

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 10. díl – „Nikdo nehodlá stavět žádnou zeď“

14.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Dopravní plánování města bylo i přes jeho faktické rozdělení nadále oběma stranami konzultováno. Zatímco první poválečná léta se věnovala hlavně obnově (poslední stanice metra zničená válečnými událostmi byla znovuuvedena do provozu až v roce 1951), v padesátých letech se již dopravní plánovači začali dívat více dopředu a snažili se předpovídat vývoj města a přizpůsobovat jej novým trendům. V případě veřejné dopravy například panovala shoda v rozvoji sítě metra. Jeho expanze byla navrhována pro celý Berlín a počítala se zachováním východo-západních spojnic. Když ale v západních sektorech v roce 1955 začala stavba nové trasy metra G (dnes U9), byla její trasa navržena jen po území západních mocností.

U tramvají se obě strany shodovaly na postupném útlumu, což bylo v souladu s tehdejším trendem. Tramvajové vozy, přestože odvedly obrovskou službu během let válečných i poválečných, byly zastaralé a nevyhovovaly potřebám rostoucího města. Navíc řada úprav byla po válce prováděna s cílem infrastrukturu rychle zprovoznit, takže kvalita provedených prací musela jít stranou, už jen kvůli absenci kvalitních materiálů. Dlouhodobé podfinancování začalo „oba Berlíny“ strašit v padesátých letech. Na západě se ještě v roce 1953 rozhodli, že kritickou situací vyřeší masivními investicemi. Za 12 miliónů západoněmeckých marek měly být nakoupeny nové tramvaje a autobusy, vzápětí bylo ale již schválené rozhodnutí revidováno a peníze putovaly jen do autobusů. Přestože se tramvaje ještě řadu let v Západním Berlíně udržely, je rozhodnutí z roku 1953 počátkem jejich konce v Západním Berlíně. 37 tramvajových linek na síti dlouhé 420 km mělo být postupně zrušeno. Náhradou se měly stát autobusy a nové trasy metra. Ty měly mít jen v Západním Berlíně délku okolo 200 km, přičemž bylo zřejmé, že snahou bylo eliminovat užívání S-Bahnu, který byl provozován nadále východoněmeckými drahami. Některé navržené trasy tak byly rozkresleny prakticky paralelně k existujícím trasám S-Bahnu. Ekonomicky šlo z dnešního pohledu o nesmysl, ale svou roli zkrátka hrála i politika.



První nová jednotka řady E pro východoberlínské metro během slavnostního představení v roce 1958 ve stanici Alexanderplatz. Vzhledem k tomu, že jednotky řady C z depa Friedrichsfelde byly v roce 1945 zrekvírovány a poslány do Moskvy, musely být na lince E využívány ze strany BVG-Ost jen vozy maloprofilového metra, které nabízely menší kapacitu. Východoberlínský závod LEW tak v roce 1958 vyvinul prototyp nového velkoprofilového metra, které bylo označeno jako řada E. Prototypová souprava ev. č. 1400+1402 ale vykazovala nedostatky prakticky ve všech myslitelných parametrech. Z tohoto důvodu nebyla nikdy zahájena sériová výroba a dvouvozový vlak se již v roce 1961 dočkal svého vyřazení. (foto: archiv BVG)

Na východě byla situace odlišná. Také zde si sice slibovali, že budou tramvaje rušit, ale namísto nich se vedle autobusů a metra počítalo také s trolejbusy. Ty sice jezdily i v Západním Berlíně (do roku 1965), zde šlo ale o provoz, který byl po válce pouze obnoven. Zajímavostí byla linka ve Spandau, na níž byl provoz po válce znovu zahájen v roce 1949, ale již v roce 1952 došlo k jeho uzavření. Trolejbusová trať totiž vedla ulicí Nennhauser Damm, kde přesně polovinou silnice procházela hranice mezi západním a východním sektorem. V jednom směru tak trolejbusy jezdily po území Západního Berlína a ve druhém po území východního. Jelikož východní Němci nechali silnici od 19. 12. 1952 na své polovině úmyslně zatarasit a dodatečně již nedošlo k dohodě o umožnění provozu, byla trolejbusová linka nahrazena autobusy, které využívaly objízdnou trasu. Oproti tomu ve východním Berlíně začali trolejbusy používat až od roku 1951, nicméně plánovaná velká expanze byla už v roce 1956 ukončena a později byl provoz utlumován, až vyjela dne 1. 2. 1973 trolejbusová linka A37 naposledy.

Větší expanzi trolejbusů a metra ve východním Berlíně bránil nedostatek finančních prostředků. V našem seriálu jsme si již prozradili, že ekonomická situace východního Berlína nebyla vůbec růžová. I když tedy východní Berlín toužil po větší síti metra, neměl na jeho budování peníze. Navíc oproti Západnímu Berlínu procházely jeho územím de facto jen dvě trasy. Formálně se tak sice hovořilo o tom, že bude síť tramvají redukována, prakticky ale na rozdíl od západních sektorů nebylo

možné tuto redukci provádět předpokládaným tempem, protože nebyl k dispozici kapacitnější dopravní prostředek, který by tramvaje nahradil. I když se díky tomu podařilo tramvajový provoz nakonec zachovat, fakt, že byl určený formálně k likvidaci, vedl k dalšímu zhoršení situace ve vozovém parku, který byl pak léta odkázana na tzv. Rekowageny, tedy vozidla s novou vozovou skříní stavěná za využití starších repasovaných podvozků (mnohdy s ohledem na stav vozidel ani to ne, takže se fakticky jednalo o novostavby). Východoberlínská tramvajová doprava tak sice přežívala, o komfortním cestování v hlavním městě NDR šlo ale sotva hovořit.



Západní Berlín byl nejen zběhlejší ve stavbě nových vozů metra (řady D, DL), ale i v rozšiřování jeho sítě. Snímek z roku 1958 představuje otevření prodloužení do oblasti Tegelu. Muž s kloboukem je jedna z nejvýznamnějších postav německé poválečné politické scény – Willy Brandt. Ten od roku 1957 zastával pozici starosty Západního Berlína a později se stal spolkovým kancléřem celého západního Německa, přičemž se proslavil zejména snahou o oteplování vztahů s východními sousedy (tzv. Ostpolitik). Vaz jeho politické kariéře však paradoxně zlomilo právě východní Německo. Jeden z nejbližších spolupracovníků Willyho Brandta, Günter Guillaume, totiž pracoval pro východoněmeckou tajnou policii. Ve své roli si počínal skvěle až do okamžiku, kdy se jej pokusili představitelé západoněmecké policie vyslechnout. Ti sice měli tušení o skutečné roli Guillauma, chyběl jim ale pádný důkaz. Když se však Guillaume objevil ve dveřích a příchozí jej konfrontovali se svou identitou, odpověděl Guillaume v klidu, aby s ním jednali jako s důstojníkem východoněmecké tajné policie. Guillaume i jeho manželka byli zatčeni, později ale byli v rámci výměny špiónů mezi západem a východem vyměněni za 8 západoevropských agentů. V NDR pak oba obdrželi vysoká státní vyznamenání… (foto: archiv BVG)

Z pohledu veřejné dopravy byla léta 1953 až 1961, kdy došlo k výstavbě Berlínské zdi, relativně klidná. Jako celek však představoval Berlín s relativně otevřenou hranicí nadále problém. Od roku 1955 odcházelo průměrně ročně na západ okolo 250 000 lidé, drtivá většina z nich přes Berlín. V roce 1959 se sice s ohledem na represivní opatření dařilo počet utečenců snižovat, i tak jich ale

přešlo na západ zhruba 143 000 a v roce 1960 stoupl počet už na 199 000. Ze socialistického ráje prchali především mladí a vzdělaní lidé, což představovalo pro budoucnost země velký problém. V letech 1955–1961 například mělo opustit východní Německo zhruba 20 % všech lékařů a zdravotních sester. Je zřejmé, že tato situace byla nadále neudržitelná.

Chruščov, který se prodral k moci po Stalinovi, v říjnu 1958 poslal velvyslancům západních mocností 28stránkovou nótu, která řešila otázku Berlína a která byla fakticky ultimátem. Chruščov navazoval na slova východoněmeckého generálního tajemníka strany Waltera Ulbrichta, který ve svém vystoupení o měsíc dříve prohlásil Západní Berlín územím NDR. Podle Chruščovovy nóty měly západní mocnosti do 6 měsíců souhlasit s podpisem mírové smlouvy, v jejímž rámci mělo mj. dojít k demilitarizaci Berlína a vytvoření svobodného města. Pokud by západ odmítl, mělo dojít k podpisu jednostranné mírové smlouvy ze strany SSSR s tím, že by následně měli východní Němci volnou ruku v obsazení města. V lednu 1959 se sešel s Chruščovem britský ministerský předseda, což dopomohlo zmírnění rétoriky a časová lhůta byla stažena. Chruščov dokonce později řekl, že jeho slova byla jen špatně pochopena a že žádné ultimátum nikdy nepředložil. Řešením se měla stát konference o mírové smlouvě s Německem, tato iniciativa ale vyzněla v roce 1959 ještě do ztracena.



V roce 1958 otevřená městská dálnice v Berlíně s autobusy BVG. Koncepce „Autogerechte Stadt“ našla v Berlíně své pevné místo. Dálnice měla původně protínat celý Berlín, počítalo se tedy s její výstavbou i ve východním sektoru. Přes souhlasné stanovisko o výstavbě této spojnice ze strany

východoberlínských představitelů ke stavbě nikdy z pochopitelných důvodů nedošlo. (foto: archiv BVG)

Znovu se situace začala přiostřovat na podzim 1960, kdy byl omezen vstup západním diplomatům na území východního Berlína, což bylo porušením platných smluv. Chruščov sice záhy toto omezení zrušil, o to větší pozornost ale byla věnována pohybu běžných občanů. Na ulicích probíhaly časté nahodilé kontroly, důsledně byly kontrolovány vlaky přijíždějící do Berlína, zavazadla cestujících, razie byly prováděny i ve vozidlech hromadné dopravy. Záměrně docházelo také ke krátkodobým uzávěrkám vybraných hraničních přechodů. Pozornost se věnovala také tzv. pendlerům – lidem, kteří pracovali v Západním Berlíně, ale bydleli ve východní části města. Těm se snažil režim škodit například odebíráním bytů.

Kolem celého Berlína v té době existoval již tzv. kruh. Ten byl zřizován již od počátku roku 1953 a jeho kompletní uzavření bylo urychleno po událostech v červu roku 1953, jimž jsme se věnovali v minulém díle seriálu. Kruh představoval v podstatě o hranici mezi východním Německem a jeho hlavním městem (východním) Berlínem a jejím účelem mělo být co nejvíce profiltrovat příchozí, kteří do Berlína mířili, a zabránit jim včas v záměru emigrace. Tato vnější hranice okolo Berlína si vynutila mj. zřízení kontrolních stanovišť v rámci malých tramvajových provozů ve Woltersdorfu a Schöneiche, jejichž konečné u zastávky S-Bahnu se sice nacházely na katastru Berlína, samotné obce Woltersdorf a Schöneiche jsou už ale součástí sousední spolkové země.

Ve Woltersdorfu byly už od roku 15. 3. 1948 prováděny kontroly cestujících v rámci stanice S-Bahnu Rahnsdorf, od 6. 4. 1953 ale byly kontroly převedeny do výhybny Feldweiche, která ale byla záhy zrušena a namísto ní byla v roce 1954 postavena nová výhybna Waldweiche v köpenickém lese a u ní vzniklo o potřebné zázemí pohraničníků. Cestující tak při každé jízdě tramvají museli předkládat své doklady, přestože nepřekračovali žádnou státní hranici. Po vybudování Berlínské zdi se zde staly kontroly bezpředmětné a byly prováděny jen nárazově (a to ještě v 70. letech), výhybna Waldweiche uprostřed lesa ale existuje na woltersdorfské síti dodnes.



Pohled na soupravu vozů čekající na jízdu do Woltersdorfu v roce 1975. Vlečný vůz na snímku je reprezentantem typové řady KSW (Kriegsstraßenbahnwagen; válečná tramvaj), která byla vyvíjena coby pokus o jednotný a jednoduchý typ tramvaje v průběhu válečných let. Do Woltersdorfu byl v roce 1944 dodán prototyp motorového vozu, vlečné vozy byly dodány až v letech 1968 a 1969 jako ojeté coby náhrada vozů sloužících ve městě od zahájení provozu. Vůz na snímku byl konkrétně vyroben v roce 1944 a sloužil původně v Magdeburgu. Sešrotován byl v roce 1979. (foto: Zdeněk Nesiba)

Podobná situace panovala také na příjezdu ze Schöneiche. Zde byl pohraniční bod zřízen přímo na silnici mířící do Berlína (po níž vedla i tramvajová trať), přičemž zpočátku se kontroly netýkaly tramvají, které mohly projíždět bez přerušení dále. Souviselo to s charakterem kontrol, které se v prvních letech soustředily na pašeráctví, teprve později byla primární pozornost soustředěna na útěky občanů za hranice. Přechodnou dobu měla jako kontrolní bod (okolo roku 1954) sloužit zastávka Waldstraße, poté se kontroly přesunuly k dříve zřízenému stanovišti, jež bylo společné pro automobily i tramvaje. Po vystavění Berlínské zdi byly kontroly prováděny v tramvajích už jen namátkově, nicméně kontrolní stanoviště včetně závor pro silniční provoz zůstalo v provozu až do prosince 1976.

Ani kruh okolo Berlína ale nemohl zabránit lidem v emigraci. Přiostřující se situace na hranici mezi východním Berlínem a Západním Berlínem ale nabádala stále více těch, kteří o emigraci uvažovali, aby se k ní odhodlali. Počátkem června 1961 se konala ve Vídni schůzka mezi sovětským vůdcem Chruščovem a americkým prezidentem J. F. Kennedym. Zde Chruščov opět předal své ultimátum, které počítalo s uzavřením definitivní mírové smlouvy do konce roku 1961. Situace ale skončila opět patem, Kennedy se navíc nechal slyšet, že hodlá Berlín bránit před jakoukoli anexí. Nervózní obyvatelé začali proudit do Západního Berlín po tisících. V květnu 1961 jich uprchlo skoro 18 000, v červnu 1961 šlo o více než 19 000 a jen za první dva týdny července 1961 šlo o více než 12 500 lidí.

Dne 15. 6. 1961 se konala tisková konference představitelů NDR, na kterou byli výjimečně pozváni i západní novináři. Walther Ulbricht, generální tajemník Sjednocené socialistické strany Německa, na dotaz novinářky z Frankfurter Rundschau mj. prohlásil, že nikdo nehodlá stavět žádnou zeď, protože dělníci v NDR jsou vytíženi stavbou domů. Novinářka ovšem ve svém dotazu o nějaké zdi vůbec nehovořila…

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 10. díl – „Nikdo nehodlá stavět žádnou zeď“