Zeitschrift: Der klare Blick : Kampfblatt für Freiheit, Gerechtigkeit und ein starkes Europa

Herausgeber: Schweizerisches Ost-Institut

Band: 3 (1962)

Heft: 22

Rubrik: Mitteilungen

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: 11.09.2025

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

Produktionspraxis in Industrie oder Landwirtschaft», für «Teilnehmer am Grossen Vaterländischen Krieg» und für entlassene Militärs reserviert werden. Die Kriterien sind zum Teil übrigens verständlich, verschärfen aber jedenfalls die Konkurrenz unter dem Rest der Bewerber trotz der an sich recht zahlreichen Möglichkeiten zur Weiterbildung.

Anders gelagert sind die Kriterien in den Volksdemokratien. Hier wird noch vor allem die «soziale Herkunft» der Bewerber berücksichtigt. Die tschechoslowakische KP-Zeitschrift «Zivot Strany» (Parteileben) erklärte beispielsweise: «Der korrekte Parteistandpunkt besteht darin, die akademischen Kader auf Grund ihrer politischen und fachlichen Fähigkeiten auszuwählen.» Auch Kadar erklärte 1957 vor dem Parlament «die politische Zuverlässigkeit der Bewerber» als «wichtigste Voraussetzung zur Immatrikulation an einer Hochschule». Die unpolitische Bedingung einer geleisteten Produktionspraxis wird seit zwei bis drei Jahren vermehrt auch in den Volksdemokratien erhoben. Am weitesten gegangen ist diesbezüglich bisher die SBZ: Seit Frühling dieses Jahres wird zur Aufnahme an der Hochschule eine abgeschlossene Berufsausbildung zur Bedingung gemacht. In Bulgarien stehen 60 Prozent der Studienplätze an den Hochschulen Bewerbern zur Verfügung, die eine Arbeitspraxis von mindestens zwei Jahren nachweisen können (angerechnet wird auch Militärdienst).

Zum Schluss (die Situation der Studenten wird gesondert behandelt) sei noch die Frage aufgeworfen, wie sich die Schuljugend, die nichts anderes kennt (also in erster Linie die Sowjetjugend), zum Regime einstellt. Man wird nach Altersstufen unterscheiden müssen: die Kinder sind vorerst freudig dafür. Bereits im späten Primarschulalter beginnen sie sich aber von der Aktivistenbetriebsamkeit innerlich zu distanzieren, und als Halbwüchsige empfinden viele schon das Ganze als Getue. Sie wollen auch einmal kritisieren und nicht nur kritisiert werden. Sie wollen (im Rahmen des einzigen ihnen bekannten Systems) Reformen im Wirtschafts-, Kultur- und Gesellschaftsleben. Sie wollen mehr Freiheiten (ohne sich aber darunter unsere demokratischen Freiheiten vorzustellen). Sie sind keineswegs von dem in mancher (zum Beispiel wirtschaftspolitischer) Hinsicht durchschauten Regime fanatisiert, aber nicht grundsätzlich dagegen. So wenigstens scheint es. Ein sicheres Wissen aber kann es nicht geben.

Soziales

Polen

Haftung für Drittschuld

Genewefa Bialkowska arbeitete in den Docks des polnischen Hafens Gdingen. Eines Tages sprang eine ungesicherte Türe auf, traf Genewefa mit voller Kraft und verletzte sie erheblich.

Der Unfall ereignete sich auf Grund der Tatsache, dass der Arbeitgeber die einschlägigen Sicherheitsvorschriften nicht beachtet hatte.

Aber Genewefa erhielt keineswegs eine entsprechende Genugtuung. Im Gegenteil, eine Woche nach ihrer Rückkehr zur Arbeit händigte man ihr höflich die Papiere aus; sie war entlassen.

Laut Radio Warschau steht dieser Vorfall durchaus nicht vereinzelt in der polnischen Industrie da, wo der Arbeitgeber — sprich der Staat — eine Neigung hat, keine Vorkehrungen für die Sicherheit oder Gesundheit seiner Arbeitnehmer zu treffen. Da dem Staat durch den Ausfall an Arbeitszeit, der auf Unfälle und Berufskrankheiten zurückgeht, jährlich ein beträchtlicher Schaden entsteht, versuchen die Behörden nun, Abhilfe zu schaffen.

Im Falle der verletzten Frau in den Docks von Gdmingen schickte das Ministerium für Schiffahrt einen langen und geharnischten Brief an die Hafenbehörden. «Das Ministerium», so heisst es darin, «ist über die Haltung einiger Abteilungen der Verwaltung gegenüber dem Problem der Unfälle und gegenüber den Arbeitern, die aus diesem Grunde Verletzungen erleiden, besorgt. Wiederholt sind Bestrebungen festgestellt worden, Untersuchungen über Arbeitsunfälle, die zum grössten Teil auf fehlende Sorgfalt und Mangel an entsprechender Aufsicht durch die Vorgesetzten zurückzuführen waren, zu umgehen.»

Im Falle der verletzten Genewefa Bialkowska verlangte das Ministerium die Bestrafung ihrer Vorgesetzten, wegen Unterlassung der einschlägigen Sicherheitsvorkehrungen und wegen der Tatsache, dass sie nicht sofort einen Bericht an das Amt für Arbeitsschutz und Hygiene gerichtet haben.

Radio Warschau beanstandete ferner, dass die verletzten Arbeiter häufig entlassen würden und dass die Arbeitgeber sogar versuchten, «negative Beurteilungen» abzugeben.

In der polnischen Bau-, Maschinen- und chemischen Industrie ist die Unfallhäufigkeit besonders hoch. In der Bauindustrie kommen beispielsweise jährlich auf 1000 Arbeiter 30 Arbeitsunfälle. Eine Untersuchung der Gewerkschaft zeigte, dass die Hälfte dieser Unfälle auf fehlende Sicherheitsvorkehrungen zurückzuführen sind.

Radio Warschau berichtete auch einen Fall, der sich in der Schuhfabrik in Lodz zugetragen hatte. Die Arbeiter der Klebeabteilung hatten über schlechte Arbeitsbedingungen geklagt. Die Fabrik liess die Sache auf sich beruhen, die Gewerkschaft aber führte eine Untersuchung durch. Es zeigte sich, dass die örtlichen Gesundheitsbehörden darauf bestanden, die Arbeiter von drei Werkstätten sofort zu einer gründlichen ärztlichen Untersuchung zu schicken.

Diese Untersuchung brachte an den Tag, dass 55 der Arbeiter an Vergiftungen litten, sieben von ihnen bereits so schwer erkrankt waren, dass sie sofort ins Krankenhaus mussten. Die Vergiftungserscheinungen waren auf Benzin- und Benzoldämpfe zurückzuführen. Eine einfache Entlüftungsanlage hätte genügt, um alle Gesundheitsschäden auszuschliessen.

Allgemein

SBZ

Die ältere «Mauer»

Die am 13. August letzten Jahres in Berlin errichtete Mauer ist zum Symbol der kommunistischen Unfreiheit geworden. Täglich wird die freie Welt durch Presse, Radio und Fernsehen in irgendeiner Form an dieses unrühmliche Denkmal des kommunistischen Regimes erinnert. Man vergisst aber dabei, dass eine viel grössere «Mauer» schon seit Jahren zwischen den beiden Teilen Deutschlands besteht.

Seit dem Jahre 1945, als die Demarkationslinie zwischen der westlichen und sowjetischen Besatzungszone Deutschlands festgelegt wurde, hat man sowjetischerseits mit der Abriegelung der Sowjetzone durch die Errichtung von Grenzbefestigungen begonnen. Gemäss einem Bericht der deutschen Agentur «Wehrpolitische Information», der auf Angaben der früheren Angehörigen der ostdeutschen «Volkspolizei» beruht, sehen die Grenzbefestigungen folgendermassen aus:

Unmittelbar an der Grenzlinie befindet sich ein Stacheldrahtzaun von 1,1 m Höhe, welcher aus 5 Linien Stacheldraht besteht, welche an Beton- und Holzpfählen befestigt sind. Hinter diesem Zaun befindet sich ein 10 m breiter Landstreifen, genannt «Kontrollstreifen 10», von dem alle Häuser, Bäume und Pflanzen entfernt wurden. Etwa 30 m weiter beginnt das 25 m breite Minenfeld, welches beidseitig also gegen die Grenze und gegen das Hinterland durch 1,8 m hohe Stacheldrahtzäune abgegrenzt ist. Dieser Stacheldraht besteht aus 14 Reihen von Stacheldraht, wovon 12 horizontal und 2 kreuzweise zwischen den Betonpfählen befestigt sind. Auf dem Minenfeld befinden sich sowjetische Minen vom Typ POMS-2, die einen Wirkungsradius der Splitter von 25 m haben. Auf diesem minierten Landstreifen gibt es minenfreie Durchgänge, die zur Inspektion des Grenzstreifens «K-10» benützt werden. Hinter dem Minenfeld liegt der 6 m breite Kontrollstreifen «KS», auf dem die ostdeutschen Grenzwächter regelmässig patrouillieren. Weiter hinten folgt ein Landstreifen von 130 m Breite, welcher von Ulbricht «die antifaschistische, demokratische Verteidigungslinie» benannt wurde. Auch auf diesem Streifen wurden alle Bauten, Bäume und Pflanzen entfernt. Auf dem nun folgenden 500 m breiten Landstreifen dürfen nur niedrigwachsende landwirtschaftliche Kulturen, wie Kartoffeln, Rüben usw. geflanzt werden. Den Abschluss der Grenzbefestigungen des grossen Konzentrationslagers DDR bildet die 5 km breite Verbotszone, in welcher sich nur Personen mit speziellen Passierscheinen aufhalten dürfen.

In den Grenzbefestigungen sind auch verschiedene Alarmvorrichtungen eingerichtet. Bei der Berührung des Stacheldrahtes werden Leuchtraketen ausgelöst, oder es werden Scheinwerfer und Sirenen automatisch eingeschaltet.

Gemäss dem Befehl Nr. 39/61 vom August 1961 ist auf dem 500-m-Streifen nach 21 Uhr jeder Verkehr verboten. Wald- und Bauarbeiter dürfen innerhalb des 130-m-Streifens nur in Begleitung einer Grenzpatrouille unter dem Kommando eines Offiziers arbeiten. In der Verbotszone (5 km) kann mit der Arbeit erst 1 Stunde nach Sonnenaufgang begonnen werden, und alle Arbeiten müssen 1 Stunde vor Sonnenuntergang beendet werden. Die Autofahrer benötigen in der Verbotszone spezielle Dreieckstempel in ihren Pässen. Die Bewohner der Verbotszone können sich längs der Grenze nur in ihren Abschnitten bewegen, Ausnahmen sind dabei nur für Aerzte und Hebammen gestattet.

Während die Mitglieder des Staatsrates, des Zentralkomitees der SED, die Parlamentsabgeordneten und die lokalen Partei-

funktionäre sich in der Grenzverbotszone frei bewegen können, dürfen nach der Flucht des Majors der «Volksarmee», Bär, die Offiziere sich in der Verbotszone nur in Begleitung der Angehörigen der Grenzschutztruppen bewegen.

Die Grenzschutztruppen sind nur für die Bewachung der Grenzbefestigungen verantwortlich, während die Zufahrtsstrassen zur Verbotszone von der Volkspolizei kontrolliert werden.

Diese umfangreichen Sicherheitsmassnahmen entlang der ganzen Grenze der Sowjetzone, die hauptsächlich den Zweck haben, die Flucht nach Westdeutschland zu verhindern, erklären die Tatsache, dass es auch heute, trotz der Betonmauer, verhältnismässig leichter ist, in Berlin über die Grenze zu gehen als an einer anderen Stelle.

Verkehr

UdSSR

Kriegerische Eisenbahn

Chruschtschew gab es vor einigen Tagen zu: das Eisenbahnwesen gehört in der UdSSR deshalb zu den entwickelten Zweigen, weil es von grösster militärischer Bedeutung ist und ferner einen raschen Truppentransport in allfällige Unruhegebiete der Satellitenstaaten gewährleisten muss.

In seiner Rede vor der Allunionstagung der Eisenbahntransportarbeiter am 10. Mai erwähnte der erste Parteisekretär die ungenügende Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern und Lebensmitteln, die Wohnungsnot und andere Schwierigkeiten. Aber er konnte auf die Erfolge im Transportwesen hinweisen. Seine Begründung dieser Ungleichheit, im kommunistischen Machtdenken verwurzelt, war einleuchtend genug: «Die Militärtransporte unserer Heimat sind von lebenswichtiger Bedeutung. Wir müssen den Eisenbahntransport auf einem entsprechenden Niveau halten. Er muss so funktionieren, dass die völlige Sicherheit der Sowjetunion und aller sozialistischen Länder gesichert ist.»

Nun kommt natürlich, entsprechend dem riesigen Raum, dem sowjetischen Eisenbahnnetz auch eine erstklassige wirtschaftliche Bedeutung zu. Von seiner Funktionsfähigkeit hängt die Industrie-Expansion (namentlich nach Sibirien und dem Fernen Osten) zu einem beträchtlichen Teil ab; er ist eine der Grundlagen für die weitere wirtschaftliche Erschliessung der noch wenig entwickelten, aber vielversprechenden Unionsgebiete.

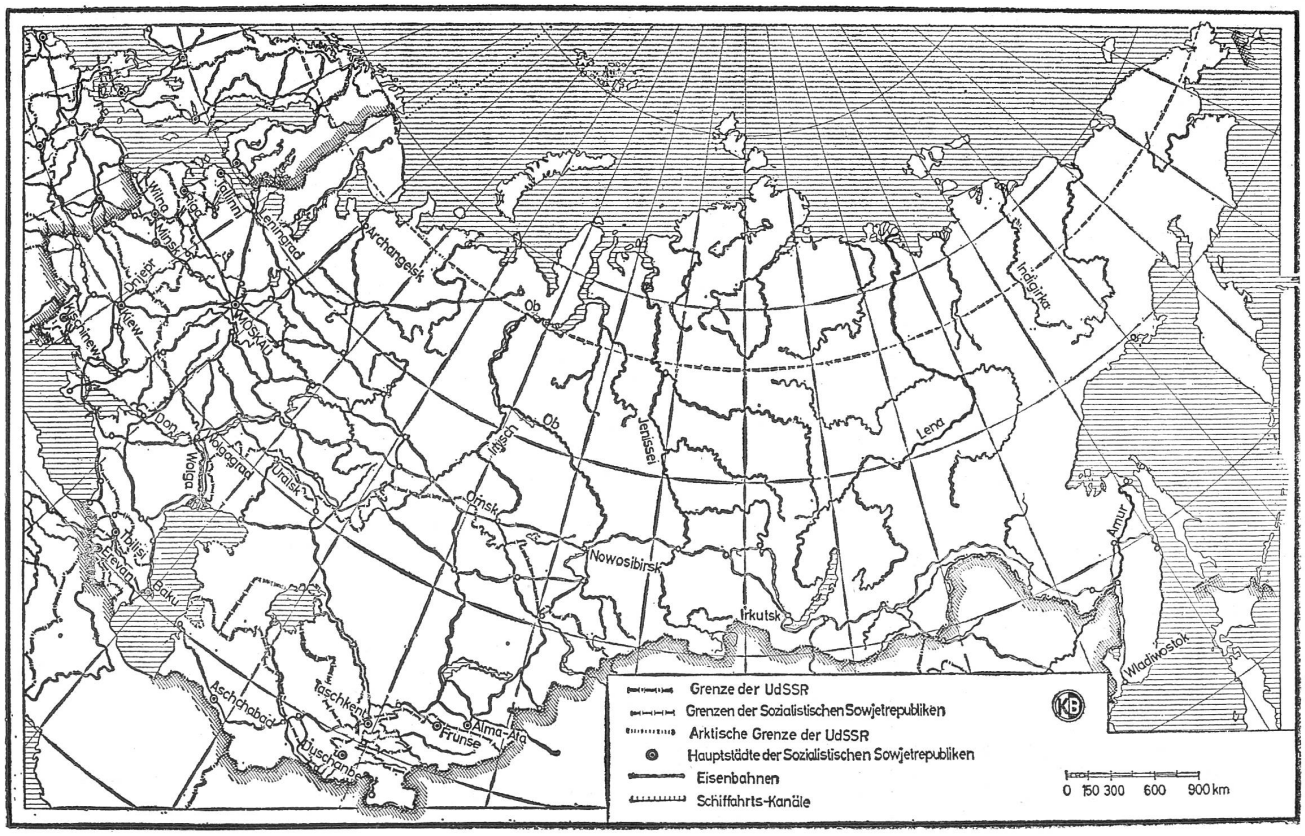
Das Eisenbahntransportwesen, bei dem dreieinhalb Millionen Personen angestellt sind, hat in den letzten Jahren tatsächlich einen starken Aufschwung genommen. Die Hauptanstrengung gilt jetzt bis zum Ende dieses Jahrzehnts der Elektrifizierung (vergl. auch KB Nr. 47, 1961). Noch vor sechs Jahren, als der 15jährige «Generalplan zur Elektrifizierung» begann, umfasste das elektrische Netz 5400 km oder knapp ein Zwanzigstel aller Eisenbahnlinien. Bis zu diesem Frühsommer sind jetzt 10 000 km dazugekommen.

Bis 1971 sollen es 40 000 km sein. Das vorgesehene Tempo scheint zum mindesten eingehalten zu werden (letztes Jahr wurden einige hundert Kilometer über das Plansoll hinaus elektrifiziert). Vollständig durchgeführt ist jetzt die Elektrifizierung der längsten Eisenbahnstrecke der Welt, die von Moskau nach Baikal (Sibirien) über 5 500 km führt.

Ist einerseits der sowjetische Fortschritt auf diesem Sektor imposant, so ist anderseits nicht zu übersehen, dass die UdSSR dem Westen gegenüber immer noch einiges aufzuholen hat. Die gegenwärtigen Schienen (Längennormen von 12,5 m bis 25 m) sind nicht befriedigend, und wenn der sowjetische Verkehrsminister Beschtschew (siehe Curriculum) kürzlich ankündigte, «Die sowjetischen Eisenbahngeleise werden bis 1970 auf Schotterbett verlegt», so will die UdSSR in den nächsten acht Jahren das erreichen, was in Westeuropa bereits um die Jahrhundertwende selbstverständlich war.

An Zukunftsmusik fehlt es nicht. So versprach Chruschtschew Eisenbetonschwellen mit einer Haltbarkeit von 150 Jahren und einem Kostenpunkt von sieben Rubel pro Stück. Anderseits scheint es mehrere Musterexemplare von elektrischen Triebwagen und einen Prototyp einer neuen Gasturbinen-Lokomotive zu geben, aber keine befriedigende moderne Serienproduktion. Chruschtschew, der Praktiker, hat hier übrigens einen brauchbaren und bewährten Weg angezeigt: «Die ausländischen Konstruktionen müssen besser ausgewertet werden», womit er meinte:

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES



stellt immerhin für Ausstellungszwecke sowjetische Musterexemplare her, aber für den Gebrauch kopiert die im Ausland gekauften Maschinen.

Chruschtschew hatte bei dieser Tagung wie üblich einiges auszusetzen, aber seine Kritik kann im Unterschied zu seinen Kommentaren zur Landwirtschaft wohl positiv genannt werden. Verkehrsminister Beschtschew erhielt ausdrückliches Lob. Er ist der dienstälteste Minister der UdSSR, und da seine früheren Vorgänger Molotow und Kaganowitsch waren, zwei der im letzten Herbst verurteilten Stalinisten, werden Fehler noch so gerne auf jene Zeiten zurückgeführt.

Chruschtschews allgemeine Beanstandungen waren übrigens von überraschender Offenheit, und ein Abschnitt seiner Rede mit einem Vergleich von Frauenarbeit und Weltraumprogramm hätte geradezu im Westen verfasst werden können:

«Es tut einem geradezu weh, die Arbeiter den Kies unter die Schwellen pickeln zu sehen, vor allem die Frauen unter ihnen, von denen wir doch so viel Gutes sagen, und deren Schönheit die Dichter besingen. Die Amerikaner sind trotz aller Bemühungen nicht auf den Mond gelangt, wo wir unser Banner aufgepflanzt haben. Aber dafür haben wir noch keine Maschine zustandegebracht, die den Arbeitern — und nochmals: vor allem unsern Frauen — das schwere Werkzeug aus der Hand nehmen würde. Woran fehlt es denn: an Intelligenz oder Energie?» (An sozialem Denken, denn dass man den Frauen auch vor der Erfindung der Wundermaschine die Schwerarbeit abnehmen könnte, kommt Chruschtschew gar nicht in den Sinn.)

Woran aber das sowjetische Eisenbahnsystem noch am ehesten krankt, ist die systembedingte Bürokratie (welche zum Beispiel Transporte einen Abstecher von guten tausend Kilometern machen lässt oder Zementziegel mit Vorrang befördert, während Gemüse auf dem Abstellgeleise verfault — zwei Beispiele aus der Sowjetpresse der letzten Zeit). Anderseits scheint es mit der Koordination der verschiedenen andern Transport- und Verkehrsinstitutionen zu hapern (Strasse, Schiff, Flugzeug, Pipeline). Chruschtschew will übrigens für die Mehrzahl der Transporte über Kurzstrecken unter 50 km systematisch von der Eisenbahn auf die Strasse umstellen. Dies, wie er zugab, nach dem Vorbild der USA.

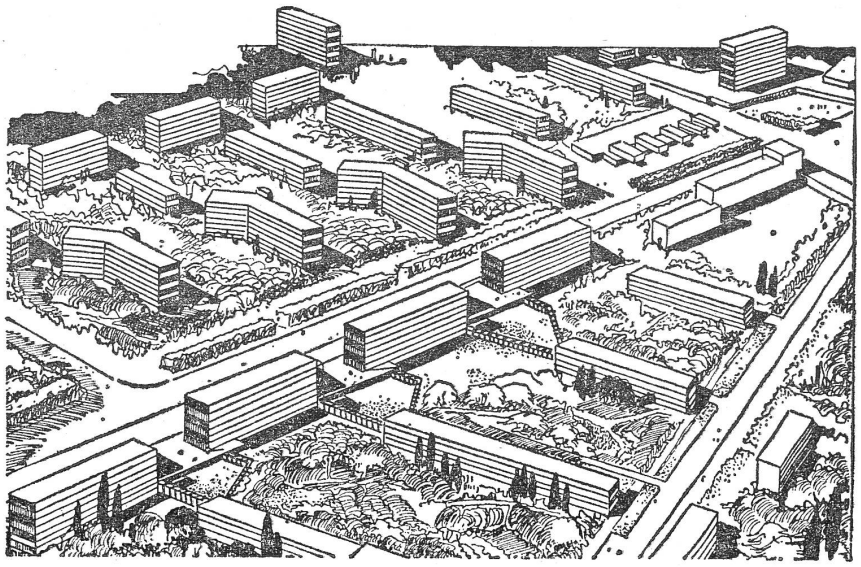
Um die Frachtbeförderung zu koordinieren, ist kürzlich eine besondere Regierungskommission gebildet worden, der Beschtschew vorsteht.

Planung

Bulgarien

Sofia City – vielleicht

Diesen Frühling beschloss die bulgarische Volksversammlung, die Kapitale des Landes innerhalb von 18 Jahren in eine moderne Grossstadt zu verwandeln. Beim «Allgemeinen Bauplan der Stadt Sofia» handelt es sich allerdings um einen Perspektivplan. Solche Projekte mit einer Zielsetzung (hier auf 1980) in grossen Zügen enthalten erfahrungsgemäss meistens sowohl realisierbare als auch utopische Elemente, wobei die letzteren im Sektor Urbanistik wahrscheinlich stärker dominieren als beispielsweise im Sektor Schwerindustrie.

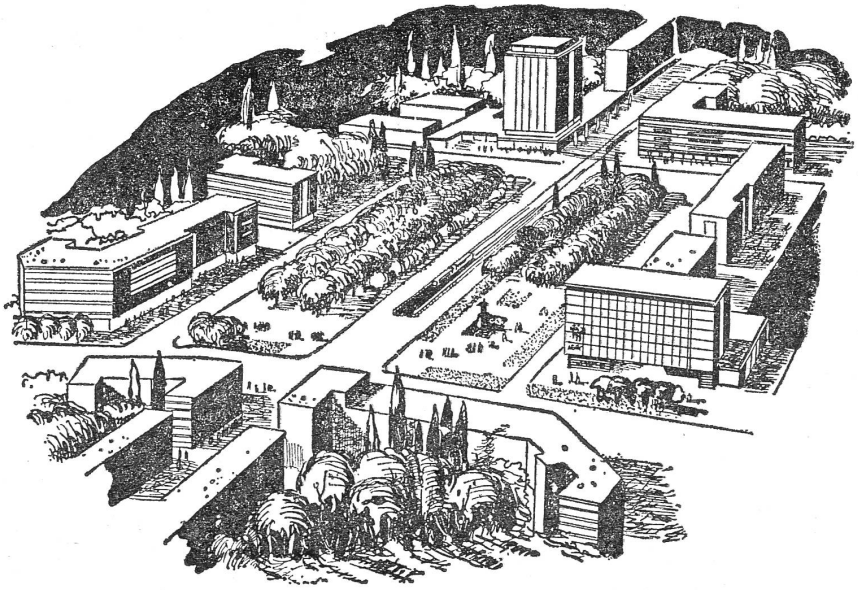


«Lozenec», eines der geplanten neuen Wohnquartiere. Es umfasst mehrer Wohnblöcke von 4 bis 12 Etagen, dazu ein Hochhaus von 17 Stockwerken. 3000 Wohnungen würden insgesamt 15 000 Einwohner beherbergen.

Sei dem wie es wolle, die illustrierte Vorschau, welche «Rabotnitschesko Delo» ihren Lesern als Geschenk zum 1. Mai präsentierte, war jedenfalls die Betrachtung wert. Der stalinistische Monumentalstil hat in diesen Entwürfen wenigstens ausgespielt und macht dem Bild einer modernen westlichen «City» Platz.

Man erwartet bis 1980 eine Zunahme der Bevölkerung von rund 750 000 auf 900 000 Einwohner. Der Plan teilt die Stadt in Bauzonen auf. Industriebetriebe werden in die dafür bestimmten Industriezonen Voena Rampa, Ilijanic, Gara Iskar, Batalova und Knjazevo angesiedelt. Von diesen sind die neuen Wohnquartiere getrennt. Sie würden 312 Kindergärten, 94 Kinderkrippen, 30 Kinos und eine Anzahl Marktplätze enthalten. Auch eine genügende Zahl von Parkplätzen wird in Aussicht gestellt, was jeweils die kleinste Sorge kommunistischer Stadtverwaltungen ist.

Der Plan sieht auch den Bau neuer Verkehrsadern und Verkehrszentren vor. Das Autobusnetz würde um 30 neue Linien erweitert. Der Bahnhof wird elektrifiziert. Ausgebaut wird die Wasserversorgung, die 1980 einen Pro-Kopf-Verbrauch von 530 Litern täglich gewährleisten soll. (Die Wasserversorgung ist ein schwacher Punkt nicht nur in Sofia, sondern auch in verschiedenen anderen bulgarischen Städten. Die Regierung unternimmt nicht zuletzt mit Rücksicht auf die intensive Touristenwerbung alle Anstrengungen, den Uebelstand zu beheben.) Die erste Trinkwasser-



Wie der Zürcher Stadtrat hat sich das bulgarische Parlament für die Lösung entschieden, im Zentrum der Stadt die Tramlinien unter die Erde zu verlegen. Nur, dass in Volksdemokratien ein Projekt nicht durch Volksabstimmung genehmigt werden muss. Das Bild zeigt den Eingang zur unterirdischen Station in der Nähe des Hauptbahnhofs «Iskar». In den Aussenquartieren sollen zusätzlich neue Tramlinien gebaut werden.

reinigungsanlage der Stadt wird nächstes Jahr gebaut. Vorgesehen ist ein beträchtlicher Ausbau des Telephonnetzes. Während gegenwärtig auf 100 Einwohner nur 6,2 Telephonanschlüsse kommen, sollen es 1980 immerhin 20 sein. Die zusätzlich benötigte elektrische Energie dürfte das Kraftwerk «Sofia» decken, das bereits in Bau ist.

Berichterstattung

Jugoslawien/Schweiz

Völlig neu

Ein ausführlicher jugoslawischer Bericht über den Bauernstand in der Schweiz hat sich eindeutig gegen die sonst allgemeine kommunistische Darstellung gewandt, wonach bei uns die Landwirte einen verzweifelten Kampf gegen den Terror der Regierungsclique führten .

Sogar die Bauernkundgebung vom letzten Herbst in Bern, die überall im Osten (und von der kommunistischen Presse in der Schweiz) in den blutigsten Farben geschildert worden war, erscheint als zahme Kundgebung, die zahm aufgenommen wurde. Ueber die nachfolgende Radauszene, die mit den bäuerlichen Forderungen nichts zu tun hatte, wird kein Wort verloren. Die bezeichnende Ueberschrift zu diesem Titel lautet: «Eine Demonstration, durch die Polizei organisiert».

Der ganze Fortsetzungsbericht von Budimir Budimac erschien am 1. und 2. Mai in der Zeitung «Dnevnik» (Novi Sad) unter dem Titel «Von einer Schweizer Reise — Eine Revolte wegen zwei Rappen». Der Schweizer Bauernstand wird darin in seinem zahlenmässigen und bodenmässigen Rückgang gezeigt. Die Bemühungen der Schweizer Regierung um die Erhaltung einer lebensfähigen Landwirtschaft werden weder verlacht noch heroisiert, sondern als begreiflich im eigenen Interesse liegend dargestellt. Die Kundgebung für die Milchpreiserhöhung und die nachfolgende Entwicklung beschreibt der Autor wie folgt:

«Ein grosser Marktplatz füllte sich mit Bauern, die gekommen waren, ihrer Unzufriedenheit Ausdruck zu geben und gegen die niedern Milchpreise zu protestieren. Sie hatten keine grosse Preiserhöhung verlangt; lediglich zwei Rappen, zwei Hundertstel eines Frankens.

Hätte sich an jenem Tag in Bern zufällig ein Ausländer befunden, unfähig die Transparente mit den Forderungen zu lesen, hätte er nicht gewusst, ob es sich um einen Protest oder um eine zustimmende Manifestation handelte.

Die Schweizer protestieren auf ihre eigene Art. Niemand schrie. Die Reihen der Bauern näherten sich diszipliniert dem Bundesplatz. Die Polizisten hatten keine Mühe mit den ‚Aufständischen', welche die Anordnungen respektierten. Die Polizei, zum voraus über die Protestkundgebung unterrichtet, veröffentlichte Mitteilungen über den speziellen Ordnungsdienst in der Presse.

Die demonstrierenden Bauern ihrerseits wussten auf diese Weise, wo sie ihre Autos parkieren konnten, welches die besten Wege zum Platz waren und wie sie nach Abschluss des Programms am besten zu ihrem Wagen zurückkämen. Die Demonstranten hörten sich auf dem Platz die Rede ihres Sprechers an und gingen dann gelassen auseinander. Sie haben ihre zwei Rappen erhalten...

Der Streit mit der Regierung wurde gelöst. Sie kam den Bauern entgegen. Die Zahl der Landwirte in diesem Land wird immer kleiner. Einst ein ausgesprochenes Agrarland, ist die Schweiz heute zu einem hochentwickelten Industrieland geworden. Die Regierung hat jedes Interesse, die rapide Verminderung des Bauernstandes zu stoppen. Sie subventioniert die Landwirtschaft auf verschiedene Art und versucht alles, dem Land seine fleissigen Hände zu erhalten. Gewisse Erfolge können diese Massnahmen verzeichnen, aber anderseits entvölkern sich die Dörfer immer mehr, während die Städte wachsen.

Seit langem versucht die Schweizer Regierung, mit eigenen Kräften die landwirtschaftliche Produktion zu erhöhen, um so weniger vom Ausland abhängig zu sein. Die Schweizer Bauern erhielten für ihren Weizen auch dann 40 Franken, als der aus Odessa importierte Weizen siebenmal billiger war...

Das beschleunigte Tempo von Industrialisierung und Hochkonjunktur lässt seine Merkmale erkennen. Immer noch gibt es Bauern, die ihre Felder verlassen und in die Fabrik gehen. Die Besitzer von kleinem Bodeneigentum sind für die schweizerische Landwirtschaft charakteristisch.

Die Berner Revolte und der Zusammenstoss zwischen Bauern und Regierung im Wallis (Rebenvernichtungsaktion) sind eine Ausnahme. Gewöhnlich werden die Beziehungen zwischen den Bauern und der Regierung auf friedlichem Weg geregelt, im Parlament oder durch das Referendum. Die Schweizer Regierung zieht die Tatsache des sich stets verringernden Bauernstandes in Betracht und wünscht nicht, dass auch dieser kleine Teil der Ackerbaufläche, nur 13 Prozent des gesamten Staatsterritoriums, ohne fleissige Hände bliebe — und die Armee ohne Soldaten.»

Das allgemeine wehrpolitische Interesse der Schweiz an einer Selbstversorgungsgrundlage wird vom Autor Wohl vermerkt, aber wiederum nicht in einem abschätzigen Sinn, sondern als Selbstverständlichkeit.

Literatur

Ungarn

«Trockener Konkursbericht»

Einen ausgewachsenen Ekel vor dem Kommunismus stellt der führende ungarische Parteischriftsteller und Kritiker Lajos Mesterhazi bei der Jugend seines Landes fest.

Der ausserordentlich unverhüllte Bericht erschien in der Mai-Nummer der Budapester Zeitschrift «Kortars». Mesterhazi, dem als Vertrauensmann der KP zahlreiche Manuskripte unterbreitet werden, erklärte, viele literarische Arbeiten zum Thema «Jugend» zurückgeschickt zu haben, weil «die Mehrheit davon einen trockenen Konkursbericht der kommunistischen Revolution bedeuteten». Die Jugend sei durch die serienweisen Widersprüche von Wort und Tat zur Empörung getrieben worden, eine Reaktion, die sich nicht als Halbstarkentum abtun lasse.

Und dann erklärte der kommunistische Schriftsteller: «Wir haben das Traumbild Gottes vom Himmel ausgewischt, wir haben das jenseitige Paradies zerschlagen und damit auch jenen moralischen Wert vernichtet, der das Lebensziel im Seligwerden erblickte. In unserer Zeit war der Atheismus ein Programm, ein ernsthaftes moralisches Programm. Heute ist er es nicht mehr. Die Jugend braucht mehr. Ach ja, hier ist das Parteiprogramm, dort auch der Zwanzigjahresplan. Aber wo ist die moralische Ordnung des Kommunismus? Was haben wir an die Stelle des zerstörten Paradieses gebaut?...

Ob die Jungen das nicht sehen? Natürlich sehen sie es! Der Gegensatz (zwischen kommunistischem Programm und kommunistischer Wirklichkeit) ist doch schreiend...»

Das Zugeständnis des anscheinend vom kommunistischen Programm überzeugten Literaten wirkt schon krass genug. Aber noch härter wird sein kritischer Ton, wenn er über die gegenwärtige Moral der Jugend schreibt:

«Wir haben es nicht vermocht, die Jugend die schöne Liebe zu lehren.» Er spricht über den frühen Zerfall der Ehe und fügt hinzu: «Jetzt jammern die Mütter, dass wir die Prostitution aufgehoben haben. Sie erklären: ‚Wenn schon Unkeuschheit, dann eine richtige'.»

Curriculum der Woche

BORIS PAWLOWITSCH BESCHTSCHEW

Minister für Verkehrswesen der UdSSR, Generaldirektor der Verkehrswege, Mitglied des ZK der KPdSU, Mitglied der KP seit 1927.

Geboren 1903 als Sohn eines Arbeiters im damaligen Gouvernement Jaroslawl. Arbeitet seit 1919 bei der Eisenbahn als Telegraphist des Bahnhofs Batraki — zuerst in Lehrlings-, später in Aufseherstellung. Nach Beendigung der Arbeitsfakultät studierte er 1930—1935 am Institut für Eisenbahntransport-Ingenieure in Leningrad. Ist 1935—1936 erster Gehilfe des Bahnhofvorstandes von Chowrino der Oktober-Eisenbahn, arbeitet anschliessend im Apparat des Volkskommissariats für Verkehrswesen (NKPS). Wird 1937 zum Direktor der Ordshonikidze-Eisenbahn, 1940 zum Direktor der Oktober-Eisenbahn ernannt. Während des Zweiten Weltkrieges ist er Direktor der Nordwest-, alsdann der Kujbyschew-Eisenbahn sowie Mitarbeiter des Apparats des Volkskommissariats für Verkehrswesen. 1944 wird er zum stellvertretenden Volkskommissar, später zum stellvertretenden Minister für Verkehrswesen ernannt, 1948 zum Minister für Verkehrswesen der UdSSR (Eisenbahntransport). Auf dem 19. Parteitag der KPdSU (1952) wird er ins ZK der KPdSU gewählt, auf dem 20. wiedergewählt. 1957 erscheint seine Broschüre «Sheleznodoroshnyi transport SSSR w schestoj pjatiletke (Der Eisenbahntransport der UdSSR während des sechsten Fünfjahresplanes). Auf dem 21. Parteitag (1959) ist er Deputierter mit entscheidender Stimmberechtigung. Im gleichen Jahr wird ihm der Titel eines Helden der sozialistischen Arbeit verliehen. Beschtschew ist Deputierter des Obersten Sowjets der UdSSR.

DER KLARE BLICK ist die Zeitschrift des Schweizerischen Ost-Instituts zur Beobachtung der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung im Ostraum

DER KLARE BLICK

Bern, 30. Mai 1962

Weitere Veröffentlichungen des SOI: Informationsdienst, Wirtschaftsdienst, Freier Korresp.-Dienst, Schriftenreihe Swiss Press Review and News Report.

Unser Memo

Tito hat den «Klaren Blick» rehabilitiert. Natürlich nicht gerade «expressis verbis» und nicht gerade detailliert nachweisbar, wie wir sofort hinzufügen wollen, ehe es unsere Leser tun. Aber immerhin scheint uns die Sache ein «memo»-rables Schmunzeln wert:

Vor eineinhalb Jahren, in Nr. 1/1961, veröffentlichte der KB folgenden Schnappschuss:

«Nach der Schweiz und Südamerika seien in den letzten Monaten aus privaten Fonds höchster jugoslawischer Staats- und Parteifunktionäre Beträge von weit über 250 Millionen Dollar verschoben worden, wollen Gerüchte in Belgrad wissen.»

Der Schnappschuss wurde nun auf dem Wege eines Korrespondenzdienstes in einigen Schweizer Zeitungen zitiert, und zwar als Schulbeispiel für hemmungslose und unverantwortliche Gerüchteverbreiterei. Die Aufregung um die schliesslich als Spekulation deklarierte Ware schien uns zwar angesichts der Tatsache, dass es in der Welt genug handfeste Lügen von ganz andern Ausmassen zu bekämpfen gäbe, etwas unproportioniert, aber es stand fest, dass wir ein Gerücht kolportiert hatten.

Aber jetzt ist der KB diesbezüglich einigermassen rehabilitiert worden. Und zwar durch den Präsidenten der Jugoslawischen Föderativen Republik höchstpersönlich. In einer Rede zu Anfang dieses Monats sprach Tito vom Bestehen geheimer Bankkonten seiner Funktionäre im Ausland.

Den auch sonst interessanten Abschnitt mit dieser Aussage (Rede bei der Einweihung des Wasserkraftwerkes «Split» am 6. Mai) zitieren wir nach «Borba» vom 7. Mai: «Viele Personen unternehmen ohne zwingenden Grund Auslandreisen, und zwar auf Kosten des Kollektivs, das heisst unserer ganzen Gemeinschaft. Manche bleiben mehrere Monate weg und verbrauchen das Geld. Solche Praktiken müssen meiner Ansicht nach eingeschränkt werden. Oft werden Auslandreisen ohne Bewilligung des Kollektivs unternommen. Da gibt es unangenehme Angelegenheiten, über die ich offen sprechen will. Da und dort haben Fabrikdirektoren und Funktionäre der Ortsbehörden zusammengespannt, wenn es um Auslandreisen ging. Und kurz nach der Rückkehr dieser Leute pflegt jeweils auch ein Auto einzutreffen. Darf ich fragen, wie das zustande kommt? Zugegebenermassen gibt es Gelegenheiten zu günstigen Käufen. Personenwagen sind im Ausland ja billiger als bei uns. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass Taggelder und Reiseentschädigungen ausreichen, eine so grosse Zahl von Autos im Ausland zu kaufen. Offensichtlich geht es hier um etwas anderes: Im Ausland werden unsere Leute oft bestochen und nachträglich noch beschenkt. Schenkt nun ein deutscher, französischer oder englischer Industrieller einem unserer Vertreter irgendetwas nur seiner schönen Augen wegen? Wohl kaum. Vielmehr ist daraus zu schliessen, dass dafür irgendeine Konzession gemacht wurde. Diese geht auf Rechnung unserer Gemeinschaft, sei es, dass etwas teurer als nötig eingekauft, oder billiger als nötig abgestossen wurde. Es gibt Fälle, wo in ausländischen Banken geheime Zahlungen auf ein Schwarzkonto erfolgten. Solche Fälle lassen sich sehr schwer feststellen. Wir werden dafür sorgen, dass in Zukunft nicht jeder nach dem Ausland reisen kann, und dass Schliche dieser Art nicht mehr so leicht sein werden.»

Bei dieser Lektüre lächelte der KB-Redaktor und dachte: Aha!

Unerwartete Rückkehr

Jugoslawien, dessen Preisgefüge seit einigen Monaten immer mehr in Unordnung geraten ist, reisst auf den 1. Juni einen Stop an. Von diesem Datum an wird eine verschärfte Preiskontrolle durchgeführt, die grundsätzlich die Lage vom letzten Jahresende zum Ausgangspunkt nimmt.

Im Binnenhandel haben sich seit Januar vor allem Verbrauchswaren, namentlich Massenbedarfsartikel, erheblich verteuert. In Einzelfällen betrug die Erhöhung innert fünf Monaten nicht weniger als 25 Prozent. Durch Zurückhaltung der Warenvorräte trieb der Binnenhandel die Preise noch stärker in die Höhe, so dass die inflationistische Tendenz sehr deutlich wurde. Die Löhne folgten dieser Entwicklung unregelmässig. Geringfügige und stark übersetzte Lohnzulagen kommen nebeneinander vor. Tito wies übrigens darauf hin, dass es oft genug Kommunisten seien, welche ihre Stellung zur materiellen Uebervorteilung der andern auszunützen suchten. Die Genossen haben jetzt eine wenigstens mündliche Warnung erhalten, sich ihrer «moralischen» Pflichten als Parteimitglieder auch diesbezüglich zu entsinnen.

Die Karikatur der «Politika» hat für den anberaumten Preisstop einen originellen Vergleich zu einer Himalayabesteigung gefunden.

Der Schnappschuss

Wenn schon im Memo davon die Rede ist, dass Tito indirekt dem KB recht gegeben hat, so lässt sich in der gleichen Rede vielleicht ein weiteres Beispiel finden: Wir hatten in der Weihnachtsnummer des letzten Jahres im Zusammenhang mit dem Werk des Schriftstellers Andric auf die Möglichkeit hingewiesen, dass dessen Behandlung historischer Stoffe aus Bosnien auf politische Opposition schliessen lassen könnte. Das hat uns jugoslawischerseits heftigste Anwürfe eingetragen (siehe KB Nr. 18). Aber nun näherte sich Tito unserer «schizophrenen Ausdeutung» ganz bedenklich: «In gewissen unserer Teilrepubliken geschehen bei bürgerlichen Schriftstellern Dinge, deren Vorkommen man in einem sozialistischen Land kaum begreifen kann. Die Leute kehren zur Geschichte zurück. Sie graben sich dort ein und vergessen dabei die zukünftige Entwicklung unserer sozialistischen Gemeinschaft als Ganzes ... Wir denken nicht wie gewisse bürgerliche Elemente, welche sich nicht mit dem sozialistischen Gedanken abfinden können und die Rückkehr auf den alten Weg erstreben. Aber sie üben ihren Einfluss auf gewisse Kommunisten aus.» Natürlich hat Tito nichts gegen seinen Nobelpreisträger gesagt. Aber es scheint doch auf Andric ganz gut zu passen.

*

Scharf ging Tito mit den Aussenhandelsunternehmen ins Zeug: «Unsere Aussenhandelsfirmen tätigen ihre Geschäfte so, dass wir im Ausland unsere Märkte leicht verlieren, weil wir als unsolide Handelspartner bekannt sind... Ich habe auf meinen Reisen durch Afrika und Asien viele unserer Vertreter gesehen, deren Tätigkeit sich auf den Wirtshausbesuch beschränkte...»

Ich musste ins Basislager zurückkehren, weil mein Sherpa erschöpft war («Politika», Belgrad, 17. Mai).