

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 19. díl – Autobusem přes hranici za zvuku samopalů

27.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V souvislosti s cestováním autobusem přes hranice sektorů nesmíme opomenout ještě dvě události, v nichž hrály roli autobusy, v jednom případě dokonce přímo autobus východoberlínského DP (BVG-Ost). První se odehrála na Vánoce roku 1962, ta druhá o pár měsíců později v květnu 1963.

V městečku Neugersdorf působil Hans Weidner jako soukromý dopravce. Jelikož šrouby v oblasti soukromého vlastnictví nebyly ve východním Německu utahovány tak rychle a bezohledně jako v Československu, bylo možné celá 50. léta ještě v NDR podnikat, byť ve velmi omezeném rozsahu. To se ale začalo na počátku 60. let měnit a privátní dopravci postupně byli zestátňováni. Hans Weidner tak musel celé své zázemí firmy předat zadarmo státu a nechat se zaměstnat u dopravní společnosti v Žitavě (Zittau), o koncesi, kterou formálně nadále držel, měl přijít následně. V létě 1962 tak zosnoval plán možného útěku, v němž si chtěl dopomoci autobusem. Ten měl prorazit hraniční zátaras do Západního Berlína ve směru od Postupimi (přechod Drewitz/Dreilinden). Společně se svým někdejším zaměstnancem, ke kterému měl důvěru, začali postupně přestavovat svůj starý 60místný autobus značky VOMAG z roku 1941. Zvenčí měl autobus zůstat prakticky identický, aby nebudil podezření. Uvnitř se ale měl stát bunkrem. Interiér byl obložen ocelovými pláty a dřevěnými deskami, které měly sloužit jako pancéřování. K přední části vozidla byla přidána sněhová radlice (což nebylo u autobusů v té době neobvyklé), která měla být využita jako beranidlo na překonávání překážek. Okolí kabiny řidiče bylo vystláno vaky s uhlím, které měly být využity jako další ochrana pro zachycení nábojnic. Zvláštního domáckého pancéřování se dočkala také kola.



Autobus VOMAG z roku 1941 použitý k útěku na konci roku 1962. Na snímku je dobře vidět zakrytí čelních oken. (zdroj: Chronik der Mauer)

Odpoledne na Štědrý den roku 1962 se po setmění vydalo celkem 8 osob (z toho 4 děti) na cestu autobusem směrem do Berlína. Využívaly pouze silnice nižších tříd a přesun byl organizován převážně v noci. Cesta trvala jeden a půl dne a neobešla se zcela bez problémů. S ohledem na velmi nízké teploty došlo k zamrznutí chladiče. Při zhruba minus 20 stupních Celsia a ve sněhové bouři tak musela dvojice mužů (hlav převážených rodin) motor rozmontovávat a opravit. I přes svízelné podmínky se to nakonec povedlo a cesta mohla pokračovat. Byl druhý svátek vánoční, zhruba 5.30 ráno a u hraničního přechodu Drewitz/Dreilinden zastavuje autobus. Všichni se ukrývají dovnitř vozidla na podlahu, s výjimkou řidiče. Samotná dálnice i hraniční přechod jsou prázdné a obraz přikrývá tma. Poté už se autobus vydá na plný plyn kupředu proti zátarasům, bez jakýchkoli problémů proráží trojici překážek z ostnatých drátů a řítí se vstříc vytoužené svobodě. Vojáci pohraniční stráže začnou ve zmatku na autobus střílet, ale je příliš pozdě. Po zhruba 100 metrech autobus zastavuje na území Západního Berlína. Nikdo z osmičlenné posádky není zraněn, na karoserii je napočítáno pouze 8 výstřelů. Útěk pomocí staříčkého autobusu se stane slavným. Sám Hans Weidner ale později příliš mnoho důvodů k nadšení nemá. Jeho opakované pokusy o podnikání v autodopravě zkrachují. Žije ale ve svobodném městě, které mu umožňuje tyto pokusy dále zkoušet a jít svou cestou.

Jen o pár měsíců později se opakuje podobný scénář, tentokrát přímo za účasti autobusu BVG-Ost. Manfred Massenthe společně s Gerdem Keilem, kteří oba pracovali v garážích Treptow, hodlali opustit NDR a prchnout do Západního Berlína. Původní plán byl poměrně jednoduchý. Pod kantýnou garáží se nacházel labyrint chodeb, z větší části zaplavených, které vedly až do Západního Berlína.

V dubnu 1963 se v lakovně vozovny shromáždili všichni ti, jež byli do plánu zasvěceni a chtěli NDR opustit. Jenomže Manfred Massenthe znejistěl. Ve vozovně došlo ke znásobení počtu pracovníků místní stráže, což dávalo tušit, že se o chystaném útěku ví. Manfred Massenthe tak akci odvolal. Svého plánu na útěk se ale nevzdal. Pochopil však, že se do něj nesmí zasvěcovat velké množství lidí.



Západoněmečtí policisté si prohlížejí autobus, jenž zůstal zaklíněný těsně před západoberlínskou hranicí. (zdroj: Chronik der Mauer)

Náhradní řešení mělo kopírovat úspěšný útěk z prosince 1962. Jako základ posloužil zájezdový autobus BVG-Ost typu IFA H6B, což byl standardní dvounápravový východoněmecký autobus o délce 10 m vyráběný závodem ve Werdau mezi léty 1952–59 v různých variantách provozního určení. Autobus se jim podařilo nepozorovaně vybavit vlastní variantou pancéřování z 12 mm tlustého plechu, která byla podobně jako při útěku o pár měsíců dříve vyhotovena pouze v interiéru a měla sloužit pro ochranu posádky. Rovněž okna u řidiče byla pokryta provizorně (a před výjezdem) kovovými plechy. Jako termín útěku byl vybrán 12. květem 1963, a to krátce kolem poledne. Přes kontakt v Západním Berlíně se dokonce podařilo předat zprávu, aby západoberlínská policie zastavila provoz v oblasti hraničního přechodu Invalidenstraße, neboť účastníci útěku, kterých bylo nakonec osm, nechtěli po proražení hranice zranit nikoho na opačné straně hranice.

Autobus se podle plánu přiblížil k hraničnímu přechodu. První překážkou na trase byl masivní řetěz u Scharnhorststraße, který autobus bez obtíží prorazil. Pak následovala série betonových překážek. Východoněmečtí pohraničníci, poučeni z prosincového útěku, výrazně zdokonalili systém zábran na příjezdových cestách k hranici. Vozidlo řídil Gerd Keil, Manfred Massenthe držel pomocí nohou ocelové pláty na oknech, aby chránil řidiče před očekávanou sprškou nábojů. Autobus začal kličkovat

mezi betonovými zátarasy a mistrně se proplétal všemi překážkami. Pohraničníci začali na autobus pálit ze všech možných zbraní, ale autobus ukrajoval další a další metry k hranici. Pancéřová ochrana byla dostatečně silná na to, aby všechny kulky zadržela. Jenomže na stropě autobusu žádná zesílená ochrana nebyla. Právě tudy podle všeho pronikly náboje, které do ruky a břicha zasáhly Manfreda Massentheho. Ten byl v té chvíli vyřazen ze své role a upustil oba pláty, které měly chránit řidiče, jenž byl najednou zcela nechráněn. Pak přes čelní sklo prosvištěly tři kulky, které Gerda Keila zasáhly do plic. Těžce zraněný přesto dále řídil. Před ním byla poslední překážka. Ocelová závora mezi zdí obložená z obou stran betonovými panely naskládanými na sebe. Kola se odvalovala dál směrem k závoře, když skrze okno proletěl další náboj, jenž neomylně zasáhl řidičovo rameno. Gerd Keil řízení nezvládl a strhl volant. Autobus, jenž už vjel mezi hradbu z betonových panelů, narazil pravým bokem do této hradby a zůstal stát. Jeden metr před závorou, za níž již byla otevřená cesta do Západního Berlína.

Do autobusu okamžitě vtrhli pohraničníci a tři těžce zraněné i ostatní ukrývající se uvnitř vozu pod konstrukcí vyvedli ven z vozu a okamžitě zatkli. V autobuse bylo posléze napočítáno 138 zásahů, což je výrazný rozdíl oproti 8 kulkám, které pronikly do vozu VOMAG v prosinci na hranici u Postupimi. Banda asociálních elementů, jak neúspěšné uprchlíky nazýval východoněmecký tisk, byla odsouzena k odnětí svobody v délce až do deseti let. V rámci politiky západního Německa se ale podařilo vykoupit Manfreda Massentheho po dvou letech z vězení na svobodu, přičemž mu byl umožněn volný odchod do západního Německa. Massenthe ale zůstal, neboť nechtěl způsobit problémy svým rodičům. Cestu do svobodného Německa si tak raději sám zavřel.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 19. díl – Autobusem přes hranici za zvuku samopalů