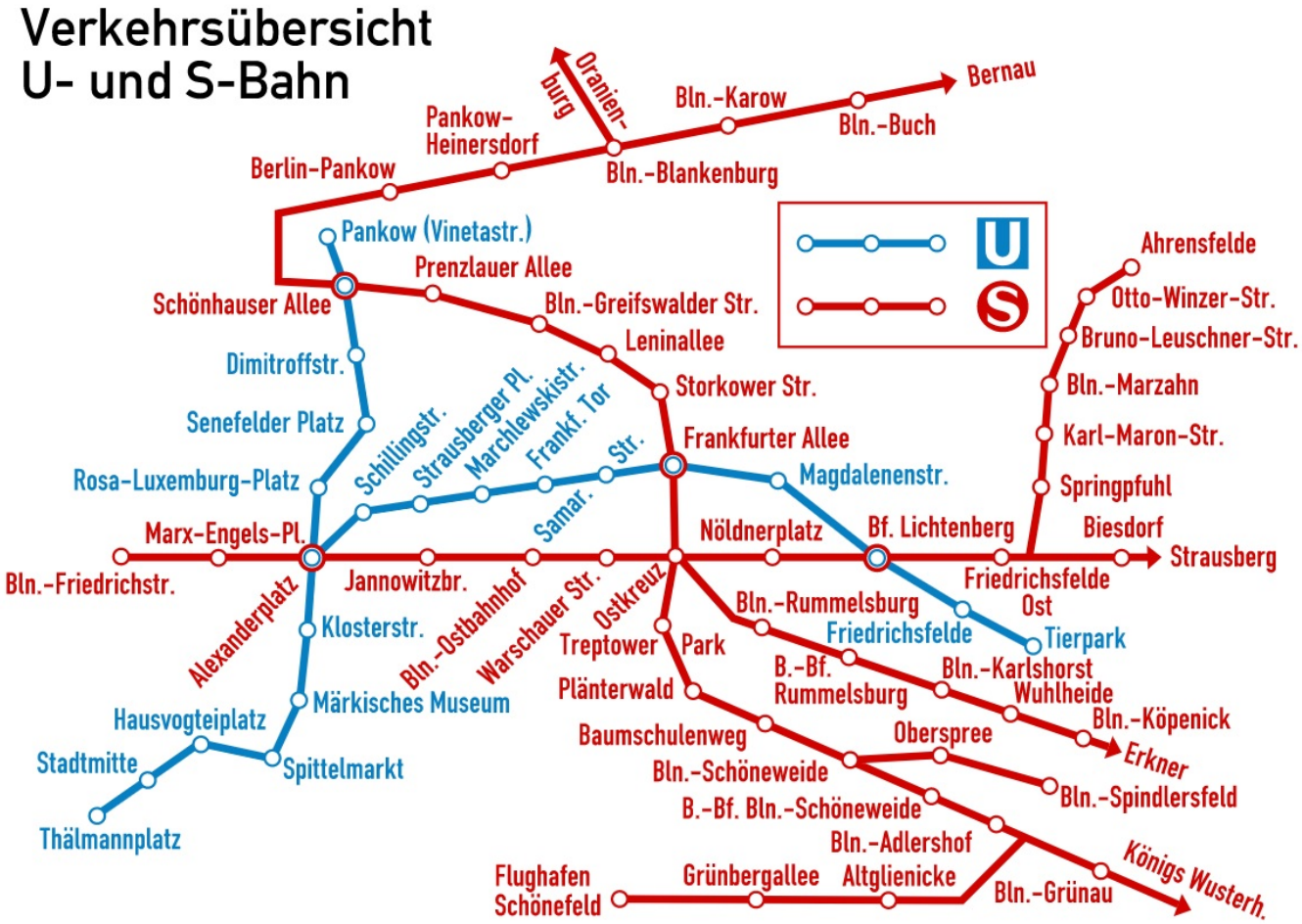


Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 20. díl – Bomba za vyšší jízdné

28.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Od autobusových spojení mezi východem a západem, kterým jsme se věnovali v minulých dílech našeho seriálu, se přesuňme opět do obecnější roviny okolo dění v obou rozdělených dopravních podnicích. Nejprve se podívejme do východního Berlína. Zde bylo na první pohled významnou změnou přejmenování dosavadního dopravního podniku BVG (-Ost) na BVB, tedy Berliner Verkehrsbetriebe (Berlínské dopravní podniky), k čemuž došlo již od 1. 1. 1969. Součástí BVB se stala také taxi doprava a lodní flotila. O možném přejmenování se s ohledem na roztříštění původního DP na dva dopravce (na východě a na západě) hovořilo již dříve a například podnikový sportovní tým východoberlínského DP používal zkratku BVB již od roku 1958. Naopak podnikový časopis „BVG-Signal“ se dočkal přejmenování až počátkem roku 1972.

Jinak si běžel vývoj ve východním Berlíně svým životem. Hospodářství východního Německa se vyvíjelo v daném období nezvykle dobře. V 60. letech se stát pokusil o vlastní ekonomickou reformu, která mj. počítala s větší autonomií jednotlivých podniků. Jednalo se o odezvu na naprosto otřesné výsledky ekonomického vývoje východního Německa na přelomu 50. a 60. let. Jako první přišel tzv. Nový ekonomický systém plánování a řízení pro národní hospodářství (v roce 1963), který se mj. snažil vyvolat v pracovnících a podnicích větší zainteresovanost na výsledcích podniku, nešlo ale ani zdaleka o návrat k tržní ekonomice, pouze o snahu přijmout některé její prvky do rigidního systému centrálního plánování. Tyto dvě ekonomické koncepce jsou ale prakticky neslučitelné a bylo zřejmé, že bude muset jednat z nich dostat ve výsledku přednost. Přestože ekonomika východního Německa začala rychle růst, bylo již v roce 1967 oznámeno, že se přejde na etapu nazvanou Ekonomický systém socialismu, neboť komunistické vedení se cítilo působením reformních kroků ohroženo. Došlo tak ke značnému utažení šroubů a pozvolnému návratu k centralismu. Pozornost se měla v rámci státní podpory věnovat jen vybraným strategickým odvětvím, u nichž se předpokládala vyšší přidaná hodnota. Tato odvětví a podniky měly nárok na státní subvence a investice, což vedlo velmi brzy k tomu, že o pozici strategického podniku pro hospodářství NDR záhy usilovali v podstatě všichni a počet těchto podniků se neustále rozvíjel.



Východoberlínská síť S-Bahnu a metra. Trasy západoberlínských linek nebyly v plánku nijak značeny. (zdroj: Wikipedia.de)

Jenomže ani tento pokus o reformu hospodářství neměl dlouhého trvání. Na mocenské výsluní se namísto dosavadního šéfa a propagátora reforem Waltera Ulbrichta začal tlačit Erich Honecker, který svůj boj nakonec vyhrál a se souhlasem Sovětského svazu realizoval fakticky mocenský puč, kdy v zemi převzal vládu (o podrobnostech se však veřejnost dověděla až po roce 1989). V této souvislosti se podařilo zadusit reformní snahy (tento vývoj byl patrný již od konce 60. let) a přejít na ekonomický systém postavený na centrálním plánování, přičemž základem se mělo stát zvýšení vnitřní spotřebitelské poptávky státu a konzumu. Masivně se tak investovalo například do výstavby nových bytů. Ekonomika východního Německa rostla a podařilo se docílit i navýšení platů a podpořit spotřebitelskou poptávku. Do značné míry ale šlo o život na dluh (omezovány byly investice do průmyslu, což se záhy projevilo jeho zastaralostí). Do krize se východní Německo dostalo na počátku 80. let, kdy mu hrozil bankrot. Běžní obyvatelé východního Německa o tom však neměli tušení. Z jejich pohledu se státu dařilo dobře.

Nebývalý rozvoj zažíval i východní Berlín, kde probíhala masivní nová výstavba bytů. Sídliště bylo zapotřebí napojit na dopravu, přičemž hlavní roli převzaly nové stavby tramvajových tratí. Na nových tramvajových tratích se začala konečně objevovat i nová vozidla, a to v podobě československých tramvají KT4D (a od roku 1983 i KT4Dt s tyristorovou výzbrojí), přičemž Berlín postupně do konce roku 1987 nakoupil takřka 600 těchto vozů (ani tento počet ale nepostačoval na to, aby bylo možné vyřadit staré dvounápravové Rekowageny, vyráběné ostatně až do roku 1975, resp. pro zákazníky mimo Berlín dokonce ještě o rok déle).



Přehledně zaznačené stanice duchů využívané západoberlínským metrem a S-Bahnem. (zdroj: Wikipedia.de)

Ve výstavbě sítě metra východní Berlín příliš úspěchů nesklízel (v roce 1973 bylo otevřeno prodloužení na Tierpark, dalších výstavba metra následovala až na samém konci 80. let – v roce 1988 se rozjelo metro na Elsterwerdaer Platz a o rok později až na Hönow). Výroba vozů řady E pro berlínské metro (trasu E) se formou novostaveb nepodařila realizovat. Namísto toho byla od počátku 60. let zahájena přestavba starých vozů S-Bahnu (jednalo se o nové vozové skříně postavení na původních repasovaných podvozcích a s využitím pohonu starých vozů řady ET 168 z roku 1926) na řadu EIII. Tyto přestavby byly umožněny zejména díky bojkotu S-Bahnu v Západním Berlíně, neboť se uvolnila velká část zde alokovaných vozidel pro potřeby východního Berlína, který ale pro vlastí síť S-Bahnu tolik vozů nepotřeboval. Naopak metro po nějaké formě omlazení přímo volalo, přičemž použití nepotřebných vozů S-Bahnu se jevilo jako snadné a finančně nenáročné řešení. Výroba vozů řady EIII formou přestaveb probíhala s přestávkami takřka 30 let. Poslední vozy dodané

v září 1990 byly již dokonce placeny v nové měně (došlo již k převzetí západní marky). Není přitom bez zajímavosti, že se východní Němci paralelně zabývali i možnosti výroby zcela nových vozidel. V roce 1968 dokonce nabízeli své řešení pro pražské metro (jejich nabídka však byla obratem pro nedodržení předepsaných parametrů vyřazena), Berlín se dočkal nových jednotek vlastní produkce jen pro trasu A maloprofilového metra.

Obdobná situace z hlediska obnovy vozidel panovala také v síti východoberlínského S-Bahnu, kde vznikaly vozy řady DR 276, a to rovněž jako přestavba starších vozů S-Bahnu (tentokrát typové řady ET 165 z let 1928–1931). Tyto vozy se vizuálně sice podobaly jednotkám metra EIII, konstrukčně ale byla odlišná. V autobusové dopravě v Berlíně hrály jednoznačně prim autobusy Ikarus 260 a článkové vozy Ikarus 280.



Představení nové východoberlínské jednotky metra EIII v roce 1963. Vozidla vznikala přestavbou starších vozů S-Bahnu, z nichž většina se stala nepotřebná po rozdělení Berlína zdí. Využitím podvozků a elektrické výzbroje vozidel z přelomu 20. a 30. let se podařilo vytvořit spolehlivé jednotky. (foto: archiv BVG)

V Západním Berlíně byl S-Bahn po stavbě Berlínské zdi dále bojkotován a jeho provoz omezován. Přestože se část lidí vrátila po roce 1961 zpět, role S-Bahnu coby páteřního dopravního prostředku zmizela. Po zrušení tramvají tak hrály prim ve zdí obehnaném městě autobusy a metro. Nedostatek provozního personálu vedl ke změně legislativy, která se v 50. letech stala záminkou pro zastavení přeshraničního provozu tramvají. Za volant autobusů a do kabin strojvůdců metra směly od konce roku 1971 usednout poprvé také ženy (nicméně první byla zaměstnána jako řidička až v roce 1973, resp. v případě metra 1974). Jelikož se do Západního Berlína dalo bez problémů přiletět a při dispozici všech povolení dojet také jinými cestami (vlakem či po silnici) zakotvili ve městě také příslušníci jiných národností, zejména turecké. V roce 1970 zaměstnával BVG okolo 13 000 lidí, z nichž 220 byli cizinci (z toho zhruba polovina Turci). V dalších letech tento poměr dále narůstal. Současně se narůstajícímu počtu cizinců přizpůsoboval dopravce i ve svých materiálech. V 80. letech

například vydával informace o tarifních podmínkách již i v turečtině.

Demografické změny, přerod města a život na omezeném prostoru vedly k novým občanským iniciativám, které adorovaly nezřídka ty, jež z tří sektorů Berlína udělali vězení. Především mezi mladými lidmi a umělci totiž našla úrodnou půdu silně levicově zaměřená politika. S ohledem na možnosti navštěvovat na základě povolení východní Berlín (po roce 1973), byla často mezi lidmi zastaralost východního Berlína vnímána se značnou nostalgií.



Stanice Bornholmer Straße na trase S-Bahnu se stala rovněž stanicí duchů – jedinou povrchovou. V roce 1961 byla vybudována v oblasti tzv. „Ulbrichtova zatáčka“ – dvoukolejný oblouk nahrazující původní jednokolejnou traťovou spojku. Jejím účelem bylo vyhnout se Západnímu Berlínu. Do provozu byla trať uvedena 10. 12. 1961. Vedle sebe tak projížděly po paralelní trati na části trasy vlaky východoberlínského a západoberlínského S-Bahnu, přičemž obě tratě byly vzájemně odděleny zdí. (zdroj: Wikipedia.de)

Západoberlínský DP v dané době neměl mezi občany příliš velkou atraktivitu. V roce 1972 došlo ke zdražení jízdného ze 40 na 60 feniků u metra a z 50 na 70 feniků v případě autobusů, což však mezi lidmi vyvolalo až nezvyklé masivní protesty, které dokonce nalezly odraz v tehdejší pop-kultuře. Občané se naopak dožadovali nulového tarifu, což se snažili vynutit mj. blokováním vstupů do stanic metra, ničením zařízení BVG, anebo zastavováním autobusů užitím záchranné brzdy. Přestože dopravce nabádal své pracovníky, aby se nenechali vyprovokovat, došlo několikrát i k napadení provozního personálu, což vedlo k povolání bezpečnostních složek. Spor okolo zdražení jízdného vygradoval dne 13. 3. 1972, kdy došlo k výbuchu nálože situované u místa výběru pokut. Bomba zranila dva lidi. V roce 1977 se zase někdo pokusil zapálit kartotéku s doklady o černých pasažérech a jednomu bombovému útoku přímo na budovy ředitelství BVG se podařilo zabránit v roce 1978.

Z hlediska provozu bylo nejzajímavější svezení metrem skrze východní Berlín, z čehož se stala až turistická atrakce. Metro muselo – mj. kvůli zhoršujícímu se stavu kolejí, do nichž východní Berlín nebyl ochoten investovat – projíždět pomalu, což dávalo turistům dostatek času na to, aby si mohli pořídit fotografie z uzavřených stanic. Zaznamenány jsou i případy, kdy došlo k zastavení metra v některé z uzavřených stanic. Zastavením metra se automaticky odblokovaly dveře, čehož využil minimálně v jednom případě nepozorný cestující, který dveře otevřel a vstoupil na nástupiště, a tím na území východního Německa. Zde byl pochopitelně zadržen jako narušitel státní hranice.

Prakticky vzato jízda metrem po kolejích pod východním Berlínem byla pohybem po území východního Berlína. Panovaly proto obavy, že by východní Němci mohli vlaky zastavovat a provádět v nich kontroly, případně zadržovat občany. Platilo proto pravidlo, že kdokoli, kdo zapomněl vystoupit v poslední stanici opouštějící Západní Berlín, a přitom se cítil například z politických důvodů ohrožen při průjezdu pod východním Berlínem, mohl zatáhnout za záchrannou brzdu a mohl být eskortován pěšky zpět do poslední stanice (vlak se ale v takovém případě musel nacházet ještě celou svou délkou pod územím Západního Berlína).



Pohled na trojici tramvajových vozů Rekowagen, jež byly do roku 1976 nejmodernějšími vozy východoberlínské tramvajové sítě. (foto: Noah Caplin; archiv BVG)

Ačkoli se východním Němcům nelíbilo, že nějaký nepozorný cestující vystoupí v některé ze „stanic duchů“, hlavní pozornost ochrany stanice se soustředila pochopitelně na to, aby nemohli skrze metro utíkat do Západního Berlína občané NDR. Jelikož metro je tvořeno nejen tubusy pro samotné vlaky, ale také celou řadou spojovacích šachet a chodeb, byla v průběhu 60. let do těchto prostor instalována nášlapná signalizační zařízení, která byla v polovině 80. let doplněna i o pokročilejší technologii světelných závor. Zabezpečovaly se také stanice, kdy se na nástupištích objevily zátarasy z ostnatých drátů. Hlídat však bylo zapotřebí také samotné pohraničníky. V roce 1963 se metrem na západ svezla celá trojčlenná hlídka pohraničníků ze stanice Heinrich-Heine-Straße.

Na nástupištích uzavřených stanic proto byla vybudovaná zděná stanoviště ne nepodobná bunkrům, která měla jen malá okénka a ocelové dveře, které se uzavíraly zvnějšku spolehlivým důstojníkem. Hlídka tak seděla celou směnu ve svém bunkru a neměla šanci vyjít na nástupiště, pouze jej pozorovat. Po konci směny službu konající důstojník opět odemknul a vyvedl pohraničníky ze stanice. Kromě znemožnění v útěku do Západního Berlína byl tímto způsobem vyřešen ještě jeden problém, a sice „zabránění provokacím“. Ty v praxi vypadaly tak, že strojvůdci metra s sebou vozili často již nepotřebné časopisy, které ve stanicích vyhazovali ze dveří či okének ven. Pohraničníci střežící socialismus tak měli možnost číst a listovat ve zprávách ze Západního Berlína (a západního Německa obecně), čehož během nudné směny na nástupištích pochopitelně rádi využívali.

Přes všechna opatření se přece jen pár útěků pomocí metra podařilo. Ten nejznámější z nich se odehrál dne 8. 3. 1980, kdy se povedlo pracovníkovi východoberlínského metra Dieterovi Wendtovi uprchnout společně s jeho bratrancem a rodinou tohoto bratrance (tj. s manželkou a dvouletým synem) za využití uzavřeného spojovacího tunelu mezi sítí východoberlínského S-Bahnu a západoberlínského (byť jedoucího pod východním Berlínem). Tento mimořádně odvážný a chytrý plán se podařil jen díky vynikající znalosti prostředí, kterou Dieter Wendt s ohledem na své povolání měl. Své blízké se mu podařilo dostat až k metru, kde pomocí svítilny zastavil známým krouživým pohybem přijíždějící vlak, kde strojvůdci oznámil jediné: *„Chceme jet s vámi.“* Odpověď byla jednoduchá *„Nastupte si a lehněte si.“* Cesta na západ byla volná.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 20. díl – Bomba za vyšší jízdné