

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 22. díl – Západní S-Bahn ve stávce – část I.

01.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Od berlínských DP se nyní navrátíme zpět k problematice S-Bahnu, kterou jsme opustili na počátku 60. let. Připomeňme, že na základě mírových smluv byl provoz železnice v celém Berlíně svěřen pod sovětskou správu, resp. pod východoněmecké dráhy. Tím však zůstaly provozovatelem S-Bahnu i v Západním Berlíně německé říšské dráhy (Deutsche Reichsbahn) i po vztyčení zdi v roce 1961. Vyhlášený bojkot vedl k velkému úbytku cestujících a ke katastrofálnímu zhoršení stavu stanic a další infrastruktury. Východoněmecké dráhy se s ohledem na omezené příjmy rozhodly snížit investice, ale nehodlaly se provozu vzdát. Skutečnost, že provoz S-Bahnu je svěřen východnímu Berlínu, se pokoušela východní část města zneužít i propagandisticky a k vybraným provokacím.

Známý je incident z října 1961, tedy krátce po vybudování Berlínské zdi, kdy byla opravena vodárenská věž v části Gesundbrunnen, na níž byl vyveden z několika stran obří nápis DDR (tedy Deutsche demokratische Republik; Německá demokratická republika). Jelikož budova stála ve francouzské okupační zóně, stěžoval si místní velitel východoněmeckému protějšku a požadoval okamžité odstranění. Konflikt nabral absurdních rozměrů, když byla kolem věže rozmístěna obrněná vozidla pěchoty a zřízeno kulometné hnízdo. Východoněmecké úřady zareagovaly přemalováním prvního písmene D, takže na věži bylo nadále k přečtení jen DR (Deutsche Reichsbahn). I proti tomu ale francouzský velitel protestoval, načež východoněmecké úřady nechaly nepotřebnou budovu „z technických důvodů“ celou odstranit.

Hrdinná bitva o nápis na vodárenské věži se tak nerozhořela. Finanční válka však byla o poznání úspěšnější, byť stála prostředky obě strany, východoněmecké hospodářství žijící ze západních půjček přece jen zasahovala více. Západní Berlín měl po zrušení tramvají a omezení provozu S-Bahnu sen, že roli kapacitního dopravního prostředku na sebe jednoduše převedeno metro. I ekonomický růst západního Německa ale začal přibrždovat, což velkorysé plány na budování podzemní dráhy brzdilo. Navíc se připojovaly první ropné krize. Ta v roce 1973 vedla v západním Německu, a tím i v Západním Berlíně, k vyhlášení „nedělí bez aut“ (*Autofreier Sonntag*). Šlo o recept, který během Suezské krize v roce 1956 zavedlo na čtyři neděle Švýcarsko a Západní Německo se tímto takřka dvacet let starým aktem inspirovalo.



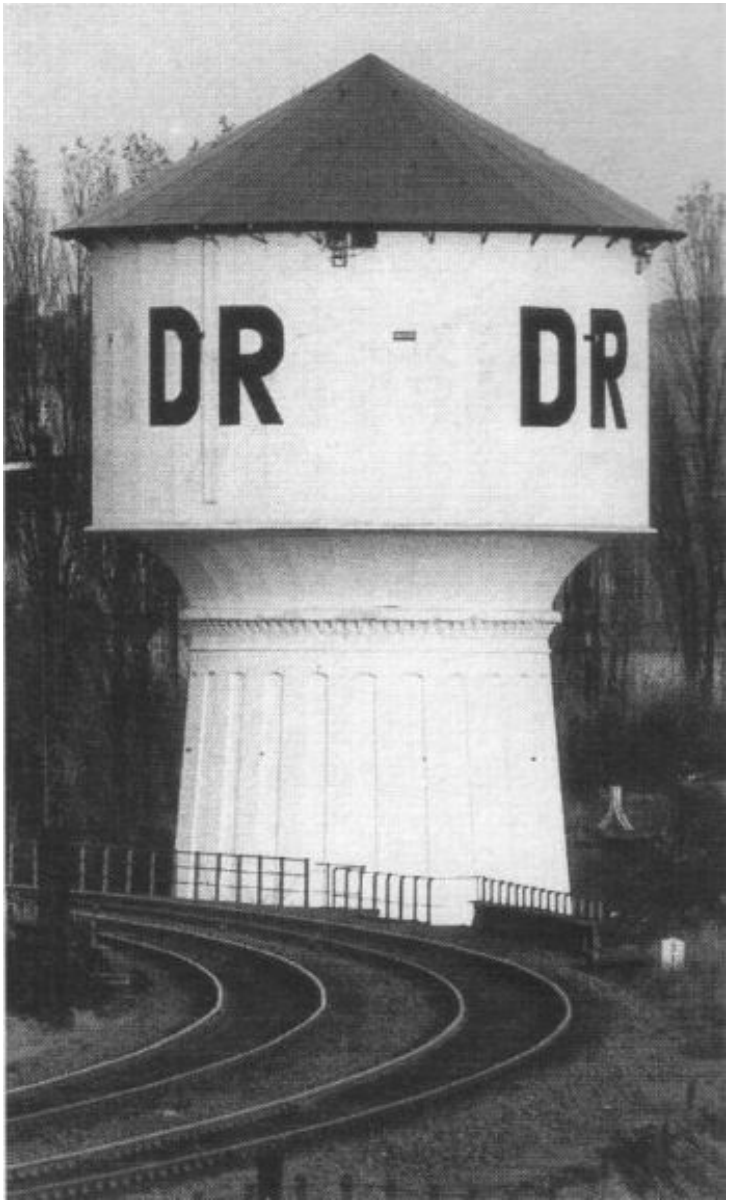
Nově natřená vodárenská věž v části Gesundbrunnen s nápisem DDR. (zdroj: Ringbahn.de)

Dne 9. 11. 1973 bylo vyhlášeno, že až na výjimky (lékaři, taxi, MHD a dodavatelé čerstvého zboží) bude zakázán provoz všech aut o nedělích 25. 11., 2. 12., 9. 12. a 16. 12. 1973. Velmi úspěšná byla především první neděle, kdy se provoz aut skutečně prakticky zastavil. Motoristé ale následně žádali z nejrůznějších důvodů o výjimky, takže o poslední neděli (16. 12. 1973) bylo na ulicích již tolik aut, že se opět vytvářely kolony. Obecně vzato se ale začalo mnohem více hovořit o udržitelnosti současného tempa výstavby silnic (opouštěna byla pozvolna urbanistická myšlenka tzv. Autoberechte Stadt), o ochraně životního prostředí a o úloze městské dopravy. Ve chvíli, kdy v Západním Berlíně existovala poměrně rozsáhlá síť ekologického dopravního prostředku v podobě S-Bahnu a výstavba metra začala zpomalovat, bylo nasnadě, aby se Západní Berlín pokusil S-Bahn do své správy převzít a přestal vyhazovat peníze za dlouholeté budování stále nových a nových tras metra. K tomu ale vedla ještě dlouhá cesta. Z politického hlediska totiž vyhovovalo, že musí východní Němci dostávat svým závazkům, a tím provozovat S-Bahn s velkými ztrátami, které dosahovaly ročně až 140 mil. západoněmeckých marek.

Východní Němci již v polovině 70. let přišli s nabídkou, že by Západnímu Berlínu provoz S-Bahnu pronajali. Tato nabídka ale byla odmítnuta, protože senát Západního Berlína tvrdil, že lze pronajmout pouze něco, co někdo vlastní, což ale nebyl případ S-Bahnu, na nějž měly východoněmecké dráhy DR pouze právo provozu. Pozemky tedy mohly zcela volně užívat, ale de iure je nevlastnily. K neúspěchu byly od počátku odsouzeny i snahy o dělení ztráty z provozu. DR musely dokonce přistoupit ke zdražení jízdného, které bylo dlouhou dobu výhodnější než tarif BVG. Ani to ale nepomohlo. Na konci

roku 1979 měli východní Němci budující socialistickou společnost s jistotou práce pro všechny jedinou vidinu možných úspor – propuštění zaměstnanců.

Dne 14. 1. 1980 bylo oznámeno propuštění necelé stovky pracovníků S-Bahnu, k čemuž ovšem potřebovaly mít DR dle platné smlouvy svolení odborové organizace. Bylo zřejmé, že západoberlínská odborová organizace stojící mimo jurisdikci NDR bude sotva s takovým záměrem souhlasit. Jenomže dohoda pamatovala i na tento případ.



Věž s přemalovaným písmenem „D“ a ponecháním nápisu DR. (zdroj: Signal BVG)

Případné odmítnutí měl řešit soud, přičemž bylo předem zařízeno, aby tento soud proběhl ve východním Berlíně a bleskově rozhodl o správnosti postupu DR. Socialistický podnik tak propustil své zaměstnance. Jelikož si příliš nebral servítky (propuštění dopadlo na těhotné, lidi krátce před důchodem atp.), odešli následně z vlastní vůle další zaměstnanci, což se ještě prohloubilo poté, co západoberlínský tisk oznámil, že se DR chystají výrazně omezovat provoz od 1. 6. 1980. Dráhy s ohledem na vlnu nevole a špatný obraz v médiích v tichosti ustoupily a provoz neomezily. Učinily tak až o dva měsíce později (od 29. 8. 1980), přičemž si tentokrát pohlídaly, aby informace nedošly na druhou stranu zdi rychleji, než by si přály (změna byla oznámena jen s třídenním předstihem).

První vlnu omezení měla následovat vlna druhá, která měla být podstatně razantnější (zahrnovat měla celkem 31 omezení) a která měla vstoupit v platnost s příchodem zimního jízdního řádu. Dráhy se však obávaly takto razantních škrtů a pro každý případ dokonce nechaly vytisknout hned dvě verze zimního jízdního řádu. První počítal s omezeným provozem, druhý se standardním.

Změna jízdního řádu měla přinést zrušení provozu na některých tratích, ale také omezení pracovní doby. Deutsche Reichsbahn sice oznámily dne 11. 9. 1980 zvýšení platů svým zaměstnancům, ale jakmile dne 15. 9. 1980 přišly s návrhem omezení provozu, bylo zřejmé, že část zaměstnanců bude muset být propuštěna a ta zbylá se vlastně žádného zvýšení platů nedočká, protože s ořezaným režimem provozu přijde o prémie a příplatky. Už 15. 9. 1980 tak někteří zaměstnanci zcela spontánně přerušovali svou pracovní činnost. Stejná situace panovala i o den později. A pak již přišlo 17. září 1980.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 22. díl – Západní S-Bahn ve stávce – část I.