

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

Lexington im Befreiungskrieg der Amerikaner gegen Engländer 1775 bis zu den Schlachtfeldern Koreas. Da von Jahr zu Jahr die Todeskurve von Unfällen schneller emporsteigt, ist damit zu rechnen, daß die nächste Million in wenigen Jahren schon erreicht sein wird. Man hat nach den Ursachen geforscht. Vieles hängt von der Beschaffenheit des Wagens ab, wie weit er noch Fahr- und Bremsicherheit besitzt. Die Gesetzgebung, die für die Zulassung zum Fahren gilt, ist jedenfalls von hoher Bedeutung. Es zeigt sich immer mehr, daß die Anforderungen strenger werden müssen. Aus allen Überlegungen scheint sich aber eindeutig zu ergeben, daß die größte Bedeutung den persönlichen Eigenschaften und der charakterlichen Sicherheit des Fahrers zukommt. Mangelnde Selbstbeherrschung, Übermüdung, Alkohol, Verärgerung, Reizbarkeit, jugendlicher Übermut, sträflicher Leichtsinn, Renommiersucht und ähnliches gehören zu den weitaus meisten Ursachen. Man will daher in Zukunft mit der Fahrprüfung auch ein psychologisches Testverfahren verbinden. (America, 31. 5. 52.)

*Sog des Ruhrgebietes.* Nach einem Bericht der Regierung in Düsseldorf ist jeder vierte Einwohner der westdeutschen Bundesrepublik im Lande Nordrhein-Westfalen wohnhaft. Dort kommen auf 1 qkm 400 Einwohner, die Bevölkerungsdichte übertrifft auch jene Länder, die wie Belgien (275) und die Niederlande (236) als die dichtest besiedelten Gebiete Europas gelten. Gemessen an dem Gesamtdurchschnitt Westdeutschlands ist die Bevölkerungsdichte an der Ruhr doppelt so hoch. Da an Niederrhein und Ruhr rund die Hälfte unserer gesamten Industrie liegt, kann dieses Land mit einem gewissen Recht das wirtschaftliche Herzstück Westdeutschlands genannt werden. Ein so geballtes Arbeitszentrum übt naturgemäß auf die arbeitsuchenden Menschen einen starken Sog aus. Im Augenblick der Währungsreform, Juni 1948, zählte das Ruhrgebiet 3,8 Millionen Beschäftigte; drei Jahre später waren es um eine Million mehr. Innerhalb des Gebietes selber verschiebt sich ständig die Bevölkerung: die kleineren Industriestädte wie zum Beispiel Herne verlieren; um so zahlreicher drängen sich die Arbeitsuchenden in die großen Kraftzentren wie Essen, Gelsenkirchen, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Köln und das Aachener Land. In einer unvorstellbaren Lebenszähigkeit hat sich diese, von der Industrie gelenkte Menschenbewegung, die Ruinen wieder erobert und mit schaffendem Leben erfüllt. Allerdings darf man nicht übersehen, daß eine derartige Zusammenballung von Menschen, die nur von und mit der Maschine leben, eine bedenkliche Gefahr darstellt für die Stunde, da eine ernste wirtschaftliche oder soziale Krise ausbrechen würde. Vorab das Ausmaß neuer Seelsorgeaufgaben, die den Bistümern Köln, Aachen, Münster und Paderborn zugefallen sind und täglich noch zuwachsen, ist nur den wenigen Fachleuten der kirchlichen Verwaltung bekannt. (Siehe auch „Christ und Welt“, 10. 4. 52.)

*Presse für die Frauenwelt.* Nordamerikanische Forscher haben sich jüngst einen Überblick über die Presseerzeugnisse zu verschaffen gesucht, die nur für die Frauenwelt erscheinen. In USA gibt es 17 besondere Frauenzeitschriften (Magazine — wobei das Wort nicht den unangenehmen Nebensinn hat, den es auf dem deutschen Pressemarkt leider bekommen hat) mit ungefähr 35—40 Millionen Leserinnen. Es ist festgestellt, daß die für Frauen bestimmten Veröffentlichungen am eifrigsten gelesen, ja geradezu verschlungen werden. Ihre unmittelbare und mehr wohl noch mittelbare Wirkung ist sehr bedeutend. Man hat eine Aufstellung gemacht, welche Stoffkreise am meisten behandelt werden. Es sind vor allem Küche, Kochrezepte; dann alles, was mit Kinderpflege und Erziehung zusammenhängt; verhältnismäßig gering ist der Beitrag über Kunst. Um so mehr wird über femininity gebracht, das heißt alles, was das Frauenleben prägt und verschönt.