

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 15. díl – Bojkot S-Bahnu

21.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Rozdělením Berlína zdí bylo jediné napojení S-Bahnu na síť ve východním Berlíně ponecháno přes Friedrichstraße, kde končily vlaky od Západního Berlína. Skrz pak projížděly vlaky v severo-jižním směru, přičemž jediná stanice na tomto úseku byla rovněž Friedrichstraße, o jejímž zvláštním postavení jsme již hovořili. Mimoto byla jedna stanice přístupná skrze sovětský sektor (avšak pouze ze sektoru francouzského, východní Němci tedy neměli možnost se na ni dostat) a kousek trasy S-Bahnu byl veden přímo po sektorové hranici. Provoz nadále zajišťovaly východoněmecké dráhy, což se brzy stalo politickým tématem. Ještě dne 13. 8. 1961 se sešel dav čítající zhruba 200 000 lidí před západoberlínskou radnicí, kde předstoupil před občany tehdejší primátor (a pozdější předseda vlády západního Německa) Willy Brandt. Ten pronesl památnou větu: *„Je neakceptovatelné, aby příjmy S-Bahnu ze západu byly použity na nákup ostnatého drátu.“* Tato myšlenka dala vzniknout ideji bojkotovat služeb DR na západoberlínském území.

Pro úplnost se hodí říci, že nešlo o první takový pokus. Již dne 8. 9. 1951 bylo voláno po bojkotování služeb S-Bahnu, a to v souvislosti se zavedením tranzitních poplatků mezi Západním Berlínem a západním Německem. Občané ale tehdy volání organizátorů nevyslyšeli, nejspíše proto, že se jich poplatek příliš osobně netýkal. V srpnu 1961 ale byla situace v souvislosti se stavbou zdi jiná. Čtyři dny po Brandtově projevu vyzval německý odborový svaz DGB (*Deutsche Gewerkschaftsbund*) k bojkotu S-Bahnu s cílem poškodit východoněmecké dráhy DR a současně pomoci západoberlínskému dopravnímu podniku BVG(-West). V očích odborářů totiž S-Bahn mohl za nižší mzdy zaměstnanců BVG (kteří byli v odborovém svazu DBG rovněž sjednoceni). Zatímco západoberlínský DP musel v průběhu let v souladu s ekonomickou realitou průběžně zdražovat, S-Bahn v systému řízeného hospodářství realitu vývoje cen nereflektoval a jezdil dlouho s neměnným tarifem, což pro mnohé představovalo nekalou konkurenci.



Agitátoři s cedulemi odrazujícími lidi od cestování S-Bahnem.
Na transparentech stojí (zleva doprava): „Už ani fenik Ulbrichtovi“ (tehdejší generální tajemník a předseda Státní rady Německé demokratické republiky), „Každý řidič S-Bahnu platí ostnatý drát“ a „Ty dáváš ještě západní peníze Ulbrichtovi?“. (zdroj: Wikipedia.de)

Ke stanicím S-Bahnu se začali stavět agitátoři s transparenty a plakáty, kteří se snažili lidi od cestování S-Bahnem odradit. Na plakátech se například stála hesla: „Ty ještě platíš Ulbrichtovy militaristy?“, „Cestující S-Bahnu platí ostnatý drát“, „Ani fenik navíc Ulbrichtovi“ atp. Nutno dodat, že agitace byla úspěšná a cestující skutečně začali hledat alternativní cesty. S-Bahn – jediný východoněmecký podnik na území Západního Berlína – se stal hromosvodem pro blesky nahromaděné zloby občanů uvězněných za rostoucí zdí. Odnášeli to i zcela neviní pracovníci S-Bahnu, kteří byli občany Západního Berlína, nevyhnuli se ale urážkám a dokonce i fyzickému napadání od svých spoluobčanů.

Na výzvu k bojkotu zareagoval dokonce ředitel východoněmeckých drah, který formou otevřeného dopisu datovaného 18. srpnem 1961 vyzýval občany k tomu, aby se nenechali ovlivnit výzvám k bojkotu s tím, že cílem DR je zachovat kvalitní službu občanům Berlína, přičemž bylo zdůrazňováno, že jde momentálně také o službu nejlevnější. Efekt byl ale přesně opačný. Počet cestujících spadl ze zhruba 1 mil. denně na pouhých 100 000. Magazín Spiegel psal o impozantním důsledku bojkotu, kdy Západním Berlínem projíždějí prázdné vlakové soupravy.

Cestující z S-Bahnu museli být přepraveni náhradním způsobem. Dopravní podnik sice zavedl náhradní autobusovou dopravu, která ale nemohla tak obrovský počet pasažérů pokrýt. Do služby tak byla povolána řada soukromých autobusových dopravců a brzy se zapojily také západoněmecké

dopravní podniky, které do Západního Berlína odeslaly tzv. solidární autobusy. První autobus dorazil do města – včetně posádky – z Kielu, a to tři týdny po výstavbě zdi. Na začátku roku 1962 bylo k dispozici již 67 zapůjčených autobusů z celkem 41 západoněmeckých měst.

S ohledem na to, že lidé preferovali cestování autobusy namísto S-Bahnem, ale S-Bahn byl přirozeně veden ve směrech s velkou přepravní poptávkou, musely být zavedeny nové autobusové linky, které byly trasovány paralelně s trasami S-Bahnu. Postupně se cíleně pracovalo na tom, aby zmínky o S-Bahnu jako dopravním prostředku na území Západního Berlína zmizely. V pláncích tak nebyly zobrazovány přestupní zastávky a názvy zastávek byly změněny tak, aby z nich odpadl název „S-Bahnhof“ (Nádraží S-Bahnu). 173 km dlouhá síť S-Bahnu v Západním Berlína zmizela i z turistických průvodců. Protože provoz autobusů v paralelních trasách byl dlouhodobě neudržitelný, přistoupil Západní Berlín k tomu, že začal plánovat některé linky metra tak, aby trasu S-Bahnu suplovaly. Zcela nesmyslně se tak finanční prostředky vyhazovaly za stavbu kapacitního dopravního systému v relaci, kde již jeden kapacitní dopravní systém existoval. Zatímco ve východním Berlíně měl S-Bahn prioritu a těšil se dalšímu rozvoji (a metro paběrkovalo), v Západním Berlíně byla situace opačná a naopak se těšilo obrovskému rozvoji metro, zatímco S-Bahn se propadal do ztráty. Jakmile opuštěné stanice S-Bahnu začaly ve větší míře využívat bezdomovci a drogově závislí, lidé se báli služeb S-Bahnu využívat ještě více. Ostatně kdo by neznal slavnou knihu „My děti ze stanice ZOO“ hovořící právě o stanici S-Bahnu v Západním Berlíně.



Solidární autobus z Bonnu na letišti Tempelhof ještě v roce 1962. (foto: archiv BVG)

Finanční dopad pro DR byl výrazný. Zatímco v roce 1960 byly příjmy S-Bahnu 22,5 mil. marek, v roce 1962 šlo už jen o 7,6 mil. marek. Kdo by ale čekal, že z toho bude profitovat západoberlínský DP, byl by na omylu. Obrovské náklady dotované dopravy nemohly být pokryty pouze z příjmů z jízdného (byť zvýšených), a tak měl BVG(-West) v roce 1964 trojnásobný deficit (93,7 mil. marek) než o tři roky dříve, takže muselo dojít k výraznému zdražení jízdného (zdvojnásobení). Ačkoli

zdražením musel reagovat i S-Bahn, bylo pořád jízdné v rychlejším S-Bahnu v některých relacích dokonce třikrát levnější než v pomalejších autobusech. Tím se podařilo část cestujících od bojkotu odradit a do vlaků S-Bahnu navrátit. Na celkovém počtu přepravených cestujících měl ale S-Bahn nadále i tak podíl jen okolo 6 procent, zatímco před stavbou Berlínské zdi šlo o cca 22 %. Celý bojkot S-Bahnu tedy neměl prakticky žádného vítěze a nejvíce to ve výsledku odnesli cestující.

Jelikož jsme zmínili v souvislosti s S-Bahem tzv. solidární autobusy zapůjčené ze západního Německa, vložíme ještě k tomuto článku malý přílepek a připomeneme, že kromě solidárních autobusů v Západním Berlíně byly solidární autobusy k vidění i v Berlíně východním. Pro „dobrou věc“ a „zajištění republiky“ zapůjčily DP v Drážďanech, Cottbusu a Hoyerswerdě své autobusy východoberlínskému DP (BVG-Ost), které byly používány pro posílení dopravy v úsecích podél Berlínské zdi, kde již občané NDR nemohli využívat služeb metra a S-Bahnu, neboť stanice zde byly uzavřeny. K tématu samotného S-Bahnu se v našem seriálu ještě vrátíme, a to jakmile se ve vyprávění přehoupneme do 80. let.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 15. díl – Bojkot S-Bahnu