1. **Ex-Kanzler Schröder hält Lobesrede auf Hedge-Fonds**
   Vor einem Jahr hieß es in einem Kommentar: "Müntefering beschimpft die Heuschrecken, Schröder will sie füttern." Inzwischen füttert Schröder die Heuschrecken nicht mehr, er lässt sich selbst von ihnen füttern.
   Quelle: World Socialist Web Site
2. **Was des Staates ist**
   Wasser, Strom, Verkehr – ja, auch Wohnen – sind solche Grundbedürfnisse. Und es bedarf sehr sorgfältiger Überlegungen, ob und wie sie in Privathand zu überführen sind. Sonst werden aus unheilvollen staatlichen Monopolen unheilvollere private, und es entscheidet der ungebremste Weltmarkt darüber, wer sich den Zugang zu Lebenswichtigem noch erkaufen kann.
   Quelle: Tagesspiegel

   Die FAZ und ihr erotisches Verhältnis zu Schulden
   Der Jubel um die erste schuldenfreie Stadt in Deutschland ist ökonomisch betrachtet Unsinn.
   Quelle: ZEIT-Weblog

3. **Dumme Rentendebatte**
   Von Heiner Flassbeck.
   Quelle: Frankfurter Rundschau
4. **Die verheimlichten Opfer im Irak**
   Epidemiologen der Johns Hopkins School of Public Health und Ärzte der Al-Mustansiriya Universität in Bagdad ermittelten zu diesem Zweck die Zahlen und die Ursachen von Todesfällen vor und nach der Invasion. Der Vergleich ergab, daß – selbst bei vorsichtigster Interpretation der Daten – 98.000 irakische Zivilisten in den ersten 18 Monaten an den Folgen des Krieges und der Besatzung starben.
   Quelle: Linksnet

   Nachtrag (KR) zum Hinweis des Tages Nr. 2 vom 10.3.2006
   Unter dem Titel „Wie unglaublich dämlich sind eigentlich unsere Manager und Politiker" hatte Albrecht Müller heftige Kritik am Management des Transrapid-Herstellers (Transrapid International) geübt. Dazu ein Einwand:

   Der Transrapid basiert auf der bereits vor mehreren Jahrzehnten entwickelten Magnetschwebebahntechnik. Der grundsätzliche Systementscheid (zugunsten des sogenannten Langstator-Antriebs) war 1977 gefallen, und zwei Jahre später war bereits ein Entwicklungsstand erreicht, der den ersten fahrplanmäßigen Personentransport anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA 79) in

Hamburg ermöglichte (Quelle).
Allerdings fand sich lange Zeit kein Käufer für diese Technik, was sich auf das Entwicklungsbudget restriktiv ausgewirkt haben dürfte. Das waren keine günstigen Umstände, um den einmal erreichten technischen Vorsprung zu halten.

Über die Bemühungen Chinas, selbst ein solches System zu entwickeln, schrieb der Magnetbahnexperte Peter Mnich in den VDI-Nachrichten:
„Die chinesische Forschung und Entwicklung für eine eigene Magnetbahn geht auf Ende der 70er-Jahre zurück. Seit Anfang der 90er-Jahre existiert ein umfangreiches chinesisches Förderprogramm für die Magnetbahnentwicklung, was durch die Transrapid-Demonstrationsstrecke 2001-2002 ergänzt wurde. Insofern hat China stets ein eigenes Technologieprogramm verfolgt.“ „Zu berücksichtigen ist …, dass China z. B. das geschützte Know-how für den Fahrwegsbau in Deutschland gekauft hat und Patente auch beim Transrapid nur 20 Jahre laufen.“

Es spricht viel dafür, dass China weitgehend selbständig und mit eigenen Mitteln eine (vielleicht sogar technisch fortgeschrittenere) Variante der Magnetschwebebahn entwickelt hat.
Welche Fehler sollen Managern und Politikern im Zusammenhang mit dem Transrapid vorzuwerfen sein? Hätte man die Chance ungenutzt lassen sollen, nach so vielen Jahren endlich über die Prototypphase hinauszukommen? Wohl kaum. Die Vorstellung jedoch, die Magnetbahntechnik auch nach Ablauf der Patente einem aufstrebenden Industriestaat wie China vorenthalten zu können, ist vollkommen unrealistisch. Auf diesem Gebiet gibt es keinen Bestandsschutz. Technischer Vorsprung lässt sich nur durch Investitionen in neue Entwicklungen sichern.
Übrigens: Ob der Einsatz des Transrapid in Deutschland ökonomisch und ökologisch sinnvoll wäre, ist eine ganz andere Frage und soll hier nicht behandelt werden.