

Beitrag zur Geographie Norwegens

Autor(en): **Ramstein, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Schule**

Band (Jahr): **55 (1968)**

Heft 9

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-529009>

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.

9. Portugal und Spanien als erste Kolonialmächte.

10. Nordamerika wird Kolonialgebiet Hollands, Englands und Frankreichs (ab 1620).

11. England gewinnt die Herrschaft über Indien.

12. Nordamerika macht sich von Europa politisch unabhängig (1776).

13. Livingstone erforscht und missioniert Afrika (1781–1873).

14. Kampf gegen den Sklavenhandel.

15. Der weiße Mann in China und Japan (1850–1900).

16. Die Erhebung der Farbigen nach dem Ersten und Zweiten Weltkrieg.

17. Afrikanische Staaten werden frei.

18. Europa (Schweiz) hilft den Unterentwickelten.

19. Von den Menschenrechten.

Stoffliche Grundlage: «Europa und die Welt – einst und heute», Haupt-Verlag, Bern.

Mit der Veröffentlichung der Dispositionen der Tagung hofft die KSO, daß das Interesse für die Tagung geweckt werden kann. Wir freuen uns, wenn wir unsere Kolleginnen und Kollegen zahlreich in Rapperswil begrüßen dürfen.

Beitrag zur Geographie Norwegens

P. Ramstein, Reallehrer, Liestal

Dem folgenden Aufsatz (geographischer Themenkreis Norwegen) wurden mit Absicht inhaltliche Fehler oder Umstimmigkeiten einverleibt, deren Ermittlung auch Schülern höherer Unterrichtsstufen einige Konzentration abverlangt.

Das meiste erhellt bei genauerem Hinsehen aus dem Zusammenhange des Aufsatzes selbst, einiges bedarf gewisser geographischer Vorkenntnisse.

Die Verwertung gewährt Spielraum. Mündliche Erörterung des vervielfältigten Textes, von Abschnitt zu Abschnitt vorschreitend, kann recht ertragreich sein.

Möglich ist auch die schriftliche Form der Lösung als Konzentrations- und Intelligenztest gleichsam. (Vorweggenommen sei die Bemerkung,

daß der Schülertext natürlich keine Ziffern enthalten darf.)

Ausfahrt zum Walfang

a) Nach mehrtägiger (1) Erholungspause hatte sich die elfköpfige (2) Besatzung auf ihrem Walfangboot «Freya» wieder eingefunden, um erneut auf Waljagd zu fahren.

b) Ausgangspunkt war der Walhafen Hestnes, knapp nördlich des Polarkreises (3) und zwischen dem 63. und 64. Grad nördlicher Breite gelegen. Von hier aus sollte die «Freya» frühmorgens mit westlichem Kurs in See stechen, um den «Walgärten» entgegenzusteuern, denn in diesen, rund zweihundert Kilometer von der schwedischen Küste (4) entfernt, tummelten sich die Wale mit Vorliebe in den antarktischen Meeresströmungen (5).

c) Man schrieb den 20. Juni, und die hochsommerliche Jahreszeit ergab von der frühen Morgendämmerung bis zum späten Einnachten (6) besonders ausgiebige tägliche Jagdzeiten (7). An Vorräten hatte man alles Notwendige an Bord genommen: den Proviant für die Besatzung sowie Treibstoff (8), welcher die Tanks gleichsam bis zum Bersten füllte. An die zweihundert Fässer, im großen Laderaum (9) wohl verstaut, sicherten erfahrungsgemäß die Aufnahme des zu erwartenden Walfleisches und -tranes (10).

d) Die Besatzung war bemerkenswert gut ausgeruht (11) und bester Laune. Da waren vorab der Kapitän, dann sein Steuermann, ebenfalls des Kommandos fähig, ferner drei Matrosen, zwei Maschinisten, zwei Heizer (12) und schließlich der dicke und gutmütige Schiffskoch, der in seiner Kajüte für das leibliche Wohl aller zu sorgen hatte (13). Die meisten Posten an Bord mußten doppelt besetzt sein, da die harte Arbeit auf hoher See mit vereinten Kräften (14) wesentlich leichter zu meistern war.

e) Ein kräftiger West verursachte starke Brandungswellen, welche mit unverminderter Heftigkeit (15) die Küstengefilde des Festlandes peitschten, und es bedurfte der gesammelten Aufmerksamkeit des Steuermannes, das Walfangboot zwischen den zahlreichen, der eigentlichen Küste vorgelagerten Schäreninseln (16) sicher hindurchzusteuern.

f) Nach kurzer Zeit aber war das Festland schon ordentlich zurückgewichen, und die wehende

Flagge auf dem Hauptgebäude der Wal-Verarbeitungsstation (17) entschwand immer mehr. Einzig mit dem Fernglas oder dem Fernrohr war es noch möglich, das auf der Flagge befindliche Firmenzeichen schwach zu erkennen (18).

g) Mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von elf Knoten oder rund zwanzig Stundenkilometern (19) pflügte die «Freya» die bewegten Fluten. Als Walfänger war das wendige Boot vorab durch zwei Dinge gekennzeichnet: durch die Harpunierkanone sowie die Ausgucktonne.

h) Die Harpunierkanone, unmittelbar hinter der eisernen, soliden Heckreling (20) montiert, dient dem Abfeuern der Walharpune. Ein dünnes Drahtseil (21), von der eisernen Harpune durch die Hinterwand der Kanone auslaufend (22), hat das getroffene und zur Tiefe fliehende Beutetier zu sichern (23). Das Drahtseil seinerseits ist mit einem armesdicken, bis auf mehrere hundert Meter frei auslaufenden Haltetau verknotet (24). Ist der erlegte Wal mit Hilfe dieses Haltetaues endlich wieder an die Schiffswand (25) herangezogen worden, kann die Harpune zu weiterer Verwendung aus dem Walkörper entfernt werden (26).

i) Die Ausgucktonne, die das Schwanken des Fangbootes am stärksten mitmacht, nimmt den Beobachter auf, welcher nach den von Zeit zu Zeit hochsteigenden Wasserfontänen (27) der Wale Ausschau hält und soeben (28) die flach einfallenden Strahlen der Morgensonne (29) mit seiner Hand abschirmt, um besser sehen zu können. In fünf bis sechs Stunden (30) konnte die aufregende Jagd nach den Kolossen anheben, nachdem man ja bereits eine gute Stunde Fahrt hinter sich hatte.

Lösung und Kommentar

Die nachfolgenden Ziffern entsprechen den eingeklammerten Nummern des Aufgabentextes. Den Schülern wird selbstredend ein *nummernloser* Text vorgelegt, wogegen die Buchstaben bei den einzelnen Abschnitten mit Vorteil beibehalten werden, indem sie die Orientierung bei der Besprechung wesentlich erleichtern.

1. Erholungspausen, gar noch mehrtägige, bilden während der konzentrierten hochsommerlichen Saisonarbeit des Walfanges allerhöchstens die Ausnahme. Norm ist die Kontinuität jener harten Arbeit.

2. Die Besatzung eines Walfängers kann sehr wohl elf Mann betragen. (Man vergl. hiezu René Gardi: «Walfischjagd», S. 78.) Nur ist dann in Abschnitt d) zu beachten, daß dort im ganzen lediglich zehn Mann aufgeführt werden, so daß sich a) und d) widersprechen.

3. Hestnes, eine der letzten norwegischen Walfangstationen, liegt auf der Insel Hitra und befindet sich westlich Trondheim. Die geographische Breite Trondheims wird im Lexikon mit $63^{\circ} 25' 30''$ angegeben. Somit kann Hestnes niemals nördlich des Polarkreises ($66\frac{1}{2}^{\circ}$) liegen.

4. Soll heißen: von der *norwegischen* Küste entfernt.

5. Niemals «antarktische Strömungen», sondern bestenfalls arktische. Aber auch dies ist nicht zutreffend, da in dieser Distanz von der Küste immer noch der Golfstrom wirksam ist. Laut Strömungskarte S. 73 des Schweizerischen Schulatlases (dem Schüler also leicht zugänglich) beträgt die Breite des Golfstromes auf der betr. nördlichen Breite immer noch 1500 Kilometer, in westlicher Richtung durchmessen.

6. Zu dieser Jahreszeit (angegebenes Datum 20. Juni) kann die Waljagd in 63° Grad nördlicher Breite durchgehend stattfinden. So zeigen beispielsweise Gardis spontane Aufzeichnungen die folgenden Zeitangaben: 23.55 ... 00.03 ... 00.20 ... 00.33 usw. (S. 86 f.). Von «Einnachten» kann somit nicht die Rede sein.

7. Man könnte somit ebensogut von «nächtlicher» Jagdzeit reden. Gerade an Hand der authentischen Darstellung bei Gardi wird dem Schüler das Phänomen miternächtlicher Helligkeit, welche gar die Jagd auf den Wal erlaubt, besonders klar. (Themenkreis Mitternachts-sonne).

8. Der Aufsatz sagt «Treibstoff» und erwähnt ergänzend die fast zum Bersten gefüllten Tanks. Also ja keine Kohle in diesem Falle. Ob ganz generell gültig, bleibt dahingestellt. (Gardi erwähnt Dieselantrieb von 800 PS auf S. 72.)

Dies bedarf der Erörterung, da in Abschnitt d) von zwei «Heizern» die Rede ist, was dann natürlich nicht zutreffen kann.

9. Walfangboote weisen weder einen Laderaum noch Fässer für Fleisch oder Tran auf. Die Verarbeitung hat an Land zu geschehen. Dieser Fehler des Aufsatzes mag Anlaß geben, die unabdingbare Wendigkeit eines Fangbootes hervorzu-

heben, wobei sich Beweglichkeit und große Abmessungen («Lagerraum») gegenseitig ausschließen.

In einem weiteren Zusammenhang kann hier über die schwimmenden «Walfabriken» gesprochen werden, denen die Fangboote in fernabliegenden Jagdgründen beigegeben sind. Schon ohne eigentliche und genaue Sachkenntnis sind die Schüler durch reine Überlegung in der Lage, die unterschiedliche Beschaffenheit von Fang- und Verarbeitungsschiff zu skizzieren.

10. Siehe Ziffer 9.

11. «gut ausgeruht» dürfte für diesen Zeitabschnitt kaum zutreffen. (vgl. Gardi S. 78: «Nie kann man länger als höchstens dreieinhalb Stunden hintereinander im Bett liegen».) Dagegen kann sehr wohl «beste Laune» herrschen. (Gardi S. 79).

12. An Stelle der «Heizer» treten auf dem Dieselschiff zusätzliche Maschinisten.

13. Ziffer 13 handelt vom Koch und seiner «Kajüte», in welcher er wirkt. Absichtlich aus «Kombüse» abgewandelt.

Bei Nummer 13 liegt ebenfalls das Total der Schiffsbesatzung vor, welches laut Abschnitt d) eben nur zehn beträgt, während in a) von der «elfköpfigen Besatzung» gehandelt wurde.

14. Die Doppelbesetzung der meisten Posten an Bord hat ihren Grund eben nicht in gleichzeitig-gemeinsamer Tätigkeit, sondern in der ablösen- den Arbeitsteilung.

15. «unverminderte Heftigkeit» ist gefälscht. Jedoch können die Schüler die Fehlerhaftigkeit dieser «Behauptung» (dieses Details) bestenfalls erst am Schluß des betreffenden Abschnittes aufdecken, denn erst dort ist von den Schäreninseln die Rede. Der Fehler ist gleichsam nur im Rückblick herauszubringen, ein Zückerchen für besonders gewiegte «Entdecker». War im Unterricht von der wogenhemmenden Wirkung der Schären überhaupt noch nicht die Rede, ist Ziffer 15 für die Schüler auf Anhieb nicht lösbar. Dagegen bietet sich Gelegenheit, von der Aufgabe her das Phänomen anzugehen.

16. Geographisch an sich richtig. Die Küstenzone vor Hestnes weist Schären auf. (Gardi S. 69.) Dort ist ebenfalls vom verhältnismäßig ruhigen Fahrwasser die Rede.

17. Zu vergleichen mit Ziffer 9, wo die Unstimmigkeit vorliegt.

18. Das (angenommene, vorausgesetzte) Firmen- zeichen ist nicht einmal «schwach zu erkennen», sondern überhaupt nicht, ganz abgesehen von jeglicher optischer Hilfe; denn in Abschnitt e) wird «ein kräftiger West» erwähnt. Da das Fang- boot Westkurs hält (aus Abschnitt b) ersicht- lich), steht die Flagge bei kräftigem Westwind genau vom Schiffe weg und ist überhaupt nicht sichtbar.

19. Die Ausfahrtgeschwindigkeit von elf Knoten ist verbürgt. (Gardi Seite 95). Mit angeketteten Beutetieren vermindert sich die Fahrleistung. Die Umrechnung in rund zwanzig Stundenkilometer ist ebenfalls zutreffend. Ziffer 19 erhält erst in späterem Zusammenhang Bedeutung, wo dann darauf zurückzugreifen ist.

20. Ziffer 20 birgt zwei Unstimmigkeiten. Erstens ist «Bug» statt «Heck» zu setzen, da nicht rück- wärts gejagt werden kann. Zweitens befindet sich vor der Kanone keine «Reling» (Geländer!), denn nichts darf die Freiheit des Schußfeldes be- einträchtigen. (Beschreibung der geländerlosen Schießbühne bei Gardi S. 74).

21. «Drahtseil» ist verfälscht. Richtig ist Hanf- seil (jetzt möglicherweise Nylon) von der Dicke eines Bergseiles. (Gardi S. 74)

22. Die Hinterwand der Harpunierkanone darf keine Öffnung aufweisen! Darauf stoßen tech- nisch meist interessierte Knabenklassen noch ziemlich bald. Wie aber bleibt die Harpune den- noch mit dem Seil (und dem Schiff) verbunden? Techniker in der Klasse vor!

Lösung: Vor dem Abfeuern der Harpune ruht das Seil in einem Gleitschlitz des Harpunenschaf- tes zwischen Kanonenmündung und Harpunen- spitze. Da der Gleitschlitz bis zum hintern Schaft- ende der Harpune reicht, schnellt das Seil beim Abfeuern von selbst nach hinten. Nur ist das Seil nicht unmittelbar, sondern durch einen Eisen- ring mit der Harpune verbunden. (Gardi S. 160)

23. Als Lungenatmer flieht der Wal nicht in die Tiefe.

24. «verknötet» ist gefälscht. Das dünnere Har- punenseil wird mit dem dicken Haltetau ver- spleißt, weil das Seilwerk durch Rollen geführt wird.

25. Der Wal wird nicht zum Schiff herangezo- gen, sondern dieses folgt ihm.

26. Die Harpune kann erst an Land bei der Ver-

arbeitung des Wales freigemacht werden. Reserveharpunen werden an Bord mitgeführt.

27. Nicht «Wasserfontänen», sondern ausgestoßener Wasserdampf.

28. «soeben» kann unmöglich zutreffen, da man erst «eine gute Stunde Fahrt» (Ende Abschnitt i) hinter sich hat, also etwas mehr als einen Zehntel der zu bewältigenden Strecke von zweihundert Kilometern (in Abschnitt b erwähnt).

29. Selbst wenn der Ausguckposten schon jetzt beobachten sollte, stört ihn die Morgensonne nicht im geringsten, da er sie im Rücken hat bei vorliegender Westfahrt.

30. «In fünf bis sechs Stunden» kann unmöglich zutreffen bei zweihundert Kilometern (Abschnitt b) Totaldistanz und einem Stunden-durchschnitt von zwanzig Kilometern (Abschnitt g). Der Walfänger ist ja erst «eine gute Stunde» unterwegs. Demnach fehlen noch mindestens acht bis neun Stunden.

Warum heißt Amerika Amerika?

Prof. Dr. J. A. Doerig, St. Gallen

Wer der Entdecker Amerikas ist, weiß heute jedes Kind in Europa! Warum wir aber von Amerika sprechen, dürfte nicht jedem absolut klar sein. Wenn dieser Erdteil schon seinen Namen von einem Mann erhalten sollte, kann man sich zu Recht fragen, warum dann nicht nach seinem Entdecker Columbus. Also ein Name wie Kolumbien, oder Colombia würde sich demnach aufdrängen. Tatsächlich spräche die historische Gerechtigkeit für eine derartige Bezeichnung. Die heutige Republik Kolumbien erhielt ihren Namen vom Befreier Simon Bolivar (1773–1830), der 1822 ein Staatswesen dieses Namens gründete. Die Namensgebung war der Akt einer wenigstens teilweisen Sühne für ein historisches Unrecht. Das damalige Kolumbien (Gran Colombia) umfaßte allerdings das heutige Venezuela, Kolumbien, Panama und Ecuador, ein Gebilde, das zuvor in der Kolonialzeit den Namen Nueva Granada trug, wie beispielsweise Nueva Espana (Mexiko) usw. Dieser Staatenbund hatte keinen Bestand, und 1830 lösten sich Ecuador

und Venezuela los und erst 1863 wurde das heutige Kolumbien gegründet unter dem offiziellen Namen «*Estados Unidos de Colombia*». Iberischer Individualismus und das Beispiel der «Verinigten Staaten von Amerika» spiegelten sich in diesem Sachverhalt.

Niemand denkt natürlich heute daran, den Namen Amerika zu ändern. Ja, es gibt sogar einige gute Gründe, ihn zu rechtfertigen bis zu einem gewissen Grad. Diese Gründe darzulegen, ist das Thema unseres Aufsatzes.

Wir folgen hier den Ausführungen, die in dem jüngst erschienenen Werk von Levillier: *Americo Vespucio* (Ediciones Cultura Hispanica 1967) niedergelegt sind. Aus den Äußerungen des Magellan, die der spanische zeitgenössische Historiker Lopez de Gomara überliefert hat, geht hervor, daß Vespucci schon vor ihm in die Nähe der nachmaligen Magellan-Straße gelangt war. Die Erdkarten von Conerio oder Coverio (1502), Kunstmann II (1502) und Maiollo (1504) inspirierten sich offensichtlich an den Reiseberichten Vespuccis. Vespucci hat als erster die Ostküste Südamerikas vom 5. bis 50. Breitengrad erforscht. Vespucci ist tatsächlich zum persönlichen Opfer Las Casas' geworden, der ihn als Fälscher und Bluffer und Plagiator hingestellt hatte, als der er jahrhundertlang im Bewußtsein Europas und zum Teil Amerikas gelebt hatte.

Daß Vespucci nicht als solcher zu gelten hat, verdanken wir den Las-Casas-Forschungen des spanischen liberalen Geschichtsforschers Menendez Pidal. Heute kann als historisch einwandfrei gesichert gelten, daß Kolumbus in der Überzeugung gestorben ist, daß er nach Asien bzw. nach den westlich vorgelagerten Inseln gelangt war, weshalb er nie anders als von den «*Indias Occidentales*» sprach. Und wenn im heutigen Sprachgebrauch vom Indio bzw. Indianer und von Westindien die Rede ist, so verdanken wir das dem historischen Irrtum des Kolumbus, der in seiner Begeisterung des Entdeckers voreilige geographische Schlüsse zog. Vespucci war hingegen der Erste, der sich bewußt wurde, daß es sich um einen Erdteil, einen mundus novus, handelte, eine quarta pars mundi. Insofern läßt sich die Bezeichnung Amerika durchaus rechtfertigen, denn Americo Vespucci trug diese geistig formale Entdeckung in die Welt hinaus, mit seinem, einem humanistisch-mittelalterlichen Brauch folgend, lateinisch geschriebenen Werk: *Mundus Novus*,