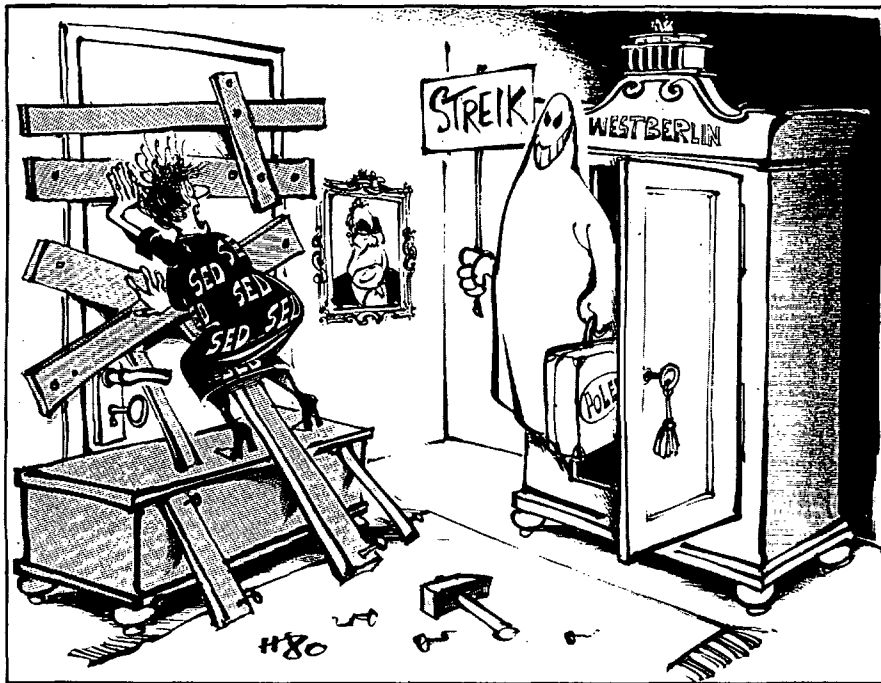


Bein ab

Schlecht behandelt von Ost wie West fühlen sich die Beschäftigten, die seit letzter Woche die DDR-eigene West-Berliner S-Bahn bestreiken. Das verkehrspolitische Unikum ist für beide Seiten ein Ärgernis.

Bislang fuhren sie, klapprig und im Abstand von 20 Minuten, fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Doch nun, da die gelb-roten Triebwagen der West-Berliner S-Bahn seit Mitte vergangener Woche stillstehen, nimmt die Stadt daran so erregten Anteil, als stünde die nächste Blockade samt Luftbrücke bevor.



Ein Gespenst geht um in (Ost)Europa ...

tz, München

Im spontanen Streik von einigen hundert Eisenbahnern für höhere Löhne, bessere Arbeitsbedingungen, Sozialleistungen und Interessenvertretung machte die marktbeherrschende Presse des Axel Springer sogleich einen Hauch polnischer Bewegung aus: „Was die Polen können“, so erlauchte die „Berliner Morgenpost“ unter den Streikenden, „das können wir auch.“

„Der gesamte Güterverkehr auf den Schienen bricht zusammen“, entsetzte sich das Schweserblatt „BZ“. Und die lokale „Abendschau“ vom „Sender Freies Berlin“ ließ am Donnerstag kaum etwas anderes auf den Schirm als bunte Bilder über den S-Bahn-Streik. Nur über eins sind sich die Medien vorerst noch im unklaren: ob öffentlich die Freude überwiegen soll, daß die DDR als Betreiber der West-Berliner Eisenbahn mit einem Streik überzogen wird, wenn auch nicht im eigenen Land, oder die Sorge, daß Kohle, Heizöl

und andere Güter buchstäblich auf der Strecke bleiben könnten.

Die gemischten Gefühle über die Arbeitsniederlegungen und ihre möglichen Auswirkungen haben, wie vieles in Berlin, mit dem verlorenen Krieg und den Rechtsschöpfungen der als bald zerstrittenen Sieger zu tun. Denn als 1945 das Reich kaputt war und Berlin nicht länger seine Hauptstadt, war auch mit dem einst modernsten und schnellsten Nahverkehrsmittel nicht mehr viel Staat zu machen.

Damals übertrugen die Alliierten die „Betriebshoheit“, auch für die zerbombten S-Bahn-Strecken in den Westsektoren, der Ost-Berliner Reichsbahndirektion und legten damit das Fundament für fast dreieinhalb Jahrzehnte politischen Ärger. Denn da alle ande-

Alle Versuche, dem irrationalen Haß auf ein preiswertes und umweltfreundliches Verkehrsmittel politische Vernunft entgegenzusetzen, blieben vergeblich. Der Schriftsteller Uwe Johnson beispielsweise, kurz zuvor selbst aus der DDR gekommen, brachte das Boykottgerede jener Tage auf die Formel: „Wir hacken uns ein Bein ab, wenn es uns paßt — und sollte es die Stadtbahn sein.“

Doch dem einmal als kommunistisch denunzierten Beförderungsmittel konnten solche dichterischen Einreden nicht mehr helfen. Die Benutzer-Zahlen der Stadtbahn sackten rapide um mehr als 70 Prozent auf heute knapp 70 000 Fahrgäste pro Tag. Die stadteigenen Verkehrs-Betriebe BVG dagegen befördern mit 2,4 Millionen Passagieren täglich 35mal soviel. Rund 140 Millionen Mark muß die DDR-Reichsbahn jährlich in ihren West-Berliner Zuschußbetrieb stecken, zum Teil in kostbaren Devisen — und genau das will sie nicht länger tun.

Als in West-Berlin jedoch bekannt wurde, daß die Reichsbahn ihren maroden westlichen Betriebszweig mit einem Gesundschumpungsprogramm sanieren möchte, entsann sich eine starke Minderheit unter den 3700 West-Berliner Reichsbahnbediensteten einer alten Arbeiterweisheit: „Keine Achse rollt hier mehr“, so formulierte es einer der Streikführer, „wenn wir es nicht wollen.“

Diese Eisenbahner, West-Berliner Bürger, die in östlichen Diensten mit D-Mark entlohnt werden, verdienen im Schnitt ein Viertel weniger als die Kollegen von der Bundesbahn. Bevor ihre Hauptforderungen nach einer allgemeinen Lohnerhöhung von monatlich 160 Mark, nach garantiert sicheren Arbeitsplätzen und nach einem kündbaren Tarifvertrag vom Ost-Berliner Arbeitgeber nicht erfüllt sind, soll kein innerstädtischer Personen- und kein Güterzug mehr fahren. Auch den internationalen Verkehr von und nach Berlin und die Militärzüge der West-Alliierten würden sie notfalls lahmlegen, drohten die Streikenden — unter denen nur wenige SEW-Mitglieder sind, ob schon ihr Anteil bei einzelnen Dienststellen fast 50 Prozent erreicht.

Das Dilemma der DDR-Verkehrsstrategen ist um so größer, da der Streik ausgerechnet im modernsten und einzig profitablen Betriebszweig ausbrach: auf dem Container-Bahnhof der Reichsbahn im West-Berliner Stadtteil Moabit. Dort hat sich seither der zentrale Streikrat verbarrikadiert, von dort aus läßt er Stellwerke besetzen und Bahnhöfe blockieren, damit für das verstärkt eingesetzte parteifromme Zugpersonal aus Ost-Berlin kein Durchkommen mehr ist.

Die DDR gibt sich einstweilen kompromißlos: Bestreikte Dienststellen ließ sie am Freitag durch ihre — unbewaffnete — Bahnpolizei räumen. Wenig-

ren Hoheitsrechte bei den jeweiligen Stadtkommandanten blieben, geriet die S-Bahn bald nach der Spaltung Berlins für beide Seiten zum verlässlichen Provokationsobjekt.

Während die DDR-Führung ihre Betriebsrechte auf den West-Berliner S-Bahn-Strecken dazu nutzte, mitten in der kapitalistischen Halbstadt eine Art Exklave des „realen Sozialismus“ zu errichten, in der die Genossen der Sozialistischen Einheitspartei Westberlins (SEW) das Kommando hatten, verfiel umgekehrt die Bahn, Benutzer wie Beschäftigte, immer stärker antikommunistischer Feme. Nach dem Mauerbau 1961 organisierten Senat, DGB und Springer-Zeitungen gemeinsam einen Boykott mit der Parole, wer S-Bahn fahre, finanziere Ulbrichts Stacheldraht. Die S-Bahn-Fahrt kostete damals 20 Pfennig, die Rolle Stacheldraht, bei Abnahme größerer Mengen, vier Mark.

stens 80 „Rädelsführer“ wurden bis zum Wochenende fristlos entlassen, und die Ost-Berliner Nachrichtenagentur ADN verkündete düster etwas von „unverantwortlichen Provokationen“, deren Folgen sich die West-Berliner gut überlegen sollten.

Der West-Berliner Senat hielt sich vorerst zurück. Bürgermeister Dietrich Stobbe versicherte die Streikenden zwar seiner Sympathie, wollte das Ganze aber bis auf weiteres für einen „innerbetrieblichen Vorgang“ halten. Die Fahrgäste könne leicht die städtische BVG übernehmen, und das eine Fünftel Berliner Güterverkehr, das bislang über Reichsbahnschienen gerollt sei, lasse sich bequem per Lkw oder Schiff abwickeln.

Stobbes zur Schau getragener Gleichmut fügt sich in ein wohlbekanntes Verhaltensmuster. Seit DDR-Verkehrsminister Otto Arndt vor vier Jahren das Verlustgeschäft S-Bahn ungeeignet den Westlern zur Pacht anbot, gefällt sich die Stadtverwaltung in der Rolle des Pokerspielers. Selbst geschenkt, so wehrt sie ab, seien die 145 Kilometer Strecke mit den 77 Bahnhöfen zu teuer; die Renovierung werde Milliarden verschlingen.

Die aufwendige eigene Verkehrsplanung der West-Berliner ignorierte die traditionsreiche Bahn beharrlich und jahrelang. Und statt unterhalb leidiger Statusfragen das Spannungsklima zu Verkehrsverbund-Verhandlungen mit Ost-Berlin zu nutzen, beschränkten sich die Politiker unter der Freiheitsglocke auf das Stereotyp, Verluste im S-Bahn-Geschäft könne die chronisch devisenknappe DDR ja mit Gewinnen aus dem Güterverkehr ausgleichen.

Auch die Streikenden, die in der vergangenen Woche ohne Streikkasse in ihr Abenteuer gingen und weder vom ostdeutschen Gewerkschaftsbund FDGB, bei dem die meisten fast automatisch organisiert sind, noch vom West-Berliner DGB finanzielle Unterstützung erwarten können, erhoffen sich vom Senat kaum etwas. „Jahrelang hat er uns als Kommunisten diffamiert“, erklärte ein Eisenbahner am Donnerstag letzter Woche seinen applaudierenden Kollegen die doppelte Front, „und wenn er uns jetzt lobt, so doch nur, weil es gegen die DDR geht, und anschließend läßt er uns wieder fallen wie eine heiße Kartoffel.“

Den Ausländern ist wohl bewußt, daß der Streik den einen nicht gar so unangelegen, der Ost-Front hingegen ganz und gar unpassend kommt und für den SED-Staat ein brisantes Politikum ist. Doch Vergleiche mit den Geschehnissen in Polen liegen ihnen so fern wie Spekulationen, ihre Aktion könne womöglich auf die DDR übergreifen: „Wir machen hier keine politische Sache“, sagt ein Mitglied der zentralen Streikleitung, „und wir hoffen, daß die Ost-Berliner Kollegen das auch verstehen.“

MANÖVER

Tarnung vom Förster

Dem Austausch von Manöverbeobachtern, der in der Schlußakte von Helsinki 1975 vereinbart wurde, messen Militärs nur noch wenig Bedeutung im Ost-West-Verhältnis bei.

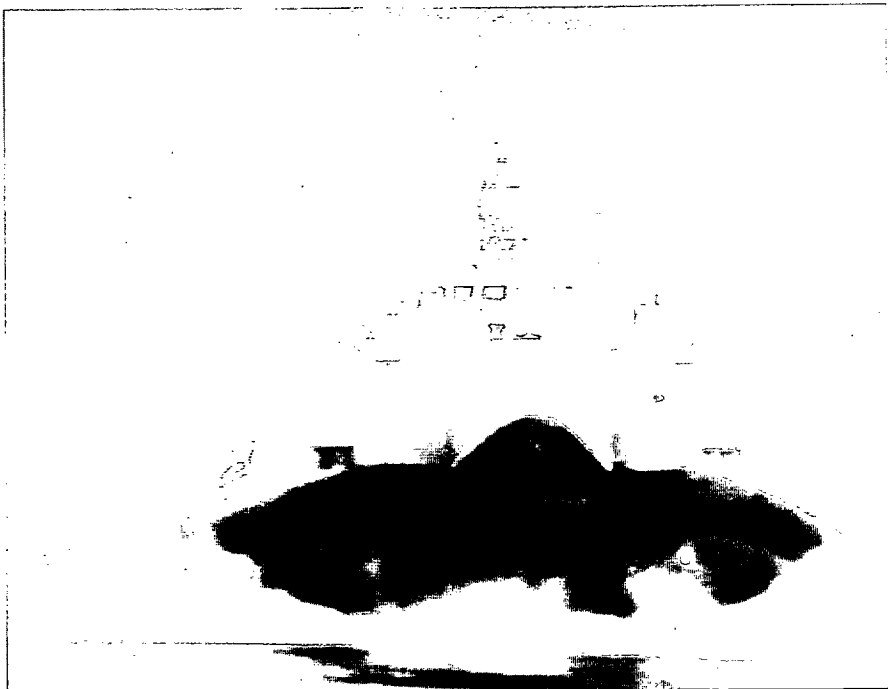
Der Kanzler erspähte Unmilitärisches. „Die Panzer stehen aber ziemlich offen im Gelände herum“, mäkelt Reserve-Hauptmann Helmut Schmidt, als er am Dienstag vergangener Woche im hessischen Vogelsbergkreis per Hubschrauber beim Panzerartillerie-Bataillon 345 einschwebte.

Die Militärs wußten Antwort. Im Ernstfall, erläuterte ein Batterie-Chef,

Übungsgeschehen und Befehle zu erläutern, wurde oft mißachtet.

Am schwersten taten sich die Fallschirmjäger der Luftlandebrigade 26. Sie mußten, mitten im Kampfgeschehen, plötzlich die Fronten wechseln — aus Gründen der Kostendämpfung fochten sie auf beiden Seiten, womit sich die Heerführer den Einsatz einer zweiten Brigade ersparten.

Einen zutreffenden Eindruck vom Zustand der Bundeswehr hat Schmidt bei seiner Kurzvisite wohl kaum gewonnen. Von 69 einberufenen Reservisten seien 67 pünktlich zum Dienst angetreten, meldete ihm ein Hauptfeldwebel stolz. Die neuen Zahlen der Bundeswehr-Spitze sehen anders aus: 1977 traten immerhin noch mehr als drei Viertel der Reservisten an; inzwischen fällt, mit und ohne Begründung, bei Mobil-



Sowjetisches Luftkissenboot im Manöver: „Just for show“

hätte er für seine Geschütze natürlich eine andere Stellung gesucht — „zum Beispiel da hinten, am Waldrand“. Jetzt aber müsse er Rücksicht auf Ernste und Naturschutz nehmen. Schmidt: „Find' ich vernünftig.“

Eine realistische Übung war ohnehin kaum möglich. Schuld daran hatten die Bestimmungen der Manöver-Bibel — ein „Merkblatt zur Vermeidung von Übungsschäden“, das der Batterie-Chef wie alle 47 000 Teilnehmer des Bundeswehrmanövers „Sankt Georg“ bei sich trug. „Wege nutzen“, hieß es da, „keine Bäume fällen, Tarnmaterial weist der Förster zu.“

Wehrpflichtige und Reservisten verstanden bei so gestrengen Auflagen nur selten, warum sie gerade warten oder starten, siegen oder verlieren mußten. Die Weisung des Heeresinspektors Hans Poeppel, den Soldaten

machungsübungen über ein Drittel der Einberufenen aus.

Vollzählig antreten zum Herbstmanöver mußte die Nationale Volksarmee in der DDR, die eine Woche vor der Bundeswehr geübt hatte. SED-Chef Erich Honecker, die Propaganda im DDR-Fernsehen und im „Neuen Deutschland“ rühmten, daß sich dort die Soldaten und Reservisten vor Begeisterung überschlugen nach dem Motto: „Vereint für Frieden und Sozialismus — dem Feind keine Chance!“

Ausführlicher denn je berichteten die DDR-Medien über das Ostblock-Manöver „Waffenbrüderschaft 80“ und die Feldparaden in Potsdam und Magdeburg. Honecker, in Räuberzivil (Parka und Hut), stellte sich zu einem Gruppenbild mit Spitzenmilitärs. Eingeraht von den ordensgeschmückten Sowjet-Marschällen Dmitrij Ustinow und Wiktor Kulikow lächelte er, militä-