



Blockierte Straße in Hochsavoyen: „Wir können die Sperren nicht mit Panzern wegräumen“

„Wir müssen wie Wölfe sein“

Fernfahrer blockierten mit Lastzügen Frankreichs Straßen. Am Brenner stauten sich die Gespanne protestlierender Trucker: Der kollektive Wutanfall galt der Bumei

mei von Zöllnern, dem EG-Bürokratismus und der Arroganz der Behörden. Eine mächtige Minderheit zeigte dem Staat die Faust. In Paris geriet die Regierung in Not.

Kilometerlange Lastwagenschlangen in Eis und Schnee, Lagerfeuer am Rande der Autobahn. In den Wagen erfriert das Vieh, das für italienische Schlachthöfe bestimmt ist, in den Tankwagen versauert die Milch, Millionen von Eiern verderben in der Kälte, empfindliche Lebensmittel verkommen.

Die Bilder, die eine Woche lang Europas Bürger erschreckten, erinnerten an Naturkatastrophen, an Schneestürme etwa im fernen Amerika. Doch diese Blockaden stammten von Menschenhand und drohten, halb Mitteleuropa zu lähmen: Fernfahrer nahmen die Bürger zur Geisel, um den Staat zu treffen. Hilflos kommentierte Frankreichs Innenminister Gaston Defferre: „Das ist ein Angriff auf die persönlichen Freiheiten; außerdem ist es gegen das Gesetz.“

Zugleich machten die Straßenszenen in Frankreich, Italien und Österreich deutlich, wie es 26 Jahre nach Gründung der Europäischen Gemeinschaft tatsächlich um Europa bestellt ist. Denn das Chaos ausgelöst hatte die Gruppe, die es nach dem Willen der EG-Gründerväter gar nicht mehr geben dürfte: die Zöllner.

Während Personenwagen an den Grenzen innerhalb der Gemeinschaft

meist rasch durchgewinkt werden, sind die Fernfahrer noch immer von Lust und Laune der Zöllner abhängig. Die Grenzbeamten entscheiden nicht nur über die Arbeitszeit der Männer auf dem „Bock“, die auch nach stundenlanger Wartezeit ihre Fracht noch an den Bestimmungsort transportieren wollen. Sie verursachen auch erhebliche Kosten.

Nach Berechnungen der Brüsseler EG-Kommission machen die Kosten der Grenzformalitäten bis zu zehn Prozent des Nettowarenwertes aus. Zwei Milliarden Mark im Jahr, klagte kürzlich der Staatsminister im britischen Außenministerium, Malcolm Rifkind, gingen der Wirtschaft durch den Zeitverlust bei der Grenzabfertigung im Gemeinsamen Markt Europas verloren.

Als die Routiers am Freitag in Frankreich damit begannen, ihre Sperren abzubauen und sich die Staus langsam auflösten, blieben ihre Kollegen am Brenner zunächst hart. Noch waren die materiellen Verluste der Blockadewoche nicht abzuschätzen. Der politische Schaden ließ sich freilich schon absehen.

Wie schon beim Bummelstreik beispielsweise der deutschen Fluglotsen vor elf Jahren war es einer relativ kleinen,

aber fest entschlossenen Gruppe gelungen, Hand an eine Lebensader der hochtechnisierten Gesellschaft zu legen.

Anders als beim Fluglotsenstreik, der nur die Luftreisenden belästigte, zeigten sich schon nach wenigen Tagen der Straßenblockaden erste industrielle „Erstikungserscheinungen“ in Frankreich. Fabriken mußten die Produktion stilllegen, weil der Materialschub stockte. In einigen Teilen des Landes wurden Treibstoff und Heizöl knapp; es fehlte an Fleisch und Gemüse.

Zugleich wurde offenbar, in Frankreich wie in Österreich und Italien, daß die Regierungen einem entschlossenen Zugriff auf die Verkehrsverbindungen weitgehend hilflos gegenüberstehen, es sei denn, sie griffen zu äußerster Gewalt.

Im Hôtel Matignon, dem Pariser Amtssitz des französischen Premierministers, versuchten Mitarbeiter von Pierre Mauroy, die Passivität der Regierung zu erklären: „Wir hatten keine andere Wahl. Wir können die Sperren nicht einmal mit Panzern wegräumen.“

Das neugewonnene Gefühl der Macht über den Staat und seine Organe ermunterte Fahrer und Transportunternehmer dazu, die Blockaden auch dann noch

fortzusetzen, als der unmittelbare Anlaß des Ärgers, die Bummelarbeit der Zöllner, längst aus der Welt geräumt war. Überrascht räumte Maurice Voiron, Präsident des größten französischen Fuhrunternehmer-Verbandes, ein: „Wir haben es jetzt mit einer Art kollektiver Verrücktheit zu tun, mit einer Gruppen-Psychose.“

Besorgt müssen sich die Regierungen in Westeuropa fragen, wie sich die Fernfahrer künftig verhalten und welche andere Berufsgruppe sich gleichfalls ihrer Macht zur Erpressung besinnt.

Der Anlaß für das gewollte Chaos auf den Straßen im Alpenraum und in Frankreich mutete vergleichsweise läppisch an. Um ihren Forderungen nach besserer Ausrüstung und einer geheizten Baracke mehr Nachdruck zu verleihen, hatten die in der kommunistischen Gewerkschaft CGT organisierten Zöllner der Montblanc-Brigade einen dreitägigen Bummelstreik veranstaltet.

Von der Regierung des sozialistischen Premierministers Pierre Mauroy ungegürtet und unbehelligt, brachten die Zöllner ihre Bummel hinter sich und nahmen am 15. Februar die Arbeit im gewohnten Tempo wieder auf. Doch da war es schon zu spät.

Zum lange aufgestauten Groll der Fahrer über die Schikanen der oftmals arrogant auftretenden französischen Zöllner gesellte sich Zorn über die Untätigkeit der Regierung in Paris.

Hinzu kam Ärger über die italienischen Zöllner auf der anderen Seite der Grenze, die aus Protest gegen unzureichende und allzu schleppende Bezahlung von Überstunden weitere Mehrarbeit verweigerten und bereits um 14 Uhr die Abfertigung von Lastkraftwagen einstellten.

Die frustrierten Fernfahrer entschieden sich für die Gewalt und gaben die Parole über Sprechfunk von Lenkrad zu Lenkrad weiter. In der Nacht zum Freitag vorvergangener Woche unterbrachen sie die Hauptschlagader des Nord-Süd-Verkehrs im Lande. Zwischen Beaune und Dijon in Burgund blockierten 1200 Brummis die Autobahn Paris-Lyon. Weitere 3000 stellten sich bei Lyon und in den Alpen auf den Zugangsstraßen zu den Wintersportgebieten quer.

Der Gendarmerie gelang es nicht, die Straßen zu öffnen. War eine Sperre aus dem Weg geräumt, gruppierten sich die Lastwagen zu einer neuen, oder es wurden Filter-Sperren eingerichtet, die den Verkehr nur langsam passieren ließen.

Transportminister Charles Fiterman, prominentester Kommunist in der Regierung des Sozialisten Mauroy, hielt seine Drohung nicht durch, er werde erst dann mit den Vertretern des Speditionsgewerbes verhandeln, wenn alle Blockaden beendet seien. Ohne Bedingungen zu stellen, kündigte er Gespräche für Dienstag voriger Woche an. Doch das konnte die Fernfahrer nicht mehr davon abhalten, der Nation die Faust zu zeigen.

Zwischenfälle waren selten. Ein holländischer Fahrer wurde durch Schrottschüsse leicht verletzt, und einmal kam es zu einer Messerstecherei zwischen Pkw- und Lkw-Fahrern. Aber die Sympathie zwischen der Bevölkerung und den Streikenden hielt. 54 Prozent der Franzosen, so ergab eine Umfrage, billigten die Aktionen der Transportunternehmen. Und zwei Drittel glauben, daß ihre Forderungen berechtigt seien.

Die Regierung in Paris, die zunächst mit einer Mischung aus Ratlosigkeit und Konzessionsbereitschaft reagierte, spielte auf Zeit. Sie hoffte darauf, daß der Streik zunehmend unpopulär würde und die Fahrer unter dem Druck der Öffentlichkeit nachgeben müßten.

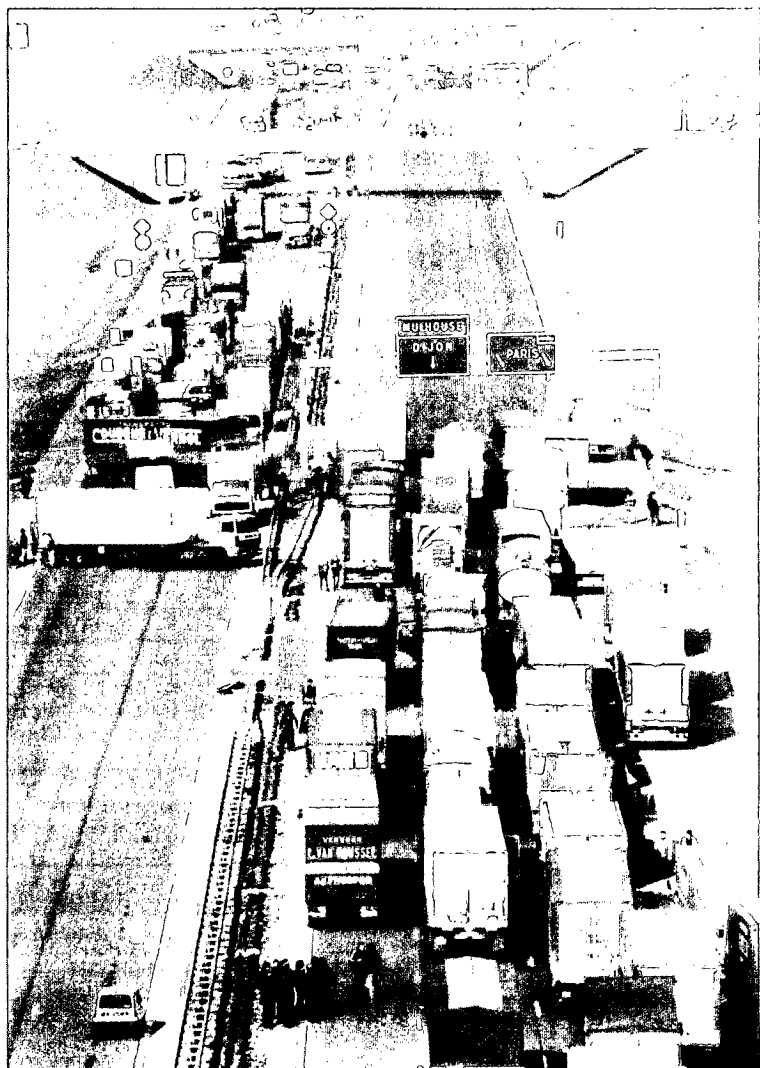
Die aber wußten, daß sie verlieren würden, wenn sie in die Isolation gerieten. Scheinbar spontan und unorganisiert haben sie darum ihren Streik zu einem geschmeidigen Aktionsinstrument entwickelt. Gezielt wurde nur der industrielle Güterverkehr lahmgelegt. Der Personentransport funktionierte – mit Staus und Wartezeiten zwar, aber immerhin.

„Bleibt geduldig, wenn die Autofahrer fluchen“, schärfen die Fuhrunternehmer

mer ihren Chauffeuren ein, „denkt daran, daß wir alle Autofahrer sind.“ Das sah dann zuweilen aus wie eine Aktion „Seid nett zueinander“. Freilich waren auch andere Töne zu hören. So drohte ein Unternehmer auf einer Autobahn nördlich der Hauptstadt: „Wir werden die Pariser zwingen, Ratten zu essen. Wenn sie keinen Treibstoff und keine Lebensmittel mehr haben, dann werden sie erkennen, wer die Macht hat.“

In der Alpenregion Maurienne öffneten Arbeiter den Fernfahrern ihre Fabriktoore: „Damit die Jungs duschen können, die haben sich ja drei Tage lang nicht gewaschen.“

Am Montblanc-Tunnel, in den Alpentälern, dort, wo der Ausstand begann, waren die Chauffeure elender dran. Viele hausten tagelang in den eisigen Kabinen, bei Temperaturen, die den Dieselmotorkraftstoff gerinnen und die Bremsflüssigkeit gefrieren ließen. Brennende Altfetten verbreiteten stinkende, qualmende Wärme. Dörfler brachten ihnen Decken, Strumpfhosen und Pulswärmer. Ein Bürgermeister ließ die Fahrer dreimal täglich im Festsaal der Gemeinde verköstigen. Das war nicht billig, aber er hoffte



Blockierte Autobahn bei Beaune: „Eine Art kollektiver Verrücktheit“

Königsplatz

... ein Stück München
braucht jeder.



Reine Schurwolle.
Man sieht es.
Man fühlt es.
Am besten in
Wollsiegel-Qualität.

Wollsiegel-Qualität
Reine Schurwolle

märz
münchen

März München Strickwarenfabrik GmbH · Wangauer Str. 54-58 · 8000 München 90

auf Rückerstattung durch die Regierung in Paris.

So bekam die gigantische Blockade der 10 000 Laster, die Frankreichs Wirtschaft allmählich zu erdrosseln begannen, vielfach den Charakter eines nationalen Happenings.

Für die Regierung machte das die Sache nicht einfacher. Die Bereitschaftspolizisten sind darauf gedrillt, Menschendemonstrationen auseinanderzusprengen, nicht aber, Schwerlasten von der Straße zu holen. Pioniergerät und Kräne setzten die Behörden nur vereinzelt ein, etwa wenn Fahrer sich anschickten, Eisenbahnlinien zu blockieren.

Nach neun Stunden gab Minister Fiterman am Dienstag den internationalen Fernfahrern, die als erste ihre Fahrzeuge am Montblanc quergestellt hatten, in fast allen Punkten Satisfaction.

Der Minister sagte zügige Zollabfertigung zu, flexiblere Bestimmungen über die Einhaltung der Wochenarbeitszeit und eine staatliche Soforthilfe von acht Millionen Franc als Entschädigung für die Ausfallzeit. Ein Großteil der internationalen Spediteure, für die der Engpaß am Montblanc-Tunnel beim Grenzübergang nach Italien seit jeher das Hauptärgernis ist, wären mit dem Angebot auch zufrieden gewesen.

Aber für die nationalen Fuhrunternehmer, die sich den ersten Aktionen ihrer internationalen Kollegen spontan angeschlossen hatten, sind Zollerleichterungen ohne Bedeutung. Am Morgen nach den Verhandlungen gab es dreimal so viele Sperren wie vorher.

Vergeblich warb Michel Vasseur, der Vertreter der nichtorganisierten Fernfahrer, bei seinen Kollegen um Annahme des Regierungspaketes: „Wollt ihr, daß die Armee hier mit ihren Kränen Theater macht?“ Behördenvertreter, die jedem 2000 Franc auf die Hand versprochen, der eine Sperre verläßt, bekamen noch am Donnerstag zu hören: „Hau ab, wir gehen auf die Straße, nicht auf den Strich.“

Fernfahrer-Präsident Maurice Voiron rühmte die Entschlossenheit seiner Leute: „Wir müssen sein wie Wölfe, die nicht zurückweichen, das Rüdél verteidigen und Furcht verbreiten.“

Vor allem die kleinen Patrons unter Frankreichs 32 000 Spediteuren, die insgesamt 180 000 Fahrer beschäftigen, sind zunehmend verbittert über ihre schlechten Berufsbedingungen. Sie verdächtigen Fiterman, den Schienenverkehr über Gebühr zu begünstigen. Tatsächlich ging in den letzten drei Jahren der Anteil der Straße am Warenverkehr um 15 Prozent zurück. Die Zahl der Pleiten im Fuhrgewerbe stieg 1983 um 8,2 Prozent.

Die französischen Unternehmer möchten erreichen, daß sie die Mehrwertsteuer für Dieseltreibstoff voll absetzen können. Zudem wollen sie, daß die Bestimmungen über die Höchstarbeitszeit großzügiger gehandhabt werden.



Bereitschaftspolizei, Blockade-Laster auf dem Pariser Ring: „Furcht verbreiten“

Heute sei es so, behaupten sie, daß die Fahrer ihren Lastwagen manchmal 30 Kilometer vor dem Ziel abstellen müßten, bloß damit der ungeliebte Fahrten-schreiber, dieser „Spion der Bürokratie“, nicht das Überschreiten der erlaubten Zeit registriert.

Auch darüber will Fiterman reden, aber „nicht unter Druck“, sondern erst am 1. März. Die Regierung fürchtet eine unkontrollierbare Kettenreaktion: Gibt sie bei der Mehrwertsteuer für Dieselöl nach, könnten andere Berufsstände wie Taxifahrer und Landwirte dasselbe für sich verlangen.

Die Rebellion der Fernfahrer spielte sich vor dem Hintergrund einer brisanten wirtschaftlichen Gesamtsituation Frankreichs ab. Steigende Arbeitslosigkeit, Massenverluste von Arbeitsplätzen in zentralen Branchen, schwacher Franc bei einer Inflation von über neun Prozent, Null-Wachstum – all diese Faktoren beunruhigen die Franzosen.

Und doch wäre es vorschnell, ausschließlich die Politik der Regierung für das Wirtschaftsdebakel verantwortlich zu machen. Seit dem Sommer 1982, und verstärkt seit März 1983, macht Paris die gleiche Konjunkturpolitik wie seine europäischen Partner: eine klare Austeritätspolitik.

Die ursprünglich nach dem Machtwechsel vom Mai 1981 großzügig verteilten sozialen Geschenke wurden über höhere Steuern teilweise wieder eingesammelt, die Unternehmen der öffentlichen Hand knausern (auf Anordnung der Regierung) mit Lohnerhöhungen, so daß viele Franzosen einen Rückgang ihrer Kaufkraft hinnehmen müssen.

Hier liegt der eigentliche Zündstoff: Viele Franzosen hatten von einer linken Regierung wahre Wunder erwartet. Jetzt

macht sich Enttäuschung darüber breit, daß die Sozialisten eine „Politik der Strenge“ vertreten, statt ihre Wähler zu befriedigen. Diese „Frustrierten des Sozialismus“ sind es, die ihrem Ärger über eine harte Politik Luft machen.

So ist es nur scheinbar paradox, daß viele Durchschnittsfranzosen Verständnis oder gar Sympathie für Leute aufbringen, die zur Ferienzeit die Fernstraßen blockieren. Denn auch ihnen hat man Versprechungen gemacht und sie nicht gehalten.

Viele der Fernfahrer sind zudem konservative Klein- und Einzelunternehmer, die oft der regierungsfeindlichen Tradition des Mittelstandes anhängen: Für die Sozialisten-Regierung in Paris hegten sie eh keine Sympathien.

Im Lastwagen-Desaster fand sich zudem ein Sündenbock, wie er für die Regierungsgegner nicht idealer sein könnte: ein Kommunist als Verkehrsminister. Ihm vor allem galt es wohl zu zeigen, was es mit der alten Arbeiter-Lösung auf sich hat – „alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will“. Fiterman in der Klemme – das mag sogar den Sozialisten in der Regierung gelegen kommen. Denn in den letzten Wochen hat die KPF wiederholt gegen schmerzhaftes Modernisierungen in der Industrie, gegen öffentliche Einsparungen und vor allem gegen Entlassungen in staatlichen Betrieben protestiert.

Ein kommunistisches Kabinettsmitglied muß nun einen der spektakulärsten Sozialkon-

flikte der letzten Jahre schlichten. Der bisher stets als kompetent und effizient gelobte Politiker erschien plötzlich als ohnmächtiger Minister mitten im Chaos. Und darüber lachen sich nicht nur Regierungsfeinde ins Fäustchen, sondern auch so manche Linke, denen die Aufnahme von vier Kommunisten in die Pariser Regierung nie ganz geheuer war.

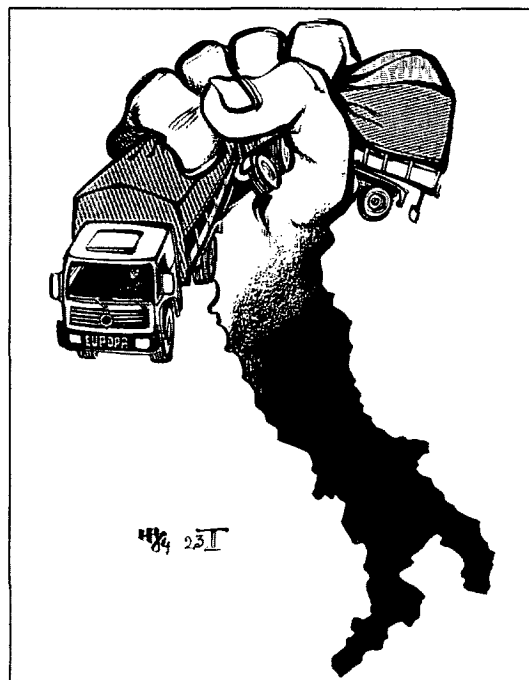
Ein revoltierender Berufsweig, eine unzufriedene Bevölkerung, ein angeschlagener Minister – dennoch wäre es voreilig, die Existenz der Regierung für gefährdet zu halten. Seit Monaten ging in Paris hartnäckig das Gerücht um, Premierminister Pierre Mauroy werde abgelöst. Er ist noch immer im Amt.

Und immer noch verfügen die Sozialisten in der Nationalversammlung über die absolute Mehrheit. Ein Mißtrauensantrag hätte nicht den Hauch einer Chance. Auch wenn die Kommunisten abspringen sollten – die linke Mehrheit ist ungefährdet.

Selbst in Moskau machte man sich Sorgen über die Entwicklung in Frankreich. Die Moskauer Regierungszeitung „Iswestija“ erkannte in den Aktionen der Lastwagenfahrer ein provokatorisches Unternehmen der Rechten gegen die linke Regierung und erinnerte damit an ein Beispiel aus dem Jahre 1973.

Damals hatten die chilenischen Transportunternehmer Streiks angezettelt, mit deren Hilfe das konservative Bürgertum die frei gewählte Volksfront-Regierung unter dem Sozialisten Salvador Allende stürzen wollte.

45 000 Lastwagenbesitzer traten, zumindest teilweise vom Ausland finanziert, in den Ausstand. Er lähmte weitgehend die bereits prekäre Versorgung des Landes, in dem 70 Prozent aller Nahrungsmittel, Treibstoffe und Rohmate-



Geiselnahme auf italienisch

tz, München

Ein Kreuz von Pater Hofer

SPIEGEL-Redakteur Michael Schmidt-Klingenberg bei den Truckern am Brenner

Der Doktor aus München hält den Fernfahrern verzweifelt das Veranstaltungsprogramm hin: „Ich war auf einem Ärztekongreß in Italien, ich muß arbeiten, bitte lassen Sie mich doch durch.“

Einer der Männer, die ein paar Meter hinter dem österreichischen Zollamt am Brenner auf der Bundesstraße stehen und deren Gespanne den Weg versperren, dreht sich nur kurz um. Dann murmelt er in den mächtigen Vollbart: „Wir sind ja bloß Kraftfahrer, wir können doch nicht lesen.“

„Das kann ich nicht verstehen“, sagt der Doktor genervt und versucht bei anderen Fernfahrern Interesse für seinen Kongreß-Prospekt zu finden. Bedeutungsvoll erklärt er immer wieder: „Über Hirnschäden, über Hirnschäden...“. Das überzeugt.

Nach einer Viertelstunde lassen sie den Arzt fahren. Die Trucker aus Deutschland, Österreich, Holland und Italien, die da am letzten Donnerstagvormittag zeitweise den gesamten Verkehr auf Landstraße und Autobahn am Brenner blockierten, hatten eine sehr viel längere Pause dort in 1370 Meter Höhe hinter sich.

Am Mittwoch, wie schon die ganze Woche, hatten die italienischen Zöllner um 14 Uhr ihre Abfertigungsschalter für Lastwagen zugemacht. Damit war den rund 600 wartenden Fahrern am Zollplatz und auf dem weiter unten in Tirol liegenden Parkplatz Nöblach eine Nacht in den Kojen bei Außentemperaturen von minus acht Grad sicher. Erst um acht Uhr früh, wenn die Italiener wieder mit ihrem „Dienst nach Vorschrift“ beginnen, wäre es – für einen Teil der Lkw-Schlange – weitergegangen.

Doch dazu kam es nicht mehr. Am Mittwochnachmittag rollten zwei Tiroler Sattelzugmaschinen heran und blockierten die Ausfahrt vom österreichischen Lkw-Zollamt an der Autobahn in Richtung Norden. Nachts um halb zwei stellte sich eine holländische Zugmaschine auch in die Südausfahrt – der Brenner war zu.

Der Volvo Turbo der Firma Langen Grollen bildete die Spitze eines phantastischen Laster-Lindwurms von 2000 Wagen. Die letzten standen beim bayrischen Reischenhart, 20 Kilometer vor dem Grenzübergang Kufstein nach Österreich. Im Tiroler Inntal verbarrikadierten Hunderte von schweren Zügen den Weg nach Italien.

Der Fahrer des holländischen Blockade-Volvo, ein Österreicher, bibbert vor Kälte, die Nase läuft – sein Wagen hat keine Standheizung wie die meisten anderen. Er war jahrelang auf Asientour mit seinem Laster. Da öffneten sich die Grenzen – mit dem nötigen Schmiergeld: „So einen Saustall wie beim Brenner gibt es nirgendwo.“ In 22 Wochen des letzten Jahres, hat Eduard Huber, Vertreter des deutschen Güterfernverkehrs-Verbandes an der Grenze, ausgerechnet, „lief es am Brenner nicht normal“.

Aber was ist normal am Brenner? Die Reise nach Italien ist für die

Kassieren noch flott voran. Bei den Italienern wird's dann aber lähmend.

Mit Bierfilzen führt ein grauhaariger deutscher Lkw-Kapitän im Gasthof Kerschbaumer auf der Tiroler Seite des Brenner, das Verfahren vor. „Du kommst mit deinem T 2-Formular zum Zöllner, zum Abstempeln.“ Donnernd fällt eine mächtige Faust viermal auf die Bierfilze. „Nebendran sitzt die Finanzwache und dreht Däumchen.“ Erst wenn der Zöllner sein Werk vollendet hat, macht sich der Finanzwächter daran, die Daten aus dem Transitformular in sein großes Buch einzutragen. Mit etwas gutem Willen, meint der Fahrer, hätte



Fernfahrer, italienischer Polizist am Brenner: „Finanzwache dreht Däumchen“

Fernfahrer stets eine Hindernisfahrt. Neulingen gibt der Verband eine „Checkliste zur Abfertigungsbeschleunigung“ auf den Weg. Zehn Formulare brauchen die Fahrer danach auf der Brennerstrecke für den deutschen, österreichischen und italienischen Zoll – Laufzettel, Tankscheine, Grenzübergangsscheine, Straßenverkehrsbeitragsformulare.

Drumherum hat sich eine blühende Bürokratie entwickelt. Die Österreicher nutzen die Gelegenheit ausgiebig zum Kassieren – neben der Autobahnmaut und der Straßenbenutzungsgebühr muß zum Beispiel eine Sondergenehmigung für die chronisch überladenen 38-Tonner erworben werden – für 350 Schilling oder 50 Mark. Bei den Österreichern geht das

ihm der Zöllner schon längst eine Kopie des Formulars hinüberreichen können.

Die am Paß verlorene Zeit versuchen viele dann bei der Talfahrt wettzumachen. 120 Stundenkilometer kann man schon herausholen. Manche der Raser sind dann beim Pater Hofer in Sterzing wiederzusehen.

Der Pater, „der gute Geist der Fernfahrer“, führt akribisch Buch über alle, die bei ihm vorbeischaun. Ob Christ, ob Atheist – ein Kreuz als Amulett erhält jeder. Und wer bei der Brenner-Abfahrt zu Tode kommt, bisher waren es mindestens 70, der findet auch einen Platz mit Photo auf der langen Gedenktafel in der kleinen Kapelle im Sterzinger Zollgebäude.



Blockierter Brenner-Paß: Dem Staat die Faust gezeigt

italien über die Straße herbeigeschafft werden mußten. Rasch drosselte der Treibstoffmangel in fast jedem zweiten Industriebetrieb die Produktion auf ein Fünftel.

Bald schlossen sich Chiles private Busbetriebe und Taxifahrer dem Streik an. Unternehmer anderer Branchen, Bauern, Ladenbesitzer, Ärzte und Apotheker riefen zu Solidaritäts-Ausständen auf. Während die Arbeiter noch zu den Linken hielten, war der Mittelstand angetreten, Präsident Allende auf seinem „Weg zum Sozialismus“ zu stoppen.

Am 11. September, der Streik der Fuhrunternehmer hielt noch immer an, putschte die Armee unter General Pinochet und richtete eine bis heute währende Militärdiktatur ein.

Premierminister Mauroy verneinte sofort, worauf Moskau angespielt hatte. Es gebe in Frankreich kein „chilenisches Syndrom“ und kein Komplott der Rechten gegen die Linke. Der Premier: „Frankreich ist nicht Chile.“

Auch Italiens sozialistischer Ministerpräsident Bettino Craxi wird das Chaos um den Brenner-Paß kaum auf das konspirative Wirken rechter Kreise zurückführen lassen. Die Ursachen sind vielmehr rein italienisch. Denn während ein Lastwagen am deutsch-österreichischen Autobahn-Grenzübergang Kiefernfelden-Kufstein ohne zu warten im Durchschnitt in weniger als einer halben Minute abgefertigt wird, liegt der Durchschnitt am österreichisch-italienischen Übergang am Brenner bei sieben Stunden; an schlechten Tagen werden auch 20 Stunden Wartezeit erreicht.

So viel Zeit brauchen die italienischen Zöllner, um das Transpapier T 2 zwei-

mal abzustempeln. Denn die eigentliche Zollbehandlung erfolgt erst im Binnen-zollamt am Bestimmungsort. Mag überall sonst ein Beamter ausreichen, um die beiden Stempel aufzudrücken, Italien braucht dafür zwei, für jeden Stempel einen.

Da die Zollwache auf der südlichen Seite des niedrigsten Alpenübergangs, der 60 Prozent des gesamten Nord-Süd-Frachtverkehrs bewältigen muß, aber chronisch unterbesetzt ist, kann die Arbeit von den Zöllnern nur durch schlecht bezahlte und spät beglichene Überstunden erledigt werden.

Der Personalmangel wiederum hat einen Grund darin, daß die Provinz Bozen aufgrund besonderer Abmachungen mit Rom Anspruch auf einen bestimmten Anteil Deutschsprachiger (Südtiroler) im Staatsdienst erheben kann. Auf diesem Anspruch besteht die Bozener Landesregierung.

Dabei sind die Südtiroler nur in sehr kleiner Zahl zum Eintritt in den schlecht bezahlten Zolldienst bereit. Das Kontingent der Deutschsprachigen wird bei weitem nicht ausgeschöpft.

Einen Ersatz der fehlenden deutschsprachigen Zöllner durch vorübergehend aus anderen Teilen Italiens herbeigeholte Beamte wollen die Bozener Landes-chefs aber nicht zulassen, weil sie eine allmähliche Aushöhlung der mühsam erkämpften Absprachen mit der römischen Zentralregierung fürchten.

Es kann daher kaum wundernehmen, daß die stets überlasteten Zöllner den Dienst am Brenner nicht sehr schätzen und das Ende ihres überlicherweise zweijährigen Turnus an der Nordgrenze und die Versetzung in die Nähe ihrer Familien kaum erwarten können.

Vier miteinander konkurrierende Gewerkschaften sorgten zudem dafür, daß der schon seit Jahren schwelende Streit über die Bezahlung der Überstunden wenn schon nicht auf dem Rücken der Regierung, so doch auf Kosten der Fernfahrer ausgetragen wurde.

Als die Chauffeure am Brenner erkannten, wie rasch es den Kollegen jenseits des Montblanc gelungen war, mit gewalttätigen Blockaden jenen Forderungen Nachdruck zu verleihen, die von der Regierung in Paris vorher nicht zur Kenntnis genommen worden waren, da hatte der gefährliche Präzedenzfall schon Schule gemacht.

Anders als in Frankreich, wo das heimische Gewerbe seinem Unmut Luft machte, betrieben am Brenner meist Ausländer den Stillstand auf der Straße, allen voran Deutsche und Österreicher, die unter dem Bummeldienst der italienischen Zöllner besonders gelitten hatten.

Selbst als die Zollbeamten am Donnerstag zum normalen Dienst zurückgekehrt waren, blieben die Brummi-Fahrer stur und wichen keinen Zentimeter. Von der Regierung in Rom verlangten sie die schriftliche Garantie einer reibungslosen Zollabfertigung in der Zukunft.

Da fügte es sich gut, daß Craxi am Donnerstagabend in Bonn eintraf, um mit Bundeskanzler Helmut Kohl über die Zukunft Europas zu plaudern. Vor dem Gespräch hatte Kohl bereits durchsickern lassen, wie energisch er mit dem Italiener über die Zustände am Brenner reden würde.

Doch als es dann soweit war, fühlte sich der Deutsche gar nicht mehr so stark. Denn während die italienischen Zöllner wieder arbeiteten, blockierten nun vor allem deutsche Lkw-Fahrer weiter den Grenzübergang. Kohls Sprecher Peter Boenisch erkannte: „Da können wir uns natürlich nur begrenzt aufbläsen.“

Dennoch gab Craxi die erwünschte Genugtuung und versprach Garantien, wonach ein flüssiger Verkehr an den Grenzen seines Landes künftig sichergestellt werden soll.

Getreu der Devise seines Chefs, sich die Lebensfreude nie vergällen zu lassen, entdeckte Boenisch gar noch Gutes an einem Vorgang, der große Teile Westeuropas nahezu paralysiert hatte: Die „unangenehmen Begleiterscheinungen“ der Blockaden hätten doch die „angenehme Perspektive“ gehabt, „daß dadurch diese blödsinnigen Grenzen und diese blödsinnigen Kontrollen richtig bewußt gemacht wurden“.