

"Rauchbucht"

Autor(en): **Torarinsson, Sigurdur**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (1960)**

Heft 1

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42845>

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.

DANIEL MEYER UN CARTOGRAPHE SUISSE INCONNU ET LE CADASTRE DE SON TEMPS

Jusqu'à présent inconnu, cet homme est pourtant un petit fils de Jacques Meyer (1614-1675), célèbre ingénieur en chef de la ville de Bâle, connu par ses publications et travaux d'arpentage et ses cartes du canton de Bâle et de l'Alsace. Le jeune Daniel (né le 2 avril 1671 à Bâle) reçut son enseignement par son oncle Georges Frédéric Meyer qui jouait le même rôle que son père dans l'administration bâloise. Quelques années avant son décès G. F. Méyer mit en plan comme essai remarquable la mensuration minutieuse des terres de la commune de Sissach (1689-1692) de laquelle Daniel a su profiter des connaissances acquises. Peu après il se rendit à la ville impériale Schwäbisch-Hall (aujourd'hui en Württemberg) où il a mis aux frais du gouvernement en plans-cadastraux la majeure partie du territoire de Hall entre 1696-1710. Grâce à cet œuvre nous pouvons le compter parmi l'avant garde des ingénieurs du cadastre moderne.

« RAUCHBUCHT »

SIGURDUR TORARINSSON

In dem Buch von Islands Besiedlung heißt es, daß der erste Siedler, Ingólfur Arnarson, als er nach Island fuhr, um sich dort niederzulassen, seine Hochsitzpfeiler im Angesicht des Landes über Bord geworfen und gelobt habe, seinen Hof dort zu bauen, wo diese Pfeiler ans Land trieben. Er selbst nahm auf jenem Vorberg im östlichen Teil der isländischen Südküste Land, der jetzt Ingólfshöfði heißt, und blieb dort den ersten Winter.

Das war um 870. Aber er wollte sein Gelübde halten und schickte daher Sklaven auf die Suche nach seinen Hochsitzpfeilern aus. Drei Jahre vergingen, bis diese die Pfeiler fanden, welche in einer Bucht auf der Nordseite einer flachen Landzunge im Südwestzipfel der Insel ans Land getrieben waren. Die Sage berichtet, daß der Sklave Karli bei ihrem Anblick gesagt habe: «Zu nichts Gutem zogen wir durch schöne Landschaften, wenn wir diese abgelegene Landzunge bebauen sollen.» Diese Worte sind nur zu verständlich, wenn man bedenkt, daß die Sklaven in den vorausgehenden Sommern durch die fruchtbarsten Gegenden des Landes gekommen waren. Gewiß hat manches blühendere Fleckchen Erde auf ihrem Wege gelegen als die Hügel rings um die Bucht, an deren Strand sie die Hochsitzpfeiler ihres Herrn halb im Geröll vergraben fanden. Aber Ingólfur beugte sich dem Willen der Götter und baute seinen Hof ein Stück landeinwärts auf einer grünen Wiese am Ufer eines kleinen seichten Sees. Nicht weit von dieser Stelle stieg hinter niedrigen, mit dichtem Birkengestrüpp bewachsenen Hügeln der Dampf von heißen Quellen auf. Solche Naturwunder hatte der Wikinger auf all seinen Reisen in fremde Länder doch noch nie erblickt, und danach gab er seiner Bucht ihren Namen: Reykjavik (= Rauchbucht).

Es scheint, daß Ingólfur mit diesem neuen Wohnsitz ganz zufrieden war. Und wenn er auf seinem Wege dorthin auch durch landwirtschaftlich günstigere Gegenden kam, so hatte seine Bucht diesen gegenüber doch manche Vorzüge. Der alte Seefahrer war ja in einer von Schären geschützten Fjordlandschaft aufgewachsen. Deshalb wird ihm die hafense, sandige Südküste Islands vor dem offenen Ozean kaum zugesagt haben. Erst als er nach Reykjavik kam, fand er eine Küste, wie er sie aus seiner Heimat kannte, und eine Bucht, die im Schutz von Inseln und Schären lag. Und er wird auch bald herausgefunden haben, daß es dort genug zu essen gab. In dem See bei seinem Hofe wimmelte es von Aalen, der weiter drinnen in die Bucht mündende klare Quellfluß war voller Lachse, und in der Bucht selbst gab es bis dicht unters Land genügend Fisch. Die Inseln draußen waren mit Eiderentenkolonien übersät, und auf den nahen Schären konnte man einen merkwürdigen Vogel erblicken. Er war groß und feist und schwerfällig, hatte einen schwarzen Rücken, eine weiße Brust und so kleine Flügel, daß er sich nicht in die Luft erheben konnte. Dieser Vogel wurde von den Isländern geirfugl, im Deutschen Riesenalk genannt. Die Götter hatten Reykjavik ein anderes und größeres Los bestimmt, als der Sitz der ersten Bauern in Island zu sein. Beinahe neun Jahrhunderte nach Ingólfurs Landnahme stellte der dänische König Friedrich V. auf Bitten des isländischen Landvogts Skúli Magnússon die Krongüter Reykjavik und Effersey mit zehntausend Reichstalern zur Errichtung von Woll- und Tuchfabriken zur Verfügung. Damit war der Grundstein zu Islands Hauptstadt Reykjavik gelegt. Im frühen 17. Jahrhundert wird Reykjavik, das damals für isländische Verhältnisse ein ziemlich großer, aber sonst nicht weiter bemerkenswerter Hof war, Krongut des dänischen Königs. Im Jahre 1751 wurde der Sitz des Land-



Leere Seite
Blank page
Page vide

vogts, des obersten isländischen Beamten, nach Videy verlegt. Dicht bei Reykjavik auf flachen, kleinen Inseln in unmittelbarer Nachbarschaft des heutigen Hafens bestand schon seit einigen Jahrhunderten ein Handelsplatz, der sogenannte Hólmur. Damals trieben dort Kaufleute aus Bremen Handel. 1602 wurde dann das berühmte Handelsmonopol für Island eingeführt, d. h. der dänische König erteilte drei Städten in seinem Reich, Kopenhagen, Helsingor und Malmö, das alleinige Recht zum Handel in Island. Der Hólmur fiel den Malmöer Kaufleuten zu. Zehn Jahre danach kam dieser Handel in die Hände der Kaufleute aus Helsingor. Noch vor dem Ende des 17. Jahrhunderts wurden die Handelshäuser nach Effersey und später auf das feste Land verlegt.

Vor allem die Nähe zu diesem Handelsplatz wird den Landvogt dazu bestimmt haben, die Wollfabriken nach Reykjavik zu legen. Diese Fabriken lebten nicht lange, das Handelsmonopol machte ihnen den Garaus. Immerhin hatte sich damit aber ein Ansatz zu einem Handelsort ergeben, und am 18. August 1786 wurde Reykjavik das Stadtrecht verliehen. Es hatte damals etwa 250 Einwohner. Im Jahre darauf wurden die Handelsbeschränkungen insofern gelockert, als der Islandhandel nun für alle Untertanen des dänischen Königs freigegeben wurde. Dadurch war Reykjaviks Zukunft als Handelsstadt gesichert. Die Lateinschule wurde von dem alten Bischofssitz Skálholt nach dort verlegt, und 1796 zog der Bischof von Skálholt ebenfalls dorthin. Im Jahre 1800 versammelte sich das isländische Allding zum ersten Mal in Reykjavik, nachdem es beinahe neun Jahrhunderte auf der Ebene von Thingvellir getagt hatte, und damit war Reykjavik nicht nur der größte Handelsort des Landes, sondern auch sein politischer und kultureller Mittelpunkt, kurz seine *Hauptstadt* geworden. Im Jahre darauf zählte diese Hauptstadt 301 Einwohner, d. h. ein gutes halbes Prozent der Gesamteinwohnerzahl des Landes, die damals 47 240 betrug. Ein Jahrhundert später hatte Reykjavik noch nicht mehr als 5802 Einwohner, d. h. 7,6 Prozent der Gesamteinwohnerzahl, während am Ende des Jahres 1958 74 000 Einwohner gezählt wurden, d. h. 43,5 Prozent der Gesamteinwohnerzahl, die nun 170 000 betrug.

Die nördlichste Hauptstadt der Welt ist auch bei weitem ihre größte im Verhältnis zur Einwohnerzahl ihres Landes geworden, und wo einst Ingólfur Arnarson seinen Hof errichtete, wohnt heute fast die Hälfte des isländischen Volkes. Bei flüchtigem Hinsehen scheint kein Zusammenhang zwischen der Tatsache zu bestehen, daß Ingólfs Hochsitzpfeiler in Reykjavik ans Land trieben, und der, daß sich an dieser Stelle nun die schnell wachsende Hauptstadt des Landes befindet. Und doch besteht ein solcher Zusammenhang. Dieselbe Meeresströmung, die Ingólfs Hochsitzpfeiler westlich um das Land führte, ist auch eine der wesentlichsten Voraussetzungen für den großen Fischreichtum in der flachen See vor der isländischen Südwestküste. Ohne den Golfstrom wäre Reykjavik nicht, was es ist. Unfruchtbares Hochland und Lavafelder trennen es von den wichtigsten Landwirtschaftsgebieten, und es hat früher die größten Schwierigkeiten bereitet, die Stadt auf dem Landwege mit Lebensmitteln zu versorgen. Solange Island fast ausschließlich ein Bauernland war, bestand wenig Aussicht für ein schnelles Anwachsen seiner Hauptstadt. Doch mit dem Aufkommen der Schleppnetz-fischerei um die Jahrhundertwende änderte sich die Lage vollkommen. An der sandigen Südküste der Insel fanden die Fischdampfer nirgends Zuflucht, und der nächste größere Hafen für die Kabeljaufischer auf der Bank von Selvogur war eben Reykjavik. — Ingólfs Götter wußten schon, was sie taten. Nicht alle Sterblichen sind mit dieser Maßnahme der alten Götter zufrieden. Oft wird darüber geklagt, und nicht ganz ohne Grund, daß Islands Hauptstadt viel zu groß für die Einwohnerzahl des Landes geworden sei. Es wird auch darauf hingewiesen, daß das Produktionsvermögen dieser Stadt nicht so groß ist, wie es sein sollte und müßte und daß Reykjavik sich wie ein junger Kuckuck im Nest seiner Pflegemutter breitmache und mehr Futter verlange, als recht und billig sei. Reykjaviks Anteil an der Gesamtproduktion des isländischen Volkes ist allerdings nicht so groß, wie er sein könnte. Doch er ist größer, als viele meinen. Die Industrie ist heute der Haupterwerbszweig der Isländer, sie gibt einem guten Drittel der Bevölkerung ihren Lebensunterhalt. Und mehr als die Hälfte aller industriellen Betriebe befinden sich in Reykjavik. Über 90 Prozent des isländischen Exports besteht aus Fisch und Fischereiprodukten, und fast ein Drittel der Anlandungen, wenn man vom Heringsfang absieht, finden in Reykjavik statt.

Reykjavik ist in vieler Hinsicht eine moderne Stadt, eine sehr moderne sogar, und die Hauptstadt eines Landes, das nach vielen Jahrhunderten der Isolierung auf einen

Hauptverkehrsweg zwischen zwei Erdteilen geraten ist. Reykjavik ist auch eine Stadt, die im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl mehr Autos als die meisten, wenn nicht gar alle anderen Städte der Welt besitzt, wenn man die Vereinigten Staaten ausnimmt, eine Stadt, die nicht weit von ihrem Zentrum einen Flugplatz hat und deren Bewohner öfter als die jeder anderen Hauptstadt fliegen. Gewiß hat Reykjavik noch etwas von einer Goldgräberstadt an sich, wenn auch das Gold dort nicht aus dem Sand, sondern aus der See (und ein wenig aus den Taschen der Besatzungstruppe in Keflavik) geholt wird. Aber bei näherem Hinsehen zeigt sich, daß in dieser Stadt ein vielseitigeres und abwechslungsvolleres kulturelles Leben herrscht als je zuvor in Island. Die starke Neigung zu künstlerischem Schaffen, die sich früher eigentlich nur in der Literatur und der Schnitzkunst Ausdruck suchen konnte, hat heute ein viel größeres Betätigungsfeld. Und die junge Generation, die Zukunft Reykjaviks? Sie ist gesund und kräftig, ungebunden und doch ein wenig scheu, nicht besonders gut bewandert in den bürgerlichen Höflichkeitsformen, aber hilfsbereit und gefällig über alle Form hinweg. Sie ist rassisch gemischerter als die Jugend der verwandten skandinavischen Völker und ein klares Zeugnis, daß in alter Zeit nicht nur blonde und blauäugige Wikinger, sondern auch viele Menschen keltischer Herkunft nach Island gekommen sind, und daß seit Jahrhunderten Seeleute von allen Küsten Westeuropas die isländischen Fischgründe aufgesucht haben. Französische, spanische und irische Gesichter können einem in Island häufig begegnen.

«Das Unisländischste in ganz Island» lautet das Urteil vieler Ausländer über Reykjavik, nachdem sie andere Landesteile kennengelernt haben. Wer hierher kommt, um das Land der Edda und Sagas und jener Kultur, welche die isländische Badstube durch die Jahrhunderte gepflegt hat, kennenzulernen, wird freilich wenig von seinem Island in Reykjavik finden. Wer aber das Land der Mitte des 20. Jahrhunderts und seine Kultur, wie sie wirklich ist, mit all ihren Vorzügen und Mängeln kennenlernen will, wird zu dem Schluß kommen, daß für diese Kultur gerade die Hauptstadt des Landes, Reykjavik, am bezeichnendsten ist.

Die Stadt selbst wirkt ebenfalls sehr verschieden auf die Fremden. Die meisten sind sicher der Ansicht, daß manches, was von Menschenhand stammt, an ihr recht mißglückt ist. Sie zeigt in den Hausformen, in der Anordnung der Häuser und überhaupt in der gesamten Anlage nur deutlich, daß die dünne Besiedlung des Landes durch tausend Jahre ein eigenwilliges, «selbständiges» Volk erzogen hat, welches immer noch nicht begreift, daß ein gedeihliches Zusammenleben in einer Stadt nur möglich ist, wenn die allzu mächtige Herrschaft des Individualismus ein klein wenig eingeschränkt wird. Die Lage der Stadt ist sehr schön, doch hat man wenig dafür getan, sie zur Geltung zu bringen. Die größte Zierde des Stadtzentrums ist ein kleiner See, Tjörn genannt, der mit seinem reichen Vogelleben noch etwas von der Unberührtheit des Idylls behalten hat.

Natürlich hat Reykjavik keine Bauten aufzuweisen, die ihres Alters wegen bemerkenswert wären. Sein ältestes und vielleicht auch sein schönstes öffentliches Bauwerk ist das Regierungsgebäude aus dem Jahre 1764, das im schlichten, würdigen Stil der dänischen Gutshäuser errichtet ist. Nur wenig jünger ist die Domkirche in ihrer ältesten Form von 1790. Sie wurde 1879 umgebaut. Wie das Alldingsgebäude und einige andere Bauten aus dem 19. Jahrhundert ist sie aus Dolerit aufgeführt, d. h. einer der wenigen isländischen Gesteinsarten, die man zum Hausbau verwenden kann, und die doch den Nachteil hat, daß sie im isländischen Klima ziemlich schnell verwittert.

In den letzten Jahrzehnten sind eine ganze Reihe größerer Gebäude entstanden. Manche sind in einer Art «nationalem» Stil gebaut, d. h. man hat versucht, die Formen der isländischen Berge nachzubilden; andere sind nur ein seelenloser Abklatsch längst beiseitegelegter ausländischer Beustile oder komische Mißgeburten ohne jeden Stil. Die wellblechverkleideten Holzhäuser, welche einst das Bild der Innenstadt bestimmten,

verschwinden mehr und mehr, und Eisenbeton ist längst fast das einzige Baumaterial im Lande geworden. Bäume an den Straßen entlang gibt es nicht, aber in den vielen Gärten um die Häuser in der Stadt, weitgehend auch in der Innenstadt, wachsen hübsche Ebereschen und vielfach jetzt auch immergrüne Sitkatannen, die aus Alaska eingeführt worden sind und in dem isländischen Klima anscheinend ausgezeichnet gedeihen. In manchen Gärten herrscht eine Blumenfülle von beinahe südlicher Leuchtkraft.

Trotz allem liegt über dieser gesetzlosen Unordnung und schreienden Farbenpracht, welche die junge Hauptstadt des Landes kennzeichnen, ein gewisser Charme, der sich schwer erklären läßt. Sicher trägt die klare nordische Luft, die keine rauchenden Schornsteine kennt, ihren Teil dazu bei, wie auch der isländische Himmel mit seinen Wolkenbildungen, welche den Häusern der Stadt an Vielfältigkeit der Formen und Farben nichts nachgeben, die Berge in der Runde und schließlich die weite Bucht.

Es ist wirklich schön in Reykjavik an schönen Sommertagen, aber am schönsten ist es doch an stillen Frühlingsabenden, wenn der Himmel sich im schattigen Mantel des Sees spiegelt und die untergehende Sonne ihre Strahlenflut über das Meer ergießt, wenn die Eiskappe des Snæfellsjökull rosig gefärbt ist, wenn über der Esja goldgeränderte Wolken schweben und die Berge Akrafjall und Skardsheidi wie «veilchenfarbige Träume» sind. An solchen Abenden herrscht noch immer die gleiche Schönheit in Reykjavik wie vor tausend Jahren, jene Schönheit, die dem weisen Gesetzesprecher, Ingólfs Enkel, vor Augen schwebte, als er sich «in seiner Todeskrankheit in die Sonnenstrahlen hinaustragen ließ und sich dem Gott anheimgab, der die Sonne geschaffen hatte».

Mit Kürzungen dem Buch «Island» (Verlag Kümmerly & Frey) entnommen. Aus dem Isländischen übersetzt von Ute Jacobshagen.

DER ST. LORENZ-SEEWEG

PLANUNG UND GESTALTUNG EINER STROMLANDSCHAFT

ERNST WINKLER

Im Beisein Elisabeths II von England und Präsident Dwight Eisenhowers wurde am 26. Juni 1959 der St. Lorenz-Seeweg eröffnet, der die großen Seen Nordamerikas mit dem atlantischen Ozean verknüpft. «Seit den Tagen», sagte die Königin in ihrer Festrede, «da sich die unerschrockenen französischen Entdecker und Siedler an den Ufern dieses Flusses niederließen, träumten die Menschen von einem Schiffahrtsweg vom Hafen von Montreal bis zu den Großen Seen. Mehrere Generationen von französisch- und englisch-sprechenden Kanadiern haben an der Verwirklichung dieses grandiosen Projektes gearbeitet. Es ist daher angebracht, daß wir den Weitblick der Männer preisen, die als erste das Projekt geplant haben. Aber wir müssen auch den Mut und den Weitblick der Politiker der beiden Länder anerkennen, die die für die Verwirklichung des Projektes benötigte politische Übereinstimmung erleichterten». Präsident Eisenhower sekundierte, indem er betonte: «Der St. Lorenz-Schiffahrtsweg, der die Weltmeere mit den Großen Seen des nordamerikanischen Kontinents verbindet, ist die Verwirklichung der Träume von Tausenden von Menschen auf beiden Seiten der kanadisch-amerikanischen Grenze».

Mit dieser Einweihung, der die Freigabe des Kanals für den Schiffsverkehr schon am 25. April des gleichen Jahres vorausgegangen war, hatte in der Tat ein Werk Abschluß gefunden, das seit Jahrzehnten, wenn nicht seit Jahrhunderten ersehnt und gewünscht worden war. Die fast vierzig Jahre umfassende Vorgeschichte der eigentlichen Nutzbarmachung des St. Lorenzstroms für Ozeanschiffe und als Energielieferant hatte allerdings keineswegs durchwegs den