

Abiturienten-Quote in Norwegen und Schweden (je 22 Prozent) oder in Frankreich (19 Prozent).

Und: Auch in ihrer „jetzigen, hinter der internationalen Entwicklung so weit zurückgebliebenen Gestalt“ könnten die bundesdeutschen Schulen nur erhalten werden, wenn die jährlichen Schul-Etats von 5,7 auf 9,7 Milliarden Mark erhöht und etwa 50 Milliarden Mark zusätzlich für Investitionen aufgebracht würden.

Der Hinterzartener Bildungs-Experte warf den Kultusministern vor, sie hätten keine Konsequenzen aus den Zahlen gezogen, die sie zum großen Teil selbst veröffentlichten, und damit „eine Art Offenbarungseid“ geleistet. Er nahm Anstoß an dem „Gebaren unserer Landesfürsten“, das an die „Welt der mittelalterlichen Stammesherrn“ erinnere; Föderalisten wie Meyers (Nordrhein-Westfalen), Altmeier (Rheinland-Pfalz) und Zinn (Hessen) versuchten, „jede vernünftige Entwicklung unserer Kulturpolitik zu sabotieren“.

Der nordrhein-westfälische Kultusminister Paul Mikat verteidigte zunächst noch bei einer Rede im Bundestag seine Kultus-Kollegen und auch die Landesherren: Es dürfe nicht der Eindruck erweckt werden, „als wenn in der Bundesrepublik aus Mangel an einer einheitlichen Konzeption das ganze Bildungs- und Schulwesen schlechthin rückständig wäre“.

Bald darauf aber gestand Mikat auf dem CDU-Parteitag in Hannover ein, Picht habe „die Tendenz der Entwicklung wohl richtig markiert“. Und Mikats Berliner Kollege Carl-Heinz Evers (SPD) dankte dem Schwarzwälder Kritiker sogar: Er habe die deutsche Schul-Misere „zutreffend dargestellt“.

Der Bildungsnotstand avancierte zum Lieblingsthema von politischen Damen und geistlichen Herren, von Professoren und Politikern, auf Akademie-Veranstaltungen und Parteiversammlungen. So debattierte der SPD-Bundestagsabgeordnete Ulrich Lohmar das Thema erst im Bonner Bundestag mit dem Alt-Christen Berthold Martin, 51, bald darauf in der Münchner Zeitschrift „Twen“ mit dem Jung-Christen Dietrich Rollmann, 32.

Und junge wie alte Kämpfer meldeten in ihren Berichten von der Bildungsfront weitere Notstände: Nur etwa jeder sechste bayrische Volksschüler lernt in einer achtklassigen Schule (die mithin für jeden Jahrgang eine eigene Klasse aufweist) — signalisierte die Landtagsabgeordnete Hildegard Hambrücher (FDP). Nur 43 von 100 Quartanern halten bis zum Abitur durch, in Baden-Württemberg sogar nur ein Drittel der Jungen und ein Viertel der Mädchen — berichtete der Deutsche Wissenschaftsrat.

Jeder zweite Bürger ist Arbeiter, aber nur jeder 20. Student ein Arbeitersohn — meldete der Verband Deutscher Studentenschaften; in Schweden hingegen ist, wie der Tübinger Soziologe Ralf Dahrendorf ergänzte, jeder fünfte, in den USA fast jeder dritte, in Oxford und Cambridge immerhin noch jeder zehnte Student ein Arbeitersproß.

Für Patente und Lizenzen — in denen sich normalerweise der Stand der Forschung und die Fülle der Erfindungen widerspiegeln — zahlte die Bundesrepublik 1962 nach einer „FAZ“-Rechnung 446 Millionen Mark mehr an das



Bildungspolitiker Picht
Klagelied aus Hinterzarten

Ausland als sie dort für deutsche Patente und Lizenzen kassierte. 1939 war die deutsche Bilanz noch ausgeglichen gewesen. Heutiger Ausfuhr-Überschuß der USA: 1,9 Milliarden Mark jährlich.

Eine Teilursache dieser Malaise wurde in einer Studie der Deutschen Forschungsgemeinschaft zutage gefördert. Darin kamen 140 deutsche Forscher von Rang überwiegend zu dem Ergebnis, daß die deutsche Wissenschaft nur noch auf wenigen Gebieten zur Welt-Spitze gehöre, in vielen modernen Zweigen aber „besorgniserregend“ im Rückstand sei.

Die deprimierende Bildungsbilanz offenbarte eindeutig, was seit Kriegsende in Westdeutschland versäumt worden war. In demselben Maße, wie das Wirtschaftswunder aufblühte, war die Nation geistig in die roten Zahlen geraten.

Und wie immer, wenn ein aufsehenerregender Konkurs droht, wurden nun Sanierungspläne dargereicht — vom Vorschlag der Deutschen Forschungsgemeinschaft, wie einst das „Notopfer Berlin“ nun ein „Opfer für die Wissenschaft“ einzuführen, bis hin zu der Anregung Brigitte Gerstenmaiers, Elternvertretungen auf Orts- und Landesebene zu wählen, nach dem umgewandelten Marx-Motto „Schuleltern aller deutschen Länder, vereinigt euch!“.

Die wichtigsten Rettungsvorschläge waren:

- ▷ Vereinigung von Zwergschulen zu Mittelpunktschulen (Verband Deutscher Studentenschaften).
- ▷ Förderstufe für Volksschüler des 5. und 6. Schuljahres, um den Übergang auf Oberschulen zu erleichtern (Kultusminister Mikat auf dem CDU-Parteitag).
- ▷ Ausbau des „zweiten Bildungsweges“, um Nicht-Abiturienten in stärkerem Maße den Weg zur Hochschule zu ebnen (Westdeutsche Rektorenkonferenz).
- ▷ Neugliederung der Volksschule in vierjährige Grundschule, zweijährige Förderstufe und vierjährige „Vollzeitschule“ als „neuem Oberschul-

typ“ (Deutscher Ausschuß für Erziehungs- und Bildungswesen).

- ▷ „Bildungswerbung“ unter den Eltern, um mehr Kinder für die Oberschulen zu gewinnen (Deutscher Städtetag).
- ▷ Gemeinsame Bildungsplanung des Bundes und der Länder, gesichert durch Abkommen (von Sprechern aller Parteien im Bundestag bejaht, am vergangenen Freitag von Bundeskanzler Erhard und Kultusminister Mikat angekündigt).
- ▷ Förderung der Wissenschaft durch Stiftungen und durch steuerbegünstigte Spenden auch des Mittelstandes (Bundespräsident Lübke).

Bislang ist allerdings nur ein Vorschlag solch grundsätzlicher Art verwirklicht worden: Bund und Länder schlossen ein Verwaltungsabkommen über die Förderung von Wissenschaft und Forschung. Dieses Projekt hatten die Kultusminister schon vor sechs Jahren gutgeheißen.

Angesichts dieses Tempos und eingedenk der föderalistischen Zersplitterung deutscher Kulturpolitik verkündete Jeremias Picht: „Wenn es in diesem Stil weitergeht, werden wir noch in zwanzig Jahren vergeblich auf eine funktionsgerechte politische Ordnung des wichtigsten Sektors unserer Gesellschaft warten.“

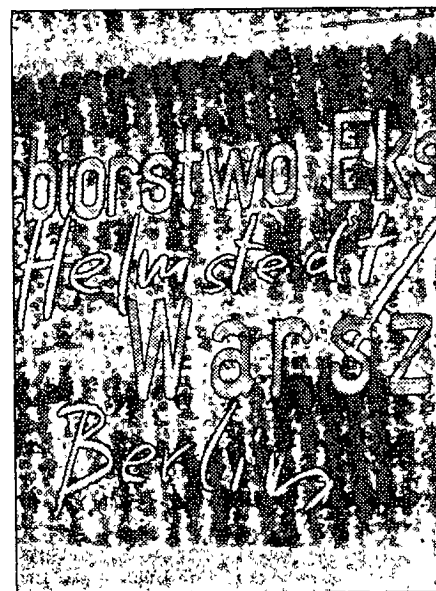
SOWJETZONE

TRANSIT

Im Kreisverkehr

Das SED-Politbüro stellte die Weichen: Seit einem halben Jahr muß die sowjetzonale Deutsche Reichsbahn für Westberlin bestimmte Kesselwagen mit Heizöl aus Polen auf dem Güteraußenring — an der Frontstadt vorbei — durch die Zone in die Bundesrepublik leiten.

An der Zonengrenze bei Oebisfelde übernehmen Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn die Züge, fahren sie über Wolfsburg und Helmstedt zum DDR-Grenzbahnhof Marienborn, von wo aus wiederum Reichsbahn-Loks den Transport nach Westberlin besorgen. Der



Warschauer Kesselwagen in Westberlin
Polnisches Öl via Helmstedt

in Ostberlin erdachte, rund 430 Kilometer lange Ölkreislauf hat zweierlei Folgen; er ärgert die Freunde im Osten und schröpft die Feinde im Westen:

▷ Westberlins Importeure müssen für die Spazierfahrt des Polen-Öls über DDR-Geleise der Reichsbahn einen Transportkostenaufschlag von zehn Westmark je Tonne entrichten;

▷ Polens Exporteure laufen Gefahr, ihre Lieferverpflichtungen nicht einhalten zu können.

Denn die polnischen Kesselwagen können immer nur dann über die Interzonenbahn Helmstedt-Marienborn-Berlin geschickt werden, wenn das von der DDR auf dreizehn Güterzüge täglich beschränkte Interzonen-Transportvolumen nicht schon mit anderen Waren ausgelastet ist. Da zudem einige Wochen lang wegen Schleusenreparaturen und niedrigen Wasserstandes ein Teil der sonst per Schiff nach Berlin verfrachteten Güter mit der Bahn transportiert werden mußte, reichte die Kapazität der dreizehn Güterzüge ohnehin kaum aus.

Die Bundesbahn hat deshalb die polnischen Öl-Expedienten in letzter Zeit mehrfach bitten müssen, die vereinbarte Waggon-Zahl drastisch zu reduzieren.

Der tiefere Sinn des absurden Kreisverkehrs blieb den Polen nicht verborgen. Sie ermittelten in Ostberlin, daß der Warschau zugeordnete Ärger politischen wie wirtschaftlichen Effekt machen soll:

Zum einen wünscht die SED ihre polnischen Freunde an den DDR-Standpunkt zu erinnern, daß Westberlin im Gegensatz zur Ansicht der polnischen Staatshändler nicht zum Einzugsgebiet der Bundesrepublik und mithin auch nicht automatisch zum Geltungsbereich westdeutsch-polnischer Handelsabmachungen gehört. Zum anderen zeigt sich die DDR daran interessiert, selbst die Lieferung der 150 000 Tonnen Heizöl zu übernehmen, mit denen die Polen gegenwärtig jährlich ein Drittel des Westberliner Bedarfs decken.

Als Indizien für die wirtschaftlichen Absichten geben die polnischen Exporteure an, daß sich die Ostberliner Verkehrs-Schikanen nur gegen die Ölzufuhr (20 Prozent der jährlichen Lieferungen Polens an Westberlin) richten und daß ferner DDR-Unterhändler ihren westlichen Geschäftspartnern bereits die Lieferbereitschaft Ostberlins zu verstehen gegeben haben.

In dieser Lage entschloß sich die polnische Regierung zu einem unter Genossen ungewöhnlichen Schritt. In der vorletzten Woche ließ sich der stellvertretende Ministerpräsident Jaroszewicz den DDR-Botschafter Karl („Möwe“) Mewis kommen und erhob offiziellen Protest: Die Volksrepublik Polen werde ihre Brüder im Westen für alle Nachteile haftbar machen, die ihr hinfort aus der Umleitung des für Westberlin bestimmten Heizöls entstehen könnten.

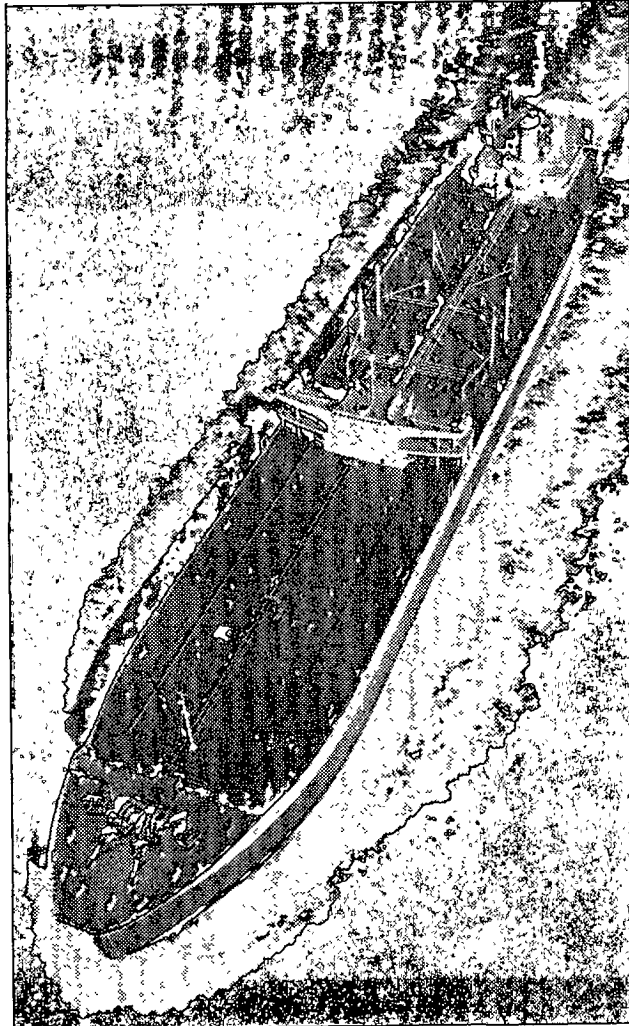
Die Nachteile der Polen sind fürs erste finanzieller Art: Um den Unmut ihrer Westberliner Abnehmer zu dämpfen, hat sich die Regierung in Warschau kürzlich zu Ausgleichszahlungen entschlossen. Sie übernimmt die den Importeuren von der Reichsbahn in Rechnung gestellten Rundfahrtkosten von zehn Mark je Tonne — ein Betrag, der sich im Laufe eines Jahres zu 1,5 Millionen Westmark summieren wird.

SCHIFFFAHRT

TANKER

Öl für gutes Wetter

Das Schiff ist über 300 Meter lang; auf seinem Deck könnten drei Fußballspiele zur gleichen Zeit ausgetragen werden. Es wird aus 27 000 Tonnen Stahl zusammengeschweißt; das entspricht dem Gewicht von 36 500 Käfer-Volkswagen. Die Tanks des Schiffes fassen 160 Millionen Liter; wären sie mit Bier gefüllt, könnte an jeden Europäer mehr als ein Glas ausgeschenkt werden.



Japanischer Tanker „Nissho Maru“: Vier Kilometer Bremsweg

Solche Dimensionen wird der deutsche Supertanker haben, den der Bielefelder Puddingpulver-Fabrikant Rudolf August Oetker, dessen Konzern von der Bierbrauerei bis zum Versicherungsgeschäft reicht, demnächst bei den bundeseigenen Kieler Howaldtswerken bauen läßt. Es ist ein 130 000-Tonnen-Ungetüm, wie es in Europa noch nie auf Stapel gelegt wurde. Lediglich die Japaner wagten es bereits, einen Stahlleib dieser Ausmaße für den Öltransport

* Zur Hamburg-Süd-Gruppe gehören: die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, die Columbus Line Inc., die Reederei Heinrich C. Horn, die Deutsche Levante-Linie und die Reederei Rudolf A. Oetker; Schiffsbestand der Gruppe: 63 Trockenfrachter, Kühlschiffe und Tanker mit insgesamt 413 554 Tonnen Tragfähigkeit (tdw).

nutzbar zu machen: mit dem Tankerriesen „Nissho Maru“ (132 000 Tonnen), der im Herbst 1962 in See ging.

Gigantisch wie die technische Konzeption des Supertankers ist das finanzielle Volumen, mit dem Oetker seinen Schiffspark aufstocken will. Bis 1967 sollen 180 Millionen Mark in die Kassen der wehklagenden bundesdeutschen Schiffbauer fließen. Bei Howaldt in Kiel gab er außer dem 130 000-Tonner zwei 55 000-Tonnen-Tanker in Auftrag, bei der AG „Weser“ in Bremen zwei 59 000-Tonner, und bei Howaldt in Hamburg wird ein weiterer 62 000-Tonner gebaut. Die Hamburger „Welt“ nannte den Monstre-Auftrag einen „Paukenschlag“.

Er wird dreifach nachhallen. Die Verwirklichung der Ausbaupläne

▷ befördert Oetkers Reederei-Gruppe Hamburg-Süd*, die bereits heute die größte Privatreederei der Bundesrepublik ist, in der Tonnage-Statistik mit Abstand an die Spitze der deutschen Großreedereien;

▷ macht Oetker zum Eigentümer der zweitgrößten Tankerflotte (nach der Esso), die unter deutscher Flagge fährt;

▷ gibt zum erstenmal einem deutschen Reeder die Chance, von der Ölwege zu profitieren, die sich — Jahr für Jahr — anschwellend — über die Bundesrepublik ergießt.

Denn seit die Bundesbürger vom Fahrradsattel aufs Autopolster umgestiegen sind und die Bequemlichkeit der Ölheizung entdeckt haben, gilt Westdeutschland im internationalen Mineralölgeschäft als ein Wundermarkt täglich neuer Überraschungen: Von 1952 bis 1962 stieg der Welt-Mineralölverbrauch um 98

Prozent, in der Bundesrepublik nahm er in der gleichen Zeit um 690 Prozent zu.

1961 schätzte die Mineralölindustrie den bundesdeutschen Ölbedarf für 1963 auf 41,1 Millionen Tonnen; tatsächlich wurden 57,5 Millionen Tonnen verbraucht. Und 1962 wurde wiederum — für 1964 — eine Fehlrechnung aufgemacht: Anstelle der geschätzten 50 Millionen Tonnen werden die Deutschen, wie aufgrund der Halbjahresbilanz jetzt feststeht, mindestens 66 Millionen Tonnen konsumieren. Die Bundesrepublik rückt damit in diesem Jahr hinter die USA auf den zweiten Platz der Ölverbraucher.

Allein zum Transport der gegenwärtigen deutschen Zuwachsrate von fast