

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Band: 11 (1954)
Heft: 3

Artikel: Dezentralisation der amerikanischen Industrie
Autor: Sidler, Gerhard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783745>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dezentralisation der amerikanischen Industrie

Amerika verdankt seine politische und wirtschaftliche Bedeutung in erster Linie seinem gewaltigen Industriepotential. Fortgesetzte Verbesserungen und Erweiterungen der Produktionsbasen sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht verschafften ihm eine wirtschaftliche Stellung, die in der Geschichte einzigartig dasteht.

Ausgangspunkt der Industrialisierung waren gewaltige Kohlen- und Eisenvorkommen, die zu den bekannten Industriekonzentrationen im Norden des Landes führten. Seit dem Zweiten Weltkrieg jedoch erleben die Vereinigten Staaten Industrieverlagerungen von bedeutendem Ausmass. Die Hintergründe dieser Erscheinung sind teils strategischer Natur, teils aber wurzeln sie in der Tatsache, dass die Industriezentren in den Seenbecken eine Uebersättigung erreicht haben, welche Verlagerungen geradezu erzwingt. Diese Industrieverlagerungen, die noch keineswegs als abgeschlossen betrachtet werden können, sind nur möglich geworden, weil die Standorte der Kohlen- und Eisenvorkommen nicht auch länger zwingende Industriestandorte sind und weil Gebiete gefunden wurden, die sich für die Niederlassung von Industrien besonders gut eignen.

Der Süden wirbt um die Gunst der Industrien. Im Gefolge des amerikanischen Bürgerkrieges wurden die Südstaaten von einer Strukturkrise erfasst, die sich nur ganz allmählich abgebaut hat. Erst in neuester Zeit winkt ihnen die Chance einer existenztragenden Industrialisierung, und es sind vor allem fünf Vorzüge, welche diesem Bestreben Vorschub leisten.

1. Das günstige Klima erlaubte schon immer eine intensive landwirtschaftliche Nutzung, aber im Gegensatz etwa zu Kalifornien fallen hier genügend Niederschläge, um eine zusätzliche Bevölkerung und auch die Industrie mit Wasser versorgen zu können.
2. Bodenschätze, wie Oel in Texas, schwerer Sand (Titan und Zirkon) an der Atlantikküste, stehen in Fülle zur Verfügung.
3. Die Mechanisierung der Landwirtschaft machte auch hier, wie anderswo, zahlreiche Arbeitskräfte frei, die nun anderweitig zu beschäftigen sind oder aber der Arbeitslosigkeit anheim fallen würden. Allerdings werden sie auf Jahre hinaus nicht in Präzisionsindustrien beschäftigt werden können.

Im Mississippibecken zeichnet sich eine nach Norden gerichtete Wanderung der schwarzen Bevölkerung ab, die unter der weissen Bevölkerung des oberen Tales ein merkliches Unbehagen auslöst. Diese Wanderung soll durch die Ansiedlung neuer Industrien aufgehalten werden.

4. Der Markt im Süden ist noch wenig erfasst und daher ausbaufähig. Beispielsweise wurde durch das Absinken der Preise für elektrische Energie ein derartiger Mehrkonsum erzielt, dass trotz

der geringeren Gewinnmarge erhebliche Mehrgewinne erzielt wurden.

5. Die Dezentralisierung der Industrie erlaubt kriegssichere Kapitalinvestitionen, was naturgemäss den Kapitalmarkt belebt, wozu kommt, dass es ausserdem leichter hält, Rüstungsaufträge zu erhalten.

Industrie zieht nach dem Süden. Die gut geführte Aufklärung in lokalen Zeitungen, die Propaganda in New York und selbst im Ausland, tragen ihre Früchte. Immer wieder melden Städte mit Stolz die Niederlassung neuer Industrien. Allein im Staate Georgia sind seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges über 400 Millionen Dollars in Industrien angelegt worden. Nicht zu unrecht wird der Beginn dieser neuen amerikanischen Industrialisierungsphase in das Jahr 1933 angesetzt, damals nämlich, als der Kongress die Tennessee Valley Authority (TVA) ins Leben rief.

Der TVA war die Aufgabe überbunden, Landesplanung im grossen Stil zu betreiben, vom papiernen Plan bis zum fertigen Kraftwerk, unter Einbeziehung aller natürlichen Hilfsquellen, welche die Region bot. An die 20 Projekte, über die ganze Welt verteilt, haben sich in der Folge an dieses Beispiel gehalten, so zum Beispiel das bekannte französische Projekt im Rhonetal und andere mehr. In den Vereinigten Staaten sind indessen für die nähere Zukunft keine ähnlichen Unternehmungen mehr zu erwarten, trotz des Erfolges des ersten Versuches. Immerhin hat Präsident Eisenhower erwähnt, dass er Willens sei, die weitere Entwicklung dieses Experimentes wohlwollend zu verfolgen.

Es werden jedoch grosse Anstrengungen unternommen, um an Stelle der «Authority»-Idee mit «general cooperations» zu ähnlichen Ergebnissen zu gelangen. In den Tälern des Missouri River und des Columbia River sind die nötigen Verhandlungen bereits im Gange, und man erwartet neuartige Lösungen, die das Federal Government als gleichwertigen Partner mit einbeziehen wollen.

An der Grenze zwischen Georgia und South Carolina ist viel geschehen. Energie-Kommission (AEC) begann 1951 mit dem Bau einer 1,2- Milliarden-Dollars-H-Bombenfabrik, 20 Meilen ausserhalb Augusta. Diese beschäftigte an die 40 000 Arbeiter, im Vergleich etwa zu 45 000 beim Bau des Panama-Kanals, 43 000 beim TVA-Unternehmen oder 47 000 in Oak Ridge (Tenn.). Während des Krieges wurden nämlich den Arbeitern und Angestellten der AEC in Oak Ridge Unterkünfte geschaffen, so dass dort in kürzester Zeit eine geplante Stadt Wirklichkeit wurde. Im neuen «Savannah River H-Bomb-Projekt» ist diese Aufgabe privaten Bauunternehmungen übertragen. Die Folge ist, dass sich eine reichlich ungeordnete Wohnwagenanhänger-Stadt entwickelte, die nicht leicht zu organisieren ist.

Nach Beendigung der Bauarbeiten blieben übrigens nur rund 7500 Arbeitskräfte beschäftigt, und so stellt sich die ernste Frage, ob zivile Industrien in der Lage sein werden, den erheblichen Arbeiterüberschuss zu absorbieren.

Der Savannah-River, die Grenze zwischen Georgia und South Carolina bildend, wird an ver-

schiedenen Stellen gestaut, um ihn der Energieproduktion dienstbar zu machen. Da er damit auch gleichzeitig schiffbar wird, vermag er dem ganzen Südosten als zentraler Transportweg zu dienen. Der Staat Georgia hat aus diesem Grund eine Port Authority geschaffen, die im Herbst 1952 die ersten öffentlichen Docks mit allem Zubehör, wie Signalanlagen, Kühl- und Lagerhäuser, in Savannah am Atlantik dem Verkehr übergeben hat. Dadurch wurde das Monopol, welches die Eisenbahnen in kurzfristigem Egoismus gegenüber dem Lastwagenverkehr aufrecht erhielten, an der Atlantikküste der Südstaaten zum erstenmal gebrochen. Die freie Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse ist hergestellt. Bis dahin ging aller Frachtverkehr, sogar mit Südamerika, über New York.

Unter den einzelnen Städten ist eine erbitterte Konkurrenz ausgebrochen. Jede, und hätte sie auch nur 1000 Einwohner, hat ihre «Chambre of Commerce», die in der Presse und sogar mit Affichen an den Autostrassen für die Ansiedlung neuer Industrien wirbt. Ist genügend Geld vorhanden, so wird ein «Industrial Survey» durchgeführt, der über seine sachliche Verwendung hinaus auch Mittel für vermehrte Werbung und sogar für die Finanzierung neuer Industrien anlocken soll. Die Vielfalt und häufig auch der Ideenreichtum dieser «Industrieoffensiven» ist erstaunlich genug, und sie vermögen zweifellos Kapital anzulocken.

Viele Städte haben aber bereits erkannt, dass ihnen nur dann gedient ist, wenn alle Interessen koordiniert werden können. Atlanta ist das Nervenzentrum des Südostens. Im Jahre 1825 wurde eine Eisenbahnlinie von Chattanooga nach Südosten gebaut, die sich östlich des Chattahoochee-River in drei Linien teilt und so drei Atlantikhäfen mit dem Mississippi-River verband. Die Hügellage dieses Verkehrsknotenpunktes ermöglichte die Erstellung von drei Verbindungen zu den Einwanderungshäfen auf Hügelausläufern unter Vermeidung von Brücken und anderen Kunstbauten — ein seltenes Beispiel weitsichtiger Eisenbahnplanung. Erst nachträglich wurden Häuser gebaut, und so entstand und wuchs Atlanta. Nur drei weitere Großstädte weisen ähnliche Hügellagen auf: Johannesburg, Birmingham und Lemberg. Während des amerikanischen Bürgerkrieges (1861—1865) brannte die ganze, in Holz gebaute Stadt nieder. Die eigentliche Wachstumsperiode der Stadt setzte jedoch erst im 20. Jahrhundert ein, und zwar mit dem Aufkommen des Automobils. Ende 1952 zählte «Metropo-

litan Atlanta» 600 000 Einwohner, und sie weist eine bedeutende Flächenausdehnung auf. Als Handelsstadt mit erheblichem Durchgangsverkehr bemüht sich Atlanta heute, ihre Metropolenfunktion im «deep South» angemessen zu erfüllen. Die Universitäten und die technische Hochschule sind als Bildungs- und Forschungsstätten weit über ihre Region hinaus bekannt, so zum Beispiel geniesst die medizinische Klinik der Emory University internationalen Ruf.

Atlanta ist das geistige Zentrum der gesamten Negerbevölkerung der Vereinigten Staaten. Die Trennung der Rassen ist im Süden immer noch selbstverständlich, und gemeinsame Institutionen sind praktisch ausgeschlossen. Es bestehen hervorragende Schulen und auch Universitäten für Neger, aber kein weisser Student könnte darüber näheres sagen. «Segregation» ist ein unbeliebter Gesprächsstoff.

Die Entwicklung des Südens von einem landwirtschaftlichen zu einem industriellen Gebiet hat tiefgreifende Strukturänderungen zur Folge, die nicht ohne grosse Mühen gemeistert werden können. Planungskommissionen wurden in Städten, Counties und Staaten konstituiert. Bald machte sich ein fühlbarer Mangel an Fachleuten bemerkbar. Auf Initiative des «General Education Board», einer Agentur der Rockefeller-Stiftung, die 300 000 Dollars zur Verfügung stellte, wurde im Herbst 1952 der erste Kurs für Regionalplanung und Städtebau am Georgia Technical Institute durchgeführt. Dies war der erste Versuch, im Süden zwei Jahre dauernde Kurse für Planungsfachleute einzuführen.

Die Leitung dieser Kurse liegt bei Howard K. Minhinick, dem ehemaligen Direktor der Regionalplanungsarbeiten bei der TVA. Minhinick diplomierte 1928 in landscape architecture an der Harvard University. Anschliessend war er Dozent für Städtebau, bis er 1936 zur TVA übertrat. Im Auftrag der «International City Manager's Association» bearbeitete er das grundlegende Planungsbuch «Local Planning Administration».

Die vielen Vorkehrungen, welche die Industrieverlagerung in den Süden begleiten, gehen weitgehend auf private Initiative zurück. Es ist für Amerika typisch, dass überall der alte Pioniergeist wieder erwacht, wenn sich grosse Entwicklungen abzeichnen beginnen. Darin liegt die geistige Stärke dieses merkwürdigen Landes, das die Ausdehnung eines Kontinentes hat.