

Nach dieser zweiten Befragung haben 63,9 % der Jungen und 67,29 % der Mädchen im Alter von 15–17 Jahren irgendwann einmal eine ernstere Glaubenskrisis durchgemacht, die in den meisten Fällen (31,59 %) an der Frage entstand, ob das Christentum wirklich die wahre Religion sei. Erstaunlich ist – und die Tatsache, daß es sich um Jugendliche an freien, also meist katholischen Schulen handelt, mag dies in etwa erklären –, daß 55,82 % der Jungen und 59,72 % der Mädchen eine geistliche Führung wünschen, wobei allerdings viele, vor allem die Mädchen über den Mangel an geeigneten Priestern klagen. 67,6 % der Jungen (74,3 an den Gymnasien, 59,3 an den anderen Schulen) haben etwa im Alter von 12–15 Jahren einmal daran gedacht, Priester zu werden. Die entsprechenden Zahlen der Mädchen für den Ordensberuf liegen bei 64,28 %. Von 338 Schülern der letzten Klasse haben 65,68 % einmal an den Priesterberuf gedacht, und 24,77 % von diesen 65 % wollen auch tatsächlich Priester werden. Die Umfrage gestattet auch einen kleinen Blick in das religiöse Leben der Familien, aus denen die Schüler kommen. Bei 20,78 % der Jungen und 20,79 % der Mädchen wird täglich in der Familie gemeinsam das Abendgebet verrichtet, bei 19,6 %, bzw. 18,14 % geschieht dies ab und zu.

Eine weitere Umfrage richtete sich an flämische Studenten und Studentinnen und hatte Fragen des Geschlechtslebens zum Gegenstand. Von 600 Befragten antworteten nur 128, 84 Studenten und 44 Studentinnen. Die Umfrage wurde von ihren Verfassern dazu verwendet, ihre freien Ansichten über die „Liebe“ und die Sexualmoral auseinanderzusetzen. Ob ihr repräsentativer Wert sehr groß ist, sei dahingestellt – die Verfasser meinen selbst, man dürfe daraus keine statistischen Angaben ablesen –, aber sie sei doch in ihren Ergebnissen wiedergegeben, damit auch die andere Seite sichtbar werde.

Von den 84 Studenten erklärten sich 14 als überzeugt katholisch, bei den Studentinnen waren es 16, als „mäßig katholisch“ bezeichneten sich 10, bzw. 3, als „nicht mehr katholisch“ 15, bzw. 10, und als ohne Glaubensüberzeugung 41, bzw. 14. Einer war ein Kalviner.

Trabantenstädte für Madrid

Madrid zählt mit seinen Vororten etwa 2,5 Millionen Einwohner. Aber noch ist kein Ende der Zuwanderung abzusehen, die vor allem aus Zentralspanien, aus den Provinzen Leon, Extremadura, La Mancha und Aragon erfolgt. Viele, die auf dem flachen Land keine oder nur schlecht bezahlte Arbeit finden, erhoffen in der Hauptstadt ein gutes Auskommen und eine weniger sorgenreiche Zukunft. Ob sich freilich alle, nicht selten überspannten Hoffnungen erfüllen, ist eine Frage. Immerhin entstehen in Madrid neue Industrien und das Kapital strömt dort zusammen.

Doch ist dieser große Zustrom auf die Dauer nicht gesund, er muß in geordnete Bahnen gelenkt werden, wenn Madrid nicht darunter ersticken soll. Deshalb hat man sich nach eingehenden Überlegungen entschlossen, für die Hauptstadt Trabantenstädte (*polígonos de descongestión*) anzulegen, die zusammen etwa 240 000 Menschen aufnehmen sollen und neuen Industrien Platz bieten.

Diese Städte sollen an die wasserreichsten Ströme Spaniens gelegt und in Zusammenhang mit bereits bestehenden Städten gegründet werden. Ursprünglich wählte man deren sechs: Guadalajara, Aranjuez, Toledo, Talavera de la Reina, Avila und Segovia, die alle im Umkreis von etwa 50–100 km von der Hauptstadt entfernt liegen.

Eine Planungskommission machte sich an die Arbeit. Zunächst galt es Grund und Boden zu erwerben, der später gegen Selbstkostenpreis an die Siedlungsgesellschaften und die Industrieunternehmen verkauft werden soll. Darauf wurde mit der eigentlichen Planungsarbeit begonnen.

Diese Arbeiten brachten auch eine gewisse Umplanung mit sich, insofern nach den neuesten Plänen nicht sechs, sondern nur fünf Städte geplant sind und auch die Wahl der Städte sich zum Teil verschob. Es sind jetzt die folgenden, für die die Arbeiten bereits angelaufen sind: Toledo, Guadalajara, Aranda de Duero, Alcázar de San Juan und Manzanares.

Besonders schwierig war die Planung für Toledo, da man dort auf das alte Stadtbild Rücksicht nehmen mußte. Die neue Stadt wurde deswegen 5 km vom Rand der alten Stadt am linken Ufer des Tajo geplant. Eine Fläche von 670 ha soll auf 300 ha Wohnungen für 80 000 Menschen aufnehmen, während an den 300 unmittelbar am Fluß gelegenen Hektar das Industrieviertel entstehen soll.

In Guadalajara am Henares dagegen wird sich das neue Wohnviertel für 40 000 Menschen unmittelbar an die alte Stadt anschließen und 1 km davon entfernt an der Bahnlinie Madrid-Barcelona soll ein etwa 100 ha großes Industrieviertel errichtet werden.

Das neue Aranda de Duero wird im Süden der alten Stadt gelegen sein, und seine Industriezone wird sich an die bisher schon bestehende Industrie anschließen. Die Wohnstadt wird für 40 000 Menschen auf 85 ha erbaut werden, für die Industrie stehen 150 ha zur Verfügung.

Alcázar de San Juan ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt zweier großer Linien, von denen die eine nach Alicante, die andere nach Andalusien führt. Hier und in Manzanares, der letzten der Trabantenstädte, sollen zwei fast gleichgroße Städte entstehen, beide mit einem Wohnraum für 40 000 Menschen auf 260 ha und einer Industriefläche von 150 ha.

Die Kosten für diese Trabantenstädte werden voraussichtlich 2 Milliarden Peseten betragen, von denen nur 5 % für den Erwerb der etwa 2000 ha aufgebracht werden müssen.

Madrid ist nicht die einzige Stadt Spaniens, die vor dem Problem des kaum zu bändigenden Zuwachses steht. Ähnlich ergeht es Barcelona, Bilbao, Sevilla und einigen anderen Großstädten. (*Arbor*, Madrid, Juli-August 1962)

Das spanische Straßennetz

Spanien besitzt 130 155 km Straßen, davon Staatsstraßen 79 942 km (61,4 %), Provinzstraßen 5 264 km (4 %), den Rest bilden Gemeindestraßen. Die Verkehrslast ist jedoch sehr ungleich verteilt. 80 % des Verkehrs spielen sich auf etwa 11 000 km ab. Ein Vergleich mit der Bundesrepublik mag das Verhältnis zeigen: In Westdeutschland gibt es 131 531,2 km klassifizierte Straßen (Bundesautobahnen – Landstraßen II. Ordnung). Über die Gesamtlänge der Gemeindestraßen in Westdeutschland liegen noch keine genauen Angaben vor. Sie werden auf rund 120 000 km geschätzt.

Ein klareres Bild der Verkehrsverhältnisse zeigt jedoch die Netzdichte der Straßen. Auf 100 qkm der Bundesrepublik treffen etwa 101 km Straßen, während es in Spanien nur 26 km sind. In der Landstraßendichte je 1 Million Einwohner stehen jedoch Spanien und die Bundesrepublik fast gleich: in Spanien treffen 4 400 km Straßen auf 1 Million Einwohner, in Westdeutschland (einschließlich der nichtklassifizierten Straßen) etwa 4 700 km (Frankreich etwa 16 000 km).

Die Straßen Spaniens befinden sich jedoch in einem schlechten Zustand. Eine Bestandaufnahme, die 1960 gemacht wurde, zeigt, daß 30 % der Staatsstraßen, 51 % der Provinz- oder Bezirksstraßen und 68 % der Gemeindestraßen dringend einer Verbesserung bedürfen. Straßenführung, unübersichtliche und gefährliche Kurven, schienengleiche Bahnübergänge, enge Ortsdurchfahrten, zu geringe Breite, vor allem aber die schlechten Straßendecken selbst behindern den Ausbau eines modernen Verkehrsnetzes, das immer notwendiger wäre.