

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

Wagens, die Möglichkeit, Kredite zu erhalten, die Marktlage für Gebrauchtwagen, die in Zahlung für einen neuen Wagen gegeben werden können, und schließlich der Fortschritt der Technik, wie er in den neuen Modellen jeweils zum Ausdruck kommt. Da aber vorerst an keine größere Ausdehnung des Marktes zu denken ist, beschränkt sich die Industrie vor allem auf die Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit, auf die Konzentrierung der Unternehmen und auf eine weitgehende Mechanisierung der Arbeit; dies vor allem wegen des hohen Anstiegs der Löhne, die heute um 200 % über denen der Vorkriegszeit stehen, während die Grundstoffe der Autoindustrie nur um 80 % gestiegen sind.

Das Flugzeugwesen ist natürlich in erster Linie durch den Ausbau der Luftwaffe bestimmt. 1944 stellten die USA 96318 für den Krieg bestimmte Maschinen her. 1947 waren es nur mehr 2100. Erst die Koreakrise brachte wieder einen Anstieg der Produktion. Die betreffenden Jahre sahen ein erhöhtes Budget von rund 16 Milliarden Dollars. Seither sind die Ausgaben für die Luftwaffe zwar wieder etwas zurückgegangen, sie halten sich aber doch immer noch auf rund 9 Milliarden Dollars für das laufende Rechnungsjahr. — In der Verkehrs- und Handelsluftfahrt sind die USA heute die führende Nation. Seit 1929 haben sie einen steilen Aufstieg erlebt. Damals befliegen die amerikanischen Luftfahrtgesellschaften 36300 Meilen, 1931 waren es 80109, 1947 schon 290320 und 1953 gar 402000 Meilen. Dazu kommt, daß die meisten heute in der westlichen Welt eingesetzten Maschinen amerikanischer Herkunft sind. Damit bestreiten die amerikanischen Flugzeuge rund 80 % des Welthandelsverkehrs.

Die Handelsflotte der USA bestand 1939 aus 1374 Einheiten, die 15 % der Welttonnage ausmachten. 1945 umfaßte sie 5529 Einheiten und 56 % der Welttonnage. Seither ist der Bestand wieder auf 1308 Einheiten und 15 % der Welttonnage gesunken. Allerdings stehen den USA noch 1997 Einheiten als strategische Reserve zur Verfügung. Viele von ihnen laufen unter panamaischer oder liberischer Flagge, gehören aber Amerikanern. Gering ist der Anteil der USA am Schiffbau der Welt. Nur etwa 1,4 % liegt auf amerikanischen Werften, eine verhältnismäßig unbedeutende Zahl, verglichen mit dem Anteil Englands (24 %) und Norwegens (20 %). Ein Hilfsprogramm der Regierung für die Werften fand wenig Anklang. — Eine Änderung dürfte erst vom Jahr 1950 ab zu erwarten sein, weil dann 81 % der heutigen Handelsflotte der USA veraltet sein werden (*Etudes et Conjonctures*, Okt. 1955).

*Die armenische Kirche.* Ein Musterbeispiel sowjetrussischer Kirchenpolitik bildet die Behandlung der armenischen Kirche durch die Sowjets. Der grauenhaften Verfolgung durch die Türken im ersten Weltkrieg folgte der zwangsweise Anschluß an die Sowjetunion. Seit dem Jahre 370 steht die armenische Kirche unabhängig von der griechischen Kirche unter einem Katholikos. Als der Katholikos Coren 1937 starb, wurde sein Tod von den Sowjets erst drei Tage später bekanntgegeben. Der erzbischöfliche Stuhl blieb verwaist; es wurde lediglich ein Vertreter bestellt, Erzbischof Georg Tschörekdschian. Im Verlauf der allgemeinen Kirchenpolitik der Sowjets während des „Vaterländischen Krieges“ änderte man auch die Haltung der armenischen Kirche gegenüber. Dem Erzbischof wurde von Stalin als Zeichen seiner Verdienste um die Sowjetrepublik die Medaille zur Verteidigung des Kaukasus verliehen. 1945 wurde dann eine Synode einberufen, die den bisherigen Vertreter zum Katholikos wählte. Die Sowjets scheuten keine Mühe und kein Geld, die jahrhundertealten Zeremonien der Krönung zu filmen. Den Film sandten sie an alle in der ganzen Welt zerstreuten armenischen Gemeinden, die sie zugleich zur Rückkehr nach Armenien einluden. Tatsächlich folgten 100000 Armenier dem Ruf. Leider gingen ihnen nur zu bald die Augen auf. Der Katholikos stand seinem Volk fremd gegenüber, er war nur eine Marionette in der Hand