

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 18. díl – Autobusem z NDR do Západního Berlína

26.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V minulém díle našeho seriálu jsme si ukázali, že i po vybudování Berlínské zdi bylo možné se dostat autobusem městské hromadné dopravy ze Západního Berlína do východního Německa, byť až po roce 1972, kdy se vztahy mezi zeměmi do značné míry oteplily. Již dříve ale existovala i možnost svézt se naopak autobusem východoberlínského DP do Západního Berlína. Toto spojení bylo vytvořeno již v roce 1963, tedy pouhé dva roky po stavbě Berlínské zdi, a zajišťovalo spojení letiště Berlín-Schönefeld (ve východním Berlíně) se Západním Berlínem. Původní konečná v Západním Berlíně byla situována před hotelem Arosa, od května 1966 bylo využíváno zastavení na centrálním autobusovém nádraží poblíž výstaviště, přičemž autobus zastavoval i u cestovní kanceláře Helios (rovněž v Západním Berlíně). Jízdné bylo stanoveno na 5 západoněmeckých marek, přičemž byly vydávány zvláštní jízdenky.

Rovněž autobusy, na rozdíl od vozů BVG-West provozovaných na linkách E v 70. a 80. letech, měly odlišný charakter. Nebyly používány klasické městské vozy, ale autobusy, které sloužily jinak ve službách zájezdové dopravy východoberlínského DB. Na lince se tak vystřídaly malé autobusy Robur, počátkem 70. let poté Ikarusy 55, a následně Ikarusy 250 v červeno-bílém provedení. Vozidla byla deponována v garážích Treptow ve východním Berlíně. Zvláštností bylo, že u autobusů Ikarus 250 nebylo používáno nic, co by odkazovalo na vlastnictví vozů v majetku BVG-Ost – chyběly jakékoli nápisy, evidenční čísla atp. a linka neměla ani žádné číselné označení (pouze výjimečně se používalo označení cedulemi „Transit“, anebo „Flughafen Schönefeld“).

Západní Berlín měl sice také svá letiště (Tegel a Tempelhof), avšak z letiště Schönefeld bylo možné dosáhnout cíle, které letecké společnosti létající ze Západního Berlína nezajišťovaly (šlo především o destinace ve východní Evropě, ale také například o spojení do Vídně). Tam, kde docházelo k prokladu nabídky, byly zase zpravidla východoevropské aerolinky levnější, než ty létající z Tegelu a Tempelhofu.

Zatímco zajištění spojení ze Západního Berlína do Drewitz v roce 1972 bylo výsledkem dohody mezi NDR a Západním Berlínem a pro autobus musel být vybudován i dálniční sjezd, zavedení linky BVG-Ost k letišti bylo fakticky vzato pirátské. Zde je nutné si uvědomit odlišnou mentalitu obou znesvářených stran. Západní mocnosti se nikdy během sporu o Berlín nepokoušely blokovat vstup občanům východního Berlína, takže prakticky kohokoli, kdo přejel či přešel hraniční kontrolou, vpustily na své území. Jakmile tedy na hranici přijel autobus, který projel přes kontrolu na východní straně, vpustili jej bez obtíží do Západního Berlína. Soukromí dopravci v Západním Berlíně v tom ale viděli nekalou konkurenci a požadovali, aby byl provoz linky zakázán, neboť nejezdila na základě vydané koncese. Koncese se ale podle práva platného v Západním Berlíně mohla vydávat a vztahovat

pouze na linky, které měly oba cíle uvnitř Západního Berlína, což v případě autobusového spojení k letišti Schönefeld neplatilo. Východní Německo tedy využilo kličky v legislativě (co není zakázáno, je povoleno) a proti spojení nebylo možné vystupovat.



Pohled na východoberlínské letiště Schönefeld s odstavenými autobusy před odbavovací halou. (zdroj: blog.berlin-airport.de)

Od 1. 9. 1980 ale byla zřízena nová zastávka v jižní části města u nákladního nádraží Tempelhof (v Západním Berlíně), přičemž zde byla vycítěna možnost (neboť zastávka byla oficiálně označena) uplatnit zákaz na základě absence licence. Východní Němci si byli této možnosti dobře vědomi. Zastávku proto záměrně vytvořili na pozemku, která spadala pod úřad říšských drah (Reichsbahnamt 4), čímž spadala správa pod ministerstvo dopravy NDR. Jenomže správa, která vyplývala z poválečných smluv o Berlíně, neznamenala vlastnictví – pozemek byl de iure pořád integrální součástí Západního Berlína. Proto byl senát Západního Berlína vyzván, aby proti takovému pojetí linky zasáhl, a to i přesto, že oficiálně nebyla doprava jen v rámci Západního Berlína umožněna a nabízena. Samotný senát Západního Berlína na jedné straně cítil povinnost chránit zájmy svých dopravců, kterým se nelíbila přítomnost konkurence, současně ale nechtěl být tím subjektem, který by jakýmkoli způsobem omezoval vstup občanů NDR, čehož by mohla protistrana propagandisticky využít. Řešení nakonec bylo provedeno v duchu hesla „aby se vlk nažral a koza zůstala celá“. Berlínský senát nařídil zrušit zastávku Güterbahnhof Tempelhof a zastávkový sloupek byl skutečně odstraněn. Autobusy zde ale zastavovaly dále.

Provoz linky byl udržován až do července 1990, kdy byla zrušena v souvislosti se sjednocovacím procesem ve městě. Náhradou se stala nová linka, která však už nezajížděla na území někdejšího Západního Berlína a která byla ukončena v centru (východního) Berlína. S ohledem na nízkou poptávku ale byla již po necelém měsíci a půl provozu (1. 7. až 11. 8. 1990) zrušena. Náhradou již byly klasické linky MHD.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 18. díl – Autobusem z NDR do Západního Berlína