrussischen Grenze bei Märkäjärvi nach Westen über Rovaniemi (15 000 E.) und Laurila bei Kemi, wo sie Anschluß nach Oulu (Uleåborg) und über Tornio nach Haparanda findet. In Finnland wird noch die frühere russische Breitspur (1524 mm; Normalspur = 1435 mm) gefahren. Die Lokomotiven sind mit Holz geheizt und machen mit ihren hohen, nach oben breiter werdenden Schornsteinen einen leicht historischen Eindruck, der durch den dicken Holzqualm noch verstärkt wird. Trotzdem ist alles peinlich sauber, und die 35 Minuten Verspätung, die ich auf der nur 7 Minuten langen Grenzstrecke von Haparanda nach Tornio erlebte, werden gerne verziehen. Auf der Rückfahrt kann durch Rückstellen der Uhr von osteuropäischer auf mitteleuropäische Zeit ohnehin eine volle Stunde „gewonnen“ werden.

Die skandinavischen Fluglinien werden fast durchweg von der SAS betrieben und erstrecken sich bis ins Polargebiet. Der Flugverkehr Schwedens endet nordwärts in Luleå am Bottenbusen, dem zweiten Erzausfuhrhafen des Landes (neben dem norwegischen Narvik), die Fluglinie Finnlands hört hart am Polarkreis in Rovaniemi auf. Nur die Norweger führen ihre Strecken weiter nach Norden und zwar zunächst nach Bodö (6300 E.) — von Stockholm über Trondheim —, von wo Abzweigungen nach Narvik über Svolvaer auf den Lofoten bestehen. Weitere Verbindungen führen nach Harstad (4000 E.), Tromsø, Alta, Hammerfest (4000 E.), Vadsø (2000 E.) und Kirkenes (4000 E.) Im Sommer unternehmen Flugzeuge vom Stockholmer Flughafen Bromma aus Flüge ins Gebiet der Mitternachtssonne zum Kebnekaise. Abflug etwa 22 Uhr, Rückkehr 3.30 Uhr. In ähnlicher Weise besteht auch bei den Eisenbahnen Schwedens die Möglichkeit, in dieser Jahreszeit Sonderzüge nach Lappland (Midnattsolens Express, Sunlit Nights Land Cruiser) mit 8tägiger Reisedauer zu benutzen. Freilich ist der Preis recht hoch: 247 bzw. 297 Dollar (einschl. Verpflegung).

Wenn die Eisenbahnlänge in „Nordkalotten“ nicht groß ist, so ist Skandinavien doch durch viele Buslinien nach fast allen Richtungen hin erschlossen. Nach Osten zu erstreckt sich in Schweden ein dichtes Autobusnetz vom Schwerpunkt Gällivare in Lappland einmal nach Südosten gegen Överkalix mit Anschluß an die mit Triebwagen befahrene Hauptstrecke nach Haparanda (über Morjärv), und dann nach Övertornea an der finnischen Grenze. Eine weitere Verbindung besteht nach Osten zum Grenzort Pajala, von dem wieder Linien nach Süden (Korpilombolo) und Norden ausstrahlen (Muodoslompolo und Karesuando, das auch von Kiruna aus via Vittangi zu erreichen ist). Zwischenverbindungen erstrecken sich spinnengewebartig innerhalb des Areal der genannten Orte. Nach Westen zu ist das Busnetz wegen des Gebirges kaum nennenswert ausgebaut, doch scheint, einer Bezeichnung eines Autobusses zufolge, eine Linie unmittelbar zum Kebnekaise zu führen. Auch

konnte man mitternachts längs der Bahnstrecke immer wieder gewöhnliche Wagen (Volkswagen und schwedische Volvo-Wagen) auf den Straßen vor Bahnschranken halten sehen. Wenn auch überall darauf hingewiesen wird, daß es jenseits des Polarkreises keine Straßen in unserem Sinne mehr gäbe, so scheinen da die Schweden doch etwas zu bescheiden zu sein. Wir fanden im Südwesten des Landes die als nicht besonders gut bezeichneten Straßen durchaus unseren Autobahnen vergleichbar.

Norwegen hat eine ganze Reihe von Straßen, die trotz der tief einschneidenden Fjorde und trotz des Gebirges untereinander jetzt fast überall verbunden sind (früher traf das nicht zu, als ich vor mehr als 20 Jahren das Land besucht hatte). Dabei gibt es einzelne Zentren, von denen aus sich die Verbindungswege strahlenförmig ausbreiten, wie etwa von Bodö aus, dann auch bei Malselv in der Nähe des Solbergfjordes (jenseits von 69°N.), ferner von Hammerfest her über Lakselv (Porsangerfjord) in die Gegend von Karasjok (Anschluß nach Rovaniemi) und schließlich von Vardö westwärts zum Tana-Fluß (über Vadsö) und ein Stückchen Straße um Kirkenes. Von dem schon genannten Alta aus besteht eine Abzweigung nach Kautokeino. In der Nähe von Alta liegt auch der den Geophysikern bekannte Ort Bossekop. Gelegentlich helfen Schiffsverbindungen mit, den Verkehr durchzuführen. Sie fanden hier keine besondere Erwähnung, da die Möglichkeit dazu schon immer besteht. Häufig ist der Postdienst Verkehrsträger, so von Hammerfest aus einmal täglich in Richtung Süden und umgekehrt. Eine Schifffahrtlinie führt von Hammerfest nach West-Spitzbergen.

Finnland hat sein Straßenverkehrsnetz gut ausgebaut. Als erstes ist hier die „Eismeerstraße“, die in Rovaniemi ihren Ausgang nimmt, zu nennen. Sie führte einst zum Ausgang des Varangerfjords, endet aber heute, nach Abtretung der Gebiete von Petsamo und Kuolajärvi schon in Virtaniemi (Entfernung Tornio/4000 E. — Virtanomi = 492 km). Sie berührt Ivalo am Südeinde des Inari-Sees und entsendet von da eine Abzweigung nach Nordwesten zur norwegischen Grenzlandschaft Finnmarken mit dem Ende in Karigasniemi. Ähnlich wie in Schweden zieht, von Tornio kommend, über Kauliranta eine Straße längs der Westgrenze Finnlands nach Muonio, von wo aus ein Zweig nach dem Naturschutzgebiet von Pallastunturi (500 qkm) führt, ein anderer eine Verbindung nach Sodankylä (Geophysikalisches Observatorium) aufnimmt.

„Nordkalotten“ ist vom deutschen Reiseverkehr noch kaum erschlossen. Die großen Preisvergünstigungen der schwedischen Staatsbahnen, die infolge eines gestaffelten Tarifs möglich sind (Fahrpreis Malmö—Narvik und zurück [allerdings teilweise auf Nebenstrecken] etwa 132 DM; Anreise mit Fähre Travemünde—Trelleborg für eine Fahrt 44,50 DM), würden hier vielleicht eine Wandlung schaffen, wenn sie mehr bekannt wären. Die imposant wirkende Umwelt im hohen Norden und die zahlreichen Naturschutzparks (Abisko, Stora Sjöfallet, Muddus, Peljekaise u. a.) würden das rechtfertigen.

Emil von Wohlgemuth - ein Pionier der Arktis

Von Oskar Regele, Wien

Unter den Arktisforschern aller Länder finden sich häufig Soldaten; denn diesen lag es im Blute, kühne Forschungsreisen zu unternehmen und sich großen Strapazen auszusetzen. Waren es u. a. Greely in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Franklin und Scott in England oder Cagni in Italien, so schlossen sich in Österreich dieser Reihe Julius von Payer, Carl Weyprecht, Richard von Barry, Alois von Becker und Emil von Wohlgemuth, an. Wohlgemuth ist bekannt als der Leiter der österreichischen Beobachtungs-Station auf Jan Mayen im 1. Internationalen Polarjahr 1882/83, worüber im 3. Band 1952 der „Polarforschung“ Näheres berichtet ist.