

Zeitbericht

Für die Christen Chinas — Vom Verkehrswesen der USA — Die armenische Kirche — Seminar in Sowjetrußland — Geburtenbewegung Österreichs und Italiens

Für die Christen Chinas. Die chinesische Revolution von 1911 war ein entscheidender Wendepunkt in der Geschichte des Landes. Zwar hielt Lenin nicht viel von ihr; er meinte damals noch, der wahre Kommunismus könne sich nur im Westen durchsetzen. Aber als 1917 die russische Revolution ausbrach, wandten sich ihre Führer doch in einem Aufruf an die Völker des Ostens, worin sie diese zum Kampf gegen die Unterdrückung aufriefen. Erst im Oktober 1949 folgte die Antwort: die Umwälzung in China. Anders als in Rußland waren es hier die Bauern, die von dem geschickten Maotsetung gewonnen worden waren. Neun Zehntel der Mitglieder der chinesischen kommunistischen Partei sind Bauern, ohne daß man deswegen von einer Bauernpartei reden könnte. Die Ziele der chinesischen Kommunisten sind die gleichen wie die des Weltkommunismus, nur die Mittel haben sie den chinesischen Verhältnissen angepaßt.

Die Revolution ist von tiefem Haß gegen die westlichen Mächte, vor allem gegen den angelsächsischen Imperialismus erfüllt. Nicht ohne Grund, wie man bei aller Berücksichtigung der russischen Hetze wohl zugeben muß, wenn man die chinesische Geschichte der letzten 100 Jahre kennt. Der Haß macht auch nicht vor den christlichen Missionen halt, die das Unglück hatten, in Zusammenhang mit der gewaltsamen Öffnung der chinesischen Häfen durch die Engländer und Franzosen wieder ins Land zu kommen. Bei diesem dritten Versuch, das Christentum ins Land zu bringen, waren natürlich auch viele protestantische Missionsgesellschaften beteiligt. Viel armseliger dagegen waren die ersten beiden Versuche, die im Mittelalter vereinzelt Franziskaner und Dominikaner unternommen hatten, denen dann zu Beginn der Neuzeit bis zur Auflösung des Ordens die Jesuiten gefolgt waren, deren erster und größter Missionar, Franz Xaver, vor den Toren Chinas starb. Gerade dieser zweite Versuch zeigt ganz deutlich, worum es den Missionaren ging: um nichts anderes als um Chinas Seele. Sie zu gewinnen war ihr ganzes Sinnen und Trachten. Wo immer sie herkamen, aus Portugal, aus Italien (Ricci), aus Frankreich, aus Deutschland (Adam Graf Schall von Bell), und was immer sie taten, ob sie als Mathematiker und Gelehrte oder als Hofastronomen lebten, sie gingen völlig in chinesisches Brauchtum auf, nur um China für Christus zu gewinnen, ohne auch nur irgendeiner politischen Macht zu dienen. (Vgl. Felix A. Pattner, Pfeffer und Seelen, Einsiedeln 1955, DM 11,80.)

So scheint die Arbeit vieler Jahrhunderte heute der gänzlichen Vernichtung ausgesetzt zu sein. Die Gefahr ist um so größer, als die kommunistischen Schlagworte weithin der religiösen Vorstellungswelt des chinesischen Volkes entgegenkommen. So ist für den Chinesen eine gängige Vorstellung die Idee eines Auftrages von oben her, der von einem unwürdigen Menschen auf einen würdigen übergeht. Der so rasch um sich greifende Abfall von Tschiangkaischek und das Überlaufen ganzer Armeen zu Maotsetung hängt sicher damit zusammen. Ähnlich mag es sich mit der Vorstellung vom Übermenschen verhalten, die der kommunistische Führer geschickt für sich auszunutzen verstand. Eine beherrschende Idee ist weiter die Vorstellung von einem kosmischen Gesetz, wonach alles nach einem bestimmten Kreislauf sich vollzieht, bis schließlich alles, und der Mensch an der Spitze, in jene große Gemeinschaft eingeführt wird, die den Kreislauf der Welt in ihren Anfang hinein schließt, ins Goldene Zeitalter. Solche Erwartungen kann selbstverständlich der Kommunismus viel handgreiflicher erfüllen als das Christentum, dessen Vollendung ja der Ewigkeit Gottes angehört. Neben Verlockungen dieser Art wendet der Kommunismus auch Drohungen und Gewalt an.

Außerdem weiß er die Propaganda geschickt für sich zu gebrauchen. Betrachtet man die offensichtlich für die westliche Welt herausgegebenen beiden Illustrierten *People's China* (Peking) und *China Reconstructs* (Shanghai), so lassen sich verblüffende Ähnlichkeiten mit den Erzeugnissen des Dritten Reiches nicht verkennen: strahlende Führer unter strahlender Jugend, technischer Fortschritt auf allen Gebieten.

Mit welchen Mitteln der Kommunismus vorgeht, zeigt ein kleiner, an sich gar nicht bedeutender Vorfall, von dem das *Mission Bulletin* von Hongkong berichtet. Im September 1954, wenige Tage nach der Rückkehr eines spanischen Jesuiten aus den Kerkern Chinas erhielt eine englisch erscheinende Zeitung Hongkongs eine Leserzuschrift von einem „guten Katholiken“, der darin schrieb, er habe eben erst eine Reise durch China gemacht und dabei nichts von einer Verfolgung der Kirche feststellen können. Unterschrieben war der Brief mit dem Namen eines Australiers; wenige Tage später erschien dieser Name in den Schiffslisten eines nach Australien abfahrenden Schiffes. Wörtlich den gleichen Brief erhielt auch eine chinesisch erscheinende Zeitung Hongkongs, und hier bezeichnete sich der Absender als einen Katholiken aus Kanton.

Aus all dem sieht man, daß die Kirche Chinas in einem schweren Kampf steht, in dem sie des Gebetes und der Opfer der übrigen Christenheit bedarf.

Vom Verkehrswesen der USA. Der Eisenbahnverkehr in den USA ist in den letzten zwanzig Jahren ständig leicht zurückgegangen. Die Eisenbahngesellschaften legen keinen Wert mehr auf die Ausdehnung des Liniennetzes, sondern vielmehr auf die Intensivierung des Verkehrs und seine Verbesserung. 1937 gaben sie 400 Millionen Dollars für die Anschaffung neuer Lokomotiven aus, 1947 waren es 1,1 Milliarden, 1951 sogar 1,6 Milliarden, wobei natürlich die allgemeine Teuerung zu berücksichtigen ist. Es ist vor allem die Umstellung auf Diesellokomotiven, die diese Ausgaben bedingt. 1952 wurden 82 % aller Güter und 88 % aller Personen von Zügen mit Dieselmotoren befördert. Die Zahl sämtlicher für den Güterverkehr zur Verfügung stehenden Wagen beläuft sich auf 1735000; das sind 26 % weniger als 1919. Allerdings liegt das Ladevermögen dieser Wagen nur 6 % unter dem von 1919. Jedes Jahr müssen etwa 50000 Wagen neu angeschafft werden. Auf's Ganze gesehen läßt sich jedoch trotz aller technischen Verbesserungen ein steter, wenn auch leichter Rückgang des Eisenbahnwesens in den letzten dreißig Jahren nicht verkennen.

Anders liegen die Dinge in der Autoindustrie. 1929 wurden im Durchschnitt 3,5 % des verfügbaren Volksvermögens dafür ausgegeben, 1932, im Jahr der großen Wirtschaftskrise waren es nur 1,4 %, die 1950 jedoch wieder auf 4,5 % gestiegen sind. Die Autoindustrie, deren Umsatz im Jahr 20 Milliarden Dollars beträgt, beschäftigt eine Reihe von Nebenindustrien, so daß heute jeder siebte Bürger der USA irgendwie mit der Autoindustrie zu tun hat.

Es fragt sich natürlich, ob diese überragende Stellung der Autoindustrie nicht eine Gefahr für die Volkswirtschaft bedeutet. Vorerst scheint dies nicht der Fall zu sein. Im Gegenteil! Die Autoindustrie erwartet sogar noch eine Steigerung ihrer Geschäfte, wenn man wieder zur kürzeren Laufzeit eines Wagens der Vorkriegszeit zurückkehrt. Dann ließe sich der jährliche Absatz innerhalb der USA leicht um 2 Millionen Personenwagen steigern. Man legt solchen Kalkulationen die verschiedensten Rücksichten zugrunde, von denen der Kauf eines Personenwagens abhängt. Da ist einmal die wirtschaftliche Lage des Käufers, dann die Bevölkerungszunahme, die Gründung neuer Familien, die immer umfangreichere Ausdehnung der Vororte, die oft die Anschaffung eines zweiten Wagens nahelegt, das Verhältnis der Autopreise zu den übrigen Preisen, das Durchschnittsalter eines