

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

für den eigentlichen Kanalbau. Diese bieten die größten Schwierigkeiten, da man eine Höhe von 320 m überwinden müßte, die serrania de Baudó. Dafür gibt es zwei Möglichkeiten: man könnte die Höhe einfach durchstechen. Dabei müßten 887 Millionen cbm Erde und Fels bewegt werden. Oder aber man baut zwei Tunnel mit 18 km Länge, die die größten Ozeanschiffe aufnehmen könnten. Hier wäre eine Erdbewegung von 170 Millionen cbm notwendig. Welche der beiden Lösungen, die nur mit Atomspaltungen verwirklicht werden könnten, gewählt wird, steht noch nicht fest.

In Kolumbien ist man verständlicherweise sehr daran interessiert, daß der „Entlastungskanal“ gebaut wird. (Übrigens gehörte auch Panama, als der Kanal gebaut wurde, zu Kolumbien, das erst 1922 formell darauf verzichtet hat.) Es besteht die berechtigte Hoffnung, daß der neue Kanal mehr befahren wird als der alte. Man weist auf verschiedene Vorteile hin: 1. Die Fahrzeit wird sich um 4 Stunden verkürzen. 2. Die Linienführung des Kanals weist eine beträchtliche Verkürzung der Fahrt nach Südamerika auf. 3. Die Kosten pro Tonne werden sich von 0,392 US-Dollars auf 0,066 US-Dollars verringern. 4. Die über 25 000 t großen Frachtschiffe (nach dem augenblicklichen Stand gibt es 321 mit über 9 Millionen t Laderaum), die den Panamakanal nicht passieren können, werden den neuen Kanal ohne irgendwelche Schwierigkeiten benutzen können. 5. Damit ist zu erwarten, daß in Zukunft viele Frachtschiffe, die bisher wegen der Durchfahrt durch den Panamakanal unter 25 000 t gehalten werden, der größeren Rentabilität wegen größer gebaut würden, was sich wieder zum Vorteil des neuen Verkehrswegs auswirken würde. 6. Und schließlich wird der Kanal, der anders als der Panama- und Suez-Kanal durch fruchtbares Land läuft, bedeutend rentabler sein.

Für Kolumbien selbst brächte der neue Verkehrsweg beträchtliche Vorteile. Nicht weniger als 200 000 ha Land, heute Sumpf und Morast, könnten in fruchtbares Land verwandelt, viele Millionen qkm unbebautes Land in die Wirtschaft eingegliedert werden. Das Innere Kolumbiens könnte über den Sucio, einen Nebenfluß des Atrato, an zwei Meere angeschlossen werden. Große Kraftwerke am regulierten Strom könnten viele Teile Kolumbiens mit Strom versorgen. Und last not least: Der Bau des Kanals und noch mehr sein späterer Betrieb brächten Millionen von Dollars ins Land.

Seine Kosten sind auf etwas über 520 Millionen US-Dollars geschätzt, und man rechnet, daß sich der Kanal in 30 Jahren amortisiert hat.

UMSCHAU

„Mein Name sei Gantenbein“

„Mein Name sei Gantenbein“ ist ein Ich-Roman von Max Frisch¹, wie es schon „Stiller“ und „Homo Faber“ waren. Der Autor weiß – er hat es im „Tagebuch“ ausdrücklich gesagt und

sagt es wiederum im Roman –, daß unsere Zeit „nicht die Zeit für Ich-Geschichten ist“, daß soziale und politische, vielleicht wissenschaftliche Themen Darstellung verlangen. „Und doch“, verteidigt er sich, „vollzieht sich das menschliche Leben oder verfehlt sich am einzelnen Ich, nirgends sonst“ (103). Das kunstvolle Gewebe der neuen Ich-Geschichte hat Frisch in einen Rahmen gespannt. Einleitend berichtet er von einem Mann, der abends in einer Bar unter Bekannten saß, sich verabschiedete, ans Steuer seines Wagens setzte und beim

¹ Frankfurt: Suhrkamp 1964. 496 S. Lw. 22,-.