

Mit



auf die Great Lakes
5 Reisen; vom 25. Oktober 55 bis 1. August 56



dieses war „Cleo“



ich, der „Assi“



Wir laufen aus von Schuppen 73



„Elbe I.“



der 1. Sturm



Beggy, der Elektriker



...ob wohl noch mehr
Reise aufkommt?



Da ha'm wir den Salat - Windstärke 11-12...



.... und sieht aus wie das schönste Badewetter!!



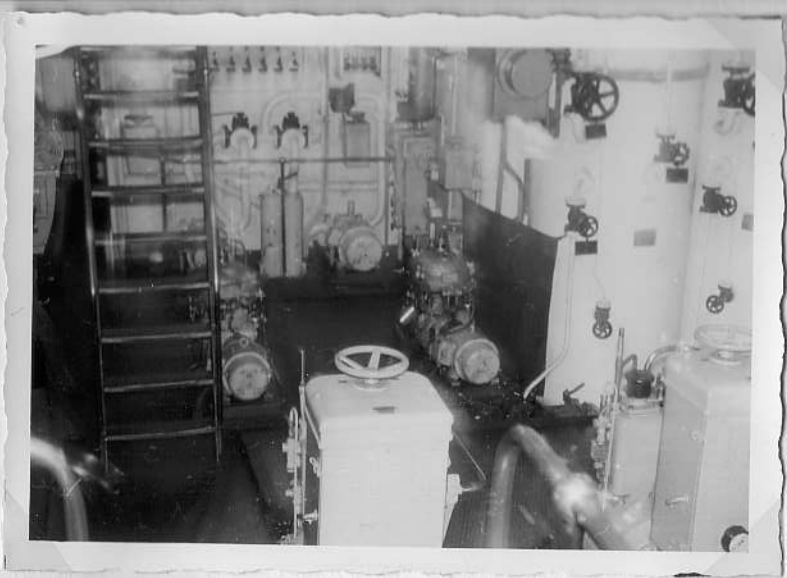
„Rasmus“ steigt ein



Koch und der Assi



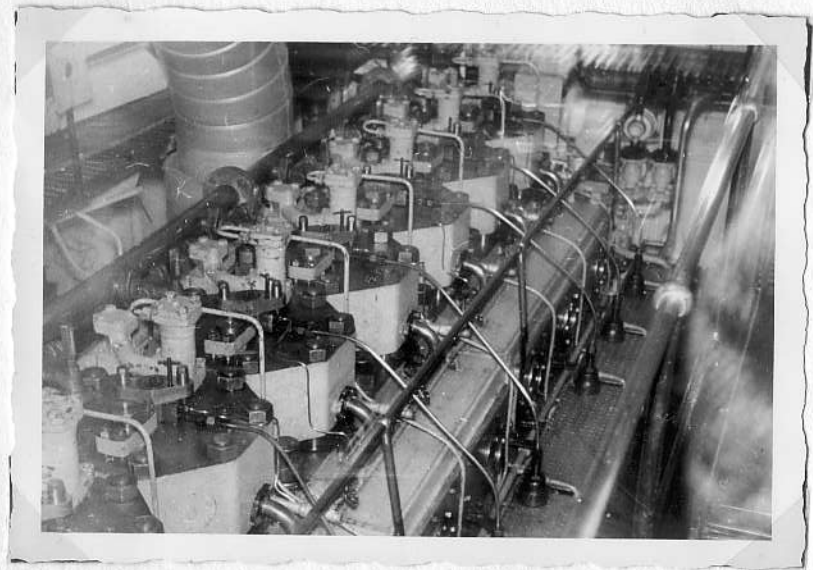
gau moht „foftein“



Blick in die Maschine



Hilfsdiesel für Strom



Zylinderstation



"Cleo" an der Pier in Halifax



Treibeis auf dem St. Lorenz eben
vor Quebeck



die letzte Schleuse des
La-Chine-Channel



Musikdampfer für Lakes-reisen



aus der Schleuse auf den
Lake La-Chine



die ersten Schleusen, der ins:
gesamt 28, des Soulangen-Kanals



so wird an Land gejumped
zum Schiff fest machen



dieselbe Schleuse geflutet



der Cornwall-Kanal; nebenan
River St. Lorenz



Freizeitgestaltung bei 42° Celsius



ein 20000 t Lake-Erz-Frachter



das Vorschiff mit Brücke eines
Lake-Schiffes



ein typischer „Laker“



Löscharbeiten in Toronto



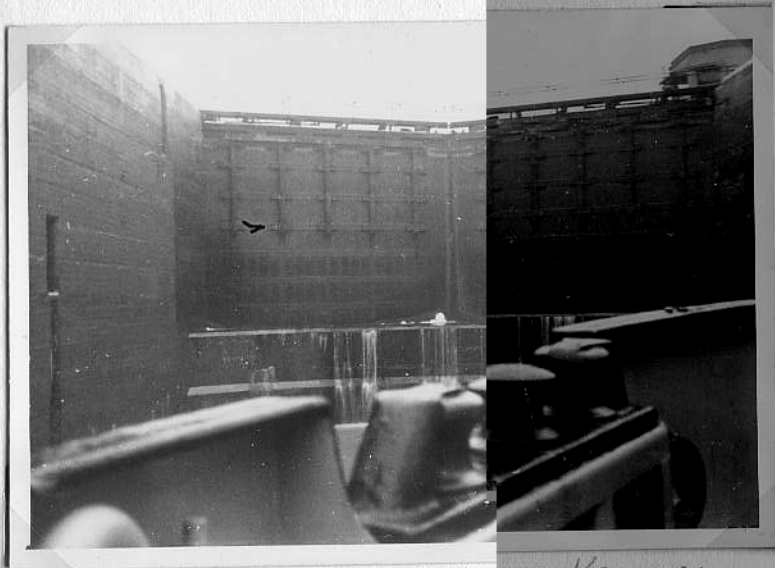
Stromschnellen auf dem St.
Lorenz; wir selbst sind ...



... im Cornwall-Kanal.



die erste Schleuse des Welland-
Kanals bei Port Weller



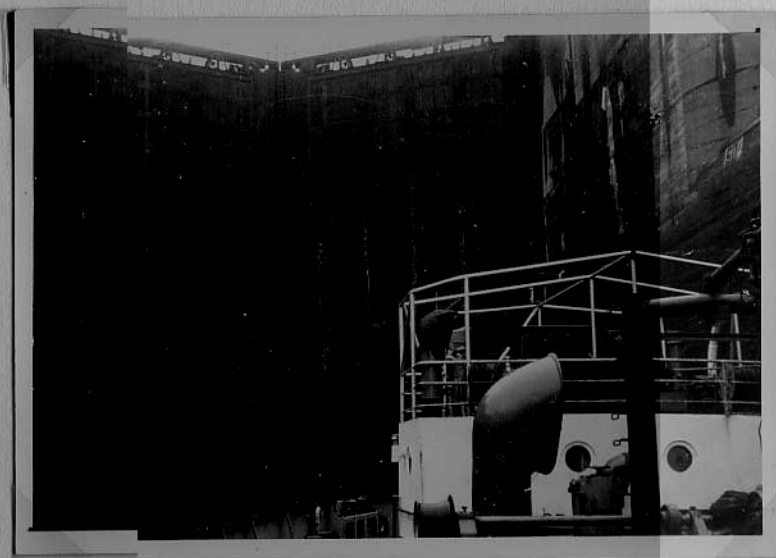
eine kleine Schleusen-Kammer



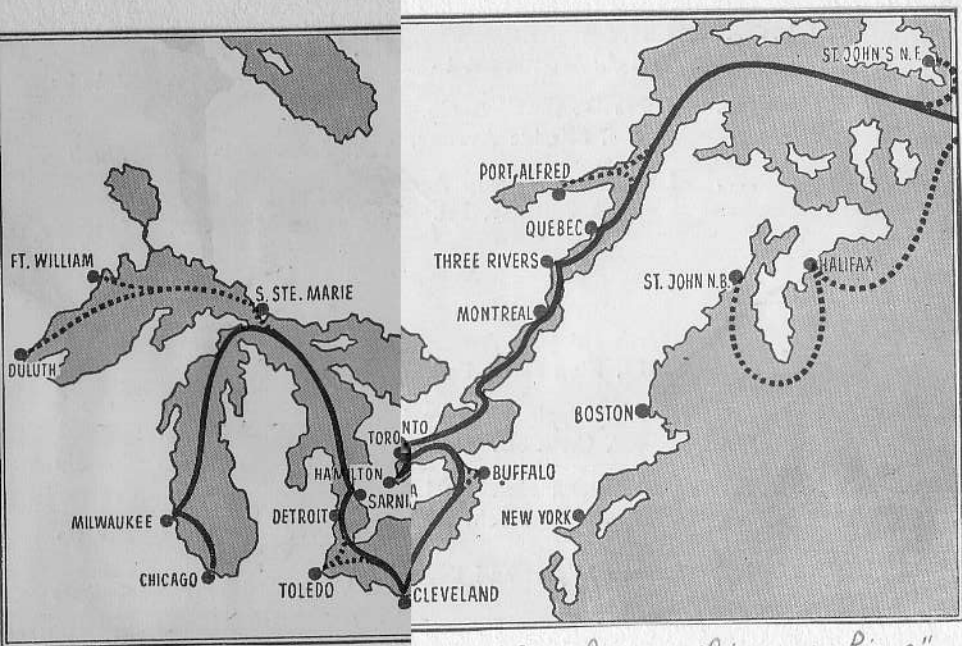
Port-Weller-Lock



die 1. der Stufenschleusen ...



... und so sind da die Schleusen-Kammern



die Route der "Hamburg - Chicago - Line"

First Foreign Ship Gets Welcome Here

Sarnia's overseas shipping season opened Saturday at 3 p.m. when the German motor-ship Cleopatra of the Hamburg-Chicago Line, tied up at the Government dock, Point Edward.

The 2,122-ton Cleopatra, which has a 25-man crew, is a sister ship of the Ophelia and Desdemona. The latter was first foreign ship into the Port of Sarnia in 1955.

An official welcoming ceremony was given the ship by civic, industrial and chamber of commerce officials.

TOP HAT GIVEN

G. C. Norsworthy presented the traditional top hat to the Cleopatra's captain, Willy Wendt of Hamburg, who is starting his sixty season of Great Lakes sailing. Also present was the first mate, Alfred Wieman of Hamburg, and the Canadian pilot J. McAvoy, who came aboard at Kingston.

Mayor W. C. Nelson, in his address of welcome, suggested that Captain Wendt and his crew take back to Germany information about Sarnia to let the German people know more about Canada and her people. He added that possibly the Cleopatra might someday bring German officials to Sarnia for a tour.

Harbormaster David Ross, who also spoke, pointed out the changes and improvements in harbor facilities which have taken place since the Cleopatra last visited Sarnia in 1955. He particularly noted the new harbor road, now under con-

struction, running from Front street to alongside the government dock.

A welcome on behalf of local industry was given the captain and crew by Len Child, traffic manager at Polymer Corporation.

William J. Miller, past president of the chamber of commerce, presented Captain Wendt with an original oil painting by Mrs. Dellmarion Thumb Sinclair of Sarnia. The painting that of a ship passing under the Blue Water Bridge, was painted by Mrs. Sinclair through the special commission of the chamber of commerce.

Captain Wendt said the Cleopatra left Hamburg March 29 but was six days behind schedule due to ice and tie-ups in the St. Lawrence river and canals. Mr. McAvoy, the pilot, pointed out that delays in the canals were due to the fact that a number of Canadian lake ships were given priority in the canals over European vessels.

LOADS RUBBER

Mr. McAvoy said this priority came as a result of a reciprocal agreement under which European ships are given priority in the St. Lawrence canals at the end of the season to allow them to reach salt water before the winter freeze-up.

The Cleopatra spent Sunday loading 400 tons of synthetic rubber and carbon black before sailing Sunday night for Hamilton. She will also call at Toronto, Montreal and Quebec City before sailing for Germany.

Da wir das erste schiff in Sarnia waren, stand dieses im "Sarnia-Observer"



Ein Rückblick von der obersten
Schleuse



Treffen von 3-Lake-Liners in
Milwaukee



Banne auf dem Weg zum Niagara



European sightseers at Ontario-
Hydro-Flower-clock



dieses Mal mit unseren Fahrern



Koch und Matrose Rehn an
den Niagarafällen



... und noch'n Gruppenbild



die horse shoe falls



das 1956 zusammen gebrochene
Kraftwerk



rain bow bridge and amerikan
falls



aero-cable-car



die "Lords" der Leo



in der cable-car



Detroit in der Abenddämmerung

Rolf wollte nach Chicago

Blinder Passagier wurde auf See entdeckt — Matrose Heinz Rehn aus Hemmingstedt berichtet der DLZ

„Blinder Passagier an Bord“, hieß es am 17. Juli, als sich das Hamburger Frachtschiff „Ophelia“ der Hamburg-Chikago-Linie mitten auf dem Atlantik befand. Für die Ophelia hieß das Reiseziel Chicago, und genau dahin wollte der 26jährige Stuttgarter, Rolf mit Vornamen, den der Bootsmann im Laderaum entdeckt hatte. Sein Wunsch konnte nicht in Erfüllung gehen. Der Käpt'n übergab Rolf auf See an die mit Kurs Heimat fahrende „Cleopatra“ der gleichen Linie. Auf diesem Schiff gehörte der aus Hemmingstedt stammende Matrose Heinz Rehn zur Besatzung und so erfuhren wir von Rolfs Abenteuer.

„Nie wieder blinder Passagier“ — sagt der Stuttgarter Rolf heute. Damals, am 13. Juli in Hamburg, machte er sich noch falsche Illusionen. Fröhlich, als der Wachmann wohl gerade einmal nach der anderen Richtung sah, schlich er sich an Bord des Frachters „Ophelia“. Im Laderaum unter Luke I versteckte er sich zwischen dem für die „Neue Welt“ bestimmten Stückgut. Wenig später kamen die Schlepper, um das Schiff aus dem Hafen zu „tauen“. Dreimal tutete die Schiffssirene zum Abschiedsgruß, und los ging die Reise.

Rolfs ganzer Reiseproviant bestand aus drei Flaschen Brause und einigen Päckchen Knäckebröt. Ein Regensegel diente ihm als Nacht-

lager. Vier Tage dieser strapaziösen Blindfahrt hatte er hinter sich, da hob der Bootsmann auf seinem morgendlichen Kontrollgang den Lukeendeckel. Das einfallende Licht veranlaßte Rolf, schnell Deckung zu suchen. Schon aber hatte der Bootsmann ihn entdeckt, und dann folgte der unvermeidliche Gang zum Käpt'n.

Sehnsucht nach seiner im Herbst 1955 nach den USA ausgewanderten Freundin sei der Grund gewesen, weshalb er diese illegale Reise versuchte, so sagte der stoppelbärtige, hohlwangige Stuttgarter. Der Entschluß des Kapitäns stand schnell fest. Die „Cleopatra“ der gleichen Reederei mußte auf der Rückfahrt von Chicago noch am selben Tage

den Kurs der „Ophelia“ kreuzen. Per Funk wurde das Schwessterschiff verständigt und dann in Hamburg rückgefragt, ob die Polizei welches „Interesse“ an der Stuttgarter habe. Dort war jedoch nichts über Rolf bekannt, und am Abend erfolgte dann auf hoher See die Übergabe des blinden Passagiers an die „Cleopatra“.

Die Rückfahrt zum Tor der Welt am Elbufer verbrachte der inzwischen dank reichlicher Bordverpflegung wie der zu Kräften Gekommene fleißig an Bord werkend. Mit Malen, Roststechen wie überhaupt Instandsetzungsarbeiten allgemeiner solcher Sondergast auf einem Schiff nützlich machen. Rolf war froh, daß er mit Hand anlegen durfte, und bei der freundlichen Art der Seeleute teilnehmend recht wohl. Ja, er fand sogar Gefallen an der Seefahrt. Da er gelernter Tischler ist, will er nun versuchen, als Leichtmatrose-Zimmermann anzuhauern.

So hofft er, sich auf ehrliche Weise die Fahrt über den großen Teich verdienen zu können. Und Chikago, wo seine frühere Freundin natürlich auf seinem Reiseplan vorerst allerdings muß er sich dafür noch die nötigen Papiere beschaffen. Sein einziger Ausweis auf diesem unangenehmen 8-Tage-Trip war ein Kraftfahrzeug-Führerschein.

Unser Gewährsmann, Heinz Rehn aus Hemmingstedt, der uns Rolfs Geschichte erzählte, sah vor drei Tagen, als er in Hamburg zu einem kurzen Landurlaub abgemustert hatte, im Büro der Reederei bereits ein Paket aus Stuttgart für den verhinderten Amerika-Fahrer liegen. Rolf hatte sich schon nach den näheren Bedingungen für den Start ins Meer erkundigt. Das Geld Seefahrerdasei für die Rückfahrt nach Stuttgart hatte der blinde Passagier für alle Fälle noch in Reserve gehalten. So konnte er sich nach der Wiederankunft in Hamburg wenigstens mit dem Nötigsten versorgen. Die Reederei verzichtete großzügig auf die durch ihn verursachten Kosten. Rolf hat dieses Abenteuer also glücklich überstanden. Wünschen wir ihm ebensoviel Glück für seinen Weg als Fahrermann. (Ht)



Rolf



das Schwesterschiff „Ophelia“, die...



gestrandeter und dadurch gekenteter
Kümo auf der Maas bei R'dam



...uns den „Blinden“ bringt.



GERMAN SHIP'S SKIPPER GETS SARNIA PAINTING AT CIVIC WELCOME

The German motor-ship Cleopatra of the Hamburg-Chicago Line, the first European ship into the Port of Sarnia this year, was the scene Saturday afternoon of an official civic welcome and pre-

sentation of gifts to Captain Willy Wendt of Hamburg. Among those present were Mayor W. C. Nelson; harbormaster David Ross; G. C. Norsworthy; William J. Miller, past president of the

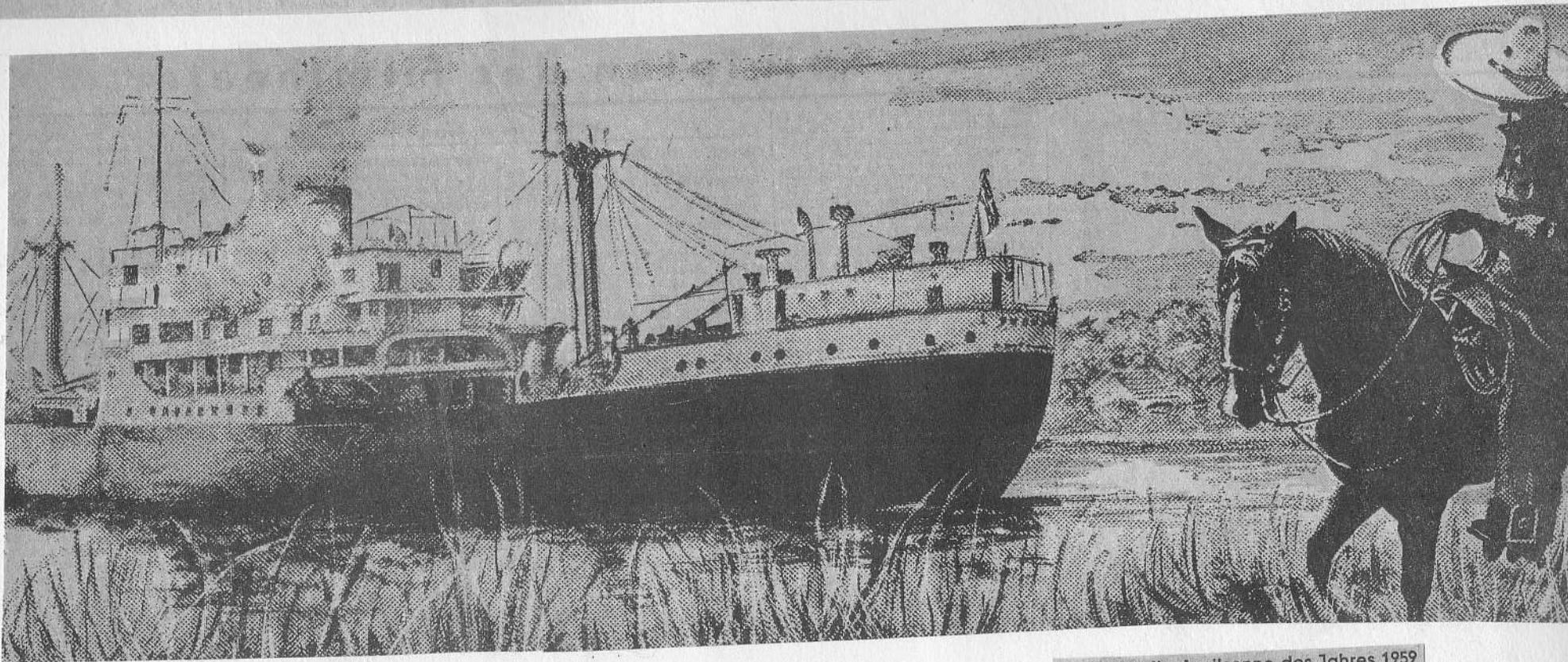
chamber of commerce; A. W. S. Bennett of the chamber of commerce and Len Child, traffic manager of Polymer Corporation. Captain Wendt, wearing the traditional top hat, receives a paint-

ing by Mrs. Dellmarion Thumb Sinclair of Sarnia, from Mr. Miller as Alfred Wieman, the first mate, and Mr. Ross look on. See full story Page 11.

(Observer Staff Photo)

Ein Bild der nahen Zukunft:

Ozeanriesen fahren in die Prärie



Schönen Dank auch für die Einladung!“ ruft Meeresherr Neptun, der mit seinem Dreizaack vor New York aufgetaucht ist, einem Farmer im amerikanischen Mittelwesten zu, „ich werde also im nächsten Frühjahr zu Besuch kommen!“ Mit diesem Bild karikierte jüngst eine Chicagoer Zeitung den folgenschwersten, den

Neptun im Hafen von Chicago? Der Salzverkrustete, tangumspinnene Neptun im Süßwasser? Bei den Weizenfarmern, deren Urgroßeltern zuletzt das Meer sahen, als sie von Europa in die Staaten einwanderten?

Wenn die Aprilsonne des Jahres 1959 das Eis der fünf großen Seen geschmolzen hat und die Schneegänse wieder nach Norden ziehen, wird ein Ozeandampfer tief in das Innere Amerikas hineinfahren. Und die Kapitäne europäischer Seeschiffe werden von der Kommandobrücke aus über die 5,5-Millionenstadt Chicago blicken. Sie werden die „Seehäfen“ Milwaukee besuchen, Duluth, Detroit, Cleveland, Buffalo. Sie werden bis in das Herz der Prärie vorstoßen, in die Urheimat der Indianer und Büffelherden. Sie werden von Län-

Mensch auch hier auf der alten, festgelegten Erde
g. Wissenschaftler und Ingenieure verändern
icht der Erde! Wir werden das Aussehen der
ie auf dem Atlas ändern müssen. In Ost und
tehen gewaltige Projekte und formen unsere
morgen. Der wissenschaftliche Mitarbeiter
urger Abendblattes, Gustav-Adolf Henning,
von diesen kühnen Plänen. Er beginnt mit
ntischen Bauplan in Amerika: einen Seeweg
ntischen Ozean durch den St.-Lorenz-Strom zu
auf dem die Ozeanriesen 3600 km in das
erikas fahren können — bis vor die Tore
von Chicago!

Kilometer Seeweg

3000 I bekommt ein künstliches
 Amerika. Seine fünf großen Seen
 Mittelmeer, den Welt-Seeverkehr ge-
 werden für St.-Lorenz-Seeweg wird ge-
 öffnet. Deichon zu 90 Prozent fertigege-
 baut, ist s Eröffnungsreden liegen best-
 stellt! Die n Schreibtischschubladen in
 reits in d und Ottawa. Denn der St.-
 Washingtonweg ist ein Gemeinschafts-
 Lorenz-SeeUSA und Kanadas, ein 1,5-
 werk der Dollar-Projekt (6,3Milliarden
 Milliarden-
 D-Mark). ernenhen sprengt die Vor-
 Das Untaft des Europäers. Es ist so,
 stellungskr, die Ozeanschiffe plötzlich
 als würderg vorbeifahren und die
 an Hambicht des Schwarzen Meeres
 fernste BtDer Seeweg wird über 3000
 erreichen. lang werden.
 Kilometer, das ist — wie man's
 „Seeweg“ ein „Weg zur See“, zum
 nimmt — oder ein „Weg zu den
 Atlantik f dem Binnenmeer der fünf
 Seen“. Au

Auf der an-
 deren Seite des
 Flaschenhalses,
 an den Kais
 von Montreal,
 müssen die gro-
 ßen Frachter
 schon fest-
 machen. Sie
 können nicht in
 die Seen hin-
 ein. Auf einer
 Strecke von 300
 Kilometer ist
 der St. Lorenz
 zu flach, zu rei-
 ßend.

fährt eine mächtige Han-
 großen Seerper diese 20 000-Tonner mit
 delsflothe. Aersatten Laderäumen sind
 ihren nimm, eingesperrt wie „Buddel-
 auf den See,er Flasche. Sie fahren bis
 schiffe“ in t Ausfluß des Ontariosees
 Prescott amorenz-Strom, aber sie kön-
 in den St.-Lden Atlantik hinaus.
 nen nicht in enhals, das sind die ge-
 Der Flaschenden Stromschnellen und
 fährlich tose den St.-Lorenz-Oberlauf
 Untiefen, di
 versperren.



Ein Größenvergleich zwischen den amerikanischen Seen und Europa

gem. Mergung. Nur kleine, dicke, schwer-
 fällige 3000-Tonner stottern sich mit ho-
 hen Unkosten durch seine 22 Schleusen
 zu dem 80 Meter hochgelegenen Onta-
 riensee hinauf. Bei Kurzschluß in der Lei-
 tung sind die Schleusentore mit der
 Hand zu bedienen... Das ist keine Ver-
 kehrsader, jedenfalls keine für die
 Weltwirtschaftsländer Kanada und
 Amerika.

Wer nicht selbst importiert, ist über-
 rascht: Die Bahnfracht für das kurze
 Stück Cleveland — New York ist
 teurer (10,37 DM pro Zentner) als die
 Fracht für den langen Schiffsweg New
 York — Hamburg (9,66 DM). Im Som-
 mer 1959, wenn der St.-Lorenz-Seeweg
 fertig ist, werden die Transportkosten
 nur noch halb so hoch sein. Dann wer-
 den amerikanische Güter im Ausland

billiger, ebenso europäische in Amerika.
 Ein Windstoß in die Segel des Welt-
 handels!

Aber in New York ist man beklom-
 men. Die Küstenstädte am Atlantik, vor
 allem New York, wurden groß und

reich, weil die Schiffspforte „St.
 Lorenz“ verschlossen war. Weil die
 Güter erst per Bahn zum Atlantik rol-
 len, umgeschlagen werden mußten und
 hier erst der billige Seetransport be-
 gann.

Jetzt wird Chicago größer und rei-
 cher. Für die Städte an den fünf Seen
 beginnt ein goldenes Zeitalter.

An einem ungewöhnlich heiteren
 Oktobertag des Jahres 1535 segelte der

bretonische Seefahrer Jacques Cartier
 den St.-Lorenz-Strom hinauf. Er lan-
 dete an einer Insel, erklimmte einen
 Hügel, und schaute stromauf über die
 herbstlich goldgelben Laubwälder an
 den Ufern. Cartier glaubte, er habe
 einen neuen Seeweg nach China gefun-
 den. Aber Cartier und seine Nachfolger,
 sie fanden nicht Seide, Tee und orien-
 talisches Gold. Sie entdeckten eine an-
 dere Wunderwelt: Das größte Binnen-
 seesystem der Erde. Es ist heute zu-
 gleich das verkehrsreichste.

Durch den Pelzhandel wurde Kanada
 erschlossen. Längst sind die endlosen
 Wälder gerodet. Kohle, Öl und Erze
 wurden entdeckt. Die Prärie wurde
 Kornkammer der Welt. Die Küsten der
 Seen — sie sind fast so lang wie die

Montreal.
 Cartier stand, ist heute das Zentru-
 Montreal. Während die Autokolonne

ungestört über die Brücke brausen, he-
 sie sich Zentimeter für Zentimeter. Ein
 hydraulische Riesenpresse steht unt-
 der Brücke. Sie muß noch höher! 40-
 lichte Weite zwischen Kanalspiegel u-
 Brückenkante braucht ein Ozeanschi-
 wenn es den St.-Lorenz-Seeweg passi-
 ren soll.

Auch die Bagger gleichen See-Ung-
 heuern vergangener Erdzeitalter. M-
 einem Zug kratzen ihre Stahlzäh-
 einen 10-Tonnen-Happen vom Grun-
 auf. Ein Stahlgigant, von den Arbeiter-
 „Gentleman“ getauft, bewegt alle
 Sekunden 20 Tonne Erdreich aus d-
 abgesteckten Kanal-Linie.

Weiter stromauf folgt der Soulange
 Kanal. Über 12 000 000 Tonnen „Pot-
 damer Sandstein“ werden hier ausg-
 sprengt. Er ist das härteste Felsgestei-
 das am St. Lorenz vorkommt. M-

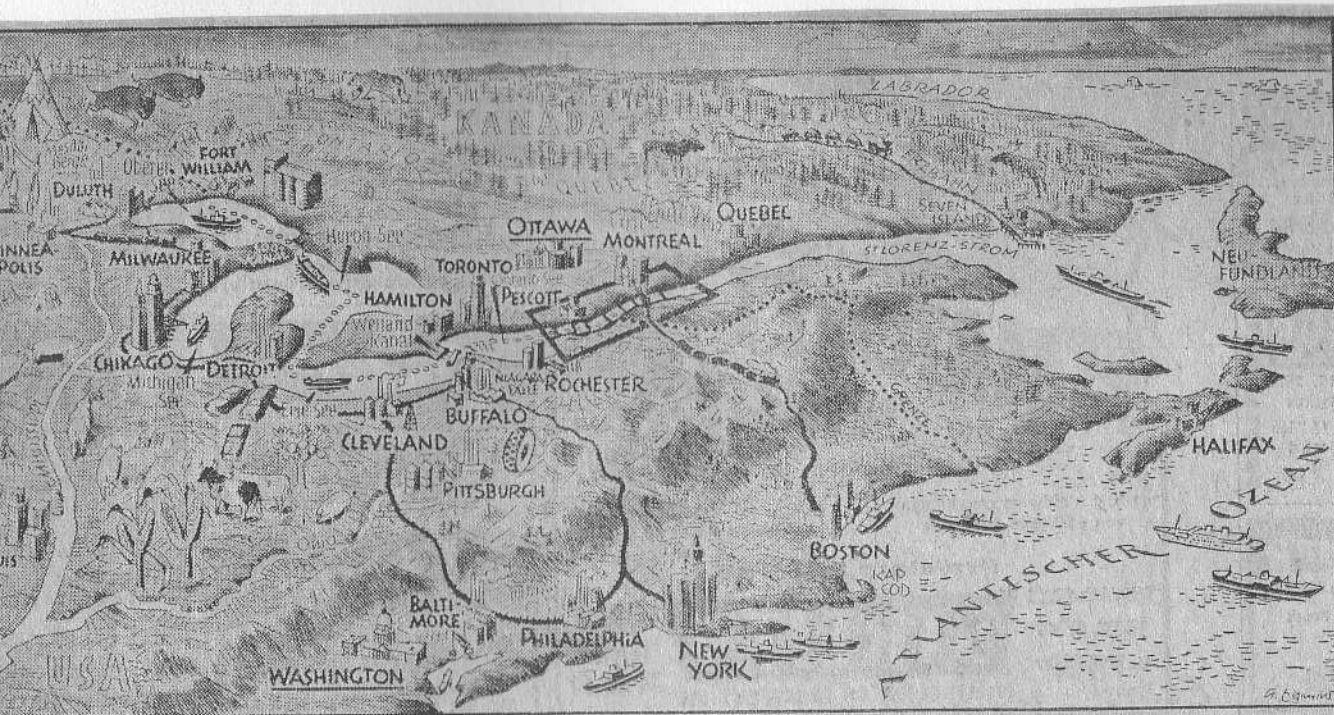
mechanischen Bohrern schaffte man r-
 1 Meter Bohrloch in der Stunde. Z-
 wenig, zu langsam! Die moderns
 Bohrer arbeiten mit hohen Hitzegrad-
 Der Felsen schmilzt wie Butter. So e-
 steht in einer Stunde ein 10 Meter t-
 fes Bohrloch.

Die ersten drei Abschnitte des S-
 wegs hat Kanada übernommen. Am
 teressantesten ist der vierte Abschn-
 an dem die USA und Kanada zu gl-
 chen Teilen arbeiten: die „Internat-
 nalen Stromschnellen“.

Aus der Luft gesehen gleicht o-
 Strom hier einem Kreuzworträts-
 22 000 Arbeiter mit bunten Stahlhel-
 ziehen ein Gewirr aus Dämmen u-
 Deichen. Wo gesprengt wird, zermal-
 ein Stahlmoloch das Gestein sofort

feinem Sand. Sein „Magen“ bewä-
 400 Tonnen Felsen in der Stunde.
 dem Sand wird ein Staudamm geb-
 einer der größten des Kontinents.
 indem man die Klippen der Str-
 schnellen in dem Stausee „erträn-
 entsteht — als „Nebenprodukt“
 Seaway — ein elektrisches Großkri-

reichsten der Erde. Der Hügel, auf



Chikago ist die Landschaft zwischen dem Atlantischen Ozean und Chikago. Hier entsteht in diesen Tagen das amerikanische „Mittelmeer“.

ein Größtkraftwerk, das 1,88 Millionen Kilowatt pro Stunde liefern wird. Seit dem am 1. Juli 1958, morgens acht Uhr, der Donner der letzten, entscheidenden Sprengung verhallte, füllt sich das Stausee. Schon im September können die Bewohner der Umgebung für 1,30 DM im Monat braten und backen, kochen und kühlen und an Elektrizität verbrauchen, soviel sie immer wollen.

Der Einsatz der modernsten und größten Maschinen zieht viele Zuschauer an. Große und kleine. Manche kommen mit dem Auto über Sonntag von weit her. Das Betreten der Baustellen ist verboten — Sie sind unübersichtlich und gefährlich. Um jedoch die Besucher nicht zu enttäuschen, und weil dieses Werk ein St. Lorenz tatsächlich „Sehenswürdigkeit“ ist, verfielen die amerikani-

gen Ingenieure auf eine amerikanische Show. Sie installierten an vier „strategischen“ besonders interessanten Plätzen Fernsehkameras. Die „Show“ wird in der Zentralstelle übertragen. Dort sitzt

von 8 Städten und Dörfern auf Spezialwagen verlädt und abtransportiert, so als wär's ein Piano. Heraus aus dem Bereich des künftigen Stausees.

Nur die Kirchen läßt man am Dorfplatz. Das Problem, eine Kirche samt Turm über die Landstraßen zu fahren, ohne dabei die Oberleitungen zu beschädigen, haben Amerikas Techniker weiland noch nicht gelöst.

Der erste Frachter würde auf Grund laufen, wenn er nach der Durchfahrt durch den St.-Lorenz-Seeweg einen Hafen ansteuerte. Und das ist das schwerwiegendste Problem der Hafeningenieure in den Seen-Städten. Der Seeweg hat jetzt einen Tiefgang von 8,23 Meter. Von fünf Schiffen der Welthandelsflotte können vier hindurchfahren. Auf den gleichen Tiefgang werden auch die Kanäle zwischen den Seen eingerichtet. Aber die Häfen! Ihre Becken sind zur Zeit noch zu flach.

Überall hat ein scharfer Konkurrenzkampf begonnen. Von den kanadischen Städten gehen am hitzigsten Toronto und

Hamilton — auf amerikanischer Seite ist es das ungleiche Paar Chikago—Milwaukee.

Die 1-Million-Stadt Milwaukee ist ihrem 5,5-Millionen-Nachbar um genau 40 Jahre voraus. Die Bierbrauerstadt

Milwaukee hat den weitaus besseren Hafen. Denn seine Bürgermeister wußten schon seit 40 Jahren — außer dem Bier — den Seeweg zu schätzen und traten immer wieder für das Projekt ein. Schon seit 1908 tüftelten sie an ihrem Hafen.

Noch größer als New York!

Chikago hat fünf Häfen, aber noch keiner taugt für ozeangehende Schiffe. Die Einladung an Neptun war übereilt. Wie der Kampf zwischen Milwaukee und Chikago ausgehen wird, ist keine Frage: „Zweifelloos wird Chikago in den nächsten 25 Jahren die größte Stadtanlage, die die Welt je gesehen hat, größer als

Chikago ist die einzige große Handels- und Industriestadt Amerikas, die Zugang zu den beiden großen Binnenwasserwegen hat: zu den Großen Seen und zum Mississippi. In Chikagos weiterer Umgebung leben 60 Millionen Menschen. Die Industrie- und Landwirtschaftszentren sind nur einige hundert Kilometer entfernt. In den ersten Jahren nach der Eröffnung des Seeweges gibt es in der Stadt neue Arbeitsplätze für 900 000 Menschen. Das heißt, die Bevölkerung kann nun sprunghaft um 2 Millionen zunehmen.

Aber was wird aus den Hafenanlagen und den im Hafen- und Handelsbetrieb Beschäftigten, wenn der Winter kommt? Der St.-Lorenz-Seeweg und die fünf Großen Seen sind nur 8 Monate des Jahres schiffbar. In den vier Wintermonaten frieren sie zu. Dann stehen Docks und Kais trostlos verlassen.

Solange der Plan, den St. Lorenz auszubauen, diskutiert wird — und das wird er schon seit Anno 1895 — sind die Eisenbahngesellschaften die schärfsten Gegner des Projekts. Die Kaufleute im Mittelwesten sagen mit Recht: „Außenhandel ist kompliziert genug. Wenn man jetzt mal diesen, mal wieder jenen Verkehrsweg benutzt, wird das Exportgeschäft noch verworrener!“

Die Mississippi-Senatoren sorgten sich über eine Abnahme der Binnenschifffahrt in ihrem Tal und stimmten gegen den Seeweg. Auf ihrer Seite hatten sie die Senatoren der von Konkurrenz fürchtenden Ostküste.

Alle Präsidenten der Vereinigten Staaten seit Wilson haben den Seeweg befürwortet und den Gesetzentwurf dafür im Kongreß eingebracht. Immer wieder wurden die Vorschläge abgelehnt, das Projekt verworfen. Daß der St. Lorenz nun doch ausgebaut wird, hat drei gewichtige Gründe:

● Während des letzten Weltkrieges erschöpften sich die Erzgruben in den Masebi-Bergen am Oberen See. Die Erz- und Maschinenindustrien in Detroit, Cleveland, Chikago hätten



wurde in Labrador ein neues, reiches Eisenerzlager entdeckt und erschlossen. Die Industrien an den Seen brauchen nun nicht umzuziehen, wenn man den Seeweg ausbaut und das Labrador-Erz über den St. Lorenz verschifft.

- Die kanadische Provinz Ontario und der benachbarte Staat New York am St. Lorenz gerieten in Energienot. Sie brauchten den elektrischen Strom, der beim Ausbau des Seaway als Beiprodukt des Projekts abfallen würde.
- Den entscheidenden Anstoß gab jedoch das immer wieder vertröstete Kanada. Die Kanadier drohten im Januar 1952, sie würden den Seeweg jetzt allein bauen. Und zwar auf kanadischer Seite.

Das erschütterte die Opposition in den Staaten. Es kam zur Einigung in letzter Stunde. Der Kongreß schwenkte schnell um 180 Grad und stimmte mit großer Mehrheit für den Ausbau des Seewegs. Am 13. Mai 1954 unterzeichnete Präsident Eisenhower das „St.-Lorenz-Seeweg-Gesetz“.

Im April 1959 werden Präsidenten und Ministerpräsidenten an den St. Lorenz fahren. Sie werden Bänder durchschneiden, Knöpfe drücken, Reden halten. Auf amerikanischer Seite wird man Feuerwerk abbrennen. Paraden und Reigen hübscher, junger Mädchen werden der Feier den Rahmen geben.

Auf kanadischer Seite ist man nüchterner. Kanadas Wirtschaftsgeschichte ist eine Folge von „Booms“. Man hat schon mehrfach für 1,5 Milliarden Dollar eingeweiht. Nun ja, der Bau des Seewegs war ein Unternehmen, aber doch eben eines unter anderen.

Und die Kanadier zweifeln auch nicht, daß eines Tages der Hauptschönheitsfehler des Seaway bereinigt wird: das winterliche Zufrieren. Da wird man schon technische Mittel finden, Fahrrinnen im Eis offenzuhalten. Zweifellos, das wird man. Wenn sie schon das Gesicht der Erde verwandeln, warum dann an den kleinen Tücken des Klimas scheitern?

