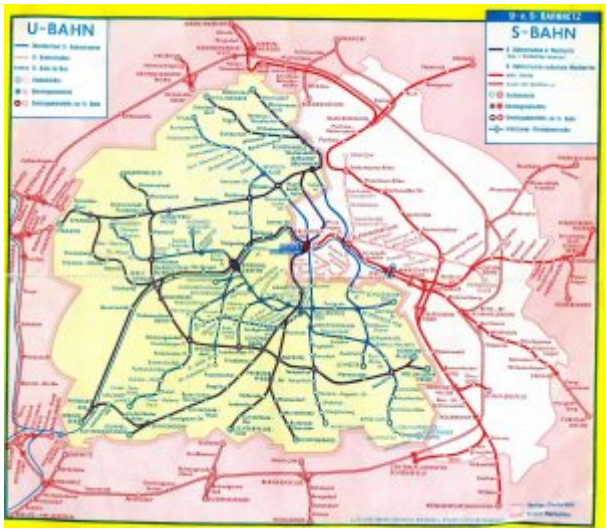


Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 23. díl – Západní S-Bahn ve stávce – část II.

02.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Plánovaná omezení se netýkala jen S-Bahnu, ale i nákladní dopravy, neboť DR zajišťovaly v rámci Západního Berlína provoz veškeré železnice. Dne 17. 9. 1980, dva dny po oznámení drastických škrtů v provozu na železnici v kapitalistické části Berlína, odmítla dvojice pracovníků v kontejnerovém překladišti vykonávat překládku a vyvěsila transparent „Jsme ve stávce“. Brzy se připojovali také další pracovníci překladiště a dominovým efektem se revoluční nálada přelévala dále. Večer téhož dne se zastavuje provoz S-Bahnu. Nadále se daří udržovat v provozu jen pár vlaků, které jsou převážně obsluhovány kádrově spolehlivými zaměstnanci přepravenými narychlo z východního Berlína.

Ještě tentýž den zazní od starosty Západního Berlína výhružka, že provoz od DR převezme západoberlínský DP, pokud DR nebudou schopny plnit své závazky. Západoberlínský senát se chtěl za požadavky stávkujících postavit, brzy bylo ale ze stávky nechtěné dítě na obou stranách politického boje. Pracovníci sice vznášeli své požadavky vůči DR, zároveň ale osočili vedení Západního Berlína z toho, že nechalo situaci dojít tak daleko, když podporovalo bojkot S-Bahnu a aktivit DR obecně. Zatímco v Západním Berlíně se stala stávka velkým tématem, východní zahájil osvědčenou politiku v duchu hesla: problém, o němž se nemluví, neexistuje. A tak ve východním Berlíně státní tisk neinformoval vůbec o dění na druhé straně zdi (takřka všichni občané NDR ale měli možnost dívat se na západoněmeckou televizi, čehož pochopitelně využívali).

Občané podporovali stávkující jídlem i penězi, avšak zásadní politické podpory se stávkující nedočkali. S ohledem na to, že bylo zapotřebí nenarušit provoz vlaků spojenců (spoje amerických, britských a francouzských sil), byly tyto vlaky takřka bez problémů pouštěny. Podobně se podařilo udržovat, byť s obtížemi, také dálkovou nákladní a osobní dopravu. Zde sice stávkující chtěli blokovat průjezd vlaků, pro cestující se ale podařilo zajistit rychle náhradní dopravu (včetně leteckých spojů do Hamburku a Frankfurtu za železniční tarif) a DR brzy klíčová stavědla ovládla vlastními pracovníky, takže mohl být opět zaveden průběžný provoz. Ve chvíli, kdy hlasitě z úst západoněmecké odborové organizace zaznělo (25. 9. 1980), že by se stávkující měli svých pracovních míst u DR vzdát, bylo zřejmé, že stávka nemá patřičnou podporu a odpor stávkujících se rozpadl. Valná většina z nich skutečně DR opustila, jiní byli propuštěni během stávky. Nutno dodat, že západoberlínský S-Bahn se během stávky nikdy úplně nezastavil, byl však omezen na naprosté

minimum. Po skončení stávky neměly východoněmecké dráhy – i kdyby chtěly – dostatek zaměstnanců na to, aby mohly provoz obnovit v plném rozsahu. Nastalé situace tak briskně využily. Od 28. 9. 1980 začal S-Bahn opět jezdit, avšak pouze na třech linkách a v omezeném intervalu. V ostatních stanicích sice ještě zůstával zbylý provozní personál (včetně například pokladních), po dvou týdnech ale začali být tito zaměstnanci stahováni do jiných stanic, nebo byli propuštěni.

Z původních 144,8 km tratí západoberlínského S-Bahnu byl provoz zastaven na 72,2 km. Svému účelu přestalo sloužit hned 43 stanic. DR zastavily provoz i na trase tzv. Ringbahn a trati do Wannsee, což bylo překvapující, neboť šlo o linky s největším obratem cestujících. Dodnes se spekuluje, zda toto zastavení provozu nebylo záměrné s cílem vyvolat jednání se západoberlínským senátem. Faktem každopádně zůstává, že S-Bahn, který od vyhlášení bojkotu v roce 1961 duněl v ulicích města takřka bez pozornosti jeho občanů, byl náhle v centru dění, čehož využily ty skupiny, které v převzetí S-Bahnu do rukou Západního Berlína viděly možnost využití jeho potenciálu pro potřeby MHD.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 23. díl – Západní S-Bahn ve stávce – část II.