

einer von allen Nationen getragenen Auswanderungsplanung. Wenn man weiß, daß von der politischen Unterdrückung und religiösen Verfolgung gerade auch Millionen von Katholiken betroffen wurden und immer noch werden, wird man begreifen, daß die katholischen Weltorganisationen in Zusammenarbeit mit den andern Wohlfahrtsverbänden nach Wegen suchen, um mit einer ersten Hilfe an die Vertriebenen eine Neuansiedlung zu erreichen, die der menschlichen Würde, den Forderungen gesunder Familienentfaltung, religiöser Freiheit und volkhafter Eigenart möglichst gerecht wird (Eigenbericht).

*Völkerwanderung im 20. Jahrhundert.* Welches Ausmaß die Vertreibung zahlloser Menschen von Haus und Hof in unserer fortgeschrittenen Welt angenommen hat, mit welcher Grausamkeit der moderne Mensch seine politischen, nationalistischen Kämpfe durchführt, davon kann die Zusammenstellung berichten, die von der Europäischen Forschungsgruppe für Flüchtlingsfragen geboten wird (siehe Orientierung, 15. 4. 52). Der Bericht berücksichtigt 40 Jahre unseres Jahrhunderts und kommt zu folgendem Ergebnis: Im ersten Zeitabschnitt vom Balkankrieg 1912 bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges sind insgesamt 14 Millionen Menschen aus ihrer Heimat verjagt worden: Griechen, Türken, Wollhyniendeutsche, Russen innerhalb des Landes nach Sibirien oder in das Exil, Deutsche, Italiener, Österreicher, Spanier. Im zweiten Abschnitt von 1939—1945 steigt die Zahl auf über 26 Millionen (allein über eine Million „heim ins Reich“, 10 Millionen Evakuierte des Luftkriegs, und dann die endlosen Reihen der Zwangsumsiedler aus Finnland, Südosteuropa, Wolga-Deutsche, 8 Millionen Fremdarbeiter in Deutschland. Noch höher ist die Gesamtzahl für den dritten Abschnitt, die „Friedenszeit“ 1945—52. Es sind mehr als 27 Millionen: Deutsche, Balten, Polen nach Westen gedrängt oder nach Osten abgeschoben, nachrückende Russen, Ukrainer und Kaukasier nach Sibirien, Umsiedlungen in den Grenzgebieten zwischen Tschechen, Slowaken, Ungarn, Rumänen, Südslawen, mehr als 900 000 Araber, die ihre Heimat in Palästina verlassen mußten, und endlich Millionen von Indern, die beim Weggang der Engländer aus dem Land und der Errichtung der neuen Staaten „umgesiedelt“ wurden. Innerhalb 40 Jahren ungefähr 67 Millionen Heimatvertriebene — das war einmal die Einwohnerzahl des alten Deutschen Reiches vor 1914. Und alles um des Nationalitäten-Prinzips willen, „um den Menschen die angestammte Heimat zu geben“.

*Reisen im Düsenzeitalter.* Während die Düsenflugzeuge der alliierten Streitkräfte an unserm Himmel dahinrasen, hat der schlichte Erdenbürger zu wenig beachtet, daß am 2. Mai dieses Jahres auch für den zivilen Reiseverkehr ein neues Zeitalter begonnen hat. An diesem Tag hat die British Overseas Air Corporation den regelmäßigen Flugdienst zwischen Großbritannien und Südafrika mit einem Düsenflugzeug eröffnet. Der „Comet“, der da mit 36 Fahrgästen an Bord von London nach Johannesburg „geschossen wurde“ — die Engländer haben geradezu von einem Kanonenkugel-Dienst nach Art des alten Münchhausen gesprochen —, hat mit 800 Kilometer Stunden-Geschwindigkeit die Strecke um die halbe Welt in 23 Stunden zurückgelegt, eingerechnet vier Zwischenlandungen. Ähnliche und noch größere Fahrzeuge sollen für andere Weltstrecken eingesetzt werden, so daß zum Beispiel Karachi statt in 23 schon in 15 Stunden, Kalkutta in 19 (bisher 32), Singapur in 26 Stunden statt in 60, von London aus erreicht werden können. Die Durchschnittsflughöhe wird 12 000 Meter sein, in welcher Höhe überall die Luft gleichmäßig ruhig, der Himmel immer heiter und klar ist. Aus der großen Geschwindigkeit des „Comet“ ergeben sich auch merkwürdige Neuerungen für die Fahrgäste. Je nach der Fahrtrichtung holt das Flugzeug gleichsam die Zeit ein.

So wird zum Beispiel die Strecke London—New York in nur 6 Stunden bewältigt werden können. Nun ist zwischen diesen Städten ein Uhrzeitunterschied von fünf Stunden, der Fahrgast erreicht also, an der New Yorker Uhrzeit gesehen, eine Stunde nach seiner Abfahrt von London sein Ziel. Wenn er also um 8 Uhr früh in London abfuhr, wo er erst noch frühstückte, und nach 6 Flugstunden in New York sein Mittagessen nehmen möchte, würde er dort verwundert angeschaut werden, denn es wäre erst 9 Uhr. Da ferner ein Flugzeug schon lange vor der Landung sich mit dem Flughafen in Verbindung setzen muß, so müßte zum Beispiel der „Comet“ bereits über Paris mit dem Landehafen London verhandeln. (Englische Rundschau, 9. 5. 52.)

*Goldproduktion der Welt.* Für das Jahr 1951 ist vom Internationalen Währungsfond (vgl. Neue Zürcher Zeitung, Nr. 134, 16. 5. 52) die Goldgewinnung der Welt auf 826 Millionen Dollar errechnet worden. Doch fehlen in dieser Zahl die Ergebnisse aus dem bolschewistischen Machtraum, wo keine Angaben für Auswärtige veröffentlicht werden. An der Spitze der goldzeugenden Gebiete steht die Südafrikanische Union, die mit 403 Millionen Dollar beinahe die Hälfte der obengenannten Gesamterzeugung geliefert hat. In weitem Abstand folgen Kanada mit 153 Millionen, USA mit 70 Millionen, Australien mit 31 Millionen. Die einst berühmte, kleine Goldküste schafft „nur“ 24 Millionen Dollar. Ganz allgemein gesehen, liegt der Schwerpunkt der Goldgewinnung im afrikanischen und amerikanischen Kontinent. Damit dem armen Deutschen nicht der bittere Geschmack im Munde bleibe, er sei ein ganz armer Habenichts, meldet die Bank deutscher Länder in ihrem Ausweis vom 15. 5. 52, daß ihr Goldbestand in der zweiten Maiwoche sich um fast 70 Millionen DM vermehrt habe; er beträgt nun rund 260 Millionen DM.

*Wieviele Autos laufen durch die Welt?* Der Shell-Pressedienst berichtet im Mai dieses Jahres, daß es zur Zeit in der Welt 73 Millionen Kraftfahrzeuge gibt. Davon nehmen die USA den Löwenanteil für sich weg, nämlich 75 Prozent mit 55,5 Millionen; England hat mehr als 3 Millionen, Kanada fast ebensoviel, Frankreich 2,5 Millionen, Rußland schätzungsweise 1,8 Millionen, Australien 1,5 und Deutschland 1,28 Millionen.

In welchem Ausmaß ein Land wie USA motorisiert ist, davon vermag der Jahresbericht 1951 der AMA (Amerikanischer Auto-Verband) einen Begriff zu vermitteln. Im abgelaufenen Jahr hat die Zahl der polizeilichen Meldungen für Personen- und Lastwagen verschiedener Art die 50 Millionengrenze überschritten. Rund 150 Milliarden Liter Treibstoff wurden auf einer, bisher nie erreichten Gesamtstrecke von 485 Milliarden Fahrmeilen verbraucht. Staat und Gemeinden haben daraus die sehr beachtliche Summe von 4,5 Milliarden Dollar an Steuern und Abgaben eingenommen. Recht lehrreich ist auch für den wesentlich ärmeren Europäer das Durchschnittsalter der laufenden Wagen: im Jahre 1950 war es 7,8 Jahre, nun ist es auf 7,3 Jahre gesunken. Doch gibt es immerhin noch 18 Millionen Wagenbesitzer, die mehr als 10 Jahre ihrem Fahrzeug treu geblieben sind. Die Erzeugung neuer Kraftwagen ist 1951 nicht gestiegen, sondern auf 6,8 Millionen gesunken, gegenüber 8 Millionen im Jahre 1950. Ein Statistiker hat errechnet, die lebensgefährlichsten Plätze seien die amerikanischen Straßen (die deutschen werden, wie es scheint, nicht mehr lange hinter diesem Rekord zurückstehen wollen): ein wimmelnder, wildgewordener Termitenhaufen, zwischen dem sich Geist, Seele, Kultur in unbezwinglicher Zähigkeit zu behaupten suchen.