

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 24. díl – Předání S-Bahnu pod správu BVG

03.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Západní Berlín se začal po stávce v září 1980, které jsme věnovali dva předešlé díly našeho seriálu, možností převzetí provozu berlínského S-Bahnu skutečně vážně zaobírat. Náklady na převzetí sítě do vlastní správy se ale zdály být – s ohledem na zanedbanost provozu v důsledku nízkých investic v uplynulých letech – obrovské. Zatímco v dalších západoněmeckých městech, kde jezdil S-Bahn, byl provoz financován ze státní pokladny, u Západního Berlína se předpokládalo, že by si tuto zátěž měl na sebe převzít sám (ostatně provoz měl přejít pod západoberlínský DP, tj. BVG). Taková varianta byla pro Západní Berlín finančně zcela neúnosná, protože provoz sítě o délce 100 km byl vyčíslen (včetně nákupu vozidel) na 1,8 mld. marek (pokud by měl být provoz zajišťován na 131 km, což byl velkorysejší scénář, měly být tyto náklady dokonce 2 mld. marek). Proti se navíc zpočátku stavěli i zástupci západních mocností, kteří se báli zásahu do poválečných smluv.

Přesto se nakonec podařilo dojít k dohodě, když byly přislíbeny ze strany federální vlády provozní dotace, které ale počítaly s provozem jen na cca 40 km tratí (tedy na ještě menší síti, než která zůstala zachována po září 1980). Toto rozhodnutí navíc přišlo až v červnu 1983, tedy takřka po třech letech, co se západoberlínský S-Bahn nacházel v agónii. S převzetím provozu musely pochopitelně souhlasit také východoněmecké dráhy. Ty už neusilovaly o pronájem či dotování, ale byly ochotny se provozu S-Bahnu vzdát a předat jej pod správu západoberlínského DP. Na úspěšná jednání v tomto směru mělo nemalý vliv oteplování vztahů na té nejvyšší politické úrovni, které bylo dáno naprosto katastrofální situací v hospodářství NDR.



Kromě oprav a postupného zprovozňování dříve opuštěných tratí se západoberlínský DP zapojil také do obnovy vozového parku. Pro osobní dopravu objednal celkem 85 dvouvozových jednotek řady 480. Na snímku z roku 1987 vidíme jednu ze dvou prototypových jednotek, která byla opatřena nezvyklým lakem, jenž ale nebyl veřejností přijat. (foto: archiv BVG)

Zde si dovolíme malou dějovou odbočku. Hospodářství NDR se přeneslo přes éru 70. let ve zdánlivě dobré kondici, bylo ale dlouhodobě financované pomocí půjček a pomáhaly mu výrazně také platby ze západního Německa, kdy NDR zcela nepokrytě kšeftovalo se svými občany a za obrovské sumy je nabízelo do NSR (resp. SNR), které je vykupovalo (šlo zejména o příbuzné lidí, kteří na západ utekli, nebo o lidi, kteří zažádali o vystěhování). Nemalou roli hrály také platby za využití dopravních cest (spojnic do Západního Berlína). Ekonomika NDR jako celek ale upadala, což se výrazně projevilo po další ropné krizi v roce 1979, kdy Sověti výrazně zdražili cenu za surovou ropu pro NDR. Ropa přitom byla jedním z dalších pilířů, na nichž hospodářství NDR stálo. V rafinériích docházelo k její úpravě a takto modifikovaná ropa byla následně exportována do západního Německa. Přestože tam putovala s výraznou přirážkou, šlo přece jen o levnější nákup, než který by si v západním Německu byli schopni zprostředkovat sami (východní Německo zde využívalo mistrně faktu, že poválečné smlouvy o uspořádání okupačních zón nevnímaly prodej mezi zónami jako prodej zahraniční – zboží se tak prodávalo do Západního Německo a místní překupníci měli poté možnost přístupu na otevřený trh západoevropských zemí). Jakmile ale Sověti ropu zdražili na tržní úroveň, začal se tento hospodářský model počítající s tím, že budování komunistické společnosti zaplatí kapitalistický západ, hroutit jako domeček z karet. Ekonomika NDR na tom byla tak špatně, že v jednom z interních návrhů z počátku 80. let bylo i vyhlášení hospodářského bankrotu. Západní banky totiž ze strachu zvýšily úrokové sazby a chtěly kratší splatnosti, po roce 1981 dokonce ty západoněmecké (oficiálně kvůli vyhlášení výjimečného stavu v Polsku) nechtěly půjčky poskytovat vůbec. Začaly tak námluvy mezi NDR a NSR, které se měly týkat poskytnutí velkorysé půjčky, k čemuž skutečně došlo (a dokonce opakovaně). To uchlácholilo i banky, které skomírající zemi začaly později zase půjčovat s nižším úrokem a delší splatností. Právě během tohoto oteplování vztahů, kterému dali tvrdou přítrž až Sověti (pokrokově smýšlející Gorbačov ještě nebyl u moci), se podařilo podepsat několik významných mezinárodních smluv, z nichž jedna řešila i problematiku S-Bahnu v Západním Berlíně.

Jakmile došlo k souhlasu na nejvyšších úrovních mezi NDR a západním Německem a zelenou plánu dali také zástupci mocnosti, byla dne 31. 10. 1983 zahájena jednání, která měla vyjasnit konkrétní podmínky převzetí provozu pod správu BVG. Nešlo však o jednoduchá vyjednávání, protože DR chtěly na předání S-Bahnu ještě něco trhnout. Z říše snů byl jejich požadavek na zaplacení desetileté ztráty z provozu ve výši 1,5 mld. západoněmeckých marek, který byl kategoricky odmítnut. Následně chtěly dráhy alespoň uhradit schodek předešlého roku (cca 140 mil. marek) a poté dokonce s cenou šly na 1 milion dolarů. Ve výsledku dohoda počítala se sedmi milióny marek. Z 850 zaměstnanců byla západoberlínská strana ochotná přijmout pouze 672. Na druhé straně východoněmecké dráhy uvolnily pouze 119 vlaků, namísto původně žádaných 200. Hodnocení provozních zařízení ze strany pracovníků BVG bylo zahájeno v listopadu 1983 a na počátku ledna 1984 byla uzavřena veškerá jednání o předání provozu.



Druhá prototypová jednotka byla opatřena klasickým barevným schématem. Právě ten se prosadil i na sériových vozech. Celá řada vozů 480 si vysloužila přezdívku „toustovače“. (foto: archiv BVG)

DR, které provoz S-Bahnu v Západním Berlíně zajišťovaly ze svého depa u severního nádraží (Nordbahnhof), rozhodly o uzavření tohoto depa a předání 119 smluvených vlaků pracovníkům BVG. Dne 8. 1. 1984 byl provoz vlaků S-Bahnu v Západním Berlíně ukončen kolem 21. hodiny večer a vlaky, byly převezeny do Wannsee, anebo do stanice Anhalter Bahnhof v Kreuzbergu, kde si je přebírali pracovníci BVG. Pracovník, který svůj vlak dovezl kolem 22. hodiny, už neměl možnost vrátit se zpět do východního Berlína žádným S-Bahnem, a tak se domluvil s pohraniční stráží, že projde pěšky tunelem S-Bahnu na Friedrichstraße. Poslední pracovník DR byl poté do východního Berlína převezen automobilem pracovníků trolejového vedení až po půlnoci na 9. 1. 1984. Ve čtyři hodiny ráno již vyjel ze stanice Charlottenburg první S-Bahn pod hlavičkou BVG.

S předáním S-Bahnu pod správu BVG byl provoz od 9. 1. 1984 nejprve dále omezen. V provozu zůstaly pouze dvě trasy o délce 21,04 km. Na dalších 51,65 km byl provoz zastaven s tím, že některé úseky byly určeny pro rekonstrukci. 1. 5. 1984 byly po opravě předány do provozu dvě tratě, 1. 10. 1984 přibyla jedna trasa a od 1. 2. 1985 poslední, čtvrtý úsek. Celkem tak byla obnovena doprava

na 50,47 km tratí, takže provoz měl opět délku přes 70 km. Další z úseků však do roku 1989 už obnoveny nebyly, byť se v září 1989 začalo postupně s opravou tratí původní Ringbahn (dokončena ale byla až v éře sjednoceného Německa).

Náklady na provoz S-Bahnu v Západním Berlíně i přes příspěvky z centrální vlády každopádně výrazně zatěžovaly rozpočet města, které se v jeho prospěch rozhodlo redukovat náklady na výstavbu metra. Zatímco v roce 1983 bylo na výstavbu metra vynaloženo 168,4 mil. marek, v roce 1988 šlo už jen o 60 mil. marek (S-Bahn oproti tomu spolkl ve stejném roce 103,6 mil. marek). Dokončeny byly jen ty úseky metra, které již byly v pokročilém stádiu výstavby (prodloužení linek U7 a U8), plánovaná trasa U10 už přes provedené přípravy dokončena nebyla (a neexistuje dosud).

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 24. díl – Předání S-Bahnu pod správu BVG