

Kritische Anmerkungen zur Lage der SBB : ist ein Neubeginn möglich?

Autor(en): **Keller, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift**

Band (Jahr): **63 (1984)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-340157>

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.

Ist ein Neubeginn möglich?

Paul Keller, Lokomotivführer, hat sich Gedanken gemacht

Im vergangenen Jahr konnte die finanzielle Talfahrt der Schweizerischen Bundesbahnen gestoppt werden. Der Rechnungsabschluss fiel wohl defizitär, aber doch um 66 Millionen Franken besser aus als 1982, im Transit stiegen die beförderten Tonnen seit dem Monat Oktober wieder an, und im Reiseverkehr benützten trotz hohem Grad der Motorisierung 200 000 Personen mehr die Eisenbahn. Kann bei solch positiven Vorzeichen ein Interesse daran bestehen, auf die Unglücksserie, von der die SBB im Jahre 1982 betroffen worden sind, zurückzukommen? Hat es einen Sinn, sich jener beklemmenden Ereignisse zu erinnern, als in Othmarsingen ein Güterzug in die Flanke des Riviera-Express fuhr, in Bümpliz ein Intercity-Zug entgleiste und in Pfäffikon ZH bei offener Barriere der herannahende Regionalzug einen vollbesetzten Reisezug zerschmetterte? Riecht es nicht nach Sensation, wenn mit dem Aufzählen der vielen Toten, Schwerverletzten, Invaliden, dem Sachschaden in Millionenhöhe halbwegs verheilte Wunden wieder aufgerissen werden? Ist es nicht Effekthascherei, vom hohen Podest herab im Stil des Besserwissers das «Es musste ja so kommen» auszurufen? Und doch gibt es gute Gründe, auf das schwarze Jahr 1982 zurückzublenden. Zu nennen wäre die Frage der Sicherheit, der Taktfahrplan, die Fehler der 60er Jahre, die Unternehmensexpertisen und als wichtigstes die Form der Personalmitsprache.

Die Sicherheit des Zugverkehrs

Überspitzt gesagt lösen Todesfälle beim Eisenbahnbetrieb Schlagzeilen aus, beim Strassenverkehr aber sind sie nur Statistik. Das Alltägliche stumpft ab und das Aussergewöhnliche putscht auf. Die Erklärung hierfür liegt in der grossen Zahl: Im Jahrzehnt 1972 bis 1981 starben in unserem Land annähernd 12 000 Personen bei Strassenunfällen; beim Betrieb der SBB waren es 25. Mit Verhältniszahlen lässt sich wohl fechten, aber ein Problem nicht bewältigen. Es nützt weder den Eisenbahnen noch ihren Fahrgästen, wenn der Risikofaktor im Vergleich zur Strasse nur Promillewerte erreicht. Jedes verunfallte Leben ist eines zuviel, und jedes Unglück beeinträchtigt den Ruf der Bahn als das sicherste Verkehrsmittel.

In einem Grad, wie es Aussenstehende kaum erahnen können, gehen die Eisenbahner dem Ablauf, den Ursachen und den Folgen von schweren Unregelmässigkeiten nach. In das Bedauern um Störungen des Betriebes mischen sich Kritik an Anlagen, Vorschriften und Arbeitsverhältnissen. Viel trägt dazu bei, dass widersprüchliche Aussagen die Runde machen und zur Verwirrung beitragen. Vollends zum Überlaufen kommt das Fass, wenn bereits in den ersten offiziellen Verlautbarungen von menschlichem Versagen die Rede ist. Unnötigerweise wird dann der Graben zwischen Verwaltung und Personal noch mehr verbreitert, weil Schuld gesprochen

wird, bevor die amtlichen Organe die Untersuchung abgeschlossen haben.

Kennzeichnend für die Stunden und Tage nach Unfällen sind Erörterungen in der Öffentlichkeit über die Wirksamkeit der Sicherungsanlagen. Warum, so lautet die Frage immer wieder, kann es zu Zusammenstössen kommen, wo doch Lokomotiven und Signale mit der automatischen Zugsicherung ausgerüstet sind? Die Erklärung liegt darin, dass die Zugsicherung bei einem geschlossenen Vorsignal den Lokomotivführer wohl warnt, dass der optisch und akustisch wahrnehmbare Warnimpuls jedoch mit einer Rückstelltaste aufgehoben werden muss, weil ja das Bild am Vorsignal erst auf die geschlossene Stellung am rund 800 Meter weit entfernten Hauptsignal aufmerksam macht, und dass die Zwangsbremse nur eintritt, wenn nach erfolgter Warnung die Rückstelltaste nicht betätigt worden ist. Diesem bald 50 Jahre alten System wird nun ein weiteres Sicherheitselement beigelegt, welches die Warnung nachblinken und nachsummen lässt und das beim Überfahren eines geschlossenen Hauptsignals eine Schnellbremse auslöst.

In Othmarsingen lag zwischen offenem Vor- und geschlossenem Ausfahrtsignal noch ein Abschnittsignal. Gemäss damaligem Schaltungskonzept sprach die Zugsicherung nicht an. Die übliche Vorwarnung war nicht erfolgt, und die nach dem Überfahren des Ausfahrtsignales einsetzende Schnell-

bremsung vermochte die Flankenfahrt nicht zu stoppen. Als Folge dieses Zusammenstosses wurden, so der Geschäftsbericht SBB 1983, «alle Anlagen derart angepasst, dass vor jedem Halt zeigenden Signal ein Warnimpuls auf die Lokomotive übertragen wird».

Ähnliche Überlegungen lassen sich auch anstellen über das Unglück in Pfäffikon ZH. Die Barrierenwärterin beim Übergang «Matte» hatte irrtümlicherweise den Knopf zum Öffnen statt zum Schliessen gedrückt. Über die Fehlhandlung an einer exponierten Stelle des Betriebsablaufes lässt sich noch so lange rätseln; es ändert nichts an der menschlichen Tragik, sie gebietet Anteilnahme am Schicksal aller Betroffenen, sie ruft aber auch nach Massnahmen, die solches Geschehen inskünftig ausschliessen. Es sind Sicherungsmethoden, die nach dem Prinzip der Rückkoppelung eine Zugsfahrt erst freigeben, wenn der Schliesskontakt am Barrierenstock für die gesenkten Schlagbäume die Gewähr übernimmt. Anders ausgedrückt: Zwei von einander unabhängige, aber sich gegenseitig kontrollierende Funktionen gewährleisten den höchstmöglichen Sicherheitsgrad. Die Kehrseite von technisch überwachten Rückkoppelungen ist der Verlust von Arbeitsplätzen, weil in aller Regel mit der Fernüberwachung auch die Fernsteuerung der Barrieren eingebaut wird.

Das Prinzip der Rückkoppelung hat noch einen weiteren Aspekt. Dieser sei am Beispiel der Zugsicherung erläutert. Erfolgt der Warnimpuls zu häufig, was bei allen Ausfahrtsignalen für ohnehin anhaltende Regionalzüge zutrifft, so führt dies zu einer Angewöhnung. In diesem Punkt nun scheiden sich die Geister beim direkt betroffenen Personal. Den Befürwortern des aus-

nahmslosen Ansprechens, die lieber einmal zuviel als zuwenig vorgewarnt werden wollen und die in diesem Akt für sich die Bestätigung für das Übereinstimmen von Signalbild, Vorwarnung und bewusster Rückstellung erblicken, stehen jene durchaus ernst zu nehmenden Mahner gegenüber, die im Übermass von Kontrollen den Verlust der persönlichen Verantwortung, die Abwertung des Berufes, das Übergewicht der seelenlosen Technik, ja gar das Vordringen roboterähnlicher Handlungsweisen befürchten. Für die Selbstkontrolle der eigenen Arbeit müsse jener Freiraum bleiben, in welchem menschliches Handeln vor technischem Automatismus komme.

Der Taktfahrplan als Unfallverursacher

Für die auffallende Häufung von Unglücksfällen im Jahre 1982 genügen technische Erläuterungen nicht. In der Öffentlichkeit schwirrten weitere Annahmen umher, die sich alsbald auf einen Punkt konzentrierten: den Taktfahrplan. Es ist nötig, diesen Bereich in das Finden von möglichen Ursachen einzubeziehen.

Tatsache ist, dass der im Frühjahr 1982 eingeführte Taktfahrplan mit allen Traditionen der guten alten Eisenbahn gebrochen hat. Nicht nur bruchstückweise, sondern konsequent auf dem ganzen Netz war der Reisezugfahrplan systematisch nach Regionalzügen, Schnellzügen und Intercity-Zügen gegliedert und die Verkehrszeiten für jeden Bahnhof einheitlich zur immer gleichen Minute festgelegt worden. Nur in den Randstunden ergaben sich minime Abweichungen, und aus der Reihe tanzten auch die Züge für den Berufsverkehr. Der Stundentakt liess die Zahl der gefahrenen Kilometer

um 22 Prozent anschwellen, und weil ein Fahrplan nicht nur das Aushängeschild gegen aussen, sondern auch die Grundlage für die Gestaltung der Dienstpläne aller im Betrieb tätigen Leute bildet, entbrannten um ihn intern die Diskussionen über den Wert oder Unwert dieser Schöpfung. Man muss das verstehen: Wenn schon für die Eisenbahner die Schichtarbeit die Regel ist, so kann sie der Ablauf vom Nacht- zum Spät-, Mittel- und Frühdienst mit den täglich unterschiedlichen Dienstantritt-, Dienstschluss- und Essenszeiten nicht gleichgültig lassen. Vor dem Diktat des Uhrzeigers kommt schliesslich der Mensch, die humane Gestaltung der Arbeitszeit. Der Taktfahrplan hat beim Fahrpersonal eine Erhöhung der täglich zurückgelegten Kilometer gebracht, und beim stationären Personal nahm die Arbeitsintensität zu. Wie weit diese Faktoren im Einzelfall zur physischen und psychischen Überbeanspruchung geführt haben, kann nur erahnt werden. Abzuleiten aus den erhöhten Anforderungen des Taktfahrplanes lässt sich mit Sicherheit sagen, dass die Personalbegehren auf Verkürzung der Arbeitszeit und dem Gewähren von Zeitzuschlägen für Nachtarbeit für unregelmässige Schichtung der Arbeitszeit zu Recht bestehen. Sie sind überfällig.

Einzustimmen in den Chor derer, die den Taktfahrplan wieder abschaffen wollen, wäre unrealistisch. Im heissumkämpften Verkehrsmarkt überlebt nur, wer vom Angebot her konkurrenzfähig bleibt. Es trifft zu, dass sich im Regionalzugsverkehr die Frequenzwartungen nicht erfüllt haben. Trotzdem sprechen gute Gründe für das Beibehalten des heutigen Angebotes:

– Ein Eisenbahnfahrplan ist kein Markenartikel wie Hörnli

oder Schokolade. Es dauert Jahre, bis die «Zeiten sitzen».

- Die Landgebiete dürfen nicht benachteiligt werden. Es gibt nicht nur den Städteschnellverkehr. Beim Zubringerdienst auf der Schiene ist aus Gründen der Gleichbehandlung, des Umweltschutzes, der Entlastung der Strasse Gegenrecht zu halten.

- Der Regionalverkehr ist nicht selbsttragend. Der Bund entschädigt die SBB für diese Leistungen. Es wäre unkorrekt, Züge im Nahbereich ausfallen zu lassen und gleichwohl Subventionen zu beziehen.

- Im Regionalverkehr liegen noch echte Chancen für betriebliche Vereinfachungen. Dringend verbesserungswürdig ist der Wagenumlauf, der den Bedürfnissen effektiver anzupassen ist. Ein grosser Nachholbedarf besteht auch noch beim Strecken- und Stationsausbau. Handweichen und fehlender Streckenblock sind bei der heutigen Zugsdichte nicht mehr zeitgemäss.

Mit dem kompromisslosen Einsetzen für den Regionalverkehr soll jener unbegreiflichen Haltung entgegengesteuert werden, mit der vor ungefähr 20 Jahren jeweils die Fahrplanentwürfe der Öffentlichkeit vorgestellt wurden: «Das Angebot entspricht den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen.» Gerade dies traf nicht zu! Leidtragende waren die Arbeiter und Angestellten. Zugverbindungen, die den Abonnenten die Einnahme des Mittagessens zu Hause ermöglichen hätten oder die auf die Nachtschicht Rücksicht nahmen, wurden gestrichen, ja man empfahl den Betroffenen, auf die Strasse auszuweichen. Damals, Ende der 50er Jahre, bahnte sich die Motorisierung praktisch in der ganzen Bevölkerung an, und mitschuldig daran waren zum Teil die Fahrplanstrategen der SBB. Mit dem Taktfahrplan wird jener

Fehltritt wieder gutgemacht; leider zu spät. Das Schönste am Taktfahrplan aber ist, dass er in mühevoller Kleinarbeit ohne Auftrag und gegen heftigen Widerstand einzelner Spitzenbeamter von drei aktiven Eisenbahnern vorgeschlagen worden ist.

Die Fehler der 50er und 60er Jahre

In den Nachkriegsjahren haben die Rechnungen der SBB positiv abgeschlossen. Der Bundeskasse wurden über 250 Millionen Franken abgeliefert getreu der Maxime, die Bahn wie ein Warenhaus zu führen und den Kapitalgeber am Gewinn teilhaben zu lassen. Hinter dieser Überlegung steckte wie bei der Fahrplangestaltung die Meinung, der Ausbau der Bahnanlagen und der Standard des Rollmaterials genüge für alle Zeiten. Wie hypnotisiert blickte man damals auf Autos und Autobahnen, denen Paroli zu bieten vergebliche Liebesmüh bedeute. Eine Entflechtung des Knotens Olten, der Ausbau auf Doppelspur im Jura, Wallis, der Südbahn, der Bau des Käferberg- und Heitersbergtunnels und die Schleife Sargans und so weiter und so fort wurden als nicht dringlich abgetan, und das bereits 1947 von privater Seite vorgestellte Projekt eines Gotthardbasistunnels wurde im Vergleich zur Bergstrecke als seelenloses Hirngespinnst belächelt.

Heute läuft der Verkehr verkehrt

Die Zurückhaltung sollte sich bald bitter rächen. Der Transportboom von Ende 1960 bis 1972 konnte nicht bewältigt werden. Im einträglichen Transit kam es zu Rückstaus bis in den Norden Deutschlands. Der gute Ruf der SBB nahm schweren Schaden, und die Spediteu-

re wichen auf andere Routen oder die Strasse aus. Zu spät wurde dann das Ruder herumgeworfen und der bauliche Nachholbedarf im Schnellzugtempo zu decken gesucht. Mit den endlich erteilten Aufträgen kam aber die SBB auf dem ausgetrockneten Arbeitsmarkt hoffnungslos ins Hintertreffen, und die in der Hochkonjunktur bezahlten Überpreise belasteten die Ertragsrechnung über Gebühr. Das Gegenteil eines antizyklischen Verhaltens als öffentlicher Arbeitgeber hatte wieder einmal Schule gemacht.

Heute sieht man die Fehler von damals ein. Doch nun läuft der Verkehr verkehrt. Nur ein Wunder kann das Ungleichgewicht zwischen Schiene und Strasse wieder ins Lot bringen. Ganz freisprechen von Schuld an dieser Entwicklung kann man freilich auch die Gewerkschaften nicht, steuerten sie doch mit vollen Segeln in der Volksabstimmung von 1958 auf jenen Verfassungsartikel zu, der mit der Zweckbestimmung des Benzinollertrages eine politische Todsünde war.

Konzepte und Expertisen als Weg aus der Krise?

Im Jahre 1971 kippten die bis anhin positiven Rechnungsergebnisse ins Gegenteil um. Je mehr und je anhaltender die Fehlbeträge zunahmen, desto zahlreicher wurden Expertisen und Sanierungsvorschläge. Was da alles zu Papier gebracht wurde, kann nur noch ein Profi in Verkehrswissenschaft überblicken. Eine Auswahl, ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit, sei trotzdem gewagt:

- Dreibändiger Bericht aus dem zehnjährigen Wirken der Gesamtverkehrskonzeption;
- SBB-interne unternehmerische Massnahmen und verkehrspolitische Vorschläge;

- SBB-Bericht 1977 mit Rationalisierungsmassnahmen in fünf Varianten;
- Expertise Betriebswissenschaftliches Institut an der ETH;
- Expertise der Firma Plaut AG über das Rechnungswesen;
- Expertise Prof. Hill (Basel) und Allgemeine Treuhand AG über den Ausbau des Marketing;
- Expertisen auf Wunsch der nationalrätlichen Kommission für den Leistungsauftrag der SBB, erarbeitet von den Unternehmensberatern Knight Wegenstein AG, Hayek AG und von Prof. E. Rühli vom Institut für Betriebswirtschaftliche Forschung an der Universität Zürich.

Dazu kamen alljährlich die weisen Ratschläge von National- und Ständeräten bei der Behandlung von Voranschlag und Rechnung SBB, regelmässig begleitet von einer Sturzflut von Pressekommentaren und Leserbriefen mehr oberflächlich-naiven statt sachlichen Inhaltes. Was zuwenig zur Geltung kam, war die Stimme der Verwaltung. Der Bockmist eines Nationalrates über die Triebfahrzeugbeschaffung in einer grossen Wochenzeitung blieb unbeantwortet, auf die glatte Lüge der schweizerischen Boulevardzeitung über den geplanten Personalabbau, angeblich von Hayek vorgeschlagen in einer vierstelligen Höhe, erfolgte eine so zahme Richtigstellung, dass sie im Wust der Meldungen unterging.

Hätte man noch halbwegs verstehen können, wenn nicht auf jeden «Hafenkäs» eine Reaktion erfolgte, so war es eine peinliche Unterlassung, dass der Standpunkt der Verwaltung bei den Unternehmensexpertisen, erstellt durch hochdotierte Gelehrte, nicht klipp und klar zum Ausdruck kam. Angesprochen sei hier als Beispiel die Expertise Knight Wegenstein, die

schon deshalb ein Stückwerk ist und bleibt, weil sie trotz mehrmonatigen Überschreitens des Ablieferungstermins nur die Bereiche Bau und Zugförderung der SBB, nicht aber die über 20 000 Arbeitsplätze des Betriebes umfasste. Dass dann noch bei der Beurteilung des Triebfahrzeugbestandes die Bedürfnisse des Taktfahrplanes ausser acht gelassen wurden und die Experten vergassen, die unterhaltsaufwendigen Trieb- und Steuerwagen mitzuzählen, lässt Zweifel am Nutzen solcher Übungen aufkommen. Von solchen Untersuchungsmängeln hat die Öffentlichkeit nie etwas erfahren; sie setzte die Expertenweisheit gleich einem aufgeblähten Apparat, einem Kompetenzgerangel und einer Führungsschwäche. Wichtiger ist jedoch, dass keiner der Experten ein Mittel anpreisen konnte, mit dem die verlorengegangenen Güter wieder auf die Bahn zurückzubringen gewesen wären und wie als Kern des Problems eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse aussehen müsste.

Fehlende Mitwirkungsrechte des Personals

Eine echte Herausforderung für das Personal bedeutet das Gutachten Rühli. Der Zürcher Professor kam zu kühnen Schlussfolgerungen. Besonders angeht es ihm der Verwaltungsrat der SBB, dem er eine falsche personelle Zusammensetzung vorwirft. Seit Jahrzehnten habe er nur Kredite bewilligt, aber keine unternehmerischen Impulse ausstrahlen lassen. Anträge an die politischen Behörden hätten ebenso gefehlt wie die Aufsicht über die Geschäftsleitung der SBB.

Mit dem Gutachten Rühli ist eindeutig die politische Front in Bewegung geraten. Höchste Zeit für die Eisenbahner, die zu vier Fünftel im Schweizerischen

Eisenbahnverband (SEV) organisiert sind, ebenfalls Stellung zu beziehen. Das tönt zwar so, als ob der SEV in den vergangenen Jahren Gewähr bei Fuss gestanden wäre. Nichts ist falscher als das! Der Einheitsverband der Eisenbahner hat sich keine Versäumnisse vorzuwerfen. Nebst der gewerkschaftlichen Alltagskost wie Rechtsschutz, Beförderungsfragen, Klassifikationen, Teuerungszulagen, Realloohnerhöhungen, Arbeitszeitverkürzungen, Ferienverbesserungen und vieles mehr hat er immer auch bei den verkehrspolitischen Entscheidungen im wahrsten Sinne des Wortes mitgestritten. An der heutigen verfuhrwerkten Situation trägt er keine Schuld, und es stünde um vieles besser, wenn man auf die Vertreter des SEV gehört hätte. Gegen die mächtige Strassenlobby standen sie aber meist auf verlorenem Posten. Doch allen Rückschlägen zum Trotz wirbt der Eisenbahnverband weiter für den öffentlichen Verkehr. Es war eine Pionierleistung, als er vor einigen Jahren mit einer an alle Zugreisenden verteilten Zeitung vorbildliche Aufklärungsarbeit leistete. Erwähnung verdient auch der grosse Einsatz des Personals bei der Abstimmungskampagne für die S-Bahn in Zürich und die Goodwill-Aktionen aus Anlass der Tage zum öffentlichen Verkehr.

Wenn nun schon die Struktur der SBB, angefangen bei den eidgenössischen Räten, dem Bundesrat, Verwaltungsrat und den General- und Kreisdirektionen, neu gegliedert werden sollen, so darf das Personal nicht vor die Türe gestellt werden. Bei Rühli liest man zwar davon; seine Maxime heisst mehr Manager statt Politiker. Führungskräfte aus der Industrie hätten im Verwaltungsrat der SBB Einsitz zu nehmen und für neue

Impulse zu sorgen. Führen denn sie, so ist zu fragen, den Zauberstock in der Aktentasche, mit welchem das Unternehmen SBB wieder zurück in die Gewinnzone gebracht werden kann? Sähen sie ihr Rezept darin, den Regional- oder den Stückgutverkehr ganz abzustossen und nur noch Städteschnellzüge laufen zu lassen?

Einer solchen Entwicklung ist entgegenzusteuern. Dem Personal gehört ebenfalls Sitz und Stimme in den Entscheidungsgremien. Früher war der Fall in Form der Kreiseisenbahnräte. Dass sie vor etwa 60 Jahren abgeschafft wurden, kann kein Grund sein, sie nicht wieder auferstehen zu lassen. Die Form freilich muss eine andere

sein. Eine kreisweise Aufspaltung käme nicht in Betracht. Zurückzugreifen wäre auf die bereits bestehenden Fachausschüsse für Verwaltung, Bau, Betrieb, Zugförderung, Hauptwerkstätten, Personen- und Güterverkehr. In diesen Fachausschüssen wird Jahr für Jahr eine beeindruckende Arbeit geleistet. Hier kommt die Stimme der Praktiker zum Ausdruck. Leider haben diese Ausschüsse lediglich begutachtenden Charakter. Es fehlt ihnen die Mitbestimmung. Wohl hört man sie an, aber beschlossen wird andernorts. Das ist unbefriedigend zum einen und wenig nutzbringend für die Unternehmung. Mit Sicherheit wäre bei einer Mitbestimmung der Fachausschüsse einiges anders in den

letzten Jahren gelaufen, seien es die Tarife, die Bauten, die Sicherheit im Zugverkehr, das Stückgutproblem.

Krisen sind Stunden eines möglichen Neubeginns. Neu muss das Verhältnis zum Personal werden. Eine Mitbestimmung in Fachfragen als einer ersten Etappe verstärkt den Solidarisierungseffekt mit dem eigenen Betrieb, räumt Schwellen im Dialog zwischen oben und unten aus dem Weg und öffnet dem letzten Eisenbahner die Augen ob der Wichtigkeit politischer Entscheide, weil eine Änderung des Beamtengesetzes die Zustimmung der Bundesversammlung und das Durchsetzen der Thesen der Gesamtverkehrskonzeption das Plazet des ganzen Volkes voraussetzt.

Die SP und ihre Jugendbewegung

Geschichte der Jungsozialisten

Von Werner Egli

«Wer keinen Mut zum Träumen hat, findet keine Kraft zum Kämpfen.»

Dieser Spruch eines Sprayers ist an einer Fabrikmauer in der Bundesrepublik zu lesen. Er steht als Vorwort zu der neuesten Geschichte der Schweizer Jungsozialisten. Das Buch ist die Lizentiatsarbeit des Verfassers Alfons Fischer und behandelt vornehmlich die siebziger Jahre.

Es gibt in jeder Bewegung erste Gehversuche und Vorkämpfer, wie um 1900 in Zürich Pfarrer Pflüger, nachmaliger Stadtrat. Er gründete den «Jungburschenverein Aussersihl». In den wilden Jahren dieser Jungburschenzeit mit stark anarchistischem Einschlag – man denke an Fritz Brupacher – ist zwischen der SP und der sozialistischen Jugend ein Abkommen getroffen worden. Man schrieb das

Jahr 1913. Dieser Vertrag sollte das Verhältnis zwischen Partei und Jusos regeln. Das SPS-Parteiprogramm war die politische Grundlage.

Über sechzig Jahre später, im Oktober 1979, lesen wir in einer Juso-Grundsatzklärung: die Jusos wünschten «. . . aus der SPS wieder vermehrt eine Partei zu machen, die den Bruch mit dem kapitalistischen und den Aufbau einer sozialistischen Alternative in der Schweiz, anstrebt . . .»

Man kann ohne Übertreibung sagen, dass die Jusos mit vielen ihrer Forderungen und Anträgen zum Salz der Parteitage der SPS geworden sind. So erinnert uns der Verfasser daran, dass schon 1977 der heutige SPS-Präsident Helmut Hubacher am Parteitag in Biel feststellte: «Die junge Generation hat in der SP Schweiz Tritt gefasst . . . Es wä-

re verfehlt, dieses radikalere Tempo einfach als jugendliche Rebellionsgymnastik abtun zu wollen . . . In diesen Beschlüssen manifestiert sich, wenn auch nicht immer realistisch, der imperative Wunsch nach einer Alternativpolitik.»

Und eben die Postulate und Forderungen zählt der Verfasser fein säuberlich auf. Es sind 29, unter anderem auch die folgenden: 35-Stunden-Woche, Mitbestimmung in Richtung Selbstverwaltung, Mindestlohn von monatlich mindestens 2000 Franken für alle. Aufbau eines Friedensinstitutes, drastische Verminderung der Militärausgaben und anderes mehr. Dieses letzte Postulat leitet hin zum Antimilitarismus.

Die Arbeiterbewegung hat dank ihrer einst vorwiegend antimilitaristischen Haltung sich lange Jahre vor der Verbürgerlichung