

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 17. díl – Autobusem ze Západního Berlína do NDR

25.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

I když bylo město rozděleno hranicí a zpočátku se zdálo, že lidé v Západním Berlíně zůstávají prakticky odříznuti od východního Německa, které je obklopovalo, začaly se některé vyostřené hrany záhy ohlazovat. V prosinci 1963 bylo poprvé na základě dohody mezi východním Německem a senátem Západního Berlína přistoupeno k vydávání zvláštních pasů, které umožňovaly občanům Západního Berlína vycestovat do toho východního a navštívit zde své příbuzné.

Dohoda však byla časově omezena a vztahovala se jen na období od 19. 12. 1963 do 5. 1. 1964, přičemž upřednostňovány byly při vydávání povolení humanitární důvody. O navštívení příbuzných a známých, kteří zůstali za hranicí, projevilo zájem obrovské množství občanů Západního Berlína. Během dvou týdnů jich vyjelo na východ okolo 700 000. Další dohody, které představovaly jistý ústupek (ale pochopitelně do budoucna také vhodný nátlakový prostředek) ze strany NDR, byly podepsány v letech 1964, 1965 a 1966, a to vždy s časovým omezením (avšak vícekrát během roku). V roce 1966 však další jednání zkrachovala kvůli formální neschopnosti obou stran dohodnout se na novém znění smlouvy. Každopádně ale platí, že pokaždé v době, kdy byly hranice jedním směrem částečně otevřeny, musely být zaváděny speciální autobusové linky a posilové spoje (a to na obou stranách hranice), které občany vozily k hraničním přechodům a od hraničních přechodů dále do měst. Posíleny byly pochopitelně také další módy dopravy – metro, S-Bahn a ve východním Berlíně tramvaje. Pamětníci vzpomínali, že například na nádraží Friedrichstraße v životě neviděli nástupiště tak plné lidí, jako v oněch prvních dnech, kdy bylo možné navštívit příbuzné na východě.



Snímek z roku 1956 představuje překonání hranice mezi Západním Berlínem a východním Německem ještě před stavbou zdi. Zatímco v rámci Berlína se mohlo až do stavby zdi přejíždět relativně svobodně, ze Západního Berlína do sousední spolkové země spadající pod NDR již probíhaly hraniční kontroly. zdroj: Wikipedia.de)

V letech 1966 až 1972 však zůstala hranice zase takřka neprodyšně uzavřená. V souladu s novou východní politikou západního Německa a vzhledem k částečnému oteplování vztahů mezi západem a východem se podařilo v roce 1971 podepsat smlouvu mezi všemi někdejšímu spojenci (první od konce druhé světové války), která znamenala mj. usnadnění cestování pro občany Západního Berlína (a západního Německa obecně) do NDR, a to i z ryze turistických účelů. Před Vánoci 1972 poté došlo k významné události, kdy se vzájemně uznalo západní i východní Německo a ve východním Berlíně bylo zřízeno oficiální zastoupení NSR a v Bonnu vzniklo zastoupení NDR. Nepoužívalo se ale označení velvyslanectví, protože řada otázek okolo obou států zůstávala neuzavřena – západní Německo například absolutně neuznávalo východoněmecké občanství a všechny Němce považovalo za jeden národ. Přes tyto třecí plochy se uznání obou států stalo jedním z nejvýznamnějších milníků v dějinách rozděleného Německa.

Kroky odehrávající se na té nejvyšší politické úrovni ovlivnily, jako už mnohokrát, i dění ve veřejné dopravě v Berlíně. Již na jaře 1972 byl zahájen provoz autobusové linky s nezvyklým označením E, která spojovala Západní Berlín a Postupim. Nejprve byla linka provozována jen na pár týdnů, a to postupně od 29. 3. do 6. 4. 1972, a poté od 15. 5. do 25. 5. 1972. Teprve ode dne 4. 6. 1972 byl již její povoz ponechán jako trvalý. Šlo o první spojení linkou městské dopravy mezi NDR a Západním Berlínem od stavby Berlínské zdi, kdy byly přeťaty linky metra a S-Bahnu. Linka E (interně značená jako 504) spojovala nádraží Wannsee s konečnou Drewitz v NDR, kde na spoje linky navazovaly autobusy postupimského DP. Zároveň zde vznikl populární obchod Intershop zaměřený na cestující ze Západního Berlína. Jelikož autobusové linka využívala na své trase spojovací dálnici do Berlína,

musel být u konečné v Drewitz zřízen speciálně pro tento účel nový dálniční sjezd, takže zavedení linky s sebou přineslo nemalé investice. Dnes bychom tento sjezd hledali již marně (v 90. letech byl zrušen a nahrazen odpočívadlem).

Berlínský DP původně začal na linku E vypravovat klasické autobusy, záhy ale musel přistoupit k několika úpravám. Technicky nejdůležitější bylo vybavení vozidel palubními bateriemi s větší kapacitou. Po krátké jízdě po dálnici totiž následovalo dlouhé stání na hraničním přechodu, které kapacitu baterií spolehlivě vycucávalo. Od konce 70. let navíc nesměly být na linku nasazovány autobusy s venkovními reklamami a naopak musela být vozidla jasně označena logem BVG-West.



Snímek z roku 1972 představující autobus na lince E do Drewitz, tedy obce ležící již na území východního Německa. (foto: archiv BVG)

Řidiči se muselo hlásit vysílačkou při překročení hranice zpět do Západního Berlína u vedoucího pracovníka BVG-West, případně také na celním úřadu. Informováno mělo být především o nezvyklých událostech, anebo překážkách ze strany NDR. Na území NDR platil přísný zákaz používání rozhlasového zařízení. Autobusy musely mít s sebou také všechny potřebné dokumenty, z čehož standardně platila pro provoz MHD výjimka. Pozornost se musela věnovat také výběru jízdního personálu. Na lince nesměli sloužit řidiči, kteří by pocházeli z řad uprchlíků NDR, anebo občanů vyhoštěných z NDR, anebo lidé, kteří měli jiné problémy s úřady východního Německa v privátní oblasti.

Autobusová linka byla využívána především občany NDR, kteří dostali povolení vycestovat do Západního Berlína. Zatímco občané Západního Berlína museli za svezení autobusem platit (byť jen standardní městský tarif, přestože došlo k opuštění tarifní zóny), ti z východního Německa měli při předložení pasu svezení zadarmo. Není tedy asi potřeba připomínat, že příjmy z provozu linky byly minimální. Cestující, kteří by neměli v pořádku doklady, anebo by nebyli do východního Německa

vpuštěni, museli opustit autobus na hraničním přechodu a vyčkat na jízdu autobusu v protisměru. Pakliže by takový cestující neměl prostředky na zaplacení zpátečního jízdného, měl BVG-West povinnost jej přepravit zpět zadarmo.

Od 1. 5. 1988 byla linka E přeznačena na číslo 99. Důvodem byla především skutečnost, že písmeno E bylo využíváno dlouhá léta pro označení linek zaváděných při zvláštních příležitostech, avšak spoj do Drewitz měl již dlouhá léta charakter běžné linky. Další významné změny se odehrály až v roce 1989, kdy se po pádu Berlínské zdi linka prodloužila až do Postupimi a byl na ní zajišťován společný provoz s postupimským DP (který tak začal zajíždět do Západního Berlína). V roce 1991 byla linka přeznačena číslo 113 a o rok později v souvislosti s obnovením povozu S-Bahnu do Postupimi zrušena.



Autobus v provedení, v jakém jezdil do východního Německa, se dochoval i jako historický exponát. (foto: MAN Truck & Bus)

Samotná konečná Drewitz se nacházela v těsném sousedství území známého jako Wüste Mark. Šlo o jednu z tzv. berlínských exkláv, což byla území, která se nacházela vně hranic Západního Berlína a byla obklopena ze všech stran východním Berlínem či východním Německem. Jejich vznik souvisí se sjednocováním obcí do velkého Berlína v roce 1920, kdy některá území s ohledem na vlastnická práva byla spravována jinými městskými částmi, než pod které spadala. Při dělení Berlína byly rozděleny mezi jednotlivé spojence původní městské části, a to včetně těchto území vně hranic těchto částí. Dokud byl Berlín jednotný, anebo bylo alespoň umožněno přecházet svobodně mezi jednotlivými částmi, existenci exkláv v podstatě nikdo neřešil. Se vznikem Berlínské zdi se ale tato

situace změnila. Uvnitř východního Německo zůstalo 10 území s velikostí od 0,3 ha do více než 45 ha, která patřila pod Západní Berlín, naopak v Západním Berlíně byla 4 území spadající po východní Berlín (a další území pod sovětskou správou). Exkláva Wüste Mark v blízkosti konečné linky E byla polem, které nebylo, stejně jako většina exkláv, ohraničeno Berlínskou zdí ani jinými zátarasy. Existovaly zde pouze cedulky upozorňující na překročení státní hranice. Prchat sem by však nemělo žádný smysl. Území by nebylo možné nijak opustit. Plocha byla obhospodařována zemědělcem ze Západního Berlína, který měl po čtyřletém období (1961–65), kdy na pole nesměl, povoleno zajíždět na něj svým traktorem. Autobusová linka E (později 99) tedy žádnou spojitost s obsluhou dané oblasti neměla, byť by k tomu pohled na dobovou mapu mohl svádět. Wüste Mark byla součástí Západního Berlína do roku 1988, kdy došlo k dohodě s NDR o vypořádání se s většinou exkláv a kdy jich byla většina předána pod správu NDR.

Zvláštní pozici mezi exklávami západního Berlína měl Steinstücken, který byl jako jediná z exkláv trvale obydlen (cca 300 obyvateli). Východní Německo se pokusilo již v roce 1951 tuto nevelkou oblast anektovat, narazilo ale na silný protest USA, a tak byl zachován status quo a území zůstalo pod americkou správou. Po stavbě Berlínské zdi byl Steinstücken obehnán jen drátěným zátarasem, přičemž byl vytvořen koridor přes území NDR, kterým mohli lidé přecházet do Západního Berlína. Šlo ale jen o lesní stezku pro pěší. Žádná technika do této exklávy projet nemohla. Vzhledem ke slabému zajištění se přes Steinstücken podařilo řadě lidí úspěšně utéct. Američané zde od srpna 1961 zřídili stálou vojenskou posádku, která byla přivážena na místo vrtulníkem (dnes bychom na bývalé přístavní ploše našli památník), který zajišťoval i zásobování, přepravu uprchlíků a v nutných případech také občanů Steinstückenu (s nadsázkou řečeno tak americká helikoptéra plnila funkci veřejné dopravy). Brzy byl Steinstücken obehnán vlastní Berlínskou zdí (číše trpělivosti přetekla východoněmeckým úřadům poté, co dezertovalo na území exklávy hned 20 vojáků východoněmecké armády najednou). Vzhledem ke komplikovanému charakteru byla exkláva Steinstücken první, u níž došlo mezi NDR a Západním Berlínem k dohodě o její budoucnosti. Západní Berlín se vzdal jedné z neobydlených exkláv v NDR, zatímco NDR předalo území o šířce 20 m Západnímu Berlínu, které bylo rovněž z obou stran obehnáno zdí a které se stalo nově integrální součástí Západního Berlína. Tento úzký pás vytvořil koridor se Steinstückenem, který tak přestal být exklávou. K popisované dohodě došlo v roce 1971 a od roku 1972 byla do Steinstückenu zavedena i autobusová linka BVG-West číslo 18 (dne 118), která uzounký koridor využívala. Nešlo tedy o přeshraniční provoz jako v případě linky E (99), resp. přesněji linek E, protože kromě popisovaného spojení do Drewitz vzniklo ještě jedno přeshraniční spojení.



Zahájení provozu pravidelné autobusové linky do někdejší exklávy Západního Berlína Steinstücken v roce 1972. (foto: archiv BVG)

Zřízeno bylo v roce 1982 a rovněž neslo označení E (interně 505), teprve od května 1988 došlo k přeznačení na číslo 88. Autobusová linka opouštěla Západní Berlín skrze nově zřízený hraniční přechod na dálnici ze Západního Berlína směrem do NDR (zde však dálnice končila hned za hranicí a prodloužení dál směrem do NDR bylo uvedeno do provozu až v roce 1987). Autobusová linka sjížděla za hraničním přechodem Heiligensee (po prodloužení dálnice opět prvním sjezdem), kde byl zajištěn přestup na autobus místní dopravy zajišťované dopravním kombinátem Frankfurt nad Odrou (VE – Verkehrskombinat Frankfurt/Oder). Tento autobus poté cestující odvážel k nádraží v Hennigsdorf. Podmínky provozu (vozidla bez reklam, povinnost hlášení, řidiči bez vazeb na NDR atp.) byly naprosto stejné jako v případě druhé linky E (resp. 99) do Drewitz. Podobný byl i scénář událostí v listopadu 1989, kdy byla linka v kombinovaném provozu zajišťována BVG-West a VE Frankfurt/Oder v celé délce trasy (tedy až po nádraží Hennigsdorf).

Poslední linka s označením E spojovala stanici metra Tegel s městem Oranieburg v Braniborsku. Tato linka tedy rovněž překračovala hranici mezi Západním Berlínem a východním Německem, zřízena však byla až 17. 11. 1989, tedy po hlavní fázi listopadových událostí v NDR a v Berlíně. Tato linka – později přečíslovaná na 224 (a ještě později na 824) byla v provozu až do prosince 1998, kdy však byla hranice mezi oběma Německy i oběma Berlíny už dávno zaniklá.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 17. díl – Autobusem ze Západního Berlína do NDR