



Londons City, Quadratmeile des Geldes: „Wenn alles wankt, bleibt die imperiale Pose“

# Das kranke England

Aufstieg und Verfall Großbritanniens (III)

Das Weltreich ging ihnen verloren“, umriß Americas einstiger Außenminister Dean Acheson um 1950 das Dilemma der Briten, „doch eine neue Rolle haben sie nicht gefunden.“ Von der Kraft und der Herrlichkeit Britanniens, erkannte folgerichtig der britische Politikwissenschaftler Tony Burdett ein Vierteljahrhundert später, blieb allein „die imperiale Pose“.

Zwischen Pose und Potenz der Briten, zwischen Wunsch und Wirklichkeit im Inselreich wurde die Wirtschaftskraft des einstigen Empire zerrieben. Als soziale Dauerkonflikte das Leistungsvermögen der Industrie und die Leitfunktion der Sterling-Währung aushöhlten, schwand zuletzt auch die große Arroganz. Ein Hauch vornehmer Resignation und sehr feinen Verfalls durchzieht das Pionierland der westlichen Zivilisation.

Resignation und die heimliche Sehnsucht zum Leid befallen die Bürger der Insel regelmäßig, wenn eine der 485 Einzelgewerkschaften die Flughäfen und die Straßen, die Industrieunternehmen und die Häfen, die Kaufhäuser und die Gaswerke stilllegen: Als dem Streik der Lastwagenfahrer Mitte Januar auch noch die Schneemassen des Winters folgten, legten die Nachkommen der Raleigh und Rhodes, der Watt und Wellington, der Chamberlain und Churchill sich verbiestert in die Betten statt zuzulangen nach Art der Ahnen.

„Kein Land hat bis jetzt den Weg vom entwickelten zum unterentwickelten Land zustande gebracht“, sinnierte der britische „Guardian“ vor kurzem, „Großbritannien könnte das erste sein.“

Vierunddreißig Jahre nach dem gewonnenen Krieg gegen Hitler, sechzig

Jahre nach der Überwindung Preußen-Deutschlands, hundert Jahre nach den Glanzjahren der Queen Victoria und zweihundert Jahre seit Adam Smith ist die Nation Großbritannien so zerrissen und so desolat, so anfällig und so verwundbar wie kaum einmal seit der sagenhaften Schlacht von Hastings im Jahre 1066. Denn die Basis des Ganzen, die industrielle Gesellschaft Großbritanniens, ist im Kern getroffen.

Das einst mächtigste Industrieland der Geschichte, das vor hundertzwanzig Jahren mehr als die Hälfte der Weltkohleförderung bestritt, über fünfzig Prozent der Welthandelsflotte betrieb und ein Viertel der installierten Dampfkraft besaß,

▷ rutschte im Pro-Kopf-Einkommen auf den 20. Platz — hinter einst so bedeutungslose Länder wie Norwegen oder Belgien und weit hinter

seine früheren Kolonien Kanada und Australien,

- ▷ liegt in der Arbeitsproduktivität abgeschlagen hinter den großen westlichen Industrienationen und ist nicht besser als das OstblocklandDDR.
- ▷ zahlt seinen einst zu Höchstkursen entlohnten Arbeitern oft nur zwei Drittel der auf dem Kontinent übliche Löhne,
- ▷ wird in der Schlüsselbranche Automobil im eigenen Land von ausländischen Fabriken und Fabrikaten majorisiert,



**Arbeitersiedlung in London: Sozialprodukt eines Entwicklungslandes?**

- ▷ hat im Schiff- und im Flugzeugbau, aber auch in der Kernkraft-Industrie milliardenschwere Dauerpleiten hingelegt und den Anschluß an das internationale Geschäft verpaßt,
- ▷ mußte seine in den zwanziger Jahren noch voll durch Goldreserven gedeckte Währung gegenüber der Deutschen Mark seit 1949 nahezu auf ein Viertel abwerten,
- ▷ droht in der Qualität seiner Industrieanlagen und in der Entwicklung des Sozialprodukts auf den Stand eines Entwicklungslandes zurückzufallen.

Englands Arbeiter kampieren oft in Bruchbuden ohne Bad, ohne WC, ohne warmes Wasser. Englands mittleres Industriemanagement bekommt weniger Geld als Schalterbeamte bei einer deutschen Geschäftsbank.

Britische Techniker und Manager laufen reihenweise zu kontinentalen Unternehmen über, weil sie dort doppelt soviel verdienen wie zu Hause, und Englands Arbeiter müssen mehr Steuern in Pfund und Pence bezahlen als vor fünfzehn Jahren noch ein Bankdirektor oder ein Universitätsprofessor.

Deutsche Bauunternehmen heuern mit Vorliebe britische Kolonnen auf ihren ausländischen Baustellen an, weil sie genauso gut arbeiten wie die Deutschen und mit weniger Geld zufrieden sind. Ein Hamburger Consulting-Mann: „Da kriege ich einen Ingenieur für den halben Preis.“

Kraß wie zwischen Herren und Sklaven sind die Einkommens- und Vermögensunterschiede auf der britischen Insel noch heute. Sie sind es, obwohl drastische Erbschafts- und Einkommensteuern das Sozialgefälle glätten soll-



**Arbeiterquartier in Chiswick: Bruchbuden ohne Wasser und WC**

ten. Aber noch immer klappt der große Graben zwischen den alten Familien und dem ganzen Rest des Volkes.

Die einen, die sich aus ihren Großstadt-Liegenschaften üppig bedienen können, in deren Villenstraßen der Mercedes 450 nicht fein genug ist, nutzen noch immer wie seit Jahrzehnten schon das aus den goldenen Zeiten der Nation unbeschädigt vererbte Kapital.

Die anderen, die der Nation in Büros und Fabriken das Alltägliche, das Konsumierbare verschaffen, haben sich ohne Ehrgeiz und ohne Anspruch in ihre kleinbürgerliche Welt eingegraben, die weder imperial noch arrogant mehr ist, allenfalls nonchalant.

Kaum eine Gruppe der stark geschichteten britischen Gesellschaft be-

zieht noch von irgendwoher irgendwelche Motivation zur Leistung. Der Wohlfahrtsstaat garantiert das Minimum, und die Kosten dafür schlagen sich in den absurden Steuerabzügen nieder, die das ohnehin nicht üppige Salär zum besseren Taschengeld schmälern.

Schon für Einkommensteile, die über 90 000 Mark im Jahr liegen, haben es Britanniens Manager mit einem Steuersatz von 83 Prozent zu tun. Der von Englands Regierung neu eingesetzte British-Leyland-Chef Michael Edwardes (Jahresgehalt: 370 000 Mark) drohte vor kurzem, das Land zu verlassen, falls dieser Satz nicht binnen zwei Jahren reduziert werde.

Von Produktivität, Effizienz, Fortschritt, Dynamik gar ist kaum irgend-



**Management bei Lloyd's:** Herren aus der Eliteschule

wo die Rede. Von Lebensqualität, die sich in Bescheidenheit übt, schon eher. Leyland-Chef Edwardes: „Ich kann meine Manager nicht pausenlos antreiben, wenn sie nicht fair bezahlt werden.“

42 Prozent aller Industriearbeiter und 29 Prozent aller Manager, die von der Londoner Meinungsforschungsfirma „Market and Opinion Research International“ nach ihrem Arbeitseifer ausgeforscht wurden, bekannten denn auch, „in ihrem gegenwärtigen Job ohne große Anstrengung mehr leisten zu können“.

**„Unseren Führern fällt nichts mehr ein.“**

Wie sehr Britanniens Manager und Arbeiter auf halbe Kraft geschaltet, wie sehr sie das entspannte Leben vor den ökonomischen Erfolg stellen, wie weit sie schon Mitglieder von Urgesellschaften ähneln, die ohne auf „Mehrwert“ zu schielen gerade soviel arbeiten, daß es zum Leben reicht, das bewiesen die Briten sich und der Welt vor genau fünf Jahren so perfekt, daß es sie selber verblüffte.

Damals, Anfang 1974, hatte es der konservative Premierminister Edward Heath mit dem ganz und gar britischen Umstand zu tun, daß von außen über das Land gekommenes Unheil durch Rangelien im Lande selbst noch schlimmer wurde: Mitten in der Ökri-

se, während des Boykotts der arabischen Ölproduzenten gegen die westlichen Industrienationen, streikten die Bergleute.

Um Energie zu sparen, verordnete Heath der Nation eine Dreitageweche, in der die Briten das Lebensnotwendige produzieren konnten — und siehe da, sie brachten in drei Tagen so viel zustande, wie sonst in fünf: Das Spezifische der „englischen Krankheit“ liegt nicht in wirtschaftlichen Kategorien, es liegt in einer sozialpsychologischen Verhaltensweise, die von der sehr viel leuchtenderen Vergangenheit herrührt.

Der Sturz ins Bodenlose begann äußerlich gleich nach dem größten Triumph der britischen Durchhaltemorale, nach Winston Churchills Sieg über das Deutschland Adolf Hitlers. Was immer Premiers und Schatzkanzler, Industrieminister und -manager, Gewerkschaftsbosse und Bürokraten von diesem Augenblick an mit der Wirtschaft des Landes anstellten — sie stellten es so ungeschickt an wie nur eben möglich.

Premiers, Minister und Manager, wer immer in Wirtschaft und Gesellschaft etwas bewegen wollte, sie waren zumeist unfähig, einen richtigen Bezug zu den Wandlungen der Zeit herzustellen. „Großbritannien ist ein Land“, so Burkett, „dessen Führern nichts mehr einfällt.“

Die Einfallslosigkeit der Führer hängt, so andere Kritiker wie etwa der Londoner Politik-Professor George Cy-

ril Allen, mit dem traditionellen Amateurstatus des britischen Managements zusammen. Anders als deutsche, japanische oder gar amerikanische Bosse, die in Wirtschaftsdingen streng gedrillt sind, bestand das englische Korps der Wirtschaftsführer meist aus Generalisten, aus fein gebildeten Leuten der renommierten, aber auch isolierten Eliteschulen, die autoritäres Gehabe vermittelten.

Die Industrielords an der Spitze machten ihre Geschäfte nicht mit Expertisen und ausgebuffter Kalkulation, nicht mit betriebswirtschaftlicher Raffinesse und wissenschaftlicher Markt-



beobachtung, sie waren keine Technokraten, sondern Leute, die ihre Pläne im Club besprachen und von dort auch die Ideen bezogen.

Dort, wo Frauen nicht hingehören und auch Emporkömmlinge nicht, traf sich der kleine Zirkel der Großen und handelte aus, was zu produzieren, zu entwickeln und zu verkaufen sei: nicht Management by objectives, sondern Management by small talk. Doch diese Führungsmethode funktioniert nur, solange die Gewinnspannen hoch genug sind, Fehler zu vertuschen. „In unserem Chefbüro“, so ein leitender Manager des britischen Chemie-Konzerns Imperial Chemical Industries (ICI), „hätte auch ein Gorilla sitzen können — der Firma hätte es nicht geschadet.“

Scheinbar. Denn vor allem die geballte Inkompetenz auf den Chefstühlen, später als „Peter-Prinzip“ zu literarischer Größe erhoben, verhinderte nach dem Zweiten Weltkrieg die Modernisierung der britischen Wirtschaft.

Die Chefs der britischen Unternehmen fanden damals weitgehend unzer-

störte Betriebsstätten vor, ihre Geschäftsbeziehungen waren nur unterbrochen, keineswegs aber, wie etwa auf dem Kontinent, abgebrochen. Das in Jahrhunderten britischer Kolonial- und Industrieherrlichkeit gewachsene Kapital gab den Bossen jene innere Sicherheit, das Geschäft auch weiterhin gelassen zu betreiben.

Spät, zu spät merkten sie, mit dieser Attitüde im Wettbewerb zu unterliegen. Denn auf dem zerstörten europäischen Kontinent, unter Gewinnern und Verlierern, aber auch in Japan und in der traditionell dynamischen nordamerikanischen Gesellschaft entstanden rasch neue, bessere Produktionsstätten, die Konjunktur und Rationalisierung brachten.

Auf beides hatten die Briten weitgehend zu verzichten. „Die unterschiedliche Wiederaufbauentwicklung in den Nachkriegsjahren“, befand der Londoner Sozialökonom George F. Ray vom National Institute of Economic and Social Research, „führte zu dem Paradoxon, daß der militärische und politische Sieg für Großbritannien auf eine wirtschaftliche Niederlage hinauslief.“

### Schlechte Produktivität – schwindende Märkte.

Mit einem veralteten und unrentablen Produktionsapparat wollte sich die Nation gleichwohl die Kraftakte eines Weltreiches und gleichzeitig einen perfekten Wohlfahrtsstaat leisten.

Gleich nach der überraschenden Wahlniederlage des Kriegspremiers Winston Churchill wurde die britische Gesellschaft von dem Labour-Premier Clement Attlee radikal umgekrempelt. Genau nach den Vorstellungen der britischen Gewerkschaftsführer verstaatlichte Attlee den britischen Kohlenbergbau und die großen Stahlunternehmen, führte den nationalen Gesundheitsdienst ein und trennte sich von den großen Kolonien, vor allem von Indien.

Mit einer modernen Industrie hätte dem Premier Attlee die großen Operationen gelingen können. Mit einer veralteten aber führte sie stracks in die Krise. Das Sozialprogramm kostete viel Geld, die sozialisierten Unternehmen gerieten in den Konflikt der Ideologen: 1953 reprivatisierte Churchill die Stahlindustrie, 1967 sozialisierte der Labour-Führer Wilson sie wieder. Das wilde Hin und Her kostete zunächst einmal Wachstum und minderte die Investitionsfreude.

Während etwa in der Bundesrepublik die Investitionen auf ein Viertel des Bruttosozialprodukts stiegen, begnügten sich die Briten mit einem knappen Viertel. Und während Westdeutschlands Wirtschaft seit 1951 im Jahresdurchschnitt um 5,5 Prozent

wuchs, kamen die Briten nur auf 2,5 Prozent.

Auch der Verlust des Kolonialreiches wäre bei unveränderter Industrie zu verkraften gewesen. Auch andere Industriegesellschaften lebten ohne große Kolonien und waren auch ohne sie entstanden. Auch für die Briten waren die Kolonien nicht immer die reine Freude. Sie kosteten am Ende mehr Geld als sie unmittelbar einbrachten, sicherten dem Inselreich andererseits aber Märkte und Rohstoffe.

Solange der von London gesteuerte Sterling-Block ein geschlossenes Unternehmen blieb, das Absatz und Rohstoffzufuhr garantierte, konnte sich Britanniens Industrie Altväterliches leisten. Sobald die Kolonien sich aber auch nach anderen Märkten hin öffneten, stand Englands Industrie im inter-

samen Untersuchung von Arbeitgebern und Gewerkschaften produziert ein Mann bei British Leyland nur 45 bis 65 Prozent dessen, was der Kollege auf dem Kontinent schafft.

Schritt für Schritt mußten Englands Autobauer Markt und Marken aufgeben. Nach dem Zweiten Weltkrieg starteten sie mit mehreren großen Unternehmen und vielen bekannten Marken. Durch Fusionen und Not-Zusammenschlüsse wurde aus diesem Konvolut zunächst der BMC-Konzern, später durch eine neue Fusion mit der Lastwagenfabrik Leyland die British Leyland. Als 1975 auch dieser Konzern nicht mehr lebensfähig war, übernahm die britische Regierung 95 Prozent der Leyland-Anteile.

Doch alle Mühen nützten nichts: Der britische Konzern schrumpfte auf



**Gesundheits-Center in der Hauptstadt:** Wohlfahrtsstaat mit schwacher Kasse

nationalen Wettbewerb, und der bekam ihr schlecht.

Längst war die internationale Konkurrenz den Briten davon. Wie sehr, das beschrieb der Cambridger Ökonom Clifford Pratten in einer Untersuchung über die Produktivitätsunterschiede bei den internationalen Gesellschaften. Ein Chemiemulti etwa, berichtet Pratten, muß in seinem englischen Werk vier Leute für eine Fertigung einsetzen, die in Deutschland von drei eingeschafft wird, und ein US-Genußmittelkonzern brauchte in England doppelt so viele Leute für das gleiche Produkt wie in den USA.

Die Arbeitsplätze in der britischen Industrie, so George Ray, sind „wesentlich weniger mit produktiver Ausstattung versehen“ als die auf dem Kontinent. Die einst renommierte Autoindustrie der Briten ist in der Produktivität weit abgeschlagen. Nach einer gemein-

einen Marktanteil von 23 Prozent, 40 Prozent beherrschen die britischen Töchter der Automultis Ford, General Motors (Vauxhall) und Peugeot-Citroën (früher Chrysler U. K.). Der Rest sind Importe. Allein die ehrwürdige Marke Rolls-Royce blieb selbständig wie je.

Auf den Hund geriet die britische Motorrad-Industrie, vorbei ist es mit englischen Werkzeugmaschinen und englischem Schiffbau. Die Neubauwerften des einstigen Empire, 1977 unter Premier Callaghan verstaatlicht und seitdem defizitär, fielen im Weltmarktanteil bei Handelsschiffen seit 1955 von über 25 auf unter 5 Prozent.

Das mangelnde Leistungsvermögen der Industrie zerstörte die Zahlungsbilanz des Landes und brachte die Regierung auf den Weg des in solchen Fällen geringsten Widerstandes, nämlich in den Dirigismus. Seit drei Jahrzehnten



GW 2

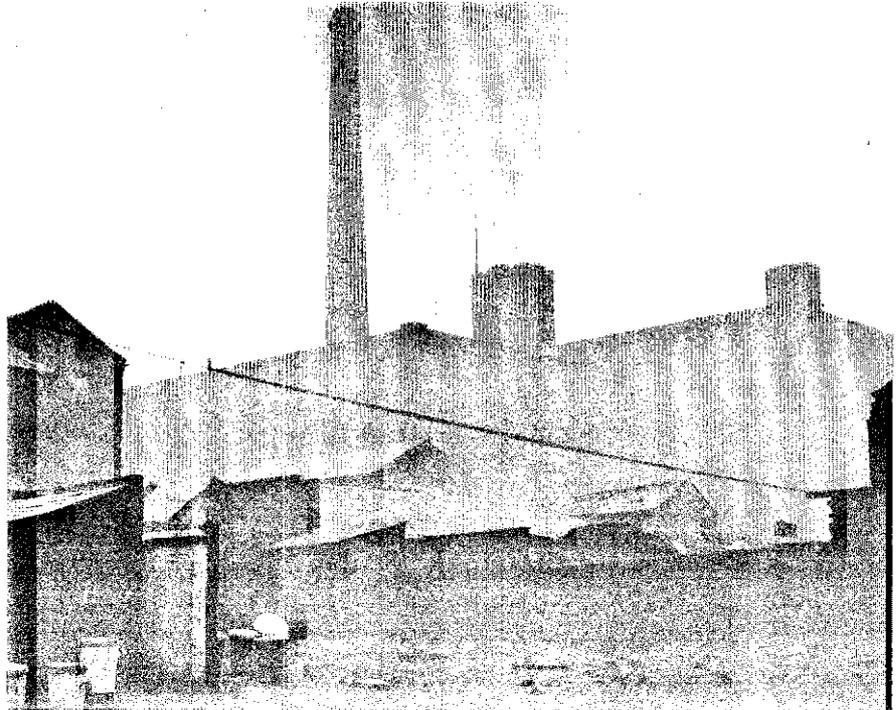
## RAL-geprüfte Fenster halten dicht bei Sturm und Regen

Diese Zusage geben namhafte, deutsche Fensterhersteller für ihre Produkte aus Aluminium, Holz und Kunststoff. Sie unterwerfen sich den Anforderungen der neutralen Güteüberwachung. Damit gewährleisten sie das, was andere versprechen.

Nur RAL-geprüfte Fenster tragen dieses Zeichen. Achten Sie darauf:



Informationen und Herstellernachweis:  
RAL-Gütegemeinschaft Fenster  
Bockenheimer Anlage 13, 6000 Frankfurt 1  
Telefon: (06 11) 59 09 77



Textilfabrik in Oldham: Von Europäern und Japanern abgehängt

stöhnen die Briten über Devisenbeschränkungen und Moratorien, mit denen die Staatsfinanzen fast pausenlos am Bankerott vorbeilaviert wurden.

Die Zahlungsbilanzpleite hat freilich viele Väter, und der stärkste war wiederum die Tradition des Empire. Bis 1967 hielten die Briten an der Fiktion fest, das Pfund Sterling sei neben dem Dollar die zweite internationale Leitwährung: Außer in Gold und Dollar konnten nationale Devisenreserven auch noch in Pfund gehalten werden.

Die Engländer hielten deshalb an einem starren Umtauschverhältnis des

Pfundes zum Dollar (1:2,80) fest, mithin an einer überbewerteten Währung, und verteuerten damit ihre eigenen Exporte. Als Ende 1967 das Pfund um 14,5 Prozent abgewertet werden mußte, war damit die Zahlungsbilanz aber noch nicht saniert.

Wegen der starren Wechselkurse und der steinalten Industrieanlagen nämlich war der Grundfehler der britischen Außenhandelsbilanz nicht auszumerken gewesen: der Rückgang sogenannter unsichtbarer Erträge der Londoner City.

Das Weltreich Britannien hatte sich in besseren Zeiten einen Panzer im

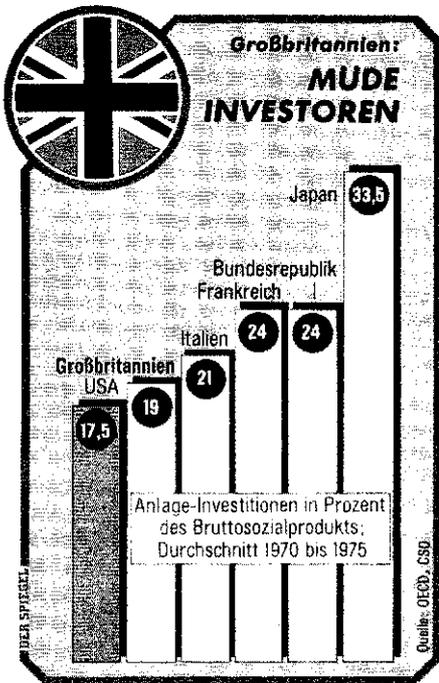


Werftarbeiter bei der Teepause: Sozialisierte Verluste

Ausland angelegten Kapitals geschaffen, das regelmäßig arbeitsloses Einkommen für die Nation einbrachte und die Löcher in der Zahlungsbilanz rasch stopfte.

An diese Überschüsse hatte die Nation sich gewöhnt und strengte sich in den Exportgeschäften nicht sonderlich an. Nach dem Zweiten Weltkrieg aber mußten die Briten einen großen Teil der Auslandswerte verkaufen, um ihre Kriegsschulden zu bezahlen.

Bei Beginn des Zweiten Weltkrieges hatten die unsichtbaren Einnahmen der City noch bei 40 Prozent des Warenexports gelegen. Nach dem Kriege aber waren es nur noch zehn, teilweise fünf Prozent. Das durch diesen Einnahmeausfall gerissene Loch mußten die Warenexporteure durch Ausfuhren stop-



fen, doch sie schafften es nur zu drei Viertel.

Ein weiteres Loch in die Kasse riß der britische Weltmachtanspruch beim Militär. Selbst unter Clement Attlees Labour-Regierung wurde aufgerüstet, als stehe das alte Commonwealth noch in Blüte. In der Raketen- und der Luftfahrttechnik erreichten die Briten noch einmal Spitzenpositionen, und auch die Atombombe zierte ihr Arsenal. Wie jede Rüstung war das Ganze, vom Beschäftigungseffekt einmal abgesehen, weggeworfenes Geld und verhinderte produktive Investitionen.

Als 1950 aber der Korea-Krieg einen allgemeinen Rohstoff-Boom auslöste, konnten die Briten sich noch einmal, ein letztes Mal, an ihrem Commonwealth sanieren. Der Sterlingblock nämlich war der führende Rohstoff-Lieferant der Welt. Mit ihren abrupt anschwellenden Rohstoffeinnahmen

Talcid wirkt minutenschnell und stundenlang gegen Magenübersäuerung wie Sodbrennen, saures Aufstoßen, Magendruck, Völlegefühl und nervöse Magenbeschwerden. Talcid befreit von Schmerzen, Brennen, Druckgefühl. In allen Apotheken ohne Rezept.



# Talcid® von Bayer.

## Talcid tut auch dann noch etwas für Ihren sauren Magen, wenn Sie schon längst nicht mehr an ihn denken.

Talcid von Bayer enthält einen neuartigen Wirkstoff, der erst im Magen freigesetzt wird, und zwar nur in der benötigten Dosis. Das bedeutet, Talcid hat einen Aussteuerungsmechanismus, der den Säureanteil im Magensaft gerade so weit reduziert, daß sich der Säurewert stets im idealen Schonbereich einpendelt. Das nicht benötigte Talcid verbleibt weiterhin im Magen und sorgt über Stunden für optimale Regulierung.

So hilft Talcid bei Magenübersäuerung wie Sodbrennen, saurem Aufstoßen, Magendruck, Völlegefühl und nervösen Magenbeschwerden nicht nur minutenschnell, sondern auch besonders lang anhaltend. Talcid-Kautabletten mit Pfefferminzgeschmack, Talcid „flüssig“ mit Apfelsinengeschmack.

**Talcid wirkt besonders lang, weil Talcid sich selbst dosiert.**



Anwendungsgebiete: Talcid bei Magenübersäuerung, auch nach Genußmitteln, Magenschleimhautentzündung, Bayer Levertaschen

LB 1179



**Großbritannien:  
KRISE  
AUF DER INSEL**

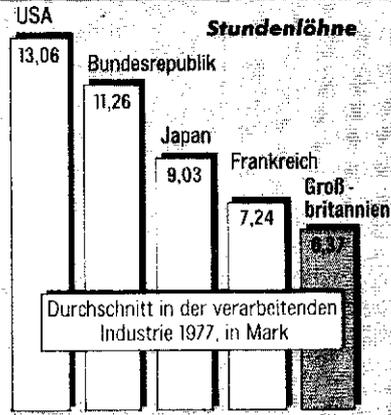
Die wirtschaftliche Lage  
Großbritanniens  
im internationalen Vergleich

**Bruttonationalprodukt pro Kopf  
1977 zu Marktpreisen, in Dollar**

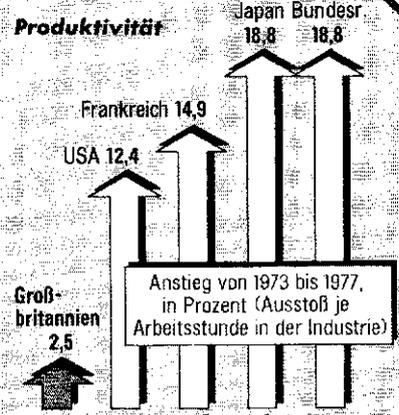
Rangfolge innerhalb der 20 reichsten Nationen

2	Schweiz	10 010
3	Schweden	9480
5	USA	8715
8	Bundesrepublik	8370
10	Belgien	8185
11	Niederlande	7610
12	Frankreich	7145
17	Japan	6005
20	Großbritannien	4005

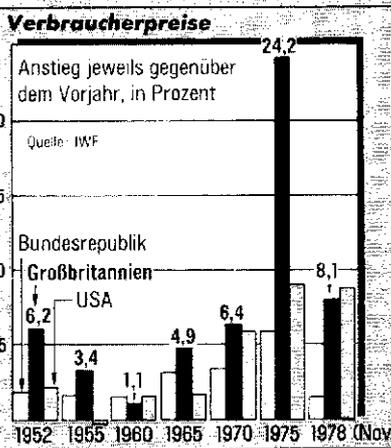
Quelle: SBG \* Bruttonationalprodukt



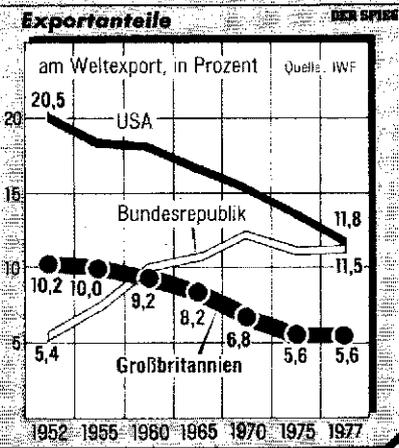
Quelle: IW



Quelle: National Institute Economic Review



Quelle: IWF



Quelle: IWF

konnten die Commonwealth-Länder plötzlich massenhaft Industrieerzeugnisse importieren — und Hauptlieferant Großbritannien verdiente Devisen wie lange nicht mehr.

Doch der Boom war ein unwiederholbares Ereignis, und die Aussicht blendete die Führer der Nation. Ohne Not verzichtete Großbritannien als erstes Land der Welt auf die amerikanische Marshallplan-Hilfe, mit der sich ihre Wettbewerber dann sanierten.

Auf ihrem Weg nach unten entwickelten die Briten ein besonderes Talent zur Sozialisierung von Verlusten. Nach der Verstaatlichung von Kohle, Strom, Gas, Eisenbahnen und einer Teilverstaatlichung der Stahlindustrie zur British Steel Corporation (Jahresverlust 1977/78: 1,6 Milliarden Mark) fingen die Briten das wankende Triebwerks-Unternehmen Rolls-Royce und später den mit tiefem Rot bilanzierenden British-Leyland-Konzern auf.

1975 begann der britische Industrieminister auch noch mit dem Einkauf in mittlere Unternehmen. Eine der damals erworbenen Staatsfirmen stellt solche Markttrenner wie Kirchturmuhren her. 1977 schließlich verstaatlichte England die Schiffbau- und Flugzeugindustrie.

Besonders in die Flugzeugindustrie hatte das Land aber schon vorher Milliarden gesteckt, mit dem einzigen Ergebnis, daß England aus dem Markt

der international gehandelten Verkehrsflugzeuge ausgeschieden ist. Wacher Ingenieurgeist, entstanden aus der Militärtechnologie, war auf kaufmännisches und politisches Unvermögen gestoßen.

1952 hatte die britische Luftfahrtindustrie, neben der amerikanischen die größte, das erste Düsenverkehrsflugzeug, die Comet, aus dem Hangar gerollt und damit etwas ähnlich Sensationelles präsentiert wie das erste Eisenschiff. Aber die nicht voll ausgereifte, von rätselhaften Abstürzen heimgesuchte Comet wurde fast nur von den Briten selbst gekauft — das internationale Geschäft machten wenige Jahre später Boeing und McDonnell Douglas in Amerika.

**Technischer Wahn und wirtschaftlicher Zwang.**

Seitdem gelangen den Briten zwar immer wieder Achtungserfolge im Flugzeugbau, aber nie Durchbrüche auf dem Markt. Ihren letzten Versuch, gegen die Konkurrenz aus den USA anzurennen, starteten sie 1965 mit der BAC 1-11, einem zweistrahligen Kurzstrecken-Jet. Doch die laute und wenig rentable Maschine wurde am Ende ohne Anzahlung zu Sonderkonditionen verramscht.

Den teuersten Schuß landeten Britanniens Regenten und Industrielle mit

ihrer 50-Prozent-Beteiligung an dem Überschalljet Concorde. Um in dieser visionären Technik zu bleiben, strich Premier Heath die staatlichen Zuschüsse für alle anderen großen Flugzeugprojekte einschließlich der Beteiligung am europäischen Airbus-Programm.

Die Concorde fraß bis Ende 1978 knapp drei Milliarden Mark Staatsgelder und wurde in nur 16 Exemplaren hergestellt. Sie fliegt den staatlichen französischen und britischen Luftfahrtgesellschaften noch jetzt Verluste ein und wurde schließlich zum letzten Auslöser für Fusion und Verstaatlichung der gesamten britischen Flugzeugindustrie.

Das übermäßig heftige Engagement des Staates in der Industrie aber stoppte den wirtschaftlichen Fortschritt der Briten noch mehr. Denn jeder Premier und jeder Industrieminister wollte mit den Staatsbetrieben nicht nur Geschäfte, sondern auch Politik machen.

Leyland, British Aerospace, British Steel, Rolls-Royce und British Shipbuilders vor allem wurden nun von Premier Callaghan ausersehen, die Anti-Inflationspolitik der Regierung zu stützen und, bitte schön, die Lohnrichtlinien der Regierung einzuhalten, auch wenn die Arbeiter dagegen revoltieren.

Schon frühere Premiers hatten den Staatsbetrieben abwechselnd Investitionsbremsen und -schübe verordnet, wenn sie die Konjunktur bremsen oder

anheizen wollten. Das stop and go der amtlichen Industriepolitik erwies sich für die Volkswirtschaft als verheerend. Kaum ein Manager faßte je Hoffnung auf langfristigen Aufschwung, und kaum einer wagte es deshalb, mehr als nur das Notwendigste zu investieren.

Entsprechend abwärts ging es mit der Weltmarktstellung der einst dominierenden britischen Industrie. Seit 1964 sackten die Anteile der englischen Auto-Industrie von elf auf fünf Prozent, die der Stahlindustrie von 6,2 auf drei Prozent, der Elektrobranche von 13,6 auf 7,6, des Maschinenbaus von 16,2 auf 10,2 und selbst der renommierten Chemie von 13,1 auf 9,7 Prozent. „Es ist“, klagt der liberale „Guardian“, „ein Prozeß der De-Industrialisierung.“

Die Rückentwicklung Britanniens begann schon, als das Land auf der Höhe von Ruhm, Macht und Reichtum war. Irgendwann um die Jahrhundertwende — manche meinen, noch früher — muß sich die Fortschrittsmentalität der Briten, ihre Dynamik und ihr unbedingter Erfolgswille unmerklich gewandelt, muß es einen Bruch im geistigen Habitus des Engländers gegeben haben, der die Nation von ihrer einsamen Größe Schritt für Schritt wieder absteigen ließ.

Vermutlich war es die einsame Größe selbst, die eines Tages zum Bruch führte. Daß ein Vierzig-Millionen-Volk das erwählte der Weltgeschichte sein soll, Herrschaft über den halben Erdball ausübt, ihm seine Sprache, seine Denkweise, seinen Whisky und seinen Five o'clock tea aufdrängt, muß die innere Kraft dieses Volkes verbrauchen. Es gibt keine tausendjährigen Reiche mehr, schon die 150 Jahre Britanniens waren einsame Spitze.

Die großen hundertfünfzig Jahre des Kapitalismus, von Arkwrights erster Textilmaschine 1769 bis zum ersten Dreadnought Seiner Majestät Flotte 1906 waren eine Vita Britannica. Die Philosophie der Aufklärung, die Schriften der John Locke und David Hume, das Schlüsselwerk des Adam Smith über den Reichtum der Nationen, die geistigen Triebkräfte der industriellen Aufbruchzeit waren englischer Herkunft. Die Dampfmaschine des James Watt, die Eisenbahn des George Stephenson, die Stahlschiffe des Sir Samuel Cunard brachten den industriellen Prozeß mit ungeheurer Wucht in Bewegung.

Das damals noch nicht abgerundete Kolonialreich tat seinen Teil dazu. Die Banken der Londoner City hatten ihr Geld auch von jenen, die draußen geplündert hatten, und reichten es weiter an jene anderen, die Techniker, Tüftler und Unternehmer waren. Den anderen westlichen Ländern war das England der Jahrhundertmitte um Jahrzehnte voraus.

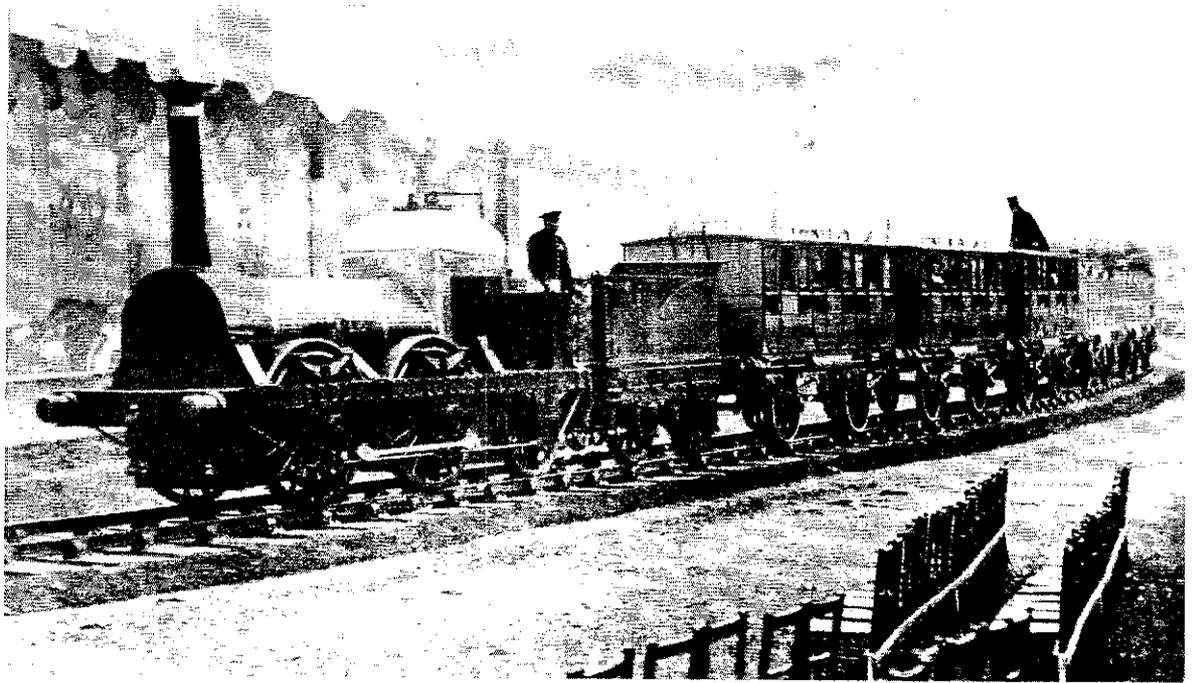
Kapitalkraft und Industrie, Schifffahrt und moderne Waffen, der große Vorsprung in Know-how aber sind es gewesen, die das britische Empire erst zu jenem abrundeten, was die kleine Queen regierte und wogegen es nach britischem Selbstverständnis nicht mehr einzelne andere Staaten gab, sondern schlicht den „Rest der Welt“.

Als Napoleons Armee zu Fuß gen Moskau zog, fuhren die Briten schon

Größen mußte tödlich sein, sowie der Kolos Britannien einen Stoß von außen erhielt, sowie die unermeßlichen Reserven an Macht, Weltgeltung und Reichtum angegriffen wurden. Der Stoß kam zweimal, mit den Weltkriegen.

Aber schon um die Jahrhundertwende war Großbritannien in seiner industriellen Potenz von den USA überholt. In den ersten zehn Jahren des 20. Jahrhunderts zog das Deutsche Reich vorbei. Britannien beherrschte die Meere, aber nicht mehr die moderne Industrie.

Mit ihrer neuen Rentnermentalität hatten die Briten zum ersten Male seit Oliver Cromwell den Anschluß an eine moderne Strömung verpaßt. Ausgelöst durch die Massenfertigung des Automobils und die Entdeckung der Elektrizität gerieten die Industriegesellschaf-



Historische Eisenbahnlinie Liverpool-Manchester 1830: Mit Dampfkraft in die Weltherrschaft

auf Schienen in die Bergwerksstollen. Als Deutschland kein Land, sondern eine Landschaft war, hatte Great Britain eine geschlossene Gesellschaft von Kanada nach Hongkong, von Liverpool nach Australien gebaut, die seinen Reichtum mehrte und seine Wirtschaft abschirmte.

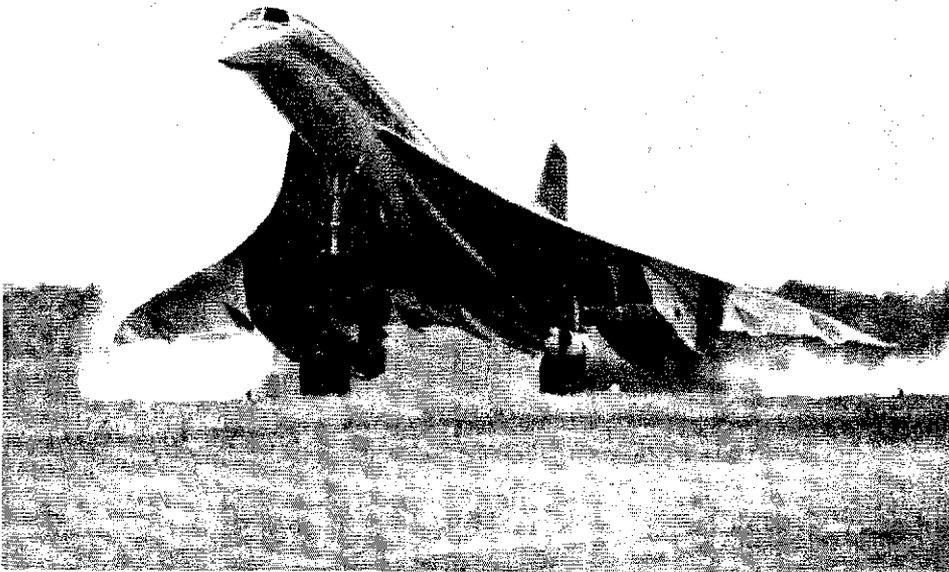
Das Kolonialreich und die Industrialisierung verwandelten die Nation zu einer feudalen Parklandschaft, deren Bewohner kaum mehr auszurichten hatten, als auf ihr Geld aufzupassen.

Die schiere Größe machte schlaff. Unmerklich verwandelte die Nation sich zum Selbstbedienungsladen aller Bürger. Die Reichen lebten von der im Sterling-Block herrschenden britischen Industrie, von den Handels- und Schifffahrtswegen im Kolonialreich, für die Armen fiel später der Wohlstandsstaat ab. Die Kombination beider

ten in eine Phase des Massenkonsums und der Masseneinkommen, die in den USA und in Mitteleuropa einen breiten Mittelstand schufen.

Aber im Automobilbau kamen die Briten schon am Anfang trotz ihrer Empire-Beziehungen nicht über den zweiten Platz hinaus — die Amerikaner dominierten. In der Elektrotechnik besetzten Amerikaner und Deutsche, bei denen die großen Basiserfindungen geschehen waren, den ersten und den zweiten Rang.

Als der Durchbruch zum Massenkonsum nur unvollkommen gelang, radikalisierten sich nach dem Ersten Weltkrieg die Gewerkschaften, und als die Dinge der britischen Wirtschaft nicht mehr so liberal und von selber liefen, wie Adam Smith' Marktwirtschaft es verheißen hatte, glitt das Land in den Dirigismus.



**Erster Überschalljet Concorde: Mit Mach 2 in die Pleite**

Das Ergebnis war ein folgenschwerer Systemfehler: In der gewerblichen Wirtschaft, die vom Wettbewerb lebt, war das Laissez-faire-Prinzip beseitigt. Auf dem Arbeitsmarkt, der mit reinen Marktgesetzen zur Anarchie wird, wurde es dagegen eingeführt. Die Via dolorosa der Briten war vorgezeichnet. Die Gewerkschaften wurden zum eigentlichen Beherrscher von Land und Wirtschaft, und „Macht“, so Burkett, „ist ein starkes Rauschgift, das man nicht so leicht wieder aufgibt“.

Das Rauschgift wirkte. Englands Arbeiter streikten öfter als die meisten ihrer Kollegen in Europa. Auf 1000 Beschäftigte entfielen zwischen 1967 und 1976 jedes Jahr 788 verlorene Arbeitstage — in Westdeutschland waren es 56. Und die Gründe der Streiks sind so absurd und vielfältig wie das ganze britische Gewerkschaftssystem.

### Das Elend mit den Gewerkschaften.

Bei einem British-Leyland-Werk in Liverpool streikten Arbeiter, um über Katzen zu palavern, die Duftmarken im Werk gesetzt hatten. Weil im gleichen Konzern 21 Fräser die Versetzung eines Kollegen erzwingen wollten, der einer anderen Gewerkschaft angehörte, lag das Jaguar-Motorenwerk in Radford mehrere Tage still.

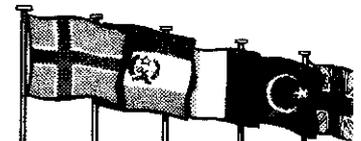
Sollte es den britischen Eisenbahnen einfallen, von den Elektro-Lokomotiven die dort gelegentlich noch mitfahrenden Kohlentrimmer herunterzunehmen, würden die britischen Staatsbahnen sofort festliegen.

Bis zu 45 Prozent Produktivitätsverlust, so verriet Cambridge-Professor Pratten, erleidet Britanniens Industrie allein durch zu hohen Personalbestand („overmanning“). 25,7 Millionen Briten — Selbständige, Manager und Arbeitnehmer — produzierten 1977 nach Kaufkraft gemessen pro Kopf für knappe 33 000 Mark Güter und Dienste, die 24,9 Millionen arbeitenden Deutschen brachten es pro Kopf auf 48 000 Mark.

Überbesetzungen, Punktstreiks der Gewerkschaften und die allgemeine Lethargie von Angestellten und Management drohen sich zu verewigen. Zwar hatte 1971 der konservative Premier Edward Heath die seit 1906 bestehenden exzessiven gewerkschaftlichen Rechte eingeschränkt, aber sein Labour-Nachfolger gab den Gewerkschaften das verlorene 1976 wieder zurück: Kollektivvereinbarungen zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern sind nach dem Trade Union and Labour Relations (Amendment) Act nicht automatisch mehr Verträge, die beide Seiten binden, sie sind nicht einklagbar und können folgenlos gebrochen werden.

Allerdings gilt dies im wesentlichen nur für die eine Seite, die der Unternehmen. Die einzelnen Arbeitnehmer dagegen haben einen einklagbaren Anspruch darauf, daß ihr Lohn sich an den gewerkschaftlich ausgehandelten Satz anpaßt, wenn dies in der betroffenen Branche Sitte ist — und das ist meist der Fall.

Nonchalance und Individualismus der Briten, eine Frucht der großen Jahre, gehen zunehmend zu Lasten der Gesellschaft. Ob es der Gesamtwirtschaft schadet, wenn aus geringem



## Wunschreisen

erfüllen Sie sich Ihren Reisewunsch mit einer Klinger-Studienreise:

### 7 Tg. Breslau - Schlesien.

Ob es der Besuch in der alten Heimat oder neu zu entdeckende Kulturlandschaft ist — immer wird es ein unvergeßliches Erlebnis sein.  
Ab 30. 4. u. 4 weitere Termine **639,-**

### 10 Tg. Côte d'Azur.

Küste der großen Welt, Kunstparadies, Perle am Mittelmeer.  
Ab 13. 4. u. 4 weitere Termine **898,-**

### 10 Tg. Tessin.

Die Sonnenstube der Schweiz öffnet sich Ihnen ganz individuell.  
Ab 21. 4. u. weitere 3 Termine **788,-**

### 19 Tg. Serbien-Mazedonien-Albanien.

Die Klöster Mazedoniens u. das geheimnisvolle Land der Skipetaren!  
Ab 9. 5. u. 2 weitere Termine **1569,-**  
(schnell buchen!)

Weitere Einzelheiten zu diesen Wunschreisen, Tips, Informationen über unsere Bus-, Flug- oder Schiffs-Studienreisen enthält der große Studienreisen-Führer. Kostenlos für Sie von

## Klinger Studienreisen

Postfach 5969 N Mergentheimer Straße 8  
8700 Würzburg Tel. 09 31 / 7 10 91

## Auch Sie können Heilpraktiker werden

Heilpraktiker zu sein, das bedeutet: **Selbständigkeit, Unabhängigkeit, eine gesicherte Zukunft und gesellschaftliche Anerkennung**



Neben dem Arzt ist der Heilpraktiker die einzige Form zur selbständigen Ausübung der Heilkunde. Das erforderliche Fachwissen kann an unseren HP-Fachschulen erworben werden, im Tagesunterricht oder berufsbegleitend im Seminarunterricht. Lassen Sie sich schriftlich oder persönlich von unseren Heilpraktikern oder Seminarleitern ausführlich beraten. Die HSS-Schulen zählen seit über 10 Jahren zu den großen, renommierten Fachschulen Deutschlands: Schulen des Verbandes Deutscher Heilpraktiker e.V., größter überregionaler Fachverband.

### COUPON: Ausbildungsinformation

An das Sekretariat der Heilpraktiker-Seminar-Schule Industriestr. 1, D-3050 Wunstorf, 05031/4031

Senden Sie mir Ihre kostenlose Informationsbroschüre HP 23. Mich interessiert besonders:

Studienablauf  Tagesschule  
 Berufsaussichten  Seminarschule

Name  Vorname

Str./Nr.  PLZ/Ort

Alter  Jahre  Telefon

Grund das ganze Land im Verkehrschaos erstickt, interessiert die Steikenden nicht. Für sie ist das Streikrecht der höhere Wert, und Britanniens gegenwärtige Regierung findet das so normal, daß sie bislang den Notstand nicht ausrufen mochte.

Die Philosophie des Durchmuddelns, des irgendwie Durchkommens, auch wenn es teuer wird, ist nicht mehr nur die Grundhaltung renommiert Afrikaner-Entdecker wie Stanley oder Livingstone, sondern die Gewohnheit des ganzen Volkes. So fallen denn nur zwei wirtschaftliche Organisationsformen deutlich aus dem allgemeinen Trend der Resignation und des Niedergangs heraus: die Londoner City und die von englischen Hauptquartieren gesteuerten Multis.

In der Londoner City, der „Quadratmeile des Geldes“, ist die alte Weltmacht Britannien nicht nur noch sichtbar, sondern sichtbar noch vorhanden. Rund um die vor 285 Jahren gegründete Bank of England in der Threadneedle Street wurden 1977 noch immer mehr Aktien umgesetzt als an allen Wertpapierbörsen Deutschlands. Dort ist es, sagt der „Economist“, „wie es früher zu sein pflegte“. Dort auch, im Finanzhirn des Empire, wo einst der Bankier Rothschild vor seiner berühmten Säule im Börsenhaus stand, kommen gelegentlich noch einmal neue Ideen und neue Impulse.

Noch immer ist London gut für die Hälfte des gesamten Euro-Geldmarkt-Geschäfts. Noch immer unterhalten in den engen Straßen der Quadratmeile die bedeutendsten Bankhäuser der Welt Filialen. Und noch immer sitzt dort das gigantische Versicherungs-Unikum Lloyd's.

#### Bei den Multis und in der City ist die Welt noch heil.

An allen großen Fällen der Branche ist Lloyd's beteiligt. Bei Jumbo-Abstürzen und Schiffsuntergängen sind die Londoner dabei. Weltraumfahrer und die Beine der Marlene Dietrich gehören zu den Lloyd's-Objekten. Und daß Lloyd's dabei floriert, verdankt die Firma der Risiko-Streuung: In 330 Syndikaten sind die über 14 000 wohlhabenden Lloyd's-Mitglieder zusammengefaßt, und mehr als zwei Milliarden Mark Devisen holten sie 1977 für die City herein — letztes waschechtes Geschöpf des dynamischen Empire-Geistes.

Letztes? Altbritannischer Geist, ein Hauch von Commonwealth herrscht auch in jenen großen multinationalen Konzernen noch, die von Englands Hauptstadt aus gelenkt werden.

In einem Stein-Koloß von pyramidalen Maßen thront die Hauptverwaltung des britisch-holländischen Royal-Dutch/Shell-Konzerns, hinter Exxon



Energieminister Benn (M.), Geldquelle Nordsee-Öl: Aufschub für zwei Jahrzehnte?

das zweitgrößte Mineralölunternehmen der Welt und nebenher Nummer zwölf in der Weltrangliste der Chemieunternehmen. Bei Shell gelten nicht die Prinzipien des Management by small talk. Personalauswahl und Personalaufbau sind amerikanisch effizient. Niemand wird durch genealogischen Zufall etwas: Royal-Dutch/Shell gilt als Ölunternehmen mit dem besten Marketing.

Nicht weit davon wird der größtenteils im Besitz des Staates stehende Öl-multi BP verwaltet, der Welt größter Rohölproduzent, Entdecker der Alaska- und der Nordsee-Reservate, fünftgrößter Ölmulti der Welt und neuerdings Großaktionär der Standard Oil Co. of Ohio. Die BP wurde zum Auslöser des neuen Ölreichtums der Briten, über den noch zu sprechen sein wird.

Von britischen Basiserfindungen bei Kunststoff und Chemiefaser lebt der Imperial Chemical Industries (ICI)-Konzern, der das Netz seiner Tochterunternehmen über Amerika, Afrika, Asien und Europa spannt — eines der bestverdienenden Chemieunternehmen der Welt. Und über 500 Tochterunternehmen in 75 Ländern regiert der britisch-holländische Unilever-Seifen- und Lebensmittel-Konzern.

Indes — Royal Dutch/Shell, BP, Unilever und ICI operieren nach den überkommenen Commonwealth-Prinzipien, sie haben ihr eigenes Weltreich und kommen damit zurecht. Die Großen der britischen Industrie verdienen

an den Überweisungen der meist erfolgreichen und besser rationalisierten Auslandstöchter: Beim Royal-Dutch/Shell-Konzern kam mehr als ein Drittel der Gewinne vom nordamerikanischen Markt.

Von jenseits der Küsten auch erhofft sich Britanniens zerschlissene Wirtschaft einen neuen Aufschub auf Zeit: Rund 54 Millionen Tonnen Rohöl holten die Engländer 1978 aus dem Kontinentalschelf der Nordsee. Im nächsten Jahr sollen es, so das Energieministerium der Briten, rund 95 Millionen Tonnen sein — genau der Jahresbedarf Großbritanniens. Als einziges Land Westeuropas neben Norwegen wird das Vereinigte Königreich mit seiner Kohle und seinem Öl dann unabhängig von auswärtigen Energieeinfuhren — unabhängig vor allem von Opec-Öl.

Für Britanniens Wirtschafts-Lords aber bedeutet der unerwartete Ölreichtum mehr als nur begrenzte Autarkie. Für sie heißt Ölreichtum Exporterfolg. „England“, witzelte Energieminister Anthony Wedgwood Benn unlängst, „kann ich mir durchaus als Mitglied der Opec vorstellen.“

Nordseeöl ist für London und die Briten verheißungsvoll wie Gold und verführerisch wie eine Droge. Die Zahlungsbilanz, einziges Disziplinierungsmittel einer Industriegesellschaft, die Lebensstandard will, läßt sich mit Ölexporten ähnlich leicht polieren wie damals im Empire mit den Überwei-

sungen aus den Auslandsanlagen. Der Zustand von einst scheint wieder da und besser noch: Das neue Kapital liegt direkt vor der Tür. Vier Milliarden Tonnen schwefelarmer Stoff.

Aber „für eine Volkswirtschaft von der Größe Großbritanniens bedeuten diese Zahlen nur ein paar Prozentpunkte des Bruttosozialprodukts“, warnt der Londoner Politikwissenschaftler Lawrence Freedman. Und der nachlassende Zwang zur Moderni-

sierung, den die Droge Öl verbreitet, droht die paar gewonnenen Prozentpunkte rasch wieder aufs Spiel zu setzen. Die Öleinnahmen, so Freedman, „können kein Ausgleich für die schwachen Leistungen der übrigen britischen Industrie“ sein.

Im Gegenteil: Sie können diese Leistungen weiter im Zustand der Schwäche halten, wenn die Ölmilliarden nach Väter Art nur verbraucht statt investiert werden.

Die Chancen dafür sind groß: Zwei Menschenalter lang haben die Insulaner von dem Kapitalerbe gezehrt, das ihnen das bedeutendste Pionierland der Industrialisierung und das mächtigste Weltreich der Geschichte hinterlassen hat. Sie waren daran gewöhnt, es durchzubringen, ohne daß es versiege.

Unversiegbar aber ist das Erbe nicht und auch das Öl nicht. Der Reichtum vor den Küsten verlängert die Frist Britanniens um magere zwei Jahrzehnte.

## SPIEGEL Gespräch

# „Die größte Zerreißprobe in Friedenszeiten“

Der frühere konservative Premierminister Edward Heath über Englands Krise

**SPIEGEL:** Mr. Heath, Großbritannien bietet dieser Tage ein düsteres Bild: Streiks lähmen Industrie und Handel; Streikposten verhindern, daß die Industrie mit Gütern und die Bevölkerung mit Nahrungsmitteln versorgt wird; Züge fahren nicht mehr, Kranke werden nicht behandelt. Erlebt Großbritannien, wie der „Daily Telegraph“ schrieb, seine schwerste Krise, seit Hitler Mitteleuropa überrannte?

**HEATH:** Ich würde sagen: die größte Zerreißprobe in Friedenszeiten seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Im Nordwesten erhielten die Menschen infolge des Streiks sogar kein sauberes Trinkwasser mehr. So etwas ist erbärmlich.

**SPIEGEL:** Sozialarbeiter haben ihren Lohnkrieg sogar in die Krebsstation getragen: Krebskranke mußten nach Hause geschickt werden, weil militante Streikposten die Lieferung von Medikamenten und Lebensmitteln unterbanden. Bill Dunn, der Sprecher der Londoner Krankenwagenfahrer, sagte zur Rechtfertigung des Streiks: „Wenn dabei Menschenleben gefährdet werden, dann muß es eben so sein.“

**HEATH:** Alle stimmen überein, daß Streiks im öffentlichen Dienst unerträglich sind, wenn sie zu Lasten von Kranken gehen. Ich glaube nicht, daß es darüber Meinungsverschiedenheiten gibt. Mr. Dunn wurde von den übrigen Krankenwagenfahrern zurechtgewiesen. Sie erklärten, daß sie diese extreme Ansicht nicht teilten.

**SPIEGEL:** Denken Sie in diesen dunklen Tagen nicht an 1974 zurück, als Ihre Regierung im Kampf mit den streikenden Bergarbeitern lag und in Großbritannien nur noch drei Tage pro Woche gearbeitet wurde?

**HEATH:** Der Stillstand geht heute viel weiter, er hat viele Industriezweige und den öffentlichen Dienst erfaßt.

**SPIEGEL:** Sie würden also dem Kommentar der „Daily Mail“ zustimmen, die schrieb: „Man lasse sich nicht dazu verleiten, einfach immer nachzuplappern, es sei jetzt so schlimm, wie es in den letzten Tagen von Edward Heath war. Denn wer nur einen Augenblick nachdenkt, wird erkennen, daß es jetzt ungemein viel schlimmer ist.“

**HEATH:** Ja, das ist richtig.

**SPIEGEL:** Britische Politiker und britische Zeitungen belegen Ihr Land mit allen möglichen Schimpfnamen: „Narrenhaus“, „Irrenanstalt“, „Nation

am Rande des Abgrunds“. Wie würden Sie die derzeitige Lage der Nation und die Stimmung im Land beschreiben?

**HEATH:** Ich glaube, daß dieses Land über das, was hier geschieht, sehr bestürzt ist. Es gibt keinen Zweifel, daß große Gruppen der Gesellschaft eingeschlossen sind, ihre Ansprüche durchzusetzen. Und das tun sie sogar noch über den Rahmen der Macht der Gewerkschaftsführer hinaus.

**SPIEGEL:** Sollte dann jetzt die grundsätzliche Diskussion über Macht oder Machtmißbrauch der Gewerk-



Heath beim SPIEGEL-Gespräch: „Das Land ist sehr bestürzt“