

Evangeliums hin, wo in souveräner Überlegenheit gegenüber allem irdischen Besitz den Besitzenden ebenso wie den Armen die christliche Distanz und die wahrhaft königliche Haltung gegenüber den Gütern der Erde empfohlen wird. Dann geht er zu den sozialpolitischen Anliegen über. In einem Wirtschaftssystem, das dem Liberalismus offenbar noch stark verpflichtet ist, spielt die Frage der Verteilung der Güter eine bedeutsame Rolle. Sie kann weder vom Liberalismus alter Prägung gelöst werden, noch vom Staatssozialismus. Zwischen beiden Irrungen muß der katholische Sozialpolitiker den Ausgleich suchen, um zu einer Güterverteilung in sozialer Gerechtigkeit zu gelangen. Freilich, wenn den erhöhten Forderungen der Arbeiter Genüge geschehen soll, reichen die „Reichtümer“ der verhältnismäßig wenigen Privatkapitalisten nicht aus. Ganz abgesehen davon, daß die Besitzverhältnisse immer mehr anonym werden, braucht es vor allem eine Steigerung der Produktion und der Güter; sie kann aber, bei der Verwickeltheit der modernen Wirtschaft, nicht mehr dem freien Spiel der Kräfte nach liberalistischer Weise überlassen werden, sondern muß von Wirtschaftsführung und Staatsführung geplant und geregelt werden. Endlich muß auch, wenn schon Unternehmer und Arbeiter „am gleichen Tische essen“, an Wohl und Gedeih der Volkswirtschaft in gleicher Weise gebunden sind, auch für beide eine gerechte Verteilung der Verantwortlichkeit im Betrieb geschaffen werden. Damit ist unmißverständlich auf die modernen Bestrebungen des Mitbestimmungsrechtes hingewiesen (Osservatore Romano vom 23. 7. 1952).

Zum Schutz religiöser Kunst. Unter dem 30. Juni (Osservatore Romano vom 20. Juli 1952) hat das Sanctum Officium, die oberste kirchliche Glaubensbehörde, eine Anweisung an die Bischöfe der Welt ergehen lassen „de Arte Sacra“. Das Neue liegt vielleicht nicht so sehr in den einzelnen Bestimmungen, die den Bau gottesdienstlicher Räume und ihre künstlerische Ausgestaltung überwachen und in gesunden Formen erhalten sollen, als vielmehr in der erneuten Zusammenstellung all der verschiedenen Normen, die bereits im kirchlichen Gesetzbuch und Einzeldekreten vorlagen. Besonders dringliche Gründe haben offenbar eine solche Einschärfung bestehender Normen notwendig erscheinen lassen. Einer der Kommentare von Exz. Celso Costantini (Osservatore Romano vom 23. Juli) gibt wertvolle Aufschlüsse über die Vorgeschichte der Instruktion. „Leider rütteln gewisse Abirrungen im Namen der modernen Kunstauffassung oder aus Rücksicht auf das Denken unserer Zeit oder auch aus niederem Geschäftsinteresse an den Toren des Heiligtums. Ein französischer Bischof schrieb mir, man befinde sich mitten in einer kämpferischen Auseinandersetzung um die kirchliche Kunst. Kunstzeitschriften, selbst solche, die von Ordensleuten veröffentlicht werden, preisen die neue Linie. Bekannt ist die Unruhe, die durch eine Kapelle in Vence erzeugt wurde, die der Maler Matisse ausgeschmückt hat. Auch der jüdische Maler Chagall möchte eine katholische Kapelle ausmalen. Picasso soll an die Dekoration einer — kommunistischen Kapelle denken. In jüngster Zeit hat in Paris G. Rouault mit seinen abstoßenden Kruzifixen Aufsehen erregt. . . . Wir sind in einem vollendeten Babel der bildenden Kunst“. Man gehe bereits soweit, daß man die ganze Kunstüberlieferung der vergangenen christlichen Jahrhunderte beiseite werfen wolle, um die neue Form ins Gotteshaus einzuführen. Nun darf man aus solchen Worten nicht folgern, als ob die fortgeschrittenen Formen unseres heutigen Kunstempfindens verurteilt würden. Gerade Monsignore Costantini, der mutige Förderer der einheimischen Kunst in den Missionsländern, hat bewiesen, wie weiträumig seine Auffassung sein kann. Auch die Instruktion des Heiligen Officiums will den berechtigten Forderungen unserer Zeit Rechnung getragen wissen. Um so schwerer wiegt die Mahnung, daß alle religiöse Kunst im Gotteshaus einer heiligen Aufgabe

zu dienen habe: das Leben des Glaubens zu beleben und den Kult Gottes zu erheben. Sie untersteht wesentlich dem Anliegen der göttlichen Heilsordnung. Aus dieser Sicht heraus dürfte auch die Schlußanweisung zu verstehen sein, daß die Bischöfe im Zweifelsfall sich bei der Römischen Kommission für christliche Kunst Rats erholen sollen. Das soll nicht bedeuten, daß ein lokal gefärbtes römisches Kunstempfinden die Einheitsnorm für die Gesamtkirche werden will.

Welthandelsflotte und deutscher Schiffsbau. Das neue Schiffsregister des englischen Versicherungsunternehmens Lloyd berichtet, daß der Umfang der Welt-handelsflotte im vergangenen Jahr um 2,6 Millionen Tonnen gestiegen ist; damit hat er den höchsten, je erreichten Stand erklommen, nämlich 87,25 Millionen Tonnen. Argentinien hat seinen Stand verdreifacht, Panama verfünffacht. Im neuen Schiffsbau überwiegen Motorschiffe; der Gebrauch von Dampfern geht immer mehr zurück. Mehr als ein Fünftel aller Transportschiffe sind Tanker. Die größte Handelsflotte besitzen die USA mit 27,3 Millionen Tonnen (davon 4 Millionen Tonnen Tanker), dann folgt Großbritannien mit 18,5 Millionen Tonnen; Norwegen hat sich den dritten Platz erobert, Panama steht an vierter Stelle, Rußland an achter, Deutschland an zehnter mit etwas mehr als 1 Million Tonnen (davon nur 96000 Tonnen Tanker).

Lehrreich ist die Entwicklung des deutschen Schiffbaues (siehe Rhein. Merkur 23. 5. 52). Jahre lang haben unsere Werften sich mit armseligen Zufallsarbeiten dürftig begnügen müssen. Es fehlte an größeren Aufträgen. Dieser Zustand ist nun vorbei. Im Herbst 1950 wurde der Schiffsbau für Exportzwecke freigegeben, vor Jahresfrist fielen auch die letzten alliierten Beschränkungen für den Bau deutscher Schiffe. Heute ist den meisten Werften eine Beschäftigung bis Ende 1954 gesichert, mit einem Auftrag von insgesamt 2,7 Millionen Tonnen. Das bedeutet einen Auftragswert von etwa zwei Milliarden DM; davon sind 1,3 Milliarden aus dem Ausland. Es handelt sich vorwiegend um Arbeiten für USA und Panama, und zwar für den Bau von Großtankern. Zwei davon sollen mit je 40000 Tonnen die größten der Welt werden. Unter den Auftraggebern folgen Skandinavien, vor allem Norwegen. Indonesien hat mehr als 20 Küstenschiffe bestellt. Der Export hindert nicht wesentlich den Schiffsbau für deutsche Auftraggeber; viel ernster sind da die Finanzierungsschwierigkeiten und die Lücken in der Baustoffversorgung. Am fühlbarsten ist das Nachhinken der Stahlproduktion. Der monatliche Bedarf an Blechen war im Herbst 1951 noch 27000 Tonnen, heute ist er bereits 35000 Tonnen.

Am 31. 3. 52 stand der deutsche Schiffsbau an dritter Stelle in der Welt: England mit 40 Prozent, USA mit 12 Prozent, Deutschland mit fast 8 Prozent. Die Docks, wichtig vor allem für Reparaturen, sind durch Kriegsschäden und Nachkriegs-Demontagen empfindlich geschwächt worden. Hamburg zum Beispiel besitzt nur noch 15000 Tonnen Docks, gegenüber 270000 Tonnen in Friedenszeiten. Und dabei ist jeder Dockneubau bis jetzt immer noch genehmigungspflichtig gewesen.

Autofahren lebensgefährlicher als Krieg. Die hohe Zahl von Autounfällen in USA hat zum Studium ernster Gegenmaßnahmen geführt. Am 13. September 1899 ist in New York ein Herr H. Bliß einem Verkehrsunfall zum Opfer gefallen. Er war, so weit man nachweisen kann, das erste Opfer des Auto-Jahrhunderts. 52 Jahre später, am 21. Dezember 1951, starb in einem Spital in Cleveland eine Frau Wischmeier an einem Autounfall. Sie hat die Zahl der ersten Million von tödlichen Unglücken in USA vollendet; 52 Jahre Autofahren kostete die Vereinigten Staaten soviel Tote wie 100 Jahre Krieg, gerechnet von der Schlacht von