

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 96 000 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 40 000 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 27 000 Tonnen, heute ist er bereits 35 000 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 15 000 Tonnen Docks, gegenüber 270 000 Tonnen in Friedenszeiten. Und dabei ist jeder Dockneubau bis jetzt immer noch genehmigungspflichtig gewesen.

*Autofahren lebensgefährlicher als Krieg.* Die hohe Zahl von Autounglücken 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 Autounglück. 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