

Über die Gottesmutter

Einfügung dieses Schemas in das Schema
über die Kirche

29. 10. 63 2068 52 1014

Über den Ökumenismus

Rückverweisung an die Kommission

1. 12. 62 2068 97 44

Laufende Kosten einer Universität

Im Septemberheft dieser Zeitschrift (174 [1963/64] 456) haben wir auf die großen Schwierigkeiten hingewiesen, vor die sich die Katholiken Frankreichs angesichts des Unterhalts ihrer Universitäten, der Instituts catholiques, gestellt sehen.

Welche Kosten heute eine Universität bereitet, will sie ihren Aufgaben auch nur halbwegs gerecht werden, entnehmen wir dem Haushaltsplan (1964) des bayerischen Kultusministeriums für die drei bayerischen Universitäten München, Erlangen, Würzburg.

	München	Erlangen	Würzburg
Personalkosten	34,50 Mill.	13,00 Mill.	13,00 Mill.
Sachkosten			
Verwaltung	3,40 Mill.	1,02 Mill.	1,025 Mill.
Wissenschaft	8,20 Mill.	3,50 Mill.	3,50 Mill.
Zusätzliche Ausgaben (Errichtung und Einrichtung von Instituten usw.)	12,43 Mill.	8,64 Mill.	8,00 Mill.
Zuschuß für Nürnberg	—	1,15 Mill.	—
	57,53 Mill.	27,31 Mill.	25,525 Mill.
Einnahmen (Hörgelder, Zuschüsse des Bundes)	14,02 Mill.	7,16 Mill.	7,15 Mill.
Zuschuß des Staates	43,51 Mill.	20,15 Mill.	18,355 Mill.

An der Universität München studierten im WS 1963/64 20 500 Studenten, in Erlangen (zusammen mit Nürnberg) 9100, in Würzburg 6620. Daraus ergibt sich, daß der Staat für den Studenten in München rund 21 000 DM, in Erlangen rund 22 000 DM und in Würzburg rund 29 000 DM zuschießt, das sind im Durchschnitt 24 000 DM. Dabei sind aber größere Bauten, etwa die Errichtung eines Klinikums in München, nicht mitgerechnet, schon gar nicht die Errichtung einer neuen Universität.

Die Wirtschaftshilfe Moskaus an Peking

In der Auseinandersetzung zwischen Moskau und Peking spielt die gekündigte und zurückgezogene Wirtschaftshilfe Moskaus an Peking eine wichtige Rolle.

Die Höhe dieser Hilfe läßt sich nur vermuten. Nach amerikanischen Quellen (Dimensions of Soviet Economic Power. Joint Economic Committee, Congress of the U. S., Washington 1962) liegt sie bei 790 Millionen Dollars, die zwischen 1949 und 1962 gegeben wurden. Vergleiche mit Hilfen an andere kommunistische Länder zeigen, daß die den Chinesen gewährte Unterstützung keineswegs groß ist. So erhielt Polen 914 Millionen Dollars, die Sowjetzone 1400 Millionen und die kleine Äußere Mongolei 658 Millionen. Insgesamt gaben die Sowjets von 1945 bis 1962 6200 Millionen Dollars an Wirtschaftshilfe.

Im Februar dieses Jahres gab Suslow einige Zahlen bekannt, die die Art der sowjetischen Hilfe deutlicher werden lassen. Danach beträgt die Kapazität der mit sowjetischer Hilfe erbauten Eisen- und Stahlhütten 8,7 Millionen t Eisen und 8,4 Millionen t Stahl (Gesamtproduktion an Stahl 1963: 10 Millionen t), bei den Gruben lag sie bei 32,2 Millionen t Kohlen. 70 % der chinesischen Blecherzeugung, die gesamte Produktion von synthetischem Gummi, 25,30 % der Elektroenergie, 80 % der Lastkraftwagen- und Traktorenerzeugung sind dieser Hilfe zu danken.

Wichtiger noch war die Unterstützung durch Fachleute, die die Sowjetunion nach China sandte. Von 1949 bis 1960 waren 10 000 Ingenieure und Techniker in China. Wie wichtig ihre Hilfe war und welche schlimme Folgen ihr Abzug für China hatte, wurde in dieser Zeitschrift (173 [1963/64] 66) am Beispiele der Regulierung des Hwangho schon gezeigt. Umgekehrt wurden 10 000 Chinesen in der Sowjetunion mit dem neuesten Stand der Technik vertraut gemacht, und 11 000 Chinesen studierten von 1951–1962 in Rußland.

Die Chinesen möchten heute an diese Hilfe nicht gerne erinnert werden. Sie weisen darauf hin, daß sie keineswegs umsonst gegeben wurde, daß manche Waren von den Russen teurer gekauft werden mußten, als man sie auf dem Weltmarkt hätte kaufen können. Richtig ist, daß sie schon sehr bald, 1955, die ersten Klagen hören ließen, vorsichtig noch, aber immerhin unüberhörbar. Die erwartete Hilfe sei zu gering, die langfristigen Darlehen hätte man bei den Amerikanern günstiger haben können, viele Maschinen aus Rußland seien noch gar nicht richtig ausprobiert gewesen und vieles mehr. Bei manchen dieser Klagen kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Chinesen in vielen Fällen die Vorbedingungen für den Umgang mit der modernen Technik einfach nicht mitbrachten.

Wieweit diese wirtschaftliche Auseinandersetzung auch die politische Haltung der Chinesen bestimmen wird, läßt sich nicht sagen, da diese inzwischen gelernt haben, zwischen Wirtschaft und Politik zu unterscheiden. Politische Fragen haben ihr eigenes Gewicht und lassen sich nur in den seltensten Fällen mit wirtschaftlichen Mitteln lösen.

Ein Kanalprojekt in Kolumbien

Über dem Gedenken an den Beginn des 1. Weltkriegs ging ein anderes Ereignis, das fast auf den Tag ebenfalls vor 50 Jahren stattfand, nahezu unter. Am 3. August 1914 durchfuhr das erste Schiff den Panamakanal. Damit war ein Traum erfüllt, den schon Karl V. geträumt hatte, zu dessen Verwirklichung ihm aber die Mittel fehlten. Damals bestand – so scheint es wenigstens, und die geologischen Erkenntnisse sprechen dafür – ein den Eingeborenen bekannter Verbindungsweg zwischen dem Atlantik und dem Pazifik: der Golf von Urabá und die Bucht von Malaga, die heute durch die serrania de Baudó und angeschwemmtes Land getrennt sind, waren noch verbunden.

Der Panamakanal ist den Erfordernissen des ständig ansteigenden Weltverkehrs nicht mehr gewachsen. Darum ging man schon 1939 daran, durch neue Schleusen seine Kapazität zu erhöhen. Der Krieg unterbrach 1942 diese Arbeiten. Nach seinem Ende ließ der Gouverneur des Kanals eine neue Linie untersuchen. Man dachte an einen Kanal längs des Atrato und Truando, der eine Länge von 165 km haben sollte.

Demgegenüber sieht das von Kolumbien vorgesehene Projekt die Schiffbarmachung des Atrato und Truando vor. Als Eingang in den Kanal soll im Osten eine der verschiedenen Mündungen des Atrato benutzt werden; welche, ist noch nicht entschieden. Der Atrato hat eine Tiefe von 20 m und eine Breite von 270 m und ließe sich auf eine Länge von 86 km benutzen, bis zur Mündung des Truando. Von da ab soll der neue Verkehrsweg dem Truando folgen, dessen Lauf ausgebaut und begradigt werden müßte. Auf diese Weise blieben nur mehr 26 km bis zum Pazifischen Ozean