

Wegen der schlechten Eisenbahnverhältnisse wächst der Verkehr auf der Straße schneller als der auf der Bahn. In den 10 Jahren von 1949–1959 ist der Bestand an Personenwagen um das 2½fache angewachsen, der der Autobusse um das 1,36fache, der der Lastwagen um das 1,57fache. Dazu kommen die zahlreichen Motorräder, von denen es in Spanien verhältnismäßig mehr gibt als im übrigen Europa. Die Zahl der Kraftwagen wird weiter ansteigen: 1962 gab es nach Schätzungen 358 000 Personenkraftwagen, 1977 werden es, wenn die Bevölkerung und das Sozialprodukt im bisherigen Maß wachsen, etwa 1,7 Millionen sein. Und ähnlich wird es sich mit den Autobussen und Lastwagen verhalten. Das wird um so mehr der Fall sein, als in Spanien eine eigene Automobilindustrie aufgebaut wird (hauptsächlich SEAT), deren Leistungsfähigkeit ihrerseits wieder von der der Straßen abhängt.

Dazu kommt der sich stark entwickelnde Fremdenverkehr. Spanien wird mehr und mehr als Reiseland entdeckt, und zwar kommen viele der Fremden mit dem eigenen Wagen (mehr als ¾). 1961 besuchten etwa 7,5 Millionen Touristen Spanien (davon 3,3 Millionen Franzosen, 740 000 Engländer, 480 000 Deutsche und 459 000 Amerikaner), die dem Land nicht weniger als 320,7 Millionen Dollars an Devisen brachten (1953 waren es 91,8 Millionen Dollars).

Der Staat trägt der wachsenden Bedeutung des Straßenverkehrs insofern Rechnung, als die Aufwendungen dafür von 600 Millionen Peseten (etwa 86 Mill. DM) im Jahr 1950 auf 2000 Millionen Peseten (etwa 286 Mill. DM) im Jahr 1960 gestiegen sind. In der Bundesrepublik Deutschland wurden 1950 insgesamt 969 Millionen DM, 1958 über 4000 Millionen DM für den Straßenbau aufgewandt.

Die Regierung hat nun einen Finanzierungsplan für den Straßenbau ausgearbeitet, der bis 1977 eine Gesamtinvestition von 177 640 Millionen Peseten (25 378 Mill. DM) vorsieht, die durch die Benzinststeuer aufgebracht werden sollen. Man schätzt deren Gesamtsumme für die gleiche Zeit auf 211 265 Millionen Peseten (etwa 30 180 Mill. DM). Es ist also durchaus möglich, das spanische Straßennetz großzügiger als bisher auszubauen und zu verbessern. Das wird um so notwendiger sein, als sich Spanien der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft anschließen will, deren Vertrag eine gemeinsame Verkehrspolitik vorsieht.

(*Razón y Fe*, Madrid, Juli/August 1962)

Schulnöte in Frankreich

1962 wuchs die Zahl der Schüler und Studenten in Frankreich um 260 000. Ihre Zahl stieg an den Gymnasien von 770 000 auf 866 000, an den Lyzeen (unseren neusprachlichen und naturwissenschaftlichen Oberschulen entsprechend) von 1 129 000 auf 1 219 000. Die Zahl der Schüler der technischen Schulen wuchs von 256 000 auf 283 000, und die Kindergärten mußten 122 000 Kinder mehr aufnehmen.

Man mußte jedoch sehr viel mehr neue Schulplätze schaffen, insgesamt 500 000, da über 150 000 Schüler und Studenten aus Algier nach Frankreich kamen und da auch die innerfranzösische Wanderung stark zugenommen hat. Das hat zwar dazu geführt, daß auf dem Land die Zahl der Schulen verringert werden konnte, aber damit waren noch keine neuen Plätze geschaffen.

Dem damit verbundenen Lehrermangel hat man teilweise dadurch abgeholfen, daß man Hilfskräfte anstellte. So hat man z. B. Lizentiaten und Diplomingenieuren, die bereits zwei Jahre unterrichtet haben, die Möglichkeit gegeben, den geprüften Lehrern gleichgestellt zu werden.

Die Schwierigkeiten sind am größten in Paris, wo man zwar den Lehrermangel ganz beheben konnte – zum ersten Mal seit vielen Jahren, obwohl man 250 neue Volksschulklassen einrichtete –, wo aber der Schulhausbau einfach nicht mithalten kann.

Schlimmer als im Volksschulwesen sind die Verhältnisse bei den Höheren Schulen. Die Oberklassen zählen meist bis zu 45 Schülern, und von 15 000 Kandidaten für die vorletzte Oberklasse mußte man 6000 zurückweisen. Zwar wurden seit 1947 sieben neue Lyzeen errichtet und bis 1963 sollen weitere vier eröffnet werden, aber die Schulaufsichtsbehörden haben insgesamt 43 neue gefordert. Die gleiche Behörde hatte für 1962 nicht weniger als 111 Erweiterungsbauten verlangt, aber nur 34 wurden genehmigt, für 1963 ist das Verhältnis noch ungünstiger: von 164 geforderten wurden nur 38 genehmigt.

Auch die Universitäten und andern Hochschulen platzten aus allen Nähten. 1962 studierten nach Schätzungen 300 000 Studenten an den französischen Hochschulen, davon 100 000 in Paris. Am stärksten sind seit 1958 jedoch die Universitäten der Provinz gewachsen, so Straßburg um 68 %, Aix-Marseille und Lyon um 50 %, Dijon, Montpellier und Toulouse um 40 % und Paris um 20 %. Überall mußten neue Institutsgebäude errichtet werden, aber viele von ihnen werden erst mit dem Schuljahr 1965 fertig werden. In Paris kommt überdies noch die Wohnungsnot für die Studenten hinzu. In den Cités universitaires und in den Internaten der grandes écoles gibt es nur 15 000 Wohnplätze. Die übrigen Studenten sind auf Privatzimmer angewiesen, die oft bis zu 30–40 % des ihnen zur Verfügung stehenden Geldes verschlingen. (*Revue de l'Action populaire*, Paris, Dezember 1962)

Klagen katholischer Verleger in den USA

In der *America* vom 24. November 1962 fragt der Verleger McManus von der Helicon Press in Baltimore, woher es denn komme, daß die katholischen Verleger der USA heilfroh seien, wenn sie von einem Buch, das nicht gerade ein Roman oder eine Erzählung sei, 5000 Stück verkaufen könnten, wo es doch in den USA etwa 43 Millionen Katholiken, darunter 55 500 Priester und Ordensleute gebe. Er nennt die Situation „erschreckend“.

Sein eigenes Haus und viele andere Verleger, so schreibt er, hätten es sich angelegen sein lassen, für gebildete Laien zu veröffentlichen. Jetzt sehe er sich gezwungen, seine Ansicht drastisch zu revidieren.

Dabei gebe es gebildete katholische Laien, die lesen, und zwar nicht nur ihre Fachliteratur, sondern auch andere ernste Bücher. Aber man müsse sich die Frage stellen, ob sie katholische Literatur lesen.

Und das führe zu der weiteren Frage, ob die katholischen Laien in katholischen Fragen richtig erzogen seien. Die meisten von ihnen hätten wohl katholische Schulen besucht, aber dort hätten sie den Katholizismus vor allem in seiner apologetischen Form und überdies sehr akademisch gefärbt kennengelernt.

Die katholischen Verleger ihrerseits hätten Generationen hindurch vor allem Gebets- und Erbauungsliteratur aufgelegt, die wenig geeignet gewesen sei für gebildete Menschen. Und auch die besten derartigen Veröffentlichungen seien mehr für Priester und Ordensleute bestimmt gewesen als für Laien. Zwar habe man auch hochstehende Werke veröffentlicht. Aber diese seien vor allem theologischer Natur gewesen und für Theologen und Seelsorger bestimmt.

Darum gelte es jetzt, den gebildeten Katholiken der USA Bücher zu bieten, die zwischen den Erbauungsbüchern und denen der strengen Wissenschaft liegen und ihnen die große katholische Tradition vermitteln.