

Volkswirtschaftliche Überlegungen zur Krise der Swissair

Autor(en): **Weber, Karl Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue : sozialistische Monatsschrift**

Band (Jahr): **30 (1951)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-336561>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Volkswirtschaftliche Überlegungen zur Krise der Swissair

Die Diskussion um die Sanierung der Schweizerischen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft berührt auch verschiedene grundsätzliche Probleme der heutigen Wirtschaft und Gesellschaft – Probleme, die in dieser Diskussion wohl nur die Swissair betreffen, die aber – mit den notwendigen Vorbehalten – verallgemeinert werden dürfen. Um die Probleme leichter herausarbeiten zu können, soll zuvor versucht werden, den Sachverhalt der Krise der Swissair – als er hier von Belang ist – in knappen Strichen zu umreißen.

Nach Kriegsende 1945 kamen trotz allen Bemühungen die Verkehrseinrichtungen auf dem europäischen Kontinent und den Ozeanen nur langsam wieder in Gang. So war das Flugzeug in den ersten Nachkriegsjahren das einzige, zuverlässige, rasche und komfortable Verkehrsmittel für weite Strecken in Europa und nach oder von Übersee. Die Fluggesellschaften hatten Mühe, der durch die allgemeine Wirtschaftskonjunktur stark begünstigten Nachfrage zu genügen. Die Swissair wurde ebenfalls von diesem Boom erfaßt. Sie schaffte leistungsfähigere Flugmaschinen an und dehnte ihr Liniennetz in Europa, nach dem Nahen Orient und nach Nordamerika aus. War ihr Verkehrsangebot in t/km gemessen 1938 gleich 100, so betrug es 1946 schon 194 und stieg in den folgenden Jahren über 421 und 664 auf 962 für 1949. Die Leistungskapazität im Liniendienst hat sich somit in zwölf Jahren fast verzehnfacht. Indessen blieb die Nachfrage weit hinter den Erwartungen zurück. Der Ausnutzungsgrad, der 1938 rund 55,5 Prozent erreichte und unbefriedigend war, stieg 1946 auf 85 Prozent und fiel seither stetig zurück bis auf 55,3 Prozent für 1949. Bei fast allen anderen Fluggesellschaften war die Entfaltung nicht weniger stürmisch und die Belegung der Plätze nicht weniger enttäuschend. Eine solche Entwicklung mußte natürlich die Fluggesellschaften in ihren finanziellen Erträgen stark treffen. Mitte 1949 glaubte die Geschäftsleitung der Swissair noch, eine ausgeglichene Gewinn- und Verlustrechnung für 1949 vorlegen zu können, wenn die Abschreibeverpflichtungen auf dem Flugzeugpark von 20 Prozent auf rund 14 Prozent vermindert, das heißt die Abschreibungsdauer von fünf auf sieben Jahre verlängert würde. Einen weiteren finanziellen Rückschlag brachte die Abwertungswelle vom Herbst 1949. Die Swissair schloß denn auch das Geschäftsjahr 1949 nach Einsatz ihrer offenen Reserven mit einem Verlust von 3,17 Millionen Franken ab.

Wollen wir von den Folgen der Währungsabwertungen auf die Einnahmen absehen, so ist der Verlust auf die betriebliche Expansion der Swissair in Konkurrenz mit anderen Fluggesellschaften zurückzuführen, wobei die Gesellschaft sich bis zu einem gewissen Grad dem Zwang des technischen Fortschrittes nicht hat entziehen können. Wegen des scharfen Leistungswettbewerbes, in welchem die Swissair mit den ausländischen Gesellschaften liegt, und der Bindung der Tarife durch das internationale Luftverkehrskartell sind die Flugmaschinen DC-4, welche vor zwei, drei Jahren in den Dienst aufgenommen wurden, im Langstreckenverkehr durch neue, leistungsfähigere Typen zu ersetzen, obwohl sie technisch einwandfrei noch voll gebrauchsbereit und betriebswirtschaftlich noch nicht abgeschrieben sind. Aus dem gleichen Grunde mußten 1949 die Convair-Liners auf den europäischen Strecken eingesetzt werden. Auch wenn die Swissair die DC-6B haben wird, wird die Entwicklung nicht abgeschlossen sein und der Gesellschaft auch nur eine Erholungspause nicht eingeräumt bleiben. Warum diese kostspielige Hast? Es sind erst 40 Jahre her, daß Chavez auf einem lächerlich gebrechlichen Apparat über den Simplon flog und als Held gefeiert wurde. Die technische Entwicklung, die durch den abenteuerlichen Chavez und den beamteten Flugkapitän eines heutigen Verkehrsflugzeuges personifiziert werden kann, ist dadurch bedingt, daß schon frühzeitig das Militär sich des Flugzeuges annahm, es für seine Zwecke dienstbar machte und im Rüstungswettlauf keine Kosten für seine technische Entwicklung scheute. Gerade die strategischen und taktischen Konzeptionen des letzten Krieges waren kräftige Impulse. Geschwindigkeit, Reichweite und Zuladegewicht der Flugzeuge wurden und werden noch in ungeahnter Weise gesteigert. In der Propellerturbine und in der Rückstrahldüse wurden neue und leistungsfähigere Antriebssysteme gefunden. Diese werden eingebaut, obschon sie noch in voller Entwicklung stehen; besonders eine größere Wirtschaftlichkeit – welche das Militär ja erst in zweiter Linie verlangt – wird noch stets gesucht. Militärische Transporter sind – ohne große Umbauten – zugleich Passagierflugzeuge. Das ist der Grund, warum der Zivilflugverkehr ebenfalls von diesem schnellen Rhythmus des flugtechnischen Fortschrittes, welcher der Konkurrenzwirtschaft sehr ernsthafte wirtschaftliche Probleme stellt, ergriffen worden ist. Heute zählen die DC-6B und Convair-Liners der Swissair zu den modernsten Typen. Doch kann mit Gewißheit gesagt werden, daß die letzteren von 1952 an auf dem europäischen Netz durch Flugzeuge mit Propellerturbinenantrieb, die schneller, vibrationsfrei und wahrscheinlich auch wirtschaftlich günstiger fliegen, verdrängt werden. Und voraussichtlich von 1954 oder 1955 an werden auf den Langstrecken die DC-6B neben den Flugzeugen mit Düsenantrieb nicht mehr bestehen können. Eine heute noch durchaus

offene, aber deswegen nicht minder bedeutsame Frage ist, wann – das heißt wie schnell – diese ersten neuartigen Flugzeuge unter dem Zwang der Konkurrenz ihrerseits durch verbesserte Typen ersetzt werden müssen.

Durch das Eingreifen militärischer Stellen rollt also die technische Entwicklung in diesem Wirtschaftssektor rascher ab, als sie es ohne oder auf andern von solchen Einflüssen freien Gebieten täte; das Problem des technischen Fortschrittes bleibt aber bestehen, nur läßt es sich so hier besser erkennen. Die Entwicklung der Technik ist eine der Voraussetzungen der kapitalistischen Wirtschaft. Der technische Fortschritt, der einem Konkurrenten auf dem Markt einen Vorsprung gibt oder mit der Substitution durch eine neue Ware droht – zum Beispiel Seide durch Kunstseide –, zwingt die andern und die potentiellen Konkurrenten gleichfalls zu größeren Leistungen bei Strafe ihres Unterganges. So bleibt ein Stillstand ausgeschlossen. Nicht nur wird auf diese Weise eine maximale Produktionsleistung, sondern auch eine Wachstumsrate der Wirtschaft garantiert. Der Güterstrom gewinnt an Breite, und zugleich nimmt die Qualität der einzelnen Güter zu.

Maximale Produktion ist jedoch noch keine maximale Versorgung. Die Swissair hat die DC-4, die auf Jahre hinaus technisch einwandfrei und sicher den Dienst zwischen Kloten und New York versehen würde, so rasch als möglich durch die schnellere DC-6B mit Druckkabine zu ersetzen, weil ihr die Passagiere auf Gesellschaften abwandern, die solche oder ähnliche Maschinen im Dienst haben. In einigen wenigen Jahren werden diese Flugzeuge durch noch schnellere und angenehmere Maschinen mit Rückstrahlantrieb zu ersetzen sein, obwohl dazumal die brave DC-4 – allerdings «langsamer» und weniger bequem für den Passagier – noch ihre Bahnen zuverlässig ziehen würde, und erst recht auch die DC-6B; aber eben, sie werden wegen der Konkurrenz kommerziell überholt sein. Da die Swissair als ein privatwirtschaftliches Unternehmen aufgezogen ist, muß sie auf die Erhaltung ihres Kapitals – ihrer Substanz sagen andere und meinen dasselbe – bedacht sein, also sie soll – praktisch heiße dies: sie sollte – die DC-4 aus den Betriebseinnahmen abgeschrieben haben, wenn sie die DC-6B in den Dienst nimmt und nach wenigen Jahren auch diese, um dann die notwendigen Düsenflugzeuge anschaffen zu können. Dazu reicht aber das Betriebsergebnis der Swissair nicht aus. Das zeigt auch, wie dieser Erneuerungsprozeß im geltenden Wirtschaftssystem zugleich ein ungeheurer Zerstörungsprozeß ist, eine Verschwendung von Werten, ohne daß von der wachsenden Produktionsmenge eine entsprechende Menge der Versorgung, der Bedürfnisbefriedigung des einzelnen Menschen anfällt. Da die Unternehmung durch diese gleichzeitig zerstörende Wirkung des technischen Fortschrittes in ihrer Existenz ebenfalls bedroht wird – das gilt für

die Swissair wie für eine Autofabrik oder eine mechanische Werkstätte –, versucht, sich dagegen zu schützen, sei es durch Patente, Geheimhaltung der Verfahren, Unterdrückung von Neuerungen oder auch durch Zusammenschluß mit andern Unternehmern in Konzernen oder Kartellen zur Einschränkung der Konkurrenz und damit des Anwendungszwanges, je nachdem, welche Möglichkeiten sich im gegebenen Falle bieten, um den technischen Fortschritt unter Wahrung der Unternehmerinteressen wirtschaftlich tragbar zu gestalten. Dies kann – und bedeutet es auch meist – eine Produktionshemmung, eine Drosselung sein, die nicht immer ohne weiteres zu verurteilen ist. Im Falle des Flugverkehrs wäre eine weniger rasche Entwicklung des Flugzeugbaues ohne Zweifel angebracht – dies ist ohne einen Seitenblick auf den Krieg und die Massenvernichtungswaffen gesagt. Die Mitgliedschaft des Internationalen Luftverkehrskartells (IATA) bietet der Swissair insofern einen allerdings schwachen Schutz, als das Kartell verhütet, daß unter diesem Druck einzelne Fluggesellschaften durch Unterbietung der Tarife versuchen, auf Kosten anderer Gesellschaften Passagiere an sich zu ziehen. Das Kartell vermochte aber bis heute nicht, auf die technische Entwicklung direkt einzuwirken. Wo keine ganz besonderen Verhältnisse vorliegen, sind auch die andern Fluggesellschaften des internationalen Linienverkehrs nicht in der Lage, die durch den technischen Fortschritt bedingte vorzeitige, rasche Abschreibung des Flugzeugparkes aus den Betriebseinnahmen vorzunehmen, so daß sie dazu öffentliche Mittel benötigen. Und das weitere Ergebnis ist: überall bestehen Überproduktionskapazitäten, ein Überverkehrsangebot im Flugverkehr insbesondere.

Ist es verwunderlich, wenn in diesem Zusammenhang die Frage einer Verstaatlichung gestellt wird? Die Antwort sei vorweggenommen. Nur aus Gründen des technischen Fortschrittes und seiner wirtschaftlichen Folgen für die Privatunternehmungen ist die Verstaatlichung einer Flugverkehrsgesellschaft an sich nicht gegeben; sie drängt sich jedoch im Verein mit der Verstaatlichung aller andern Verkehrsunternehmungen auf. Dies wird noch zu beweisen sein. In der heutigen Wirtschaftsordnung werden Aufgaben oder Tätigkeiten der öffentlichen Unternehmung zugewiesen, für die nicht ohne weiteres eine Kosten-Gewinn-Rechnung sich aufstellen läßt, so für die soziale Fürsorge oder das öffentliche Gesundheitswesen – also in der Regel dort, wo den Ausgaben für Leistungen keine Einnahmen direkt gegenübergestellt werden können. Aber es ist nicht zu bestreiten, daß auch ein ständig wachsender Anteil der industriellen Tätigkeit in die Sphäre öffentlicher Betriebe eingeht, sei es, weil das allgemeine Interesse dies verlangt oder weil die private Unternehmung dieser keine oder eine zu geringe Achtung schenkt. Solche Vor-

aussetzungen für eine Verstaatlichung der Swissair sind heute noch nicht gegeben, vielleicht dann, wenn sie beschließen würde, ihren Betrieb einzustellen. Die technische Entwicklung im Flugzeugbau – in der Industrie wäre es analog eine neue Produktionsmethode – und damit die durch die internationale Konkurrenz bedingte Freisetzung von Verkehrskapazitäten könnten nämlich die Swissair als öffentliche Unternehmung auch nicht hintanhaltend – die Kardinalprobleme, die zu lösen hier es gälte. Die Verstaatlichung und selbst nur die Subventionierung durch den Staat in irgendeiner Form würde praktisch bedeuten, daß die Kosten oder Unkosten dieser raschen Erneuerung des Flugzeugparkes und der Freisetzung von Flugzeugen einfach der Allgemeinheit übertragen würden zur Entlastung der unmittelbaren Nutznießer, der Konsumenten der durch die Fluggesellschaften angebotenen Transportleistungen. Der volkswirtschaftlichen Vergeudung würde damit nicht gesteuert, nur die Lasten würden anders verteilt. Das kann jedoch nicht der Zweck einer Verstaatlichung sein. Das berührt ein weiteres Problem, das nun aber seinerseits – so wie die Verhältnisse in der Schweiz liegen – nach einer Verstaatlichung rufen müßte.

Die Wirtschaftstheorie weist nach, daß in einer freien Marktwirtschaft ein Gleichgewichtszustand erreicht werden kann, bei dem die Produktion ihr Maximum erzielt, jeder Produktionsfaktor beschäftigt ist und alle Produktionskosten durch den Preis gedeckt werden. Ferner kann gezeigt werden, daß bei solchen Verhältnissen soviel produziert wird, wie gesellschaftlich wünschenswert ist. Es sei hier davon abgesehen, daß dieser Fall einer vollkommenen Konkurrenz in Wirklichkeit kaum besteht oder bestanden hat. Aber solange von dieser Fiktion einer Organisation der Wirtschaft ausgegangen wird und die einzelnen wirtschaftlichen Instrumente überwiegend unter diesem Gesichtswinkel geformt und gehandhabt werden, hat die Kritik davon auszugehen, wobei es sich zeigen wird, wie sehr die heutige Wirtschaftsform von diesem Zustand sich entfernt hat und einer neuen Wirtschaftsorganisation zusteuert. Es kann des weitern gezeigt werden, daß auch bei steten Änderungen in Produktion und Konsumtion substituierbarer Waren oder Leistungen die Verhältnisse einem Gleichgewichtszustand zustreben – ob sie ihn erreichen, ist allerdings fraglich –, wenn Eingriffe von außen unterbleiben, das heißt, wenn Freisetzungen und ihre Verluste sich auswirken können, sie hingenommen werden.

Um das vorhandene Transportbedürfnis bewerben sich die verschiedensten Transportmittel: die Eisenbahn, das Auto, das Flugzeug, das Schiff, selbst das Fuhrwerk und andere. Jedes Transportmittel hat für jede Einheit der Transportleistung bestimmte Kosten. Je nach der Höhe dieser Kosten und der

besonderen Wertschätzungen für die einzelnen Transportmittel oder Transporteinrichtungen, wie Schnelligkeit, Sicherheit usw., wird sich das gegebene Transportbedürfnis, das Transportvolumen auf sie verteilen und auch ihre Größe und ihren Einsatz bestimmen, wenn nicht außerwirtschaftliche Einflüsse sich geltend machen. Selbstverständlich wird durch Bewegung und Gegenbewegung ein Gleichgewichtszustand nur mehr oder weniger erreicht, und dies setzt voraus, daß Transportpreise verlangt werden, welche zumindest sämtliche Kosten – die Anlage- (Kapital-) wie die Betriebskosten – decken, also Preise gemäß allen Kostenfaktoren. Heute ist man in der Verkehrswirtschaft der Schweiz, wo keines der Verkehrsmittel mit seinen Preisen und Betriebseinnahmen die unmittelbaren und auch die mittelbaren (zum Beispiel im Luftverkehr alle Kosten für die Flugplatzanlage) Kosten zu decken vermag, von einem solchen Zustand sehr weit entfernt, und zwar so hoffnungslos weit, daß man Mühe hat, sich vorzustellen, wie er mit Mitteln der freien Marktwirtschaft herbeigeführt werden kann. Auch hat es keinen Sinn, über die Tatsache Tränen zu vergießen, daß jede Intervention, jede Subvention seitens des Bundes oder der Kantone zugunsten des einen Verkehrsmittels berechnete Begehren der andern Verkehrseinrichtungen ruft und den Kreis der Verärgerten nur vergrößert. Die Begehren sind deshalb berechnete, weil die Subvention – in welcher Form sie auch gewährt werde – jede Anpassung an die rationale Kostenrechnung verzögert, ja verhindert oder es gar von Anfang an nicht dazu kommen läßt und folglich eine wirtschaftlich zweckmäßige Zuteilung von Produktionsfaktoren nicht sicherstellt und zu Änderungen der Nachfrage und mithin der Produktionsrichtung im Transportwesen führt, was Zerstörungen und Stilllegungen von Transportleistungskapazitäten bei den durch die fragliche Subvention nicht bedachten Transportmitteln verursacht. Immer unter der Voraussetzung gilt dies, daß die Summe der Verkehrsbedürfnisse nicht oder nur im Rahmen der allgemeinen Wachstumsrate zunimmt, daß also neue zusätzliche Bedürfnisse nicht hinzugestoßen sind. Die darob nicht endenwollende Anspannung der öffentlichen Mittel bei zweifelhaftem Erfolg schafft zudem noch ein schwieriges Finanzproblem. Da die Wirtschaftsrechnung der gesamten schweizerischen Verkehrswirtschaft durch direkte und indirekte – man könnte auch sagen: versteckte – Subventionen in dem hier dargelegten Sinne nicht mehr aufgeht, dauerhafte Lösungen auf diese Weise offensichtlich nicht möglich sind und auch eine Rückgängigmachung nicht einmal zu den Ausgangspunkten führen würde, wird nur die Verstaatlichung aller wesentlichen Verkehrseinrichtungen – darunter mag eine Nationalisierung oder auch nur die Schaffung einer einheitlichen Geschäftsführung verstanden sein – aus diesen Widersprüchen und Fehlleitungen herausführen.

Maßgebend ist nicht die Übernahme in die öffentliche Verwaltung als Vermögensübertragung, sondern die umfassende Ausrichtung der Verkehrsmittel durch öffentliche Planung. Nur auf diese Weise kann der fortgesetzten Verschleuderung volkswirtschaftlicher Werte Einhalt geboten und die notwendige Sanierung eingeleitet werden.

Dies sei an einem Beispiel noch verdeutlicht. Das heutige Verkehrsflugzeug kann dabei als eine außerwirtschaftliche Gegebenheit betrachtet werden. Für seinen wirtschaftlichen Einsatz müssen relativ hohe Kosten für den Flugplatz und seine Bedienung, für den Betrieb des Flugplatzes und für das Kapital im Flugzeug gedeckt werden. Die Flugtarife sind daher sehr hoch und wären noch höher, wenn nicht die Flugplätze und anderes den Fluggesellschaften gegen zu geringes Entgelt zur Verfügung gestellt würden. Da bei gegebenen Tarifen der Kreis der Konsumenten mehr oder weniger geschlossen ist – das Bedürfnisschema ändert sich nur sehr langsam –, müssen die Fluggesellschaften – sie unterstehen hier einem innerbetrieblichen Zwang – ihr Streckennetz ausdehnen, wozu ihnen aber keine großen Möglichkeiten mehr bleiben, durch Rund- und Ferienflüge neue Verkehrsbedürfnisse wecken, was begrenzt ist und die Betriebsrechnung nicht wie notwendig zu entlasten vermag, und als Drittes durch entsprechende Anpassung der Tarife im vorgefundenen geographischen Raume auf Kosten anderer Verkehrsmittel neue, weniger kaufkräftige Verkehrsnachfragen – seien es Personen oder Frachten – für sich zu gewinnen versuchen. Letzteres könnte für die Swissair – wenn sie nicht durch Kartellverpflichtungen darin gebunden ist – möglich sein, indem sie gleich den amerikanischen Gesellschaften, die seit mehr als einem Jahr es erfolgreich tun, die Coachflüge, das ist die zweite Klasse im Flugverkehr, in ihrem Liniendienst einführen würde. Die Bundeshilfe würde ihr dies wesentlich erleichtern. Überspitzt ausgedrückt könnte man aber auch sagen, daß diese Bundeshilfe zum Beispiel die Abwanderung eines Teiles der Reisenden und Frachten von der Eisenbahn zum Flugzeug begünstigt und demzufolge der Bund ein noch größeres Defizit der SBB zu übernehmen haben wird. Solche Wechselbeziehungen zwischen Verkehrsmitteln und ihrer direkten und indirekten Subventionierung bestehen zweifelsohne, und die Verhältnisse sind alles andere als erfreulich; aber eben der Weg, wie mit Mitteln der Marktwirtschaft das Problem ohne die staatspolitischen Folgen der großen Verluste gelöst werden kann, ist noch nicht gewiesen. Und vorerst werden weiterhin, gefördert durch öffentliche Mittel, Produktion und Produktionsmöglichkeit – will sagen Verkehrsangebot und Verkehrsteilung – einerseits und Verteilung und Verbrauch – will sagen Verkehrsausnützung – andererseits auseinandergehen, das heißt die Verkehrsüberschußkapazität in der schweizerischen Volkswirtschaft

wird noch weiter zunehmen. Die Forderung nach einer «Koordination» ist wohl laut erhoben worden, nur wird es mehr sein müssen als eine «Beordnung», und das ist es, was die Lösung des Problems so erschwert.

EMMY MOOR

Pariser Brief

Die französische Hauptstadt hat viele Gesichter. Aber der Fremde, der mehr sieht als die Place de l'Opéra, den Louvre, Versailles und den Eiffelturm, bemerkt, auch wenn er nur kurze Zeit hier lebt, daß Paris eine politische Stadt geblieben ist und immer noch auf die natürlichste Weise der Welt vom geistigen Leben dominiert wird. Die Zeitkrise und die sozialen Spannungen, der Zündstoff des Kalten Krieges und der ungelöst gebliebenen Probleme in Frankreichs Innen- und Außenpolitik, vergiften zwar dieses politische Leben und stoßen gleichzeitig den Durchschnittsfranzosen in eine offenkundige politische Lethargie. Man liest wohl im Metro und im Autobus immer noch Zeitungen, aber gewöhnlich sind es nur Boulevardblätter und Magazine; einige sehr korrekt gekleidete Herren, die aber eher dünn gesät sind, lesen auch den «Figaro» der militanten bürgerlichen Rechten oder «Le Monde», das mehr sachliche liberale Blatt. Aber meistens wird diese Lektüre mit fast provozierender Gleichgültigkeit hinter sich gebracht, und selten oder nie hört man ein politisches Gespräch. Ein Großteil der lesenden weiblichen Fahrgäste im Metro oder im Autobus verschlingt allerbilligsten Magazinschund. Die Gesinnungspresse hat nicht viele Leser in diesen Massenverkehrsmitteln, die täglich auf lange Strecken von Hunderttausenden benützt werden. Man wird also auch in Paris die allgemeine Verflachung und Vergröberung dessen feststellen müssen, was wir oft übertriebenerweise als geistige Ansprüche deklarieren. «La Nef», eine der zahlreichen auserlesenen literarisch-politischen Revuen, die auf der andern Seite das geistige Leben Frankreichs nach wie vor in der Welt führend machen, «La Nef», das diesen September 1950 der Presse eine hochinteressante Sondernummer widmet, ist in einigen fundamentalen Untersuchungen über die heutige Stellung der Presse den Ursachen dieses Niederganges ihres Einflusses nachgegangen. Und diese Selbstkritik ist so durchgreifend und offen, daß die Presse aller Länder davon profitieren kann. Es heißt dort im Vorwort sehr richtig: «Un peuple a la presse qu'il mérite. La Presse se fait le peuple qu'elle mérite . . . Le signe de la déchéance de ce pays est peut-être dans la médiocrité de sa presse. Mais la médiocrité de cette presse n'est supportée que parce que quelque chose a été atteint dans ce peuple, qui lui a retiré cette admirable possibilité d'indignation qui fit 1789 et 1830, 1848 et la Commune, mais qui, déjà dut être exagéré par des chroniqueurs pour que l'Histoire l'appelle la Résistance». Ist diese wache politische Reaktion des Volkes nicht auch anderwärts geschwunden? Die katastrophale Stimmbeteiligung selbst bei wichtigsten Landesfragen läßt darüber keinen Zweifel offen. «La Nef» sagt mit Recht, daß die Presse von dem Moment an aufhört, ihrem Zweck zu dienen, nämlich einerseits wirkliche Volksaufklärung zu leisten und über das öffentliche Interesse zu wachen und anderseits Aus-