Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 56 (1976-1977)
Heft: 9

Rubrik: Kommentare

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Kommentare

IMPRESSIONEN VOM AMERIKANISCHEN WAHLTAG

Die Ankunft in New York zwei Tage vor den Wahlen war enttäuschend: Nichts von den «Schatten», die grosse Ereignisse vorauszuwerfen pflegen. Im weiteren Umkreis des Hotels ein einziges, seltsam deplaziert wirkendes Plakat am Times Square für Carter und Mondale, die Zeitungen angefüllt von lustlosen Berichten über die letzten Einsätze der Kandidaten, begleitet von vorsichtig abwartenden Kommentaren, die in der Mehrheit den demokratischen Anwärter unterstützten, aber offensichtlich irritiert waren durch den raschen Terrainverlust ihres Favoriten, wie er sich in den letzten Meinungsumfragen widerspiegelt hatte. Die sonst beliebten Ansteckknöpfe scheinen bei diesen Wahlen ausser Mode gekommen zu sein. Nur hie und da ein eher schüchtern zur Schau getragener «Don't-vote»-Knopf, als Ausdruck einer recht weit verbreiteten Ratlosigkeit, die dann aber trotz Ansätzen zur organisierten Stimmabstinenz nicht wesentlich zum Tragen kommen sollte: Die Stimmbeteiligung lag schliesslich mit 54% nur einen Punkt tiefer als 1972.

Ratlosigkeit und Lauheit charakterisierten auch die ersten persönlichen Gespräche: Der Taxichauffeur wusste noch nicht, ob und was er stimmen solle; der Barkeeper tschechischer Herkunft neigte eher zu Ford, sein aus Jugoslawien stammender Kollege ebenfalls, trotz den in Europa heftig diskutierten Äusserungen des Präsidenten über die Situation in Osteuropa. Ein befreundeter Professor gestand ohne Umschweife, sich erst am Wahltag selbst entscheiden zu wollen; er fühle sich nicht in der Lage, sich eine rational begründete Meinung zu bilden. Der wirtschaftspolitische Chefkolumnist der «New York Times», ein Carter-Befürworter, legte einen Lunch lang leidenschaftslos-distanziert dar, dass ein Führungswechsel zwar wünschbar wäre, aber ohne Zweifel nur graduelle, keineswegs etwa substantielle Kurskorrekturen zur Folge haben könnte. Die politisch interessierte Sekretärin eines Diplomaten schliesslich hatte zwar bisher demokratisch gewählt, fragte sich nun aber, ob Carter nicht doch zu unerfahren sei. Mit ins Bild gehörte aber auch der ehemalige Kampfgefährte Carters aus Kalifornien, der sich nun in Grossinseraten von ihm absetzte, unter Hinweis auf inzwischen sichtbar gewordene Führungsschwächen ...

Dann der Wahltag in Washington: Männiglich richtete sich auf eine lange Nacht ein. Beide Parteien hatten traditionsgemäss zu «Victory Parties» geladen, Riesenversammlungen in «sämtlichen Räumen» von Grosshotels, mit Musikkapellen, TV-Grossleinwänden, kalten Buffets und vielen Polizisten in Zivil. Bei den Republikanern im «Sheraton Park» herrschten Abendanzug und lange Kleider vor; bei den Demokraten im «Statler Hilton» gab man sich, ebenfalls traditionsgemäss, betont unkonventioneller. An beiden Orten aber wollte keine rechte Stimmung aufkommen. Erste Resultate von der Ostküste wurden je nach Standort mit ge-

dämpftem Optimismus oder schulterzuckendem Gleichmut quittiert. Dann, um drei Uhr morgens, kam die Mitteilung, Präsident Ford habe sich «mit Zuversicht» zur Ruhe begeben, während aus Atlanta gemeldet wurde, Carter habe in Telefongesprächen mit Gewerkschaftsführer Meany, Senator Humphrey und anderen seinem Gefühl Ausdruck gegeben, dem Sieg nahe zu sein.

Kurz vor vier Uhr war es dann so weit: Mississippi half Carter mit seinen 7 Elektorenstimmen über die kritische Schwelle von 270 hinweg – Resignation bei den Republikanern, gedämpfter Jubel bei den Demokraten, dann ein offensichtlich bewegter «President-elect» ohne jede aufgekratzte Siegerpose auf der Leinwand, der als erstes Gerald R. Ford dafür dankte, das amerikanische Volk wieder auf den Weg zur Einigkeit geführt zu haben. Im Weissen Haus aber sollte noch für lange Stunden Funkstille herrschen. Erst um 12 Uhr mittags erschien Ford am Bildschirm, mit unbewegtem Gesicht, um die Glückwunschbotschaft an seinen Rivalen verlesen zu lassen und ihn darin «trotz der weiterbestehenden Meinungsverschiedenheiten» seiner vollen Unterstützung zu versichern – eine Geste der Versöhnung, wie sie in Europa völlig undenkbar wäre, ohne Pathos und auch ohne Wehleidigkeit, in ihrer Schlichtheit eindringlich glaubhaft.

Damit war eine Kampagne zu einem Ende gekommen, die für Carter und auch für Ford vor zwei Jahren begonnen hatte – eine Kampagne, die vor allem in Europa zwiespältige Gefühle ausgelöst hatte. Sollten diese beiden Männer wirklich Amerikas «erste Wahl» sein? Auch in Amerika selbst vernahm man diese Frage vor allem in intellektuellen Kreisen immer wieder. In Tat und Wahrheit ist es fast unmöglich, die wirklichen Qualitäten dieser Männer und vor allem des neu gewählten Präsidenten genau abzuschätzen. Man stelle sich vor: zwei Jahre Kampf um jede Stimme, mit vielen Hunderten von Versammlungen und Tausenden von Statements, vor Arbeitern, Bauern, Hausfrauen, Intellektuellen, vor Schwarzen, Braunen, Gelben, Roten und Weissen, vor New Yorkern und Kaliforniern, vor saturierten Texanern und arbeitslosen Dockarbeitern – und immer alles auf die Breitleinwand der Öffentlichkeit projiziert.

Das *kann* nicht ohne Pannen, verfälschende Simplifizierungen und Verkürzungen abgehen. Man nehme die Äusserungen von Ford über Osteuropa oder jene von Carter über Jugoslawien: In beiden Fällen konnten sich die Kandidaten auf differenziert formulierte Unterlagen ihrer weltweit anerkannten aussenpolitischen Spezialisten stützen, die inzwischen auch im Detail bekannt sind und sich durchaus hören lassen; beide aber schafften es nicht, konnten es nicht schaffen, die Substanz in der gebotenen Kürze und Einfachheit, das heisst praktisch in wenigen Sätzen, an die Adresse des breiten Publikums eingängig zusammenzufassen.

Ein falsches Auswahlsystem also? Die Verfassungsgeber hatten es anders gemeint, als es heute praktiziert wird. Mit der Schaffung des Wahlmännergremiums wollten sie gerade vermeiden, was in unseren Tagen als so stossend erscheint: das marktschreierische Plebiszit für oder wider einen Kandidaten, die notwendig damit verbundene, oft genug unwürdig wirkende Strategie der Anbiederung über Jahre hinweg. Ander-

seits ist die amerikanische Präsidentschaft wie kaum ein anderes Amt auf dieser Welt mit einer so gewaltigen Machtfülle ausgestattet, dass, jedenfalls unter ideell-demokratischem Aspekt, die faktische Direktwahl durch das Volk im Grunde doch wieder als die einzig tragbare Lösung erscheint. Und wer nach geschlagener Schlacht ins Weisse Haus einzieht, der hat sich zumindest über *eine* eminent politische Qualität fast bis zum Überdruss ausgewiesen: über die Technik, nach demokratischen Regeln Macht zu gewinnen, und zwar in einem politisch-psychologischen Fegefeuer, das ein ganz ausserordentliches Mass an seelischer Energie, geistiger Präsenz und physischem Durchstehvermögen voraussetzt. Die beiläufige Bemerkung Carters, er habe an jedem Tag der Kampagne dazugelernt, ist durchaus zum Nennwert zu nehmen.

Wenn der amerikanische Wahlkampf wenig politische Substanz aufwies und die Kandidaten damit auch wenig Profil entwickelten, so hängt dies aber nicht nur mit der Knochenmühle des wahrhaft zermürbenden Selektionsprozesses zusammen. Wir Europäer sind an ideologisch eingefärbte Auseinandersetzungen gewöhnt, an kräftige Alternativformeln wie «Freiheit oder Sozialismus», auch wenn die ordnungspolitischen Leitbilder, die sie abzudecken vorgeben, im einzelnen längst nicht immer halten, was sie im allgemeinen versprechen. Amerika hat keine ideologische Tradition im europäischen Sinn. Seine Politik war nie geprägt von der kompromisslosen Konkurrenz sich gegenseitig ausschliessender Ordnungsvorstellungen. Als am Tag nach der Wahl einem Spitzenfunktionär des AFL, der Dachorganisation der amerikanischen Gewerkschaften, die Frage gestellt wurde, ob Carter aufgrund der gewerkschaftlichen Schützenhilfe gezwungen sein werde, protektionistischer zu operieren als sein Vorgänger, gab er prompt zur Antwort: «Was heisst Protektionismus? Wir Gewerkschaften suchen die Interessen der Arbeitnehmer im Rahmen einer fairen Wettbewerbsordnung zu schützen. Das ist alles.»

Natürlich sieht Carters Lösungsangebot – so weit es schon klar konturiert ist – anders aus, als es jenes von Ford gewesen wäre, zum Beispiel im Gesundheitswesen. Und natürlich wird die Konsumentenpolitik bei ihm einen grösseren Raum einnehmen, als dies in der nun abtretenden Administration der Fall war. Doch waren sich praktisch alle amerikanischen Kommentatoren auch nach dem Wahltag darin einig, dass der Sieg Carters viel eher einen Wechsel des Stils als einen Wechsel der Politik selbst darstellen werde. Auf diesem Hintergrund erscheinen auch die beidseitigen Gesten der Versöhnung nach geschlagener Schlacht verständlicher. Es geht um den Weiterbau einer Gesellschaft, über deren Ordnungsgrundriss durch praktisch alle Gruppierungen und Schichten hindurch ein tragfähiger Konsens besteht. In einem solchen Klima des ausgeprägten politischen Pragmatismus fallen auch die häufigen Frontwechsel von einzelnen Politikern oder ganzen Organisationen nicht weiter auf. Und dem Leitartikler eines grossen Blattes in San Francisco machte es keinerlei Mühe, als früherer Wahlkampfhelfer Fords fünf Tage nach der Wahl zu schreiben, der Wechsel sei wohl doch ganz in Ordnung; er schliesse eine schwierige Episode der amerikanischen Geschichte ab, öffne den Blick für die Zukunft und

setze auf Regierungsebene Kräfte frei, die allzu lange aus bekannten Gründen blockiert gewesen seien.

Damit hat er wohl jene prinzipielle Überlegung formuliert, von der sich Millionen von Amerikanern schon am Wahltag leiten liessen und die schliesslich Carter zum Sieg verhalf – einem Sieg, dessen Knappheit jedem allzu forschen Neuerungswillen zum vorneherein enge Grenzen setzen dürfte.

Die Mehrheit der Staaten hatte für Ford gestimmt, und zahlreiche demokratische Mehrheiten in andern Staaten waren hauchdünn. Die erste grosse und in mancher Hinsicht entscheidende Bewährungsprobe für den «Erdnussfarmer» aus Georgia besteht denn auch nach allgemeiner Ansicht in der amerikanischen Öffentlichkeit nicht in der raschen Entwicklung von grossen Programmen, sondern in der Zusammenstellung und Konsolidierung einer «Mannschaft», die effizient und zugleich flexibel genug ist, um das Land zielbewusst durch das unübersichtlich gewordene Gewirr von wirtschaftlichen und politischen Klippen auf nationaler und globaler Ebene zu steuern.

Richard Reich

FRAGEN AN DIE VERKEHRSPOLITIKER

Bis vor kurzem war der Schweizer stolz auf seine Staatsbahn, die im Jahr 1902 nach einer heiss umstrittenen Volksabstimmung den Betrieb aufgenommen hatte. Die Bundesbahnen erfreuten sich in der Gründungszeit, zusammen mit den nicht in den Rückkauf einbezogenen Privatbahnen, abgesehen vom Nahverkehr, eines fast unbeschränkten Transport-Monopols. Das kam in ihrer Organisation und in ihrem Pflichtenheft, das noch auf keinen Wettbewerb zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr Rücksicht zu nehmen hatte, deutlich zum Ausdruck. Man hielt es deshalb nicht für nötig, dem neu geschaffenen Bundes-Unternehmen mehr als eine Pseudo-Autonomie zu geben. Es war von Anfang an der erklärte Wille des Gesetzgebers, die Staatsbahn zu einem Instrument der Volkswirtschaft zu machen. Damit blieben die Bundesbahnen – wenn auch das Sanierungsgesetz von 1944 einige Verbesserungen und Präzisierungen brachte – bis zum heutigen Tag im Bannstrahl der Politik, behaftet mit der «Erbsünde» einer unselbständigen Unternehmensführung und einer so widerspruchsvollen gesetzlichen Verpflichtung wie «der Volkswirtschaft zu dienen, gleichzeitig aber auch gesunde betriebswirtschaftliche Grundsätze anzuwenden».

Die Gefahren eines solchen Zielkonfliktes und einer an der Spitze des Unternehmens durch die Mitsprache von Parlament, Bundesrat, Eisenbahndepartement (heute Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement) und einem rein politisch zusammengesetzten Verwaltungsrat breitgefächerten, um nicht zu sagen atomisierten Verantwortung, blieben der Öffentlichkeit lange verborgen. Sie traten erst zutage, als die sogenannte Abgeltungsfrage aufs Tapet kam. Gemeint ist damit die Berechnung und Übernahme aller bahnfrem-

den, gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Bund im Zeitpunkt eines die Eisenbahn-Finanzen bedrohenden Wettbewerbes, nachdem eine gesetzliche Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse schon vor dem Zweiten Weltkrieg an einem Volksverdikt gescheitert war. Inzwischen droht sich die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen dank nebelhafter Kriterien (auch bei der Anwendung seitens der Privatbahnen, aber auch der öffentlichen Verkehrsbetriebe der Städte) für den Steuerzahler zu einem Fass ohne Boden auszuweiten. Für die Bundesbahnen allein beläuft sich der Jahreszuschuss aus diesem Titel bereits heute auf fast 200 Mio. Franken, womit zusammen mit dem nach dem Gesetz zu übernehmenden Defizit die Aufwendungen des Bundes für seine Staatsbahn im Jahr 1975 nahezu eine Milliarde erreichten. Da inzwischen für 1976 ein budgetiertes SBB-Defizit von 800 Mio. Franken vorgelegt worden ist, hat sich der Stolz auf unsere Staatsbahn jäh verflüchtigt. Er ist der Sorge des Bürgers und Steuerzahlers gewichen, wie angesichts der leeren Staatskasse eine nach Jahren der Prosperität und grossen Bau-Investierungen und Leistungsverbesserungen fast über Nacht hereingebrochene Finanzmisere zu meistern sei.

Die Situation – sie zeigt sich in ganz ähnlicher, nur in der Grössenordnung etwas bescheidenerer Weise bei den Privatbahnen und den kommunalen Verkehrsbetrieben – verlangt eine um so ernstere Prüfung, als heute von allen Seiten ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs verlangt wird, notwendige Tariferhöhungen zu einem heissen Politikum werden und die Demokratisierungswelle noch mehr Einfluss und Mitbestimmung in der Verkehrspolitik verlangt. Soll das etwa heissen, dass man die Defizitlawine der Bundesbahnen und der übrigen Verkehrsbetriebe als unabwendbares Naturereignis hinzunehmen hat, dass die Kostenfrage beim weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs vernachlässigt werden darf und dass der Souverän die sogar von unserem Verkehrsminister verkündete neuartige Theorie von den «sozialen Kosten des Verkehrs» gutzuheissen gewillt ist?

In der Praxis würde das etwa bedeuten, dass in Zukunft jede öffentliche Verkehrsunternehmung die Rechnung in zwei Teile gliedern könnte: in eine normale Betriebsrechnung und in die Rechnung der sozialen Kosten, worin die Leistungen für den Umweltschutz, für die Verwendung von teureren Substitutionsenergien, die Kosten für unrentable Personenzüge, für eine soziale Tarifordnung bis zu den konjunkturbedingten Anwendungen bei den Investierungen und Löhnen aufzuführen wären.

Es braucht wohl keine besondere Phantasie, um sich die Folgen einer derart abgesicherten Geschäftsführung auszumalen. Bereits gibt es auch Beispiele für eine derart verschleierte Rechnungsführung im kommunalen Bereich, so wenn zum Beispiel in der Stadt St. Gallen die Gasdefizite dank erhöhter Elektrizitätstarife in einer Gesamtrechnung der städtischen Werke verschwinden, oder wenn in der Stadt Zürich der Werkvorstand die Defizite der Gasversorgung und der Verkehrsbetriebe durch eine entsprechende Manipulation der Tarife für Wasser und Strom in einer Gesamtrechnung aller Werkbetriebe aufgehen lassen möchte. Das Zürcher Experiment – auch wenn es vorläufig erst eine Denksport-Aufgabe blei-

ben sollte – wird besonders interessant durch die Absicht, die sinnvolle Verwendung des elektrischen Stromes durch die Einführung progressiver Tarife, also einer Verteuerung des Mehrverbrauches, zu fördern, die damit erzielten Mehreinnahmen aber ausgerechnet für die künstliche Verbilligung der Gasheizung und die Finanzierung einer möglichst starken Gasexpansion zu verwenden.

Vielleicht fragt man sich an dieser Stelle, was dieses Beispiel aus der Energiewirtschaft mit unserem Thema zu tun habe. Der Exkurs soll lediglich zeigen, welche Gefahren die Theorie der sozialen Kosten im Verkehr, die in keiner Weise abgrenzbar erscheinen, für die Bundeskasse, sicher aber auch für die Verkehrsbenützer oder einen Teil von ihnen, mit sich bringen können. Nachdenklich muss in diesem Zusammenhang besonders die an einer Pressekonferenz der SBB vom Präsidenten der Generaldirektion verfochtene These stimmen, die Hälfte des für 1976 budgetierten Defizites von 800 Millionen sei strukturbedingt, was wohl nur heissen kann, sie sei der heute geltenden Gesetzgebung anzulasten. Damit sind bereits auch die Möglichkeiten und Rezepte aufgezeigt, mit denen der nicht konjunkturbedingte Teil der Eisenbahndefizite und das Entstehen noch grösserer Fehlbeträge beim generellen Ausbau des öffentlichen Verkehrs aus der Welt zu schaffen wären. Sie decken sich überraschenderweise mit gewissen Äusserungen unseres Verkehrs- und Energieministers, die offensichtlich auf dirigistische Lösungen der Verkehrs- und Energiefrage hinauslaufen. Gemeint sind damit die stärkere finanzielle Belastung des privaten Automobilverkehrs, die Einführung gesetzlicher Massnahmen für den Schutz des öffentlichen Verkehrs und eine auf den Wettbewerb ausgerichtete Tarifpolitik.

Diese Vorschläge und Gedankenspiele haben bis jetzt interessanterweise in der Öffentlichkeit noch kein grosses Echo gefunden. Niemand weiss, ob sie in dem von den Bundesbahnen zur Zeit vorbereiteten «Weissbuch» einen konkreten Niederschlag finden werden, und wie weit sich die seit einigen Jahren tätige, sechzigköpfige Kommission für eine Gesamtverkehrs-Konzeption mit ihnen identifizieren wird. Sicher ist es aber nicht zu früh, dass sich auch der Bürger Gedanken über deren finanzielle Tragweite und politische Realisierbarkeit macht und dass er sich bewusst wird, ein wie enger Zusammenhang zwischen der Sanierung der Bundesbahnen, einem finanziell tragbaren öffentlichen Verkehr und einer Umweltschutzpolitik, die nicht zu Verstaatlichungen führt, bestehen.

In erster Linie ist also die Frage von gesetzlichen Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Eisenbahnen, zu prüfen. Sollen diese einen Wettbewerbsschutz erhalten, der den Verkehrskuchen zwischen Schiene und Strasse nach dem Prinzip der Eignung aufteilt und damit dem öffentlichen Verkehr die finanzielle Selbsterhaltung ermöglicht? Eine solche Lösung wäre das Ei des Kolumbus. Ist sie aber nicht blosse Theorie, wenn man bedenkt, dass das Auto dem Flächenverkehr dient, die Eisenbahn aber auf den richtungsgebundenen Verkehr beschränkt bleibt, was ja auch darin zum Ausdruck kommt, dass wir über ein Eisenbahnnetz von 5000 km verfügen, das Strassennetz aber mehr als zwölfmal grösser ist? Sucht man hier nach Substitutionsmöglichkeiten, nach mög-

lichen Wettbewerbsbeschränkungen, so kommt man zum Schluss, dass diese verhältnismässig gering sind und sich eigentlich nur im Güterfernverkehr anbieten, weshalb sich die Sperrung des neuen Gotthard-Strassentunnels für den Güterschwerverkehr aufdrängt. Lohnt es sich aber im übrigen, die Wahlfreiheit im Verkehr einzuschränken, nachdem sich am SBB-Horizont bereits der Hukkepack-Verkehr für den Gütertransit abzeichnet und immerhin feststeht, dass sich noch im Jahr 1974 57% des gesamten schweizerischen Güterverkehrs auf der Schiene abwickelte, bei einer mittleren Beförderungslänge von 150 km?

Müssten die Bundesbahnen nicht zuerst die traditionelle Gewichtung «Personenverkehr» – er hat nur noch einen Anteil von 14% des gesamten schweizerischen Personenverkehrs – «Güterverkehr» verlassen und den Güterverkehr als Hauptstütze der Einnahmen bei den Investitionen stärker berücksichtigen? Die Leistungen der SBB im Personenverkehr sind sicher imponierend, besonders was das Angebot an Städteschnellzügen, neuerdings sogar mit Klimatisierung, und den Abonnentenverkehr betrifft. Wird aber nicht bei den Personenzügen mit einem notorisch schlechten Ausnützungsgrad – auch das ist nicht nur eine Material- und Personalverschwendung, sondern eine Energieverschwendung – seit Jahren des Guten zuviel getan? Das unausgenützte Sitzplatzangebot ist eine ebenso grosse und dem Laien in die Augen springende Verlustquelle wie die vielen leeren Bahnschalter auf Landstationen.

Lässt sich angesichts der Automobildichte und der Siedlungsstruktur unseres Landes das Rad der Entwicklung überhaupt zurückdrehen? Liegen nicht die Schwerpunkte im SBB-Personenverkehr eindeutig bei den Städteschnellzügen, im Vorortverkehr und im Transit, und müssten nicht der Auslastungsgrad der normalen Personenzüge und die Bedienungswürdigkeit vieler Stationen einmal gründlich unter die Lupe genommen werden?

Gewiss werden damit bereits heilige Kühe der bisherigen Bundesbahnpolitik berührt. Was hat nicht alles Platz in dem dehnbaren Begriff der gemeinwirtschaftlichen Leistungen? Welches Ruhekissen bedeutet die Berufung auf Betriebs-, Transport-, Tarif- und Fahrplanpflicht, eines noch aus der Monopolzeit stammenden Pflichtenhefts, bei der Aufstellung der Fahrpläne und beim Bau neuer Stationen? Verbieten diese Auflagen aber wirklich eine angriffige Unternehmenspolitik, die sich auf die Tatsache einer vollmotorisierten Schweiz stützt, die für die Schiene aber eine deutliche Überlegenheit im Schnell-, im Massen- und im Fernverkehr erkennen lässt? Liegt in der Konzentration auf diese Schwerpunkte nicht bereits der Ansatz für eine wirkungsvolle Selbsthilfe? Gibt es nicht Beispiele von Privatbahnen, die diesen Weg bereits mit Erfolg beschritten haben? Befasst sich nicht sogar die englische Labour-Regierung mit einem Projekt, das im Geburtsland der Eisenbahnen die Schiene auf den Intercity-, den Massengüter- und den Berufspendlerverkehr beschränken will? Und haben nicht die Deutschen Bundesbahnen ganz ähnliche Pläne?

Gewiss müsste in unserem dicht besiedelten Land eine solche Neuverteilung der Verkehrsaufgaben, die keinesfalls eine Diskriminierung der Bahn bedeutet, schrittweise und nur behutsam in Angriff genommen werden. Sich

dabei allein auf die Hilfe des Gesetzgebers und auf die Defizitdeckung durch den Bund zu verlassen, müsste wohl mit einer Enttäuschung enden. Eine echte Chance für die Bahn bedeutet sodann das neu erwachte Umweltschutz- und Energiebewusstsein, das allein schon durch die Macht der öffentlichen Meinung zu einer Änderung der Verkehrsgewohnheiten und zum Energiesparen Anlass geben kann. So wird in den USA schon jetzt statt des Zweitwagens das Velofahren wieder salonfähig, und in den Universitäten gibt es mehr Platz für das Abstellen von Fahrrädern als von Autos. Statt den SBB schon bei der blossen Aufhebung der ersten Klasse auf einigen Nebenlinien in den Arm zu fallen und bei Bahnersatzlösungen für schwach frequentierte Linien Alarm zu schlagen, sollte sich der Bahnbenützer in vermehrtem Masse über die Kosten unrentabler Verkehrsleistungen informieren lassen. Die Solidarität aller Verkehrsteilnehmer ist ein schöner Grundsatz, findet aber bei Bahndefiziten in Milliardenhöhe eine Grenze.

Als letztes bleibt gerechterweise wohl zu bedenken, dass die Generaldirektion der SBB, wie viele andere Leitungen öffentlicher Verkehrsunternehmungen, administrativ in einer Zwangsjacke steckt und dass ihr das Mittel für eine wirkliche Führung fehlt. Es mangelt gerade den SBB nicht an einem Stab qualifizierter, wissenschaftlich geschulter Mitarbeiter, und es fehlt auch nicht an Studien, Gutachten und neuen Betriebskonzepten. Als eigentliches Führungsproblem erweist sich die Organisation der Spitze nach rein politischen Grundsätzen. Die «Zauberformel» beginnt schon bei der Wahl und der Zusammensetzung der Generaldirektion und des Verwaltungsrates. Wie soll aber ein Unternehmen geführt werden, dessen Ausgabenpolitik – Dotationskapital, Höhe der Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen, Löhne, Tarife, Sozialleistungen – durch das Parlament bestimmt wird? In dieser von der Politik bestimmten Führung des grössten öffentlichen Verkehrsunternehmens der Schweiz mit über 40000 Mitarbeitern, einem jährlichen Gesamtaufwand von drei Milliarden, wovon eine Milliarde als Aufträge an die Privatwirtschaft gehen, liegt eine grosse Gefahr, weil hier vielerlei Interessenverflechtungen – sichtbare und unsichtbare – eine klare Entschlussfassung erschweren, verzögern oder verunmöglichen. Das Führungsmodell der SBB bedeutet ein schweres Hemmnis für eine Sanierung der Staatsbahn aus eigener Kraft, wozu nicht nur die Durchsetzung von Einsparungen, sondern auch eines neuen Betriebskonzeptes gehört. Vergleicht man die Spitzenorganisation der SBB mit jenen von anderen grossen öffentlichen Unternehmungen, wie zum Beispiel in der Elektrizitätswirtschaft, so müsste eigentlich der Weg zu einer Reform gefunden werden. Denn niemand wird daran zweifeln, dass beispielsweise die Nordostschweizerischen Kraftwerke, die heute fast für einen Drittel der Schweiz den Strom produzieren, bei der Erfüllung ihrer Aufgabe auf die öffentlichen Interessen nicht weniger Rücksicht nehmen als die SBB. Dabei sind an der obersten Willensbildung weder Parlamente noch Regierungen beteiligt, obwohl sich das Aktienkapital ausschliesslich in den Händen von Kantonen oder von kantonalen Elektrizitätswerken befindet. An Vorbildern fehlt es also nicht und auch nicht an Gut-

achten aus alter und neuer Zeit, die auf diesen wunden Punkt einer Pseudoautonomie für das grösste Unternehmen des Landes hinweisen. Vermag die Defizit-Milliarde vielleicht auch hierüber eine Diskussion – vielleicht sogar ohne Emotionen – in Gang zu bringen?

Fritz Wanner

BRIEF AUS DEM COLLEGE

Wenn die Mehrzahl unserer Freunde und Bekannten in Europa oder Amerika nicht begreifen will, dass wir den schönen Ort im Thurgau mit dem vorläufigen Wohnort in der Nähe von Philadelphia vertauscht haben, argumentiere ich mit dem Hinweis auf die Faszination Amerikas im allgemeinen und, so seltsam es klingt, dem Vorteil einer kärglichen Tradition für die Lehrtätigkeit im besonderen. Wie selbstverständlich ist einer wohlsituierten europäischen Bildungsschicht schon in der Jugend das Vergangene, die Pflege des Überlieferten geworden! Man lernt in der Mittelschule Geschichte, Literatur und oft etwas Latein und begegnet praktisch in jeder Ortschaft Zeugnissen der letzten Jahrhunderte. Überlieferung gehört zum festen Stundenplan und zum Alltag; sie kann für junge Leute und schöpferische Menschen mitunter lästig werden. Albin Zollinger hat sich über den Klotz von Erbe beklagt, den er zu schleppen habe.

In den Vereinigten Staaten haben wir, schlicht und oberflächlich genommen, eine augenscheinlich-offizielle Vergangenheit von rund 200 Jahren, dazu einige sentimentale Reminiszenzen an die Pilgrimsväter – inmitten von viel unbebautem Land, von Wildnis noch heute, von Grossstadtdschungeln; Urbanität gibt es kaum. Welche Chance für den Unterricht? Kam da letzthin unsere junge Freundin aus Oklahoma strahlend daher: nun habe sie gehört, dass die Babenberger auf 1000 Jahre Geschichte zurückblicken könnten; was das für ein Unterschied zum Bicentennial sei! Analoge Reaktionen sind häufig. Immer wieder wird mir im Unterricht bewusst, dass Tradition für einen amerikanischen Schüler nie selbstverständlich ist; für einige wird sie nicht existieren, für andere bedeutet sie etwas, worum man sich zu bemühen hat. Eine junge Anglistin, die von Zürich nach Bryn Mawr kam, um auch hier ihr Nebenfachstudium der alten Sprachen fortzusetzen, meinte, das Studium der alten Sprachen scheine ihr in Bryn Mawr lebendiger als an ihrer Alma Mater.

Das Verhältnis zum Vergangenen kann auf dezidierte Abendländer naiv wirken. Ein Kollege aus Oxford, der unseren Campus besucht, ist nicht der erste Besucher, der über soviel Nachahmung im Baustil auf den Stockzähnen lächelt. Für fast alle Fassaden, Torbögen und Dächer der Ivy League Colleges sind Pendants in Oxford und Cambridge zu finden. Auch mich hat in den ersten Jahren diese Imitationslust, besonders die künstliche Patina, gestört. Seit kurzem beginne ich duldsamer zu werden, ja diese offenherzige Art der Nachahmung gar den rustikalen oder amerikanisierten Plätzen für Snobs in

Europa vorzuziehen: die Älplerstuben mit Bars in der Nähe der Bahnhofstrasse Zürichs oder die urbairischen Lokale mit Candlelight in der Nähe des Münchner Stachus.

Ein Campus ist ein oft verniedlicht wirkendes Intellektuellenparadies. Letzte Woche haben wir wiederum von einem Mitglied der Collegegemeinschaft gehört, das, obgleich im Innersten religiös, nichts mehr mit der Kirche zu tun haben will. Vor Jahren erzählte mir ein Student, wie er in der Jugendgruppe seiner Kirche mitgemacht und dann plötzlich gemerkt habe, dass im Grund das Renommee, beziehungsweise der sportliche Erfolg der Gruppe dem Pfarrer wichtiger gewesen sei als der Glaube. Der zweite Fall ist eine junge Frau, die in der Highschool hätte Pfarrerin werden wollen und sich später in das Berufsleben der kleinen College-Kastalien flüchtete. Ob das ein guter Ersatz ist für die frühere Gewissheit, berufen zu sein?

Diese efeubewachsenen Klosterimitationen sind für viele eine überkonfessionelle Lebensgemeinschaft. Oder Schutzburgen gegen Vereinzelung, jene Vereinzelung, die für die Karriere werktags zwar dringend notwendig ist, unter der aber übers Wochenende viele leiden. Unser Damencollege, wie ein europäischer Kollege Bryn Mawr mir gegenüber einmal scherzweise genannt hat, ist das Ideal für die auf Leistung Erpichten. Solange es Einzelgängerinnen sind, schluckt man's. Allenfalls sogar aufdringliches Amazonentum. Eine Kollegin erzählt einmal, zur Lunchzeit am Dozententisch, ohne die geringsten Hemmungen, sie habe in ihrem Schlafzimmer ein Trainingsfahrrad, das ihr andere sportliche Betätigungen ersetze Man könne auf hohe Anstrengung – als ob man einen Hügel hinauftrampe – und durchschnittliche Leistung einstellen. Solche imaginäre Reisen mache sie fast jeden Tag.

Allerdings, bei Müttern hat oft die Familie zu leiden. Wenn's gut geht, übernimmt entweder der Mann die Rolle der Hausfrau, oder die Familie ist durch alte gesunde Tradition geschützt. Bei jungen, empfindsamen Leuten bleibe ich pessimistisch. Eine Graduatestudentin, kinderlos, lässt ihren Mann anderswo arbeiten, um ihre Laufbahn hier nicht zu gefährden. Wir kennen Frauen und Männer, deren Ehepartner in Wisconsin oder Virginia arbeiten und die sich während der Semester höchstens jeden Monat für ein Wochenende sehen. Da scheint ein Inserat in der New York Times, das mir letzthin unter die Augen gekommen ist, gar nicht so abstrus: «*The guide for Part-time-fathers by Ed. Aktin & E. Rubin.*»

Ist hier Entseelung des Alltags zu fürchten? Bei einer der hiesigen Stellenausschreibungen wird von «*resiliance*» als einer wünschbaren Qualität des Kandidaten gesprochen. Das Wort ist mir, etymologisch gesehen, einigermassen vertraut, im praktischen Gebrauch jedoch neu. In Gedanken an die Herkunft (lat. salire) denke ich unwillkürlich an ein Stehaufmännchen, denn resile heisst ja (bei einem elastischen Körper) zurückschnellen. Doch der Ausdruck hat hier eine viel positivere Bedeutung (Elastizität, Beweglichkeit, Spannkraft), und ich kann bald verstehen, dass ein Kollege, der sich von keiner Schwierigkeit unterkriegen lässt, hier grosse Chancen hat. Ein schwerfälliger Alemanne darf es wohl nicht sein, eher ein Amerikaner (oder gebürtiger Berliner?), der selbst dann Okay

sagt, wenn er nicht einverstanden ist. (Den Bestseller «*I'm okay, you're okay*» habe ich schon früher erwähnt.)

Beweglichkeit, Leistungsdruck, Kirchenferne, Imitationsatmosphäre ... das sind anstrengende Verhältnisse, die, unter anderem, gewiss zu dem bekannten Phänomen der Subkultur geführt haben. Sie scheint mir für das Verständnis des amerikanischen Zusammenlebens wichtig. Werden wir spezifischer. Der Neuankömmling wird teils schockiert, teils erstaunt sein über die seltsamen amerikanischen Aborte. Ich weiss noch, wie mich das bare Grauen packte, als ich das erste Mal in die College-Unterwelt zu tauchen hatte, wo in unserem Gebäude die sogenannten Restrooms zu finden sind. Die seltsamen Verschläge liessen, weil sie unten offen sind, Schuhe, Hosenbeine in den sonderbarsten Positionen sehen. Nach einigen Jahren erholte ich mich von meinem Abscheu und reagierte nicht mehr zimperlich. Gewisse Inschriften an den Innenwänden der Verschläge weckten meine literarische Neugier. Ein Sammelsurium von Blödeleien, Meditationen, witzigen Glossen zum Collegeleben – kaum etwas von den in Europa üblichen Unflätigkeiten. (Auch nicht auf dem Land, so weit ich sehe und grob verallgemeinert: ich erinnere mich einer Inschrift in Georgia in einer Holiday-Inn, die nicht weniger geistreich wirkte als die der akademischen Unterwelt). Anbei eine kleine Auswahl:

«*Jesus saves, Moses invests*» – was nach einer Woche die schwerer verständliche Antwort zur Folge hat: «*Jesus saves! Clarke scores on the rebound*»; die Bemerkung wird mir als eine Anspielung auf den berühmten Mittelstürmer der Eishockey-Mannschaft «Flyers» Clarke und dessen Ruhm als rettender Engel erklärt. Meine Kollegin erzählte aus ihrem Bereich, der mir nicht zugänglich ist, von einem langen geistreichen Bericht über Verlängerungsdiskussionen während der Examenszeit (im Büro einer Dean: einer jener jungen Damen, die ähnliche Funktionen wie in einem Gymnasium die Klassenlehrer, die Rektoren, Schulpsychologen oder andernorts die Berufsberater ausüben). Nur verständlich hinwiederum im Männerabort: «*The future of the country is in your hand*» – oder dann wieder philosophischer, in der benachbarten Law-School: «*God is dead: Nietzsche / Nietzsche is dead: God.*» Kulturpsychologen mögen sich den Kopf zerbrechen, warum in den offiziell sauberen Ländern wie der Schweiz an Abortwänden so viel Dreck zum Vorschein kommt, im verwirrenden Amerika recht viel Esprit.

Es kann einen Abendländer, der unter der Last verstockten Alphabetentums gelitten hat, angenehm berühren, an hässlichen öffentlichen Gebäuden, in den erwähnten Örtchen (die Brechts Orge so sehr liebte) oder an den Wagen der Untergrundbahnen New Yorks Artikulationsversuche primitiver Form zu sehen. Gewiss sind diese Gebilde nicht mit denen des alten Pompeji zu vergleichen, wo die Miniaturglossen zum Liebesleben, zur Politik oder zu Weltproblemen ihre erste, gleichsam klassische Repräsentation gefunden haben. Aber moderne Graffiti scheinen mir immer wieder spontan Zeichen einer sonst zu glatt gestriegelten Welt. Was für alte und neue Weisheiten leben da weiter! Die Inschrift in unserem Bibliotheks-W.C. «*When Adam delved and Eva span who was then the gentleman?*», sehr plausibel in einer Umgebung, in der die Gleichberechtigung der beiden Ge-

schlechter so gern diskutiert wird (der umstechende Adam war ja nicht mehr wert als die spinnende Eva), geht auf eine politische Rede im mittelalterlichen England zurück.

Literaten und Akademiker beginnen Graffiti ernst zu nehmen – und wir finden in Europa manche Imitationen. Wie originell fand ich doch vor zwei Jahren die breite Aufschrift auf einer Konstanzer Universitätsfassade «*Gibt es ein Leben vor dem Tod?*», bis mich mein Schwager, der gebürtige Amerikaner, belehrte, der Slogan sei schon in den sechziger Jahren in Amerika weitverbreitet gewesen. In welchem Kontinent ist Imitation häufiger, in welchem Tradition lebendiger?

Hans Bänziger

BEWEGTE ZEITEN

Carl Zuckmayer zum achtzigsten Geburtstag

Er ist ein Stück Theatergeschichte, und er lebt mitten unter uns. Er zeugt, als Vertriebener und Emigrant, für das, was man die Zerstörung der deutschen Literatur genannt hat. Und er ist durch die lebendige Präsenz seiner Stücke im Repertoire einer der wenigen, die das Heute mit dem Gestern verbinden. Als er seine ersten grossen Erfolge erzielte, schuf Max Liebermann die Bühnenbilder. Theaterkritiker, deren Namen in den Annalen der Kritik verzeichnet sind, Monty Jacobs (Vossische Zeitung), Alfred Kerr (Berliner Tageblatt), Bernhard Diebold (Frankfurter Zeitung) feierten 1925 den «*Fröhlichen Weinberg*» als historische Tat, nämlich als die Überwindung des Expressionismus auf der Bühne. Zu Max Reinhardts siebzigstem Geburtstag, damals schon im New Yorker Exil, hielt Carl Zuckmayer die Tischrede. Man schrieb das Jahr 1943, der Gratulant entschuldigte sich dafür, dass er nicht frei spreche, sondern mit Manuskript und Brille bewehrt. «Selbst ich werde älter», meinte er dazu, und hob alsbald zu einer formvollendeten Laudatio auf den Mann an, der eine damals schon abgeschlossene Epoche des deutschen Theaters verkörpert hat. Es ist eine Epoche, die Zuckmayer nachhaltig mitgestaltet hat. Es gibt ein zweites Dokument, nachzulesen in dem Band «*Aufruf zum Leben*[1]», das ihn als Augenzeugen beklemmender Zeitgeschichte ausweist. In einem Brief an den Verleger Bermann Fischer beschwört er die Erinnerung an eine Wahlkundgebung und Massenversammlung der Nationalsozialisten im Berliner Sportpalast von 1932. Verleger und Autor hatten sich zusammen mit ihren Frauen durch Vermittlung von Freunden «Ehrenkarten» verschafft, um dem Schauspiel in den vordersten Reihen folgen zu können. Sie hätten ihre Neugier, «*die St. Just und Robespierre dieser ‹Revolution› aus der Nähe zu sehen*», beinahe teuer bezahlt. Denn sie wurden natürlich erkannt und von der Galerie herab beschimpft. Dass die eisigste Einsamkeit die ist, die den Andersdenkenden inmitten einer fanatisierten Menschen-

masse umgibt, ist eine Erfahrung, die Carl Zuckmayer in jungen Jahren gemacht hat. Er hat sie mannhaft ausgestanden, in den schlimmen Jahren, die unmittelbar folgten, im amerikanischen Exil, wo er zusammen mit seiner Lebensgefährtin eine Farm betrieb, und nach seiner Rückkehr nach Europa. Seine Autobiographie «*Als wär's ein Stück von mir*» berichtet davon.

Wenn ich mir die Frage stelle, worin für mich der bewundernswürdigste Zug des betagten Jubilars liegt, so meldet sich merkwürdigerweise nicht der Titel eines seiner Werke, nicht eine dramatische oder erzählerische Tat, die dem Zeitalter ihren Stempel aufgedrückt oder gar Schule gemacht hätte, überhaupt nicht etwas spezifisch Literarisches, sondern eine Grundeigenschaft, die in allen seinen dichterischen Äusserungen zu finden ist: ein jugendliches Feuer, eine Vitalität, um die ihn mancher beneiden könnte. Er ist vielleicht nicht der scharfe Diagnostiker und Analytiker, aber er ist ein vitaler Zeitgenosse, von dem wir lernen können. Zum Beispiel lernen, dass der Wandel von einer Epoche zur andern, dass die Entwicklung und Folge der Generationen und künstlerischen Strömungen unaufhaltsam ist und dass es töricht wäre, sich ihnen entgegenzustemmen. Mich berührt, zum Beispiel, die Rezension, die Carl Zuckmayer dem ersten Roman des noch jungen Thomas Bernhard gewidmet hat, einem Schriftsteller, dessen Naturell und Lebensgefühl dem seines Rezensenten diametral entgegensteht. Zuckmayer zitiert Sätze aus dem Roman, die ihn zum Widerspruch reizen, etwa: Es könnte sein, dass das Ausserfleischliche das sei, woraus alles existiere und nicht umgekehrt. Er schliesst seine Besprechung mit den Worten: «*Wenn man das Buch gelesen hat, fühlt man sich auf eine Spur gesetzt, die so alt ist wie die menschliche Überlieferung und dennoch so neu, und in unerforschtere Gebiete weisend als der Flug in den Raum.*» Die Offenheit, die sich darin ausdrückt, ist zum Teil natürlich, und durchaus legitim, aus dem Umstand zu erklären, dass Thomas Bernhards Grossvater Johannes Freumbichler die Zuckmayers aus ihrer Salzburger Zeit gekannt hat, der Verfasser jenes Bauernromans «*Philomena Ellenhub*», dem Carl Zuckmayer Geburtshelferdienste geleistet hat. Aber die private Beziehung und Zuneigung allein vermöchte nicht zu erklären, dass der Jubilar das Talent und die Bedeutung des Enkels Thomas Bernhard so auf Anhieb zu erkennen in der Lage war. Es bedarf dazu der Lebendigkeit des Herzens und des Gemüts, die Zuckmayer wie kaum einen andern auszeichnet. Er selber berichtet (in «Aufruf zum Leben») von seiner späten Freundschaft mit dem Theologen Karl Barth und von seiner Verlegenheit, als ihm dieser nach der Lektüre seiner Werke schrieb, er, Zuckmayer, habe in seiner rein weltlichen Schriftstellerei faktisch ein priesterliches Amt ausgeübt und tue es noch, und das in einem Ausmass, wie es unter berufsmässigen Priestern katholischer und evangelischer Konfession nur von den wenigsten gesagt werden könnte. Ihn, sagt Zuckmayer, habe das mehr als jeder fachmännische Verriss zu Boden gedrückt. Glücklicherweise vergesse sich so etwas wieder. Aber ich möchte es in Erinnerung rufen. Karl Barth hat da in grosser Unbefangenheit etwas ausgesprochen, was Carl Zuckmayers Wirkung genau bezeichnet: er ist gewissermassen ein Laienpriester, vom «*Fröhlichen Weinberg*»

bis zum «*Rattenfänger*», und kein literarischer Snob sollte sich darüber mokieren. Denn was könnte man von einem Dichter, der dieses schlimme Jahrhundert in Ehren bestanden hat, Grösseres sagen, als dass er Hilfe, Trost und Hoffnung gespendet habe durch seine lebensvolle Gegenwart?

Dem achtzigjährigen Carl Zuckmayer sei Dank und Glückwunsch in seine Walliser Wahlheimat entboten, Dank für sein Wirken, Glückwunsch für sein Leben.

Anton Krättli

[1] Carl Zuckmayer, Aufruf zum Leben. Porträts und Zeugnisse aus bewegten Zeiten. S.-Fischer-Verlag, Frankfurt am Main. Im gleichen Verlag ist auch zum achtzigsten Geburtstag des Dichters in Grossauflage das «Lesebuch» erschienen, das alle Hauptwerke in einem Band anbietet.

Au premier

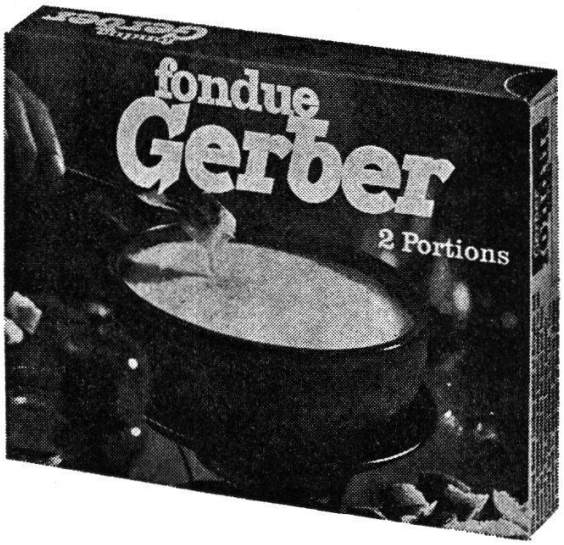
Das Restaurant im ersten Stock im Bahnhofbuffet Zürich HB

Ein «Ort der Begegnung», wenn Sie zudem die Besprechung mit ihren Geschäftsfreunden mit einem gemeinsamen Essen verbinden.

Konferenz- und Banketträume für 10–150 Personen.

Telefon 01 27 15 10
Telex 52 552

RESTAURANTS BAHNHOFBUFFET ZÜRICH HB



Gerber-Fondue eine Fertigmahlzeit in Frischhaltepackung

Mit Gerber-Fondue lassen sich auch rassige Käseschnitten zubereiten. Rezept auf der Rückseite jeder Packung.