

Gruber, Günther R.

Article — Digitized Version

Die Bedeutung des St. Lawrence River Seaway: Erschließung des Mittleren Westen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Gruber, Günther R. (1959) : Die Bedeutung des St. Lawrence River Seaway: Erschließung des Mittleren Westen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 39, Iss. 5, pp. 271-275

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132799>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

U M S C H A U

Die Bedeutung des St. Lawrence River Seaway

Erschließung des Mittleren Westen

Dr. Günther R. Gruber, Chicago

Der erweiterte St. Lawrence River Seaway ermöglicht ab Ende April 1959 ozeangängigen Schiffen, direkt die Häfen der Oberen Seen anzulaufen. Damit haben die USA ihre vierte Seeküste erhalten, und der große Markt im Zentralgebiet des Landes ist dem Außenhandel direkt zugänglich.

Um die Bedeutung der neuen Seeverbindung richtig würdigen zu können, wird bei dieser Betrachtung vorerst auf die Wirtschaftsstruktur des Mittleren Westen einzugehen sein, und in der Folge sollen die Vor- und Nachteile der direkten Seeverbindung behandelt werden.

WIRTSCHAFT IM MITTLEREN WESTEN

Die geographische Abgrenzung dieses Gebietes ist verhältnismäßig einfach. Es ist das Einzugsgebiet des Oberen Mississippi oder das Land zwischen den Alleghany Mountains im Osten und den Rocky Mountains im Westen, begrenzt durch die Südstaaten bzw. Kanada und die Oberen Seen. Im Volksmund ist der Mittelwesten das Gebiet der Reichweite der „Chicago-Tribune“. Dem Gebiet sind die Staaten Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Wisconsin, Minnesota, die beiden Dakota, Nebraska, Colorado, Kansas, Missouri und Iowa zuzuzählen. In einigen Darstellungen werden noch Kentucky sowie der westliche Teil von Pennsylvania zum Mittelwesten gezählt. Das Flächenausmaß der erstgenannten Staaten beträgt 801 000 Quadratmeilen mit einer Bevölkerung von 60 Millionen.

Während der Osten und Westen der USA stets Anteil an außeramerikanischen Ereignissen nahmen, hat sich der Mittelwesten bereits frühzeitig „auf sich selbst beschränkt“ und daraus eine antiausländische Haltung entwickelt. Jahrzehntlang war das Gebiet der Nährboden einer auslandsfeindlichen Politik, und erst seit kurzem nimmt die hier lebende Bevölkerung einen viel regeren und positiven Anteil am Weltgeschehen. Durch den Reichtum an Bodenschätzen und landwirtschaftlichen Gütern sowie die gewaltige Industrieproduktion konnte man es sich leisten, „unbeteiligt“ zu sein. Eine intensive Aufklärung, Eindrücke der Touristen von Europa, der direkte Flugverkehr von hier zum Kontinent und die Aussicht, durch den St.-Lawrence-River-Seeweg direkt ein profitables Auslandsgeschäft machen zu können, haben zur Änderung dieser Einstellung geführt.

Daraus ergeben sich für den Handelsverkehr mit Europa für Exporteure und Importeure neue Marktchancen. Erzeugungsfirmen im Mittleren Westen sind

interessiert, Fertigungsteile für ihre eigenen Erzeugnisse aus Europa zu beziehen oder Maschinen, elektronische Geräte und dgl. in Lizenz zu erzeugen. Auf der anderen Seite sind exportorientierte Betriebe des Gebietes an der intensiveren Bearbeitung des europäischen Marktes durch Gründung eigener Zweigbetriebe oder durch Lizenzfertigungen interessiert.

Ungefähr 40 % des amerikanischen Außenhandels konzentrieren sich auf den Mittleren Westen. 50 % der landwirtschaftlichen Produktion, 30 % des Bergbaues und 40 % der industriellen Produktion entfallen auf das Gebiet. Rd. 39 % der Gesamtbevölkerung leben im Mittelwesten. 40 % der Kleinhandelsumsätze, 35 % des Großhandelsumsatzes und rd. 33 % der Bankeinlagen sind dem Mittelwesten zuzurechnen. 44 % der in der Landwirtschaft, 34 % der im Bergbau und 48 % der in der Industrie beschäftigten Bevölkerung stellt der Mittlere Westen.

Das amerikanische Handelsministerium führt in seiner Übersicht über die Industrieproduktion aus, daß sich über ein Drittel der amerikanischen Industriebetriebe im Mittleren Westen befinden. Das sind 96 000 Einzelunternehmungen, 48 % der Großhandels- und 38 % der Kleinhandelsunternehmungen befinden sich dort. An Farmen stellt der Mittlere Westen 44 % und an Bergbauunternehmungen 43 %.

Über 45 % des Wertes der Industrieproduktion kamen im Jahre 1956 aus dem Mittleren Westen. Eine Anzahl von Industriezweigen sind wertmäßig mit über 50 % in diesem Gebiet konzentriert: Elektromaschinen 51,6 %, wissenschaftliche Instrumente 52,2 %, Verkehrsmittel 53,7 %, Steine, Ton und Glaswaren 54,2 %, Metallwaren 55,5 %, Stahl und Eisen 63,9 %, Maschinen außer Elektromotoren 65,4 %. Den geringsten Anteil an der industriellen Produktion des Mittleren Westen haben die Textil-, Bekleidungs- und die Tabakindustrie. Die industrielle Produktion konzentriert sich im wesentlichen auf Maschinen in Cleveland und Cincinnati; Gummi und Kautschuk in Acron in Ohio; Stahl und elektronische Erzeugnisse in Chicago und Automobile in Detroit. Es würde den Rahmen dieser Darstellung überschreiten, wollten wir auf weitere Einzelheiten der industriellen Konzentration im Mittleren Westen eingehen.

Am Wert der landwirtschaftlichen Produktion der USA hat der Mittlere Westen einen Anteil von 44 %, an Schlachtvieh 72 %, an milchwirtschaftlichen Produkten 65 %. Da landwirtschaftliche Erzeugnisse einen hohen Prozentsatz des amerikanischen Außenhandels aus-

machen, wird die Möglichkeit der direkten Verschiffung nach Europa eine Steigerung des Exportes von Massen- und Schüttgütern zur Folge haben. Der Mittelwesten hatte 1958 an der landwirtschaftlichen Produktion folgende Anteile: Flachs 95 %, Hafer 85 %, Mais 82 %, Sojabohnen 80 %, Gerste 79 % und Weizen 72 %. Die direkten Mais- und Weizenverschiffungen über den St.-Lawrence-River-Seeweg haben den Eisenbahnlinsen großes Kopfzerbrechen bereitet, und diese haben die Frachtraten für Weizen nach den Atlantik- und Golfhäfen bereits um 20 % gesenkt.

Im Bergbau kommen 80 % der amerikanischen Erzeugung und 48 % der Kohlenförderung aus dem Mittelwesten. Im inneramerikanischen bzw. amerikanisch-kanadischen Verkehr auf den Oberen Seen spielte der Transport beider Rohstoffe seit jeher eine große Rolle. Die Anlieferung von Eisenerzen aus Venezuela sowie aus Ostkanada und Labrador wird nunmehr auch eine stärkere Benutzung des Seewegs von Ost nach West bringen. Der bedeutende Kohlenausfuhrhafen Toledo (Ohio) hofft, sich in das Exportgeschäft nach Europa einschalten zu können.

Die wirtschaftliche Wachstumsrate der USA für die nächsten zehn Jahre wird mit 3—4 % pro Jahr vorausgesagt. Der Mittlere Westen wird an diesem Trend einen Anteil in gleicher Höhe aufweisen.

Wenn man annimmt, daß das Mittelwestgebiet in allen Sektoren der amerikanischen Volkswirtschaft einen Anteil von 30—40 % aufweist, muß man feststellen, daß der Anteil am direkten Außenhandel bisher wesentlich geringer ist und ungefähr bei 15 % liegt. Dies resultiert aus der überragenden Bedeutung von New York als Außenhandelszentrum der USA bzw. der Häfen von Philadelphia, Baltimore, Norfolk als Exporthäfen für Schüttgüter.

Der erweiterte St.-Lawrence-River-Seeweg gibt nun die Möglichkeit, daß sich die Industrie sowie der Konsument im Mittelwesten direkt mit Importwaren eindecken, ohne die Mittlerstellung der Handelsstädte an der Ostküste in Anspruch nehmen zu müssen. Die Eröffnung des Seewegs allein wird jedoch noch nicht einen kräftigen Anstieg des Außenhandels bringen. Außer den günstigen Frachtraten ist dieser Anstieg von einer Anzahl von Bedingungen abhängig. Die wichtigsten darunter sind: Gründung von Handelshäusern, Intensivierung des Kundendienstes der Banken, Ausbau der Lagerhäuser in den Häfen, Aufstellung einer gut funktionierenden Verteilungsorganisation seitens der Handelshäuser usw. Alles Probleme, die sich nicht von heute auf morgen, sondern nur nach jahrelangen Erfahrungen lösen lassen. Heute jedoch schon eine Vorschau auf die Lösung dieser Probleme zu wagen, wäre verfrüht. Als bedeutendes Positivum ist die Aufgeschlossenheit von Handel und Industrie zu vermerken, die bereit sind, die einmalige Chance des günstigen Seeweges zu nutzen.

DIREKTE SEEVERBINDUNG

In Montreal sind die ersten deutschen, britischen und holländischen Schiffe eingetroffen, um nach der Eisschmelze, die jedes Jahr in der Zeit vom 20. bis 25. April eintritt, die 5—6tägige Reise nach Chicago zu machen und dort den Silberpokal der Stadt Chi-

cago als ersteintreffendes Schiff von Europa zu bekommen. Dieser Pokal ist 1959 eine besondere Ehre, da das Rennen auf dem neuen erweiterten St.-Lawrence-Seeweg stattfindet.

Die Vertiefung der Fahrinne auf 27 Fuß auf der Strecke Montreal—Lake Erie hat den USA und Kanada 471 Mill. \$ gekostet. Von diesem Betrag hat Kanada allein 340 Mill. \$ aufgebracht. Der neue Seeweg ermöglicht es Schiffen mit einem Tiefgang von 24,5 Fuß und einer Tonnage bis zu 8 000 t, den Seeweg bis Chicago zu passieren. Der Höhenunterschied von 521 Fuß zwischen dem Atlantik und dem Lake Superior wird durch zahlreiche Kanäle und Schleusen bewältigt. Die Anzahl der Schleusen wurde von 25 auf 14 vermindert. Im Jahr 1962 werden auch die Engen bei Detroit und zwischen dem Huron und Superior bzw. Huron und Michigansee für vollbeladene Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 27 Fuß und einer Tonnage bis zu 10 000 t passierbar sein.

Das Flächenmaß der Oberen Seen beträgt über 60 000 Quadratmeilen, d. i. ungefähr die doppelte Größe Österreichs. Die Entfernung von Duluth (Minnesota) bis zum Atlantik beträgt 2 342 und von Chicago 2 250 Meilen. Die Entfernung zwischen Duluth und Detroit 730, zwischen Toledo und Montreal 600 Meilen.

Durch die neue Seeverbindung erwartet man ein Ansteigen des direkten Seeverkehrs von 11,7 Mill. t im Jahr 1958 (14 Fuß Tiefgang) auf 25 Mill. t. Die St. Lawrence Seaway Development Corp., die amerikanische Regierungsagentur für den Bau und die Unterhaltung der Seeverbindung, sagte ursprünglich für 1959 36,5 Mill. t voraus, ist jedoch durch scharfe Kritiken an der Vorhersage mit der Schätzung auf 25 Mill. t heruntergegangen. Für 1968 werden 50 Mill. t als Jahresdurchschnitt vorhergesagt. Zur Erreichung dieser Tonnage sind jedoch weitere Ausbauarbeiten wie die Verdoppelung der Kapazität des Wellandkanales notwendig.

Ein durchschnittliches Frachtschiff von 5 000—7 000 t wird die Reise zwischen Hamburg und Chicago gegenüber den bisherigen 23—25 Tagen in 18 Tagen zurücklegen können. Dies sind 5—7 Tage mehr als der Seeweg von Hamburg nach New York (dazu kommt noch Zeit für den Hafenumschlag in New York und die Bahnfracht New York—Mittlerer Westen). Die Entfernung zwischen Montreal—Chicago beträgt 1 100 Seemeilen und kann von einem Schiff mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 9 Knoten in 5 und von schnelleren Schiffen in 3—4 Tagen zurückgelegt werden. Die Fahrzeit ist jedoch von theoretischer Bedeutung, weil bei der Ladung mit General Cargo von Europa nach den Oberen Seen mehrere Häfen angefahren werden müssen.

Im vergangenen Jahr wurden auf den Oberen Seen 175 Mill. t Massengüter befördert. Gegenüber dieser Ziffer ist der Außenhandel mit durchschnittlich 450 000 bis 500 000 t an Massengütern und allgemeiner Fracht sehr gering. Der Wert dieses Außenhandels beläuft sich auf 200 Mill. \$ pro Jahr. Bis vor kurzem operierten keine amerikanischen Schifffahrtlinien im internationalen Seeverkehr mit den Oberen Seen, sondern überließen diesen ausländischen Flag-

gen. Im Jahr 1946 liefen drei Schifffahrtslinien mit insgesamt 13 Schiffen und einer Fracht von 27 000 t (Export und Import) die Häfen der Oberen Seen an. 1957 befanden sich 17 Linien mit 95 Schiffen und 500 000 t im Verkehr mit den Oberen Seen.

Durch die Erweiterung des Seewegs ist auch die amerikanische Schifffahrt auf den Plan getreten. Die Durchschnittstageskosten für den Einsatz eines amerikanischen C 2-Frachtschiffes betragen 2028 \$ gegenüber den Kosten eines Schiffes nichtamerikanischer Flagge von 1 200 \$ pro Tag. Da die USA, auch aus Gründen der Landesverteidigung, an der Aufrechterhaltung ihrer Handelsmarine interessiert sind, gewährt das Federal Maritime Board finanzielle Unterstützungen für Löhne von Offizieren und Mannschaften, Seever-sicherung und Reparatur von Schiffen. Bei Inanspruchnahme dieser finanziellen Unterstützung hat die amerikanische Gesellschaft folgende Verpflichtungen zu übernehmen: eine bestimmte Anzahl von Fahrten ihrer Schiffe pro Route, nur amerikanische Seeleute anzustellen, Bau und Reparatur der Schiffe auf amerikanischen Werften, Einkauf des Brennstoffs und Bedarfs für das Schiff in den USA und Rückzahlung eines Teils der Unterstützungsleistung, falls der Gewinn dieser Gesellschaft das ermöglicht.

Bei einer Veranstaltung des Export Manager Clubs in Chicago erklärte ein Mitglied des Federal Maritime Board, daß während der ersten 8 Monate 1958 nur 16,8% des amerikanischen Außenhandels an Schüttgütern und General Cargo auf Schiffen amerikanischer Flagge befördert wurden. (Die Passagierschiffe der USA schnitten mit 33,6% wesentlich besser ab.) Die Federal Maritime Administration hat zwei Routen als „wichtig“ für den amerikanischen Außenhandel erklärt: Handelsroute 32 zwischen den Oberen Seen und Westeuropa und Handelsroute 33 zwischen den Oberen Seen und dem Karibischen Meer. Handelsroute 34 zwischen den Oberen Seen und dem Mittelmeer wurde vorläufig als wichtig erklärt, während das Problem der Subsidien für die Handelsroute Obere Seen—Afrika sowie eine andere Route nach Südamerika noch untersucht wird. In diesem Zusammenhang ist es interessant zu wissen, daß Japan die direkte Verbindung zwischen Ostasien und den Oberen Seen aufzunehmen erwägt.

Als erste amerikanische Schifffahrtslinie hat das Federal Maritime Board der Grace Line Inc. die Route

Obere Seen—Karibisches Meer mit 24—34 Fahrten pro Jahr genehmigt. 5 andere amerikanische Gesellschaften haben Subsidien beantragt: T. J. McCarthy Steamship Company, Isbrandtsen Steamship Co., Inc., U.S. Lines Company, American Export Lines, Inc., American President Lines, Ltd. Eine Entscheidung über Subsidien für die beantragten 84—128 Fahrten wurde von der Federal Maritime Administration bis spätestens Ende Juni in Aussicht gestellt. Es sei hier der Klarheit wegen festgestellt, daß natürlich jede amerikanische Linie den Seeverkehr mit den Oberen Seen ohne Subsidien aufnehmen kann. So wird beispielsweise der Frachter „Extavia“ der American Export Lines ohne Subsidie zwischen den Mittelmeerhäfen und den Oberen Seen verkehren, bis die Federal Maritime Administration den Antrag auf Unterstützung genehmigt hat. Der amerikanische Kongreß hat für das Jahr 1960 nicht mehr als 2 040 Einzelreisen amerikanischer Schiffe als unterstützungswürdig erklärt, von diesen entfallen kraft Gesetzes 75 auf Rundfahrten nach bzw. von den Oberen Seen. Seitens des Federal Maritime Board wurde auch verlangt, daß amerikanische Unternehmungen im Mittleren Westen darauf dringen sollen, mindestens 50% ihrer Lieferungen oder Bezüge auf Schiffen amerikanischer Flagge durchführen zu lassen.

KOSTEN UND KANALGEBÜHREN

Auf Grund der festgesetzten Kanalgebühren werden sich die Frachtkosten gegenüber Seefracht New York-Eisenbahnfracht Chicago auf der direkten Seeverbindung um 10—40% verringern. Einige Beispiele: die Frachtkosten für 1 t Stahlrohr von Chicago über den Seeweg nach einem Mittelmeerhafen betragen 36,50 \$. Im Vergleich hierzu beträgt die Fracht per Eisenbahn nach New York und von dort per Schiff nach dem Mittelmeerhafen für das gleiche Material 48,50 \$. Landwirtschaftliche Maschinen, direkt verschifft, werden je Tonne um 22 \$ weniger kosten als auf dem kombinierten Eisenbahn-Seefrachtweg über New York. Stahl von Hamburg nach Chicago über den Seeweg wird je Tonne 29,50 \$ gegenüber 44 \$ Seefracht New York-Bahnfracht Chicago kosten.

Die Eisenbahnlinien haben angekündigt, die Frachtkosten bis zu 25% zu senken, um den bisherigen Frachtfall zwischen dem Mittleren Westen und den Häfen der Ostküste „aufrechtzuerhalten“. Die angekündigte Frachtratenkonferenz der Eisenbahnlinien ist

Brisk 
hält Ihr Haar in Form!

jedoch ausgeblieben, lediglich für Weizen ist eine Verbilligung um 20 % der Fracht für die Zeit der Schifffahrtssaison am St.-Lawrence-River-Seeweg festgesetzt worden. Die Schifffahrtssaison beträgt 8 Monate, der Seeweg ist über Winter 4 Monate zugefroren, was einen sehr großen Nachteil für die kontinuierliche Verschiffung darstellt. Zur Enteisung des Seewegs während der Wintermonate untersucht man verschiedene Möglichkeiten. Eine der Methoden zur Enteisung ist ein Unterwasserröhrensystem, durch das komprimierte Luft getrieben wird, die durch kleine Öffnungen an die Oberfläche tritt und dadurch das Eis zum Schmelzen bringt. Ein anderes System benutzt Chemikalien bzw. elektrischen Strom zur Eisschmelze.

Nach anfänglichen Protesten gegen die „nichtkostendeckenden Kanalgebühren“ seitens der Eisenbahngesellschaften haben diese sich eine realistischere Einstellung zu eigen gemacht und versuchen nunmehr, das wirtschaftliche Optimum in einer Kombination zum St.-Lawrence-River-Seeweg zu erreichen. In erster Linie werden die Eisenbahnen ihren Zubringerdienst zu den einzelnen Häfen ausbauen. Andere Möglichkeiten bestehen in der Festlegung eines günstigen Frachtsatzes, falls das jeweilige Unternehmen ausschließlich per Eisenbahn verschifft, niedrige Frachtsätze während der Navigationsperiode und höhere Sätze im Winter. Aber auch die Eisenbahnlinien sind in ihrer Frachtsatzpolitik an die Genehmigung ihrer Beschlüsse durch die Behörden in Washington gebunden. Demgegenüber wurden die umstrittenen Kanalgebühren von den Regierungsstellen der USA und Kanadas bereits genehmigt. Auf Grund der anteilmäßigen Kosten des Ausbaues des Seewegs entfallen 71 % der Gebühreneinnahmen auf Kanada und 29 % auf die USA.

Die Gebührensätze für den Seeweg betragen:

1. Grundgebühr pro BRT zwischen Montreal und Lake Ontario 4 cts, zwischen Lake Ontario und Lake Erie (Welland-Kanal) 2 cts; Gesamtgrundgebühr bis in den Mittleren Westen 6 cts.
2. Dazu kommen für Schüttgüter pro BRT zwischen Montreal und Lake Ontario 40 cts und zwischen Lake Ontario und Lake Erie 2 cts; Gesamtschüttgutgebühr bis in den oder vom Mittleren Westen 42 cts.
3. Für allgemeine Güter (General Cargo) werden zusätzlich zur Grundgebühr von Montreal bis Lake Ontario 90 cts pro BRT, zwischen Lake Ontario und Lake Erie 5 cts erhoben; die Gesamtgebühr für allgemeine Güter bis in den oder vom Mittleren Westen beträgt 95 cts.
4. Die Gebühr pro Passagier beträgt zwischen Montreal und Lake Ontario 3,50 \$ und vom Lake Ontario nach Lake Erie 4,00 \$; Gesamtkosten daher 7,50 \$.
5. Weiter wurden Minimalgebühren für Passagierschiffe (pro Schiff) für den gesamten Seeweg von 30,00 \$ und für alle anderen Schiffe von 60,00 \$ festgelegt.
6. Für nur teilweise Ausnutzung des Seeweges bis zum Lake Erie wurden ebenfalls Frachtsätze ausgerechnet, die einen bestimmten Prozentsatz der Gebühren ausmachen.

Die Gebührensätze haben ab 1. April dieses Jahres Wirksamkeit und wurden von Schifffahrtskreisen mit Befriedigung aufgenommen. Hafenverwaltungen des Ostens und Eisenbahnlinien erklärten die Gebühren als nicht kostendeckend.

Außer den Kosten, die ein wesentliches Moment in der Frage der Art der Verschiffung bilden, spielen natürlich noch andere Fragen eine Rolle: einmal der

Zeitfaktor, da bei einem Anlaufen mehrerer Häfen an den Oberen Seen mit einem größeren Zeitverlust zu rechnen ist (dies wird vor allem für General Cargo wichtig sein), weiter die Frage der Frequenz des Anlaufens einzelner Häfen; dann das Hafenspersonal, Streiks, Diebstahl, Gangsterwesen usw.

Zum Personenverkehr sei erwähnt, daß für das Jahr 1959 auf den beiden zwischen Europa und den Oberen Seen eingesetzten Passagierschiffen der Fjell-Oranje Lijn „Prinses Irene“ und „Prins Willem van Oranje“ 590 Betten zur Verfügung stehen. Dazu kommen noch Passagierbetten auf Frachtschiffen für ca. 1800 Reisende, so daß 1959 Betten für insgesamt 2400 Passagiere zur Verfügung stehen. Dies ist gegenüber New York sehr wenig, wo beispielsweise am 8. April dieses Jahres 5493 Passagiere ankamen bzw. abfuhren. Die höchste Anzahl an Reisenden wurde in New York am 10. 7. 1958 mit 8029 Passagieren erreicht.

Für den inneramerikanischen Passagierverkehr auf den Oberen Seen entwickelt die Federal Maritime Administration gegenwärtig in Zusammenarbeit mit der Gruman Air Craft Corp. ein Gleitboot mit einer Stundengeschwindigkeit von 80 Knoten. Ein Modellboot mit 80 t soll 1960 im Atlantik geprüft werden, zumal dieses Gleitboot sicher und seetüchtig sein soll. Mit einem 80 t-Gleitboot (hydrofoil) können 200 Personen befördert werden. Die Reise Detroit—Cleveland würde mit einem solchen Boot 1 Stunde benötigen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE HAFENSTÄDTE

80 % des Außenhandelsverkehrs werden über folgende fünf Häfen an den Oberen Seen abgewickelt: Chicago, Milwaukee, Detroit, Toledo und Cleveland. Diese Häfen werden auch aus dem erweiterten St.-Lawrence-River-Seeweg den größten Vorteil ziehen.

Chicago, der wichtigste Hafen an den Oberen Seen, wird dank der günstigen Eisenbahnverbindungen (Verkehrsknotenpunkt) und seiner Industrie und Handelshäuser den stärksten Gewinn aus dem zusätzlichen Außenhandel ziehen. 1958 liefen insgesamt 365 Schiffe europäischer Flagge, darunter 148 deutsche Schiffe, Chicago an. Das ist um 35 % mehr als 1957. Weizen, Mais und Erdöl sowie General Cargo haben in Chicago ihren Hauptumschlagsplatz. Milwaukee hat ein 11-Mill.-\$-Hafenerweiterungsprogramm in Angriff genommen und bietet günstige Möglichkeiten für General Cargo. Der Hafen von Detroit soll stärker für die Export- und Importlieferungen der Automobilindustrie herangezogen werden. Der ehrgeizige Kohlenhafen Toledo hat ein bedeutendes Ausbauprogramm in Angriff genommen, dazu kommt noch, daß die amerikanische Armee ihr Great Lakes Terminal Detachment nach Toledo verlegt hat, so daß der Großteil militärischer Verschiffungen über diesen Hafen abgewickelt werden dürfte. In Cleveland, der 2-Mill.-Stadt, baut die Stadtverwaltung einen modernen Fracht- und Passagierhafen.

Der Hafen Duluth in Minnesota, der im internen amerikanischen Verkehr für Erzverschiffungen eine große Rolle spielt, hat ein 10-Mill.-\$-Hafenprogramm aufgestellt, dürfte jedoch als Importhafen mangels Import- und Handelshäuser kaum frequentiert werden.

Die Zunahme des Außenhandels mit den Oberen Seen geht vorwiegend auf Kosten der Atlantikhäfen, d. h. auf Kosten New Yorks für allgemeine Waren und auf Kosten Philadelphias, Baltimores und Hampton Roads für Schüttgüter. Die Hafenverwaltung von New York befürchtet eine starke Zunahme der Arbeitslosigkeit der in New York beschäftigten Hafenarbeiter.

Durch den erweiterten St.-Lawrence-River-Seeweg wird nicht nur der direkte Handelsverkehr zwischen Europa und dem Mittelwesten eine beträchtliche Stei-

gerung erfahren, sondern im Laufe der Zeit werden sich in den wichtigsten Hafenstädten auch Industriezweige entwickeln, die unmittelbar auf dem Seeweg beförderte Güter verarbeiten, wie Zuckerraffinerien, Kaffeeröstbetriebe, Verarbeitung von Kakao. Andere Betriebe wieder, die vorwiegend vom Export leben, werden sich in die Hafenstädte verlagern. Für den Außenhandelskaufmann in Europa gilt es, den neuen Seeweg auszunutzen und die direkte Verbindung zu diesem wichtigen Wirtschaftsgebiet herzustellen.

Die europäischen Pläne der französischen Filmindustrie

Alfred Frisch, Paris

Eigenartigerweise betrachtet man die Filmindustrie selten vom rein wirtschaftlichen Standpunkt aus, obwohl sie eine erhebliche Zahl von Personen beschäftigt und große Kapitalien bewegt. Ihre geringe Rentabilität dürfte jedoch mit ihrer etwas außerwirtschaftlichen Klassifizierung in Verbindung stehen.

AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE

Seit einigen Jahren bemüht man sich in Frankreich recht eifrig, die Filmwirtschaft in das industrielle Schema einzubeziehen, um den streng wirtschaftlichen Charakter dieses Produktionszweiges zu betonen. Außerdem ergriff man verschiedentlich die Initiative, um eine koordinierte und leistungsfähige europäische Filmwirtschaft entstehen zu lassen. Stärker als in anderen Ländern ist in Frankreich die Filmindustrie statistisch erfaßt. Aus diesem Grunde erscheint es zweckmäßig, eine Untersuchung über die europäischen Möglichkeiten des Films mit der Darlegung der französischen Verhältnisse zu beginnen.

Entwicklung der französischen Filmproduktion

Jahr	Lange Spielfilme			Kurzfilme
	rein französische Produktion	in Gemeinschaftsproduktion	insgesamt	
1952	88	21	109	340
1953	67	45	112	335
1954	53	45	98	420
1955	76	34	110	305
1956	90	39	129	283
1957	81	61	142	365

Beachtlich ist die regelmäßige Zunahme der in Gemeinschaftsproduktion hergestellten Filme, worin man eine Vorstufe des gemeinsamen europäischen Filmmarktes sehen darf. Zur Herstellung der französischen Spielfilme werden Beträge investiert, die jährlich um 15 % ansteigen.

Aufwendungen der französischen Filmindustrie (in Mill. ffrs)

Jahr	Rein französische Filme	Gemeinschaftsproduktion	Insgesamt
1952	4 100	1 200	5 300
1953	3 900	3 400	7 300
1954	4 000	3 600	7 600
1955	5 700	3 200	8 900
1956	7 300	3 900	11 200
1957	7 000	5 400	12 400

Etwa 40 % dieser Investitionen stammen aus der staatlichen Hilfe für das Filmwesen und aus der Eigenfinanzierung der Produzenten. 21 % stellten 1957 die Verteilerfirmen zur Verfügung, 13 % die Lieferanten der Filmindustrie und 13,5 % die Banken. Für die Kurzfilmfinanzierung liegen keine zuverlässigen Angaben vor.

Durchschnittskosten eines französischen Spielfilms (in Mill. ffrs)

Jahr	Rein französische Filme	Gemeinschaftsproduktion	Durchschnittskosten
1952	47	117	60
1953	57	129	86
1954	76	156	113
1955	75	185	109
1956	81	182	111,5
1957	86	154	115

Die oben angegebenen Durchschnittskosten vermitteln kein ganz genaues Bild. 1957 kosteten von den rein französischen Filmen 4 über 200 Mill. ffrs und 18 über 100 Mill. ffrs, von den Filmen in Gemeinschaftsproduktion 5 über 300 Mill. ffrs, 9 Filme 200—300 Mill. ffrs und 31 Filme 100—200 Mill. ffrs. Nach einer recht globalen Statistik entfallen 19 % der Kosten eines Filmes auf die Schauspieler, 18 % auf die Studios, 16,2 % auf die technische Verwirklichung, 7 % auf die Außenaufnahmen, 5,5 % auf das Drehbuch und die allgemeine Filmvorbereitung, 10 % auf Versicherungen und Soziallasten sowie 6,5 % auf Filmmaterial und Laboratoriumsaufwand. Ganz offensichtlich ist man um die Verringerung der Kosten bemüht, besonders auf dem Gebiete der Gemeinschaftsproduktion, die lange zu kostspielig war. Man glaubte, sich in diesem Falle eine besondere Großzügigkeit leisten zu können, weil sich derartige Filme sofort an einen größeren Markt wenden, und dachte nicht genügend an die Rentabilität.

Im Jahre 1957 erreichten die Einnahmen der französischen Lichtspielhäuser 54 Mrd. ffrs. Hiervon mußten 8,89 Mrd. ffrs an Steuern abgeführt werden. Der Nettoertrag betrug demnach rd. 45 Mrd. ffrs. Hiervon verblieben den Kinobesitzern 26,4 Mrd. ffrs, während 18,6 Mrd. ffrs an die Verteiler und die Erzeuger gingen, davon kamen etwa 5 Mrd. ffrs den Produzenten langer Spielfilme zugute. Von den Einnahmen entfielen 1957 51,26 % auf französische Filme. Zu diesen