Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 69 (1989)
Heft: 7-8

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: 27.12.2025

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

Zur Transit-Situation der Schweiz

Konsensfähige Vorschläge

Immer wieder berichtet die Presse über die Schwierigkeiten, welche die Schweiz mit der Europäischen Gemeinschaft (EG) hat, weil wir höchstens Lastwagen samt Anhänger oder Zugmaschinen und Anhänger, sogenannte Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von 28 t zulassen, während überall sonst in Europa jene Gewichtslimite bei 40 t steht. Die offizielle Schweiz beschwichtigt die EG mit einer faszinierenden Idee: wir verladen eure 40-t-Lastzüge im Norden und im Süden auf die Eisenbahn und fahren sie auf diese Weise sicher und umweltschonend durch die Schweiz. Zu diesem Zweck werde eine neue Eisenbahn-Alpentransversale gebaut (NEAT). Eine NEAT könne man mit dem im Bau befindlichen Kanal-Tunnel zwischen England und Frankreich vergleichen; auch im Kanal-Tunnel würden dereinst die Automobile und Lastwagen auf Eisenbahnzügen befördert.

Die NEAT-Idee fasziniert viele Schweizer. Auffallend ist indessen, dass sich die zuständigen EG-Behörden nicht beschwichtigen liessen; zudem ist es bei faszinierenden Vorschlägen immer empfehlenswert, sie möglichst umfassend und realistisch zu beurteilen. Um eine solche Beurteilung soll es im folgenden gehen.

I. Ungeeigneter Vergleich

Im kommenden Kanal-Tunnel wird zwischen den Ein- und Ausfahrtsstationen, ohne Zwischenstationen, ein völlig homogener Verkehr geführt: gleichschnell fahrende Personen-, Güter- und Autozüge. Die Motorfahrzeuge haben nach Eröffnung des Kanal-Tunnels bei einer Querung des Ärmelkanals nur die Wahl zwischen dem Bahn- oder dem Schiffstransport; in der Schweiz dagegen benötigen die Motorfahrzeuge kein anderes Transportmittel, da ein gutes und dichtes Strassennetz zur Verfügung steht. Die NEAT liesse sich nur dann mit dem Kanal-Tunnel vergleichen, wenn quer durch die Schweiz in Nord-Süd-Richtung eine neue Transitlinie ohne Zwischenstationen gebaut würde — ein utopischer, von niemandem vertretener Gedanke. Die tatsächlich vorgeschlagene NEAT ist anders, ob ihr Kernstück nun ein Gotthard-Basistunnel, ein Splügentunnel oder ein Lötschberg-Basistunnel wäre: immer mündet eine solche NEAT im Norden und im Süden in ein bestehendes Eisenbahnnetz mit seinen zahlreichen Zwischenstationen und Verzweigungen, auf welchem verschiedene Zugsgattungen des Personen- und Güterverkehrs mit ungleichen Geschwindigkeiten verkehren; es besteht kein homogener, sondern ein ausgesprochen heterogener Verkehr.

Auszugehen ist von folgender Grundtatsache: wir können die ausländischen 40-t-Lastzüge nicht zur Wahl des Schienenweges zwingen, sie müssen freiwillig kommen; und freiwillig kommen sie nur, wenn sie sicher sein kön-

nen, *rascher und billiger* transportiert zu werden als bei einer Umfahrung der Schweiz. Eine raschere Beförderung von Grenze zu Grenze können wir beim gegebenen heterogenen Schienenverkehr und bei Einrechnung der Belade-, Entlade- und Wartezeiten der Lastwagen nicht garantieren; und billiger als auf eigenen Rädern liessen sich die 40-t-Lastzüge nur transportieren, wenn der Transportpreis enorm subventioniert würde. Diese Subventionierung wurde übrigens von der EG bereits gefordert.

II. NEAT, ökonomisch gesehen

Die NEAT — zusammen mit den baulichen Massnahmen auf den Zufahrtsstrecken wegen des erforderlichen Lichtraumprofils für den Transport von 40-t-Lastzügen sowie von den für diese notwendigen Verlade- und Entladeanlagen, sodann mit dem erforderlichen neuen Rollmaterial — dürfte 20 oder 30 Milliarden Franken kosten. Die vorliegenden Kostenschätzungen sind zwar tiefer; sie beziehen sich aber auf 1986, wogegen eine NEAT etwa im Jahre 2010 fertig gebaut wäre. Im Dezember 1987 hat das Schweizervolk den vier SBB-Neubaustrecken von «Bahn 2000» zugestimmt. Da der Bund die Infrastrukturkosten der SBB trägt, dürfte die «Bahn 2000» bis zur Fertigstellung mindestens 15 Milliarden Franken Bundesgelder beanspruchen.

Noch ist «Bahn 2000» im Projektierungs- und nicht im Baustadium. Ist es da nicht ein fast abenteuerliches Unterfangen, eine neue Grossinvestition von gegen 30 Milliarden Franken[1] in Aussicht zu stellen? Man muss dabei bedenken, dass die NEAT nur wegen der Differenzen mit der EG bezüglich der Lastwagengewichte ins Gespräch kam. Aus Kapazitätsgründen ist die NEAT nicht erforderlich, denn die beiden jetzigen Bahn-Transitlinien Gotthard und Lötschberg/Simplon sind nicht voll ausgelastet[2]; der Lötschberg wird zurzeit auf durchgehende Doppelspur ausgebaut, was im Hinblick auf eine künftige Verkehrszunahme richtig ist. (Auf der Nordrampe des Lötschbergs ist der Ausbau beendet, auf der Südrampe bedarf es dazu noch zwei bis drei Jahre.) Die Kapazität jeder Bahnstrecke kann überdies durch kürzere Streckenblocks und allenfalls durch Verlagerung des Regionalverkehrs auf Autobusse nach dem Beispiel von Frutigen — Kandersteg stark gesteigert werden.

Die Bundeskasse ist nicht unerschöpflich. Die sorglosen Jahre der jüngsten Vergangenheit sind vorbei. Wird die Bundeskasse überbeansprucht, so kann dies nur durch übermässige Besteuerung der schweizerischen Wirtschaft kompensiert werden. Dies schwächt unsere Volkswirtschaft in doppelter Weise, einerseits direkt durch Überbelastung der Unternehmungen und der einzelnen Steuerzahler, anderseits indirekt, wenn Unternehmungen des Steuerdruckes wegen aus der Schweiz ins Ausland dislozieren.

Die NEAT als Investition in der Grössenordnung von 30 Milliarden Franken bedingt Jahreskosten von rund 2 Milliarden Franken für Kapitalverzinsung und Abschreibung der geschaffenen Anlagen. Diese Jahreskosten werden nicht durch neue Einnahmen ganz oder teilweise gedeckt, im Gegenteil entstehen jährliche Betriebsverluste von vielen Millionen Franken, insbesondere wegen der massiven Subventionierung zwecks Tarifsenkung, ohne

welche die 40-t-Lastzüge nicht zur Verladung kämen. Eine Rieseninvestition, welche nicht nur nichts einbringt, sondern noch grosse Betriebsverluste bewirkt — das ist ein denkbar schlechtes Geschäft. Die Schweiz kann es sich nicht leisten, und die EG hat es nicht nötig; denn selbst wenn es dank hoher Subventionierung gelänge, diesen Lastzügen eine billigere Fahrt als auf eigenen Rädern zu offerieren, bleibt fraglich, ob sie wegen längerem zeitlichem Aufwand für den Transit durch die Schweiz überhaupt kommen (Verlade- und Entladezeit, Wartezeit, Transportzeit). Liessen sich die 40-t-Lastzüge aber nur in spärlicher Zahl verladen, so wird die NEAT zur Fehlinvestition grössten Ausmasses, neben welcher der seinerzeitige Mirage-Missgriff oder der Verzicht auf das Kernkraftwerk Kaiseraugst belanglos wirken. Ein solches Finanzabenteuer ist der Lastwagen-Konflikt mit der EG bei weitem nicht wert, zumal es billigere und wirksamere Wege gibt, um dem Dilemma zu entgehen.

III. Skepsis bei der EG

Die NEAT würde ein riesiges Investitionsgeschenk an die EG samt einem grossen Betriebs-Subventionsgeschenk bedeuten. Man sollte meinen, dass die EG derartige Geschenke der «reichen Schweiz» mit Dank entgegennimmt. Doch der Dank bleibt aus und die EG verhält sich dem NEAT-Vorschlag gegenüber skeptisch. Sie hat recht und überblickt die Situation, denn in der EG-Generaldirektion für Verkehr in Brüssel sitzen Fachleute, die wohlbewandert sind.

Die EG weiss zum einen, dass noch Jahre vergehen könnten, bis sich die Schweiz nur schon auf eine der (mindestens) drei möglichen NEAT-Varianten geeinigt hätte. Bekanntlich tritt die Zentralschweiz samt Basel für die Gotthardroute ein, die Ostschweiz für die Splügenroute, die Westschweiz samt Bern für die Lötschbergroute. Nach einer solchen Einigung erfordert die eigentliche Bauzeit 15 bis 20 Jahre; denn, wie erwähnt, es geht nicht nur um das zentrale Werk des Basistunnels[3], sondern auch um aufwendige Komplementärarbeiten auf den nördlichen und südlichen Zufahrtslinien, um den Kauf geeigneter Gelände für die Belade- und Entladeanlagen und um deren Bau und schliesslich um neu zu beschaffendes Rollmaterial. So gelangt man zum Jahr 2010, und solange will die EG nicht zuwarten. Die EG-Behörden wissen auch, dass wir das einzige europäische Beispiel einer direkten Demokratie sind. Ein Riesenwerk wie die NEAT wird ohne Referendum kaum beschlossen werden können, und ein Volks-Nein in einer Abstimmung würde das schliesslich gewählte NEAT-Projekt verunmöglichen.

Ferner ist den EG-Fachleuten klar, dass sich die 40-t-Lastzüge nur auf die Bahn verladen liessen, wenn für diese gewerbsmässig oder im Werkverkehr eingesetzten Fahrzeuge ein zeitlicher und preislicher Vorteil resultiert. Beides ist aus den angegebenen Gründen ungewiss. Auch deshalb zweifelt die EG weiterhin, ob der NEAT-Vorschlag überhaupt eine Lösung des anstehenden Problems brächte.

IV. Festhalten an den 28 t angezeigt

Aus der Formulierung dieses Zwischentitels geht hervor, dass hier die Auffassung vertreten wird, die Schweiz

sollte an der in unserem Strassenverkehrsgesetz fixierten Gewichtslimite von 28 t festhalten. Für diese Auffassung sprechen nicht technische, sondern anders gelagerte Gründe. Beide Aspekte seien nachstehend beleuchtet.

a) Von den *technischen Aspekten* her gesehen ist die Gewichtslimite von 40 t für Lastzüge durchaus vertretbar. Wir können ja gewiss nicht annehmen, wir seien mit unserer so viel tieferen Gewichtslimite die einzigen vernünftigen Europäer. Technisch ist nicht das Gesamtgewicht eines Lastwagens oder eines Lastzuges ausschlaggebend, sondern der Achsdruck; dieser muss so limitiert sein, dass die Strassendecke keinen Schaden leidet. Technisch zulässig ist ein Achsdruck von 10 t, bei neueren Strassen von 12 t. Geht man vorsichtigerweise von 10 t aus, so ergibt sich, dass ein Lastzug von 28 t Gesamtgewicht bei vier Achsen einen Achsdruck von 7 t aufweist, also beträchtlich unter der zulässigen Grenze liegt; das ist aber auch bei den 40-t-Lastzügen der Fall, die stets fünfachsig sind, was einen Achsdruck von 8 t ergibt.

Bei den heutigen Motorenleistungen sind 40-t-Lastzüge nicht weniger schnell als leichtere Typen, und dies auch auf Steigungen. Bezüglich der Verkehrssicherheit lässt sich nicht nachweisen, dass das EG-Lastwagen-Höchstgewicht zusätzliche Risiken birgt. Auch ökologisch ist es unzweckmässig, zwei Lastzüge oder Lastwagen einzusetzen, wo ein Lastzug mit höherer Gewichtslimite genügen würde.

b) Eine Reihe *anderer Aspekte* spricht dagegen für die Beibehaltung der schweizerischen Gewichtslimite. Gesamthaft beurteilt sind diese anderen Aspekte massgeblicher als die erwähnten technischen Gesichtspunkte. Das schweizerische Strassenverkehrsgesetz kannte ursprünglich ein Höchstgewicht von 26 t für Lastzüge; erst einige Jahre später ging der Gesetzgeber auf die heute gültigen 28 t. Fragt man nach den Gründen für diese im Vergleich zu anderen Ländern sehr tiefen Gewichtslimiten, so muss an erster Stelle das Bestreben genannt werden, die Eisenbahnen vor einem ohnehin sehr erfolgreichen Konkurrenten zu schützen. Da die Eisenbahn unbestreitbar ein umweltschonendes und energiesparsames Verkehrsmittel ist, darf man jenes Bestreben als durchaus legitim ansehen. Es wird im übrigen durch in der Schweiz besonders strenge Nacht- und Sonntags-Fahrverbote für Lastwagen noch unterstrichen.

Freilich darf nicht übersehen werden, dass man im Eisenbahnschutz auch zu weit gehen kann[4]. Doch die sich aufdrängenden Korrekturen liegen auf anderen Ebenen als in einer Heraufsetzung der Gewichtslimiten für Lastwagen.

Zu beachten ist im besonderen, dass die Akzeptanz von 40-t-Lastzügen im Schweizervolk mehrheitlich noch nicht besteht. Würde das Parlament das Strassenverkehrsgesetz in diesem Sinne ändern, so würde mit Sicherheit das Referendum dagegen ergriffen; und mit grosser Wahrscheinlichkeit lässt sich voraussagen, dass eine solche Gesetzesänderung in der Volksabstimmung verworfen würde. Gewiss, die meisten Schweizer würden es überhaupt nicht bemerken, wenn wir die europäische Gewichtslimite einführten. Dass sich aber vor allem die Urner einen Lastwagen-Korso wie am Brenner nicht wünschen, ist leicht zu verstehen. Die Schweizer sind glücklicherweise sehr minoritätsbewusst. In unserem Land kann man also nicht argumentieren,

wegen der kleinen Zahl von Urnern und anderen direkt Betroffenen lohne sich ein Konflikt mit der EG nicht; gerade weil es sich hier um kleine Minderheiten handelt, ist die Mehrheit bereit, deren Desiderata volle Beachtung zu schenken.

Es gibt überzeugende transporttechnische Gründe, die es schon bisher notwendig machten, in Ausnahmefällen 40-t-Lastzüge in begrenzten schweizerischen Regionen und zu vereinzelten Unternehmungen zuzulassen. Doch handelt es sich um wirkliche Ausnahmesituationen. Sie werden es bleiben, daher wäre es nicht angängig, daraus ein Präjudiz für die allgemeine Zulassung von 40-t-Lastzügen in der Schweiz abzuleiten.

Die EG wäre schlecht beraten, wenn sie zu viel Druck auf die Schweiz zugunsten der EG-Gewichtslimiten ausüben würde. Druck erzeugt Gegendruck, erst recht in einer so alten Demokratie wie der Schweiz. Auch die Drohung, bei schweizerischen Lastwagentransporteuren, welche im Ausland Verkehrsleistungen erbringen, nur noch 28 t Höchstgewicht zuzulassen, kann hier keine Änderung in der schweizerischen Haltung bewirken. Würde diese Drohung wahr gemacht, ergäben sich zwar finanzielle Verluste auf schweizerischer Seite; die sind aber verkraftbar; die schweizerische Haltung würde sich in einem solchen Fall erst recht versteifen.

Zum Glück gibt es auch bei diesen Differenzen zwischen der Schweiz und der EG konstruktive Wege. Sie liegen nicht in der eher abenteuerlichen Offerte einer NEAT und auch nicht in der Abkehr von der 28-t-Limite. Die folgenden Vorschläge könnte die Schweiz der EG realistischerweise machen:

V. Verhandlungsmöglichkeiten zwischen der Schweiz und der EG

Bei den Verhandlungsmöglichkeiten zwischen der Schweiz und der EG über unsere Transit-Situation sind grundsätzlich zu unterscheiden: Verhandlungen ohne Zugeständnisse der Schweiz und solche mit Zugeständnissen der Schweiz. Wenn hier auf diese Verhandlungsmöglichkeiten eingegangen wird, so soll nicht der Anspruch erhoben werden, es sei darüber abschliessend befunden. Gerade die nachstehenden Punkte V 2c und V 2d zeigen, dass bei diesen Gebieten die Kenner noch vertieft nachdenken müssen.

1. Verhandlungen ohne Zugeständnisse der Schweiz

Grundsätzlich könnte sich die Schweiz auf den Standpunkt stellen, dass sie mit der EG über das 40-t-Höchstgewicht für Lastwagen nicht verhandelt. Die Schweiz ist als souveräner Staat in ihrer Gesetzgebung frei, sie ist nicht Mitglied der EG, sondern besitzt mit dieser einen Assoziationsvertrag. Die Schweiz könnte darauf hinweisen, dass sie aus wohlerwogenen Gründen zu der 28-t-Limite gelangt sei und dass, selbst wenn Regierung und Parlament eine Gesetzesänderung auf 40 t beschliessen würden, dieser Beschluss mit grosser Wahrscheinlichkeit durch ein Volks-Nein umgestossen würde. Dieser Haltung der Schweiz würde ein bedingungsloses Festhalten an der 28-t-Limite entsprechen, ohne kompensierende Vorschläge wie NEAT oder andere denkbare Vorschläge.

Zu empfehlen wäre eine so starre Haltung allerdings nicht. Die Schweiz muss für die Situation der EG Verständnis aufbringen. Die EG ist unter

anderem zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik verpflichtet und muss daher eine so bedeutende nationale Abweichung bei den Höchstgewichten von Lastwagen als überaus störend empfinden, zumal die Schweiz wegen ihrer geographischen Zentralstellung in Europa einen hohen Transitverkehrsanteil aufweist und ihn in ihrer Geschichte auch immer gehabt hat. Sodann muss die Schweiz schwere Differenzen mit der EG — und die hier betrachtete ist das — sehr ernst nehmen. Die EG stellt einen Markt von 320 Millionen Menschen dar und ist politisch und wirtschaftlich um vieles gewichtiger als unser Land. «Uneuropäisches» Verhalten würde der Schweiz zu schwerem Nachteil gereichen.

2. Verhandlungen mit Zugeständnissen der Schweiz

Wenn also das wirtschaftliche und finanzielle Abenteuer einer NEAT der EG nicht länger als Kompensation angeboten werden sollte — ausser die Voraussetzungen von VI. a) nachstehend würden beachtet —, und wenn anderseits unsere 28-t-Limite bei den Lastwagengewichten nicht angetastet werden soll — welchen Verhandlungsspielraum mit der EG gibt es dann noch? Er ist durchaus noch gross genug und müsste meines Erachtens die folgenden Punkte umfassen:

a) Der EG wäre die sofortige Inangriffnahme einer zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel zu offerieren. Die Gotthard-Autobahn (N 2) bewältigt zu über Dreivierteln Verkehr, welcher Ziel oder Quelle oder beides im Ausland hat (Transitverkehr, Verkehr Ausland—Schweiz und Schweiz—Ausland). Deshalb sind die EG-Staaten am reibungslosen Ablauf dieses Verkehrs interessiert, mehr noch als die Schweiz selbst. Die bestehende zweispurige Röhre am Gotthard-Strassentunnel stellt einen vorprogrammierten Engpass dar. Dieser führt während den Festtagen sowie in der Sommer-Hochsaison regelmässig zu riesigen Stauungen und immer öfters zu eigentlichen Verkehrszusammenbrüchen. Dies kann deshalb als vorprogrammiert gelten, weil vierspurige Autobahnen auf der Nord- und Südseite des Gotthards im zweispurigen, 18 km langen Tunnelabschnitt enden.

Mit diesen Verkehrsstauungen sind unnötiger Stress, enorme Zeitverluste für die Benützer der Gotthardroute, vermeidbare Immissionen für die Anwohner in den Kantonen Uri und Tessin sowie hohe Unfallgefahren verbunden. Die Schweiz als ein Land im Herzen Europas sollte derartige Verkehrsstauungen nicht länger verantworten. Alle andern Tunnel des schweizerischen Autobahn-Netzes sind vierspurig; dass gerade der wichtigste und längste Autobahn-Tunnel der Schweiz nur zweispurig ist, mutet recht eigentlich grotesk an[5].

Die Finanzierung der zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel ist gesichert. Der Treibstoff-Zollzuschlag von 30 Rappen auf jedem Liter Benzin und Dieselöl sowie die Erträge der Autobahn-Vignetten und der Schwerverkehrsabgabe erbringen jährlich 2 Milliarden Franken. Dieser Betrag wird für die Fertigstellung unseres Autobahn-Netzes nicht mehr benötigt; mehrere hundert Millionen Franken aus dem Autobahn-Fonds fallen jährlich an Bund und Kantone. Der Unterschied zur Finanzierung einer NEAT könnte markanter nicht sein: hier würden die riesige Investitionssumme sowie die Betriebs-Subventionen via Bundes-

kasse ausschliesslich von den Steuerzahlern aufgebracht.

b) Wie erwähnt müssen schon heute einige Ausnahme-Bewilligungen für die Einfahrt von 40-t-Lastzügen in die Schweiz erteilt werden, weil es transporttechnisch anders nicht geht. Der EG könnte offeriert werden, dass auch künftig solche Ausnahme-Bewilligungen erteilt werden, wo nach dem «bon sens» beurteilt eine andere Lösung nicht zur Verfügung steht. Gleichzeitig wäre zu betonen, dass darin kein Präjustiz für die allgemeine Zulassung von 40-t-Lastzügen erblickt werden darf.

c) Die Schweiz und die EG-Staaten sind wirtschaftlich und finanziell eng verflochten. Bei dieser Sachlage gibt es ohne Zweifel die eine und andere Beziehung, bei welcher die Schweiz der EG ein Entgegenkommen erweisen könnte, falls dafür die Fehlinvestition einer NEAT unterbleibt; selbst bei einem grossen Entgegenkommen wäre die Einsparung schweizerischerseits enorm. Der Verfasser ist kein Spezialist der Aussenwirtschaft, doch die Kenner wären in der Lage, eine tragbare Kompensationsleistung der Schweiz gegenüber der EG ausfindig zu machen[6].

d) Wahrscheinlich gibt es mehr Schweizer als vermutet, die die wirtschaftliche und finanzielle Unhaltbarkeit der NEAT-Proposition erkennen. Auch wird in solchen Kreisen zugegeben, die NEAT sei bestenfalls Zukunftsmusik des nächsten Jahrhunderts, und es lasse sich auf der Schiene in anderer Weise ein leistungsfähiger Korridor für den Transport von 40-t-Lastzügen erstellen. Zu diesem Zweck müsse das *bestehende Bahnnetz* auf einer Nord-Süd-Linie möglichst rasch so ausgebaut werden, dass das Lichtraumprofil für den Transport dieser Schwerlaster genüge (erforderliche Eckhöhe vier Meter). Die SBB (und allenfalls die Lötschbergbahn) seien zu beauftragen, einen solchen Korridor zu schaffen, bei Kostentragung durch den Bund.

Gegenüber dieser Idee sind bei erster Annäherung Zweifel kaum zu unterdrücken. Es ist hier nochmals zu unterstreichen, dass schweizerischerseits kein Druck ausgeübt werden kann, um die 40-t-Lastzüge auf die Schiene zu bringen. Wenn sie per Bahn nicht rascher und billiger transportiert werden können als bei einer Umfahrung der Schweiz auf eigenen Rädern, so bleiben sie fern. Das «billiger» ist ohne massive Betriebs-Subventionierung durch den Bund nicht zu erreichen. Auch das «rascher» ist mehr als fraglich, wenn daran gedacht wird, dass ohne NEAT auf der ganzen Transitstrecke das bestehende Bahnnetz mit seinem dichten übrigen Verkehr benützt werden muss und dass die Belade-, Entlade- und Wartezeiten mitzurechnen sind.

Die hier skizzierte Idee wird dann zur Fehlinvestition, wenn die erwarteten 40-t-Lastzüge sich nicht in ausreichender Zahl zur Verladung stellen. Die Investition und die jährlichen Fehlbeträge werden zwar bedeutend kleiner sein als bei einer NEAT — aber eine kleinere statt einer grossen Fehlinvestition ist kein rechter Trost. Immerhin dürfte es angezeigt sein, dass die Idee durch bautechnisch und betrieblich versierte *unabhängige*[7] Fachleute noch näher geprüft wird; dies müsste von Anfang an in Zusammenarbeit mit zuständigen EG-Organen geschehen.

VI. Erfordernisse der ökonomischen Ratio

a) Positiver liesse sich eine NEAT nur dann beurteilen, wenn die EG zur

Mitfinanzierung bereit wäre und einer obligatorischen Verfrachtung der 40-t-Lastzüge auf die Schiene zustimmte. Die Mitfinanzierung müsste deutlich über der Kostenhälfte liegen, geht es hier doch nicht um schweizerischen Verkehr, sondern um ausländischen Verkehr durch die Schweiz. Angesichts der Rieseninvestition für eine NEAT müsste als erstes gefordert werden, dass wenigstens der Betrieb kostendeckend ausfällt. Das liesse sich erreichen, wenn die 40-t-Lastzüge für den obligatorischen Bahnverlad durch die Schweiz einen unsubventionierten Preis zahlen müssten. Ein weiteres Erfordernis wären dann allerdings flankierende Massnahmen, um zu verhindern oder doch zu erschweren, dass die 40-t-Lastzüge dem Bahnverlad durch Umfahrung der Schweiz ausweichen. Da die EG eine liberalisierte Verkehrspolitik verfolgt, ist es unwahrscheinlich, dass sie sich zu solchen Zwangsmassnahmen bereit fände; doch der Versuch sollte bei den künftigen Verhandlungen gewagt werden. Oder wollen wir bei diesen Verhandlungen auf die Erfordernisse der ökonomischen Ratio schlechtweg verzichten?

b) Im Mai dieses Jahres entschied sich der Bundesrat — vorbehältlich der parlamentarischen Beschlussfassung und einer eventuellen Referendums-Abstimmung — für eine NEAT-Gotthard-Variante als Hauptachse und zusätzlich für einen Lötschberg-Basistunnel. Offensichtlich steht nicht streng sachliches Denken hinter einem solchen Entscheid, sondern die taktisch-politische Absicht, sowohl der Zentralschweiz als auch der Westschweiz etwas zu bieten; auch der Ostschweiz werden einige Zugeständnisse gemacht, die aber bereits als ungenügend abgelehnt worden sind (vgl. darüber die redaktionellen Kommentare in der *«Neuen Zürcher Zeitung»* vom 11. und vom 12. Mai 1989).

Auf taktisch-politische Abwege möchte ich mich nicht begeben. Hier wurde dargelegt, dass eine NEAT aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich ist und daher, angesichts der enormen Kosten, eine Fehlinvestition grossen Ausmasses bedeuten würde — ausser die drei unter VI. a) genannten Bedingungen würden erfüllt, von denen aber bisher offiziell nie etwas verlautete. A fortiori gelten meine Feststellungen für den bundesrätlichen Vorschlag, zwei NEAT zu bauen. Wenn der Bundesrat eine NEAT-Politik in Verschwendungslaune betreiben will, wird das Parlament oder allenfalls das Volk für die erforderliche Ernüchterung sorgen müssen. Dies darf man hoffen, wohlwissend, dass Hoffnung auch trügen kann; denn, wie jedem Fachmann zu seiner Betrübnis bekannt ist, es zählen in der Politik Schlagworte und Emotionen oft mehr als der Sachverstand. Deshalb ist ein Erfolg des bundesrätlichen Vorschlages nicht auszuschliessen. Die drei Hauptbedingungen einer die ökonomische Ratio einschliessenden NEAT-Politik sind genannt worden. Bezüglich der ersten dieser Bedingungen unter VI a): Was beim Bau der 1882 vollendeten Gotthardbahn selbstverständlich war, die finanzielle Beteiligung Deutschlands und Italiens auf der Basis eines Staatsvertrags, sollte mehr als 100 Jahre später gegenüber dem Gesprächspartner EG nicht in Vergessenheit geraten.

VII. Schlussbemerkungen

Im vorstehenden Artikel wurden drei Ziele verfolgt: vor dem schweren

wirtschaftlichen und finanziellen Missgriff einer NEAT bisheriger Konzeption zu warnen; die offizielle Haltung bezüglich der schweizerischen Gewichtslimite für Lastwagen zu unterstützen; konsensfähige Vorschläge für die Verhandlungen mit der EG über die Transit-Situation unseres Landes zu unterbreiten.

Anlass zu meiner Stellungnahme gab eine Reihe von Artikeln schweizerischer Verfasser, die allzu unbeschwert von Sachkenntnissen mit heller Begeisterung für die NEAT eintraten; besonders vernachlässigt wurden dabei ökonomische Überlegungen. Blosse Plädoyers werden der Komplexität der hier anstehenden Fragen nicht gerecht.

Spöttisch ist die Schweiz in EG-Kreisen schon des «Eisenbahn-Fetischismus» und der «Strassen-Phobie» geziehen worden. Das ist gewiss eine unstatthafte Übertreibung; ganz beiseite schieben können wir sie aber nicht, weil ein kleiner Kern Wahrheit darin steckt. Mit dem hier skizzierten Angebot an die EG dürften solche Anwürfe verstummen. Dies ist zwar ziemlich unwichtig. Wichtig aber ist, dass mit diesem Angebot ein belastender Konflikt mit der EG beendet werden könnte. Die Transit-Situation der Schweiz ist viel zu bedeutungsvoll, als dass sie noch jahrelang Gegenstand streitbarer Auseinandersetzungen mit der EG bilden darf.

Hans-Reinhard Meyer

[1] Im Basis-Bericht der Elektrowatt werden die Investitionskosten, basierend auf 1986, auf rund halbmal weniger geschätzt. Da es sich um ein Zukunftswerk handelt, ist von den Baukosten in 10 und 20 Jahren auszugehen. Niemand wird annehmen, sie lägen nicht wesentlich über den heutigen. Dafür ein illustratives Beispiel: Vor dem Bau unseres Autobahnnetzes wurden dessen Kosten auf 5 Milliarden Franken geschätzt. Wenn das Werk in wenigen Jahren vollendet sein wird, hat es über 50 Milliarden Franken gekostet, die vom Motorfahrzeugverkehr aufgebracht worden sind. — [2] Gemäss der Vernehmlassung der SBB zur NEAT beträgt die Kapazität der doppelspurigen Gotthard- und Lötschberg/Simplon-Linie zusammen 25 bis 30 Millionen Gütertonnen pro Jahr. 1987 wurden auf beiden Linien zusammen 13,5 Millionen Tonnen und 6,5 Millionen Reisende befördert. — [3] Einige schweizerische Politiker sind von der NEAT-Idee so begeistert, dass sie davon sprechen, die Autozüge, beladen mit 50 oder 100 40-t-Lastzügen, würden im TGV-Tempo die Schweiz durcheilen. Mehr realistischer Sinn täte hier not — nicht nur in wirtschaftlich-finanzieller Richtung, sondern auch betrieblich-technisch. Die heutige Gotthardlinie z.B. misst 321 km von Basel bis Chiasso. Ein Gotthard-Basistunnel von Amsteg bis Biasca würde rund 50 km lang und kürzte die Strecke Basel-Chiasso um 35 km. Die nördlichen und südlichen Zufahrtsstrecken bleiben zusammen fast fünfmal länger als der Basistunnel; auf den Zufahrtsstrecken mit ihren vielen Zwischenstationen und Verzweigungen sind die betrieblichen Probleme für Autozüge, die häufig und rasch fahren müssten, weitaus grösser als im Basistunnel. Die Belade- und Entladeanlagen für die 40-t-Lastzüge könnten des ohnehin dichten Strassenverkehrs wegen kaum in Basel und in Chiasso untergebracht werden; wahrscheinlich müssten sie im Norden auf deutschem und im Süden auf italienischem Gebiet gebaut werden. — [4] Vgl. etwa meine Abhandlung «Die Schweizerischen Bundesbahnen — keine Unternehmung mehr», erschienen im Heft 4/1987 der «Schweizerischen Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik», ferner verschiedene Artikel in der «Internationalen Transport Zeitschrift» (Verlag Rittmann, Basel). — [5] Vgl. zur Frage einer zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel auch meinen Aufsatz in «Internationale Transport Zeitschrift» 35/1987. — Unsere Autobahnen sind von Gesetzes wegen definiert als vier-

spurige, richtungsgetrennte, kreuzungsfreie Strassen. Der wichtigste und längste Autobahn-Tunnel unseres Landes erfüllt von den drei gesetzlichen Kriterien zwei nicht, verletzt also das Gesetz, auf Grund dessen unsere Autobahnen entstanden sind. — [6] In einem Kommentar der «Neuen Zürcher Zeitung» zum Druck der EG auf unsere Transit-Situation wird ebenfalls hervorgehoben, «ein diplomatisch geschickt betriebenes Tauschgeschäft» lasse sich finden. Vgl. a.a.O. Nr. 270/1988. — [7] Jedem Sachkenner ist bekannt, dass unser Verkehrsdepartement (EVED) im echten Sinn kein solches ist. Obwohl Aufsichtsbehörde von PTT und SBB, steht es zu wenig über diesen beiden Regiebetrieben, sondern wurde zu deren Sachwalter. Das Bundesamt für Verkehr — ein überrissener Name, da es daneben auch ein Bundesamt für Luftverkehr gibt — ist seinen Aufgaben und seiner Haltung nach ein Eisenbahnamt (wie es übrigens früher hiess). Den verkehrspolitischen Kurs bestimmen weitgehend die Generaldirektion der SBB, unterstützt von der Eisenbahner-Gewerkschaft, sowie jenes Amt. Der Strassenbau ist richtigerweise vom Eidg. Departement des Innern ins EVED eingegliedert worden; es fehlt aber ein Bundesamt für den leistungsmässig wichtigsten Verkehrsträger, für den Strassenverkehr, der Vierfünftel der schweizerischen Verkehrsleistungen erbringt. Würde dieses Bundesamt im EVED geschaffen (durch Ausbau der Abteilung Strassenverkehr des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes und durch deren Überführung ins EVED), und würde das Bundesamt für Verkehr wieder zum Bundesamt für Eisenbahnen, so wäre das EVED ein wirkliches, organisatorisch ausgewogenes Verkehrsdepartement.

Das freie Wort — wofür?

Der Vorschlag des Bundesrates, einen Zensurartikel ins Strafgesetzbuch aufzunehmen, vorwiegend um Brutalo-Videos verbieten zu können, ist sofort auf Widerstand Kulturschaffender gestossen. In einem Brief an den Nationalrat schreiben sie, es könne auf gar keinen Fall Sache des liberalen Staates sein, einen generellen Zensurartikel einzuführen, wenn es um ein begrenztes Sachgebiet und um Jugendschutz gehe. Zensur ist erfreulicher Weise ein Reizwort in unserem Land. Voreilig wäre jedoch zu behaupten, es gebe sie da überhaupt nicht. Zwar irrtümlich und dumm ist es, beispielsweise von Zensur zu reden, wenn die Glarner Regierung einem Schriftsteller einen Werkbeitrag verweigert, den die Kulturkommission beantragt hat; oder wenn die Theatergesellschaft Zug ein Stück nicht aufführen will, das ein Dramatiker im Auftrag des Bürgerrates geschrieben hat (und dafür zweifellos honoriert worden ist). Eine Theatergesellschaft wird ja wohl noch frei darüber verfügen dürfen, was sie aufführen will und was nicht. In diesen Fällen von Zensur zu sprechen, ist barer Unsinn. Dennoch aber gibt es sie, auch in freiheitlichen Demokratien, in verdeckter Form sozusagen, wenn das freie Wort zurückgehalten wird, weil derjenige, der es ausspricht oder schreibt und drucken lässt, um seine wirtschaftliche Existenz bangen muss. Im April dieses Jahres fand in Wien eine internationale Konferenz des PEN-Clubs Österreichs statt, deren Thema lautete: *«Das freie Wort zwischen Ideologie und Kommerz»*. Autoren aus Ost und West waren dazu geladen. Der Schriftsteller E.Y. Meyer, Mitglied der PEN-Delegation aus der Schweiz, hielt das nachfolgende, vielbeachtete Referat, das wir — als Diskussionsbeitrag zu einer nicht nur linke oder rechte Diktaturen betreffenden Frage — hier im Wortlaut veröffentlichen.

In seinem Kampf für das freie Wort steht der Internationale PEN in der heutigen Welt vor zwei grundsätzlich unterschiedlichen Situationen — wie es der Titel dieser Konferenz antönt: das freie Wort zwischen Ideologie und Kommerz.

Die klarere und gleichzeitig schlimmere Situation ist die in den Ländern, die sich auf dem Papier zwar praktisch alle als Demokratien oder Republiken ausgeben, in Wirklichkeit aber diktatorisch bis totalitär geführte Staaten sind und das freie Wort, wenn nötig, auch mit der brutalsten, lebensvernichtenden Staatsgewalt unterdrücken — sei das nun in den vom ideologischen Denken dominierten Ländern des sogenannten Ostblocks oder in solchen der übrigen Welt.

Für die Ermöglichung des freien Worts in diesen Ländern müssen diejenigen von uns, die in den auch de facto freiheitlichen Demokratien und Republiken leben, sich deshalb mit der ganzen Kraft des ihnen möglichen freien Worts einsetzen — im Bewusstsein, dass die Verwirklichung dieses Anliegens dort politisch nur durch echte demokratische Reformen oder durch Revolutionen und Umstürze möglich sein wird, wie wir sie in unterschiedlichen zeitlichen Abständen in meist gewaltsam wieder unterdrückten Ansätzen oder in der erfolgreichen, vollumfänglichen Gewalt solcher Ereignisse ja immer wieder erleben.

Die andere Situation, vor der wir stehen, ist die weniger schlimme und gleichzeitig unklarere — die Situation in den auch de facto freiheitlichen Ländern eben, in denen sich das Problem des freien Worts und seiner Unterdrükkung komplexer und undurchsichtiger stellt, da es sich von der staatlichen Ebene auf die individuelle beziehungsweise auf die Ebene von Interessengruppen, vor allem wirtschaftlicher und politischer Art, verlagert.

Illusionslos betrachtet, wird es ein total oder absolut freies Wort wohl in keiner Staatsform geben — und wird sich also Zensur, im Sinne einer letztlich unumgänglichen Wertung und Auswahl, ohne die wir nie auskommen werden, da der Mensch seiner Natur nach nicht ohne ein Wertsystem leben kann, wohl immer nur auf ein Minimum beschränken, aber nie völlig wegschaffen, beseitigen oder ausrotten lassen.

Vom Grosskrieg mit recht klaren Fronten in den Diktaturen verlagert sich die Auseinandersetzung um die Werte in den freiheitlichen Staaten deshalb sozusagen zum verschwiegenen, nie offiziell deklarierten, fast nur noch im geheimen, im Untergrund geführten vielfältigen Klein- und Guerillakrieg.

In der immer mehr vom kommerziellen Denken dominierten sogenannten freien Welt geschieht die Unterdrükkung des freien Worts auf subtilere Art als in den Diktaturen und ist schwieriger nachzuweisen — und im grösstmöglichen Ausmass frei ist eigentlich nur, wer auch die wirtschaftlichen Folgen tragen kann, die seine freie Meinungsäusserung nach sich zieht.

Der Staat, dessen Hauptaufgabe in den freiheitlichen Demokratien im Schutz des Individuums besteht oder bestehen sollte, greift hier eigentlich nur noch in Rand- oder Grenzfällen ein, wenn die Literatur allgemeine Straftatbestände erfüllt.

Ansonsten funktioniert hier auch die Zensur nach dem Gesetz des freien Marktes — das heisst, wer genug Macht, vor allem wirtschaftlicher Art, hat und Zensur ausüben will, kann dies, wenn er geschickt genug vorgeht, auch tun, und am erfolgreichsten und effek-

tivsten tut er dies natürlich, wenn er es im geheimen tut, wobei die wirksamste und perfideste Form wohl die ist, dass die Qualitätsfrage, die tatsächlich entscheidend sein sollte, nur vorgeschoben wird, nach dem Muster etwa: «Ich habe überhaupt nichts gegen den politischen Gehalt von Picassos Guernica-Bild, aber es ist mir einfach zu grau, es fehlt die Farbe!»

Nachweisen zu wollen, in welchem Umfang und wie stark diese Zermürbungstaktik tatsächlich auch angewendet wird, und konkrete Fälle solcher Art von Unterdrückung und Zensur aufzudecken und offenzulegen — oder gar die aus solchen Umständen und Verhältnissen resultierenden Formen der Selbstzensur abzuschätzen —, ist natürlich ausserordentlich schwierig oder überhaupt nicht möglich und für den, der diesen Versuch unternimmt, auch nicht ungefährlich.

Der Einzelne, der der Künstler par excellence ist, ist in dieser Hinsicht praktisch nicht geschützt und den in mächtigeren Positionen stehenden anderen Einzelnen oder gar Gruppen, die ihm feindlich gesinnt sind, unterlegen und oft genug hilflos und ohnmächtig ausgeliefert.

Auffallend ist jedenfalls, dass auch im Kulturbetrieb, der mit zunehmender Ausschliesslichkeit als Industrie und lukratives Geschäft geführt und abgewickelt wird, immer mehr von sogenannten *Mafias* die Rede ist und dass die Meinungsmacher und Massenmedien eine immer grössere Rolle spielen — und wenn in der Schweiz da und dort beklagt wird, dass Aufrichtigkeit und Mut der Schriftsteller sich nur in kaschierter Form, also ohne konkrete Erwähnung von Ereignissen und Namen, äusserten, wird auch schon einmal festgestellt, dass man sich, wenn man die Dinge beim Namen nenne, auch ein Schreibverbot in Form des weissen Terrors, also der einfachen Nichtmehrerwähnung, holen könne.

Anderseits ist in den freiheitlichen Ländern aber, wie es scheint, auch ein immer stärker werdender Missbrauch der Freiheit ganz allgemein festzustellen — und gleichzeitig erleben wir in vielen dieser Länder auch wieder einen in erschreckendem Ausmass erstarkenden Rechtsextremismus.

Praktisch keine freiheitliche Demokratie der Welt ist heute mehr frei von Finanzaffären und Korruptionsskandalen — von den USA über Japan zieht sich das hin bis zu den europäischen Demokratien zwischen Frankreich und Schweden, Griechenland und Italien, und in fast alle diese Fälle ist als Finanzdrehscheibe auch die Schweiz verwikkelt —, und es ist nicht verwunderlich, dass in diesen Zusammenhängen auch ein Missbrauch des freien Worts festzustellen ist.

Sehr deutlich manifestiert sich das zum Beispiel im zunehmend menschenverachtenden Zynismus und in einer allgemeinen nekrophilen Grundhaltung von sogenannten «Zeitgeist-Magazinen» und ähnlichen Produkten, die aus einer rein materiellen und nur noch auf Künstlichkeit ausgerichteten Kommerz-Haltung entstehen.

Zu Recht warnt der Internationale PEN im berühmten Artikel 4 seiner Charta auch vor dieser Gefahr — obwohl der Satz beim Zitieren meist weggelassen wird: *«Und da die Freiheit auch freiwillig geübte Zurückhaltung einschliesst, verpflichten sich die Mitglieder, solchen Auswüchsen einer freien Presse, wie wahrheitswidrigen Veröffentlichungen, vorsätzlicher Lügenhaftigkeit und Entstellung von Tatsachen, unternommen zu politischen und per-*

sönlichen Zwecken, entgegenzuarbeiten.»

Und wir tun gut daran, uns auch an das zu erinnern , was Aldous Huxley schon 1959 in *Brave New World Revisited* schrieb: *«Nicht alle Diktaturen entstehen auf dieselbe Weise. Viele Strassen führen zur schönen neuen Welt; aber die vielleicht geradeste und breiteste von ihnen ist die Strasse, die wir heute gehen, die Strasse, die über gigantische Zahlen und beschleunigtes Wachstum führt. Wir wollen kurz die Gründe dieser engen Wechselbeziehung zwischen zu vielen und sich zu rasch vermehrenden Menschen und dem Aufkommen autoritärer Philosophien und totalitärer Regierungssysteme betrachten.»*

Die Gefahr, dass einem in absehbarer Zeit eintretenden wirtschaftlichen Weltnotstand auch in den parlamentarisch regierten Ländern mit der Einführung diktatorischer Vollmachten begegnet wird, ist nicht von der Hand zu weisen — zumal wenn, wie Huxley meint, das Problem des wachsenden Bevölkerungsdrucks, der Überbevölkerung dieses Planeten also, wenn es ungelöst bleibt, alle unsere anderen Probleme unlösbar macht.

Sowohl im Osten wie im Westen, in den Diktaturen wie in der freien Welt sind wir heute der totalitärsten Ideologie verfallen, die die Menschheit bisher hervorgebracht hat — der Lehre vom sogenannten ständigen wirtschaftlichen Wachstum nämlich, das gar kein Wachstum ist, sondern gerade das Gegenteil davon, die fortlaufende Verwandlung von gewachsener Natur in künstliche, tote und schliesslich auch für uns selber tödliche Gegenstände.

Ein Hauch von Weimar liegt über der freien Welt — und die einzige Metapher, die einer Menschheit, die ihre eigenen Lebensgrundlagen zerstört, noch gerecht werden kann, ist wohl die des Irrenhauses.

200 Jahre nach der Französischen Revolution wird für uns, im Sinn der Planetarischen Wende, die seither stattgefunden hat, deshalb die Frage *«Freiheit wofür?»* immer wichtiger — im Bewusstsein, dass wir auf unserem Raumschiff Erde nicht mehr einfach tun und lassen können, was wir wollen, sondern dass wir nun von dessen Grenzen ausgehend denken und handeln müssen.

In unserem Unterfangen, die Dinge selbst regeln zu wollen, werden wir nur dann wirklichen Erfolg haben, wenn wir in voller Übereinstimmung mit den Naturgesetzen handeln und uns in die unabänderlichen Ordnungen des Naturhaushalts und die von uns nicht herstellbaren Daseinsvoraussetzungen einfügen — denn das ist die Bedingung des Überlebens.

E. Y. Meyer

Max Silberschmidt zum Gedenken

Mit Max Silberschmidt ist in hohem Alter ein Historiker dahingegangen, der als Professor für Wirtschaftsgeschichte und Allgemeine Geschichte der Neuzeit an der Universität Zürich in Lehre und Forschung ein ungemein weites Wissensgebiet vertrat. Nach Abschluss seiner Dissertation durch Karl Meyer auf das Feld der britisch-amerikanischen Geschichte hingewiesen, studierte der Verstorbene zuerst unter Arnold Toynbee in London, dann als Stipendiat der Rockefeller Foundation in den USA. Wichtigste Frucht dieser Studienjahre war das umfangreiche Werk *«Der Aufstieg der Vereinigten Staaten von Amerika zur Weltmacht»,* das 1941 in einem Schweizer Verlag erschien und das dort, wo man es damals in Freiheit lesen durfte, auf grosses Interesse stiess. Durch zahlreiche weitere Publikationen, aber auch durch seine Mitarbeit in verschiedenen wissenschaftlichen Vereinigungen blieb Max Silberschmidt dem Themenbereich Nordamerika bis in seine letzten Lebensjahre interessiert und aktiv verbunden. Sein letztes Buch *«The United States and Europe: Rivals and Partners»* (London 1972) bezeichnet mit seinem Titel exakt den Problemkreis, der den Historiker immer wieder beschäftigte: Übereinstimmung und Widerspruch der transatlantischen Beziehungen. In einer grossen Zahl kleinerer publizistischer Arbeiten, von denen viele auch in den *«Schweizer Monatsheften»* erschienen, versuchte Max Silberschmidt, Hintergründe zu erhellen, Missverständnisse zu klären und ein besseres Verständnis der westlichen Supermacht zu vermitteln. Zu den Persönlichkeiten der amerikanischen Geschichte, denen er sich besonders verbunden fühlte, gehörten die Gründungsväter der USA. Was den Historiker an den Männern wie Thomas Jefferson, John Adams und George Washington besonders anzog, war die Selbstverständlichkeit, mit der bei ihnen hohe Integrität der Gesinnung mit Integrität des gesellschaftlichen Verhaltens verflochten war. Genau wie die früheren amerikanischen Demokraten ging auch Max Silberschmidt davon aus — und hier schien sich zwinglianische Zürcher Bürgerlichkeit mit puritanischer Gründermentalität eigenartig zu verbinden —, dass der Wert der Persönlichkeit seinen Ausdruck notwendig im gesellschaftlichen Rang zu finden habe und dass umgekehrt dieser Rang als tiefempfundene Verpflichtung auf den Amtsträger zurückwirken müsse. Aus dieser Geisteshaltung heraus begrüsste Max Silberschmidt die jugendlichen Impulse, die John F. Kennedy dem Selbstverständnis der amerikanischen Nation zu vermitteln suchte; dieselbe Geisteshaltung aber liess ihn unter den Nachrichten vom Watergate-Skandal geradezu physisch leiden.

Ein weiterer Bereich, den Max Silberschmidt vor allem in seinen Seminarübungen an der Universität mit Engagement pflegte, war die neueste europäische Geschichte. Immer wieder wurden Themen aufgegriffen und zur Diskussion gestellt, die mit dem Phänomen des Nationalsozialismus zu tun hatten und mit jenen Gegenkräften, die den Endsieg der Diktatur schliesslich doch verhinderten. Zutiefst fühlte sich Max Silberschmidt der Persönlichkeit Winston Churchills verpflichtet, in dem

er den rettenden Repräsentanten freiheitlicher Gesinnung und Rechtsstaatlichkeit sah und dessen Werk er hervorragend kannte und gern zitierte. Dabei schlug des Historikers Anerkennung nie in Heroisierung um; gerade sein wissenschaftlicher Umgang mit der Figur des englischen Premier, zu dessen Studium er in Zürich eine Forschungsstelle mitbegründen half, machte dies deutlich. Gewiss gab es auch für Max Silberschmidt Aspekte, über die zu reden ihm, der das hohe Niveau deutscher Geschichtswissenschaft in der Weimarer Republik aus eigener Erfahrung kannte, schwer fiel: die Nachgiebigkeit der Universitäten gegenüber dem totalitären Regime etwa oder die Judenverfolgung. Aber es stand für ihn ausser Frage, dass eine sorgfältige, von den einschlägigen Quellen ausgehende Kenntnis der nationalsozialistischen Ideologie und der Formen ihrer Machtausübung den jungen Historikern nicht vorenthalten werden durfte. Dabei verstand er es sehr geschickt, das studentische Bedürfnis nach Information, das in den fünfziger Jahren besonders gross war, in eifrige Mitarbeit umzusetzen. Wie kaum ein anderer Universitätslehrer damals — und hier mochten ihm seine Lehrerfahrungen am Kantonalen Technikum in Winterthur und an einem irischen College zugute kommen — stellte Max Silberschmidt die Diskussion in den Mittelpunkt seiner Seminarübungen. Und da geschah es dann oft, dass sich aus Rede und Gegenrede ein raumgreifendes Gespräch entwickelte, das niemanden unbeteiligt liess und zur freiwilligen weiteren Nachforschung anregte.

Auch wenn Max Silberschmidt seinen ehemaligen Doktoranden und Lizentianden noch nach der Emeritierung eng verbunden blieb, hat er doch keine Schule, keine Anhängerschaft von Gefolgsleuten, begründet. Der Gedanke, jemanden nach seinem Sinn zu prägen, lag seinem Begriff von Liberalität vollkommen fern, und es wäre ganz unmöglich, jene, die bei ihm studierten, auf den einfachen Nenner einer wissenschaftlichen Methode, einer politischen Gesinnung oder auch nur einer einheitlichen Affinität der Temperamente zu bringen. Was dieser Historiker als Dozent zu vermitteln suchte, war nicht die selbstgefällige Gewissheit über den endgültigen Besitz der Wahrheit, sondern die geistige Bereitschaft, sich immer wieder neuen Wahrheiten zu stellen und sicher Geglaubtes an ihnen zu überprüfen. Und daran hielt er sich auch selbst.

Urs Bitterli