# Churchills Bedeutung als Exporthafen

Autor(en): **Bernhard, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **21 (1966)**

Heft 1

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-47055

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Churchills Bedeutung als Exporthafen

Hans Bernhard

Im Jahre 1610 entdeckte Henry Hudson die nach ihm benannte Bucht, 1619 der Däne Jens Munk den Churchillfluß. 1689 wurde das erste Fort Churchill errichtet und in dessen Schutz zu Beginn des 18. Jahrhunderts ein Posten der *Hudson's Bay Company*. Von da an war diese Siedlung bis in die neuere Zeit Ausgangsbasis für Erkundungen des kanadischen Nordens. In den Jahren 1885, 1897 und 1903 suchten Expeditionen einen Seeweg durch die Hudsonbai nach dem Atlantischen Ozean. Lange und kalte Winter mit Temperaturen von minus 30 bis minus 40 Grad Celsius legen die riesige Wasserfläche in Eis und Bann, während kurze und kühle Sommer das Auftauen nur für wenige Wochen ermöglichen. Doch die starke Wegverkürzung zu nord- und westeuropäischen Häfen, den großen Abnehmern für Weizen, versprach die klimatischen Nachteile mehr als aufzuwiegen.

So wurde schon im Jahre 1910 der Bau der ersten Bahnetappe der *Hudson Bay Railway* beschlossen und als Endstation und Hafen vorerst Port Nelson, später das nördlicher liegende Churchill erkoren. Es befindet sich an der Mündung des gleichnamigen Flusses, der ein seenreiches Hinterland nach der Hudsonbai entwässert.
Seine eigentliche Geschichte beginnt erst im Jahre 1931, als die Bahnlinie (jetzt Teil der *Canadian National Railway)* und die Hafenanlagen mit dem großen Getreideelevator dem Betrieb übergeben wurden. Fast 1600 Kilometer sind es von Winnipeg nach Churchill; denn die Bahn fährt nicht in direkt nördlicher Richtung, da sie noch verschiedene Ausleger, so nach Flin Flon, Lynn Lake und nach der neuen Nickelmine von Thompson, besitzt. 37 Stunden dauert die Bahnfahrt für Passagiere, die zweimal wöchentlich in jeder Richtung befördert werden (Bild), während das Flugzeug die Strecke im Direktflug in dreieinhalb Stunden bewältigt, infolge schlechter Witterung aber oft ausfallen muß.
Während des Zweiten Weltkrieges entstand vier Meilen südöstlich der Stadt ein Posten der *US Army Air Force* mit dem zugehörigen Flugplatz. Später wurde der Militärplatz neu und modern aufgebaut und dient seither kanadischen und amerikanischen Truppen zur Ausbildung in arktischer Kriegführung. Auch die Ansiedlung benachbarter Indianer und Eskimos hat zum Wachstum der Stadt beigetragen. Ihr Kernstück ist aber nach wie vor der Hafen, ihr Wahrzeichen der Weizenelevator, dessen Kapazität in den Jahren 1954/55 von 75 000 auf 150 000 Tonnen erhöht wurde.
Die Schiffe, vorwiegend norwegischer Nationalität, in eigenem oder fremdem Auftrag, verkehren nur zwischen dem 22. Juli und dem 20. Oktober. Während dieser Zeit beleben die Weizenzüge ohne festen Fahrplan die fast endlose Strecke, und auf langen Ausweichstellen kreuzen sich beladene und leere Wagen. Es besteht eine Vorschrift, wonach in Churchill mindestens 1000 Wagen, das sind sechs Güterzüge oder 30 000 Tonnen Getreide, bereitliegen müssen.
Der Hafen gehört dem *National Harbour Board* und ist durch den Transportminister im Parlament vertreten. Die Gesellschaft handelt aber nicht in eigener Regie, sie übernimmt nur die Ausfuhr des Weizens. Für ausgeladenes Getreide verlangt sie drei Cents pro bushel (30 Kilo), einen Cent pro bushel und Monat für die Lagerung, 50 Dollar für das Hereinlotsen sowie einige Cents pro bushel für das Beladen eines Schiffes. Das Verfrachten des Getreides sowie dessen Reinigung und Begutachtung gehen rasch und rationell vor sich. Am ausgebauten Quai können gleichzeitig fünf Ozeanschiffe anlegen, und pro Stunde werden bis 1800 Tonnen geladen. Der Export bewegte sich in den Jahren 1959 bis 1963 zwischen 594 000 und 686 000 Tonnen. Neben Weizen werden aber auch Erze, vor allem nickelhaltige, exportiert sowie Erdöl und Erdölprodukte eingeführt. Vom gesamten Umsatz des Jahres 1963 entfielen aber doch 90 Prozent auf den Weizen, womit die Bedeutung von Hafen und Bahn deutlich genug in Erscheinung tritt.
«Aus ökonomischen Gründen — befahre die Hudsonbai-Route» heißt es immer wieder auf den Prospekten der Gesellschaft. Eine Tonne Weizen, über Churchill ausgeführt, kostet in Liverpool einen Schweizer Franken weniger als beim Export über irgendeinen andern Hafen von Kanada. Der Hauptgrund für diese Konkurrenzfähigkeit liegt in der günstigen Lage von Churchill zu den Weizengebieten in Westkanada.
Der Seeweg von Liverpool nach Churchill ist etwa gleich lang wie derjenige nach Montreal, aber weder durch Kanäle, Docks, Hafengebühren noch durch Zölle behindert. Eine ausgezeichnete Seekontrolle mit Hilfe von Radio, Radar, Leuchttürmen und Beobachtungen aus der Luft sichert den

Zug im Bahnhof von Churchill

Verkehr, so daß die Schiffskapitäne behaupten, trotz der Gefahr benachbarter Eisberge, keine Route lieber zu befahren.

| Distanz in Meilen von | nach Churchill | nach Montreal (Seeroute) |
|---|---|---|
| Saskatoon | 810 | 2105 |
| Regina | 843 | 1990 |
| Winnipeg | 977 | 1633 |
| Edmonton | 1137 | 2424 |

In der Statistik kanadischer Städte mit über 1000 Einwohnern sucht man Churchill vergeblich; denn zur Zeit der Zählung befinden sich nur noch etwa dreißig Angestellte und Arbeiter im Dienste des *National Harbour Board*. Die übrigen Männer gehen Ende Oktober nach Hause und erhalten bis zum Juli Arbeitslosenunterstützung durch die Gesellschaft und den Staat. Auch haben sie während der kurzen Sommerzeit, wo ihnen nach allen Abzügen fast 400 Dollar im Monat verbleiben, für zusätzliche Selbsthilfe gesorgt.
Während der Winterzeit muß es in Churchill recht einsam sein. Lange Nächte, stürmisches Wetter mit tiefen Temperaturen fesseln die Bewohner ans Haus. Dann ist Churchill wieder was es ehedem war — ein Außenposten der Zivilisation in den weiten Einöden des Kanadischen Schildes.

*Summary*

*Churchill's role as a Port*

The railroad connection from the Canadian grain producing areas to Churchill, a town on the Hudson Bay coast at the mouth of the Churchill river, resulted in that town's development as a grain transshipment point. Despite the fact that such shipments are possible for only three months each year, between 590 000 and 690 000 tons of grain are exported overseas annually. Recently, ore exports (particularly nickel) have also assumed importance.
But insofar as the Canadian «wild frontier» is concerned, Churchill remains an outpost!