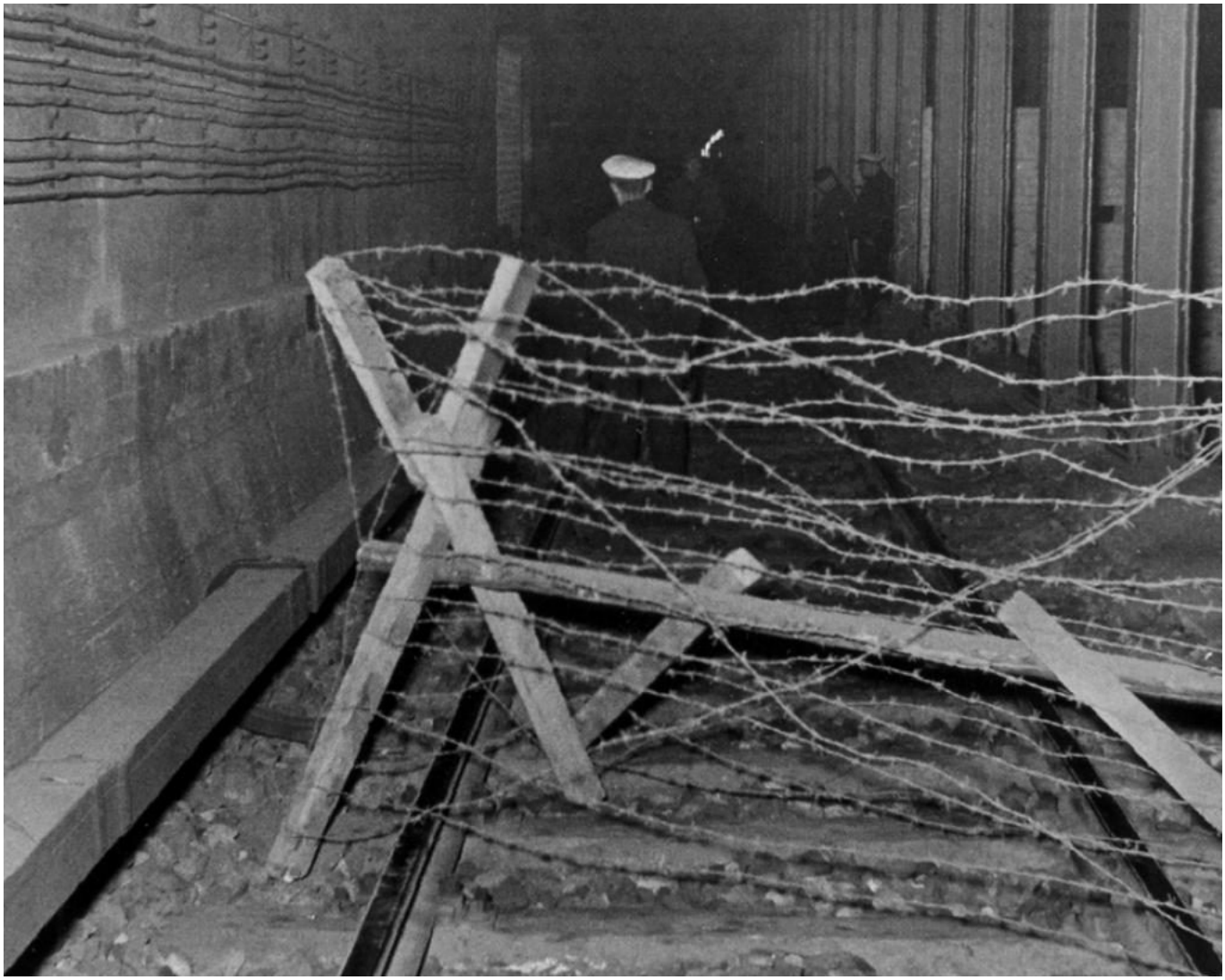


Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 25. díl – Musí to udělat „dobrovolně“

04.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Východní Němci sice nechali zatarasit vstupy do stanic metra linek C (později U6) a D (později U8), projíždějícími pod východním Berlínem, a Západnímu Berlínu umožnili využívat tyto úseky jen pro peážní dopravu mezi vlastními sektory bez zastavení ve stanicích na svém území (s výjimkou zvláštní pozice stanice Friedrichstraße), neznamená to ale, že by se s touto organizací dopravy jednoduše smířili. Už z roku 1970 je doloženo, že ministerstvo dopravy NDR uvažovalo o tom, jak by bylo možné obě trasy využít pro vlastní potřeby. O pět let později, přesněji 18. 11. 1975, bylo předloženo v politbyru SED usnesení (ZK 02-5 / 735 / 468/75) o „Použití metra C a D v hlavním městě NDR v Berlíně“, které však na své přijetí muselo počkat celé tři roky, a to až do 12. 12. 1978 (pod spisovým číslem ZK 02-2 / 858 48/78).

Důležité bylo, aby žádný z materiálů nebudil dojem, že hodlá východní Berlín přerušit spojení na obou trasách a využít je ve svůj prospěch. Snahou bylo, aby Západní Berlín sám o zajišťování provozu obou linek ztratil zájem. Východní Berlín je hodlal využít pro vlastní potřeby především v souvislosti s novou výstavbou v oblasti Friedrichstraße a centra města obecně, kde se počítalo s tím, že už nebudou stačit stávající druhy dopravy pro nové občany a existující úseky metra by přišly vhod. Nátlak na Západní Berlín měl být vyvíjen prostřednictvím peněz. Příslušná směrnice o postupu pro získávání metra linek C a D byla přijata ústředním výborem SED dne 5. 12. 1980, načež se začalo s postupným zdražováním poplatku za využití metra, a to o 10 % s účinností od 1. 1. 1981 (nově měl Západní Berlín platit ročně cca 4,6 mil. marek namísto 4,2 mil. v roce 1980). Od téhož dne se zároveň zvýšila cena jízdenek prodávaných ve stanici Friedrichstraße z 1 (západní) marky na 1,30. Připomeňme, že jízdenky byly vydávány východoberlínským DP a v síti metra i S-Bahnu v západních sektorech byly uznávány.



Překážka z ostnatého drátu, která měla zabránit případnému pokusu o útěk pracovníků z východního Berlína, kteří prováděli v roce 1963 nezbytnou údržbu trasy metra využívané západoberlínským metrem. (foto: Polizeihistorische Sammlung)

Pozvolné znepříjemňování se komunistickému vedení hodilo. Zaprvé si takto mohlo vytvářet alibi tak, aby rozhodnutí o nezájmu dalšího provozu obou tras metra přišlo ze strany Západního Berlína a nikdo tak nemohl osočit východní Berlín, že provoz přerušil, což by jistě vedlo k dalšímu konfliktu, byť prakticky vzato to mohl východní Berlín udělat kdykoli, protože nikdy – i přes snahu západoberlínského senátu – nedal žádný písemný závazek, který by garantoval možnost využívání tunelů pod Berlínem. Zadruhé bylo možné si, do doby než Západní Berlín k tomuto rozhodnutí „dobrovolně“ dospěje, vylepšit rozpočet, protože bylo jasné, že první či druhé zvýšení plateb nepovede ze strany BVG ihned k opuštění tunelů pod východním Berlínem. V neposlední řadě pak neměl východní Berlín kam spěchat, protože už v dubnu 1979 bylo jasné, že do roku 1985 nebude možné pořídit 12 nových souprav metra pro linku D, a to ani z domácí produkce, ani z dovozu ze SSSR. Linka C měla být podle úvah napojena na východoberlínskou linku E (vznikla by nová trať Alexanderplatz – Friedrichstraße s napojením na tunel trasy C) a sloučena s ní. Náklady na tuto stavbu byly odhadovány na 245 miliónů východních marek. I zde by však bylo zapotřebí obstarat nové vagóny metra, a to v celkovém počtu 50 kusů, přičemž opět platilo, že šlo předpokládat jejich dostupnost až po roce 1985.

Na druhé straně i Západní Berlín měl alespoň jedno železko v ohni, a sice odstavné kolejiště pro linku A v oblasti Potsdamer Platzu. To leželo na území Západního Berlína, avšak Západní Berlín jej

prakticky nemohl využívat, protože napojení směřovalo do východního Berlína. Mezi oběma Berlíny tak byla uzavřena smlouva, která umožňovala východoberlínskému DP (BVB) kolejiště využívat. Tuto smlouvu ale bylo možné kdykoli po roce 1979 vypovědět. Pokud by taková situace nastala, neměl by BVB možnost vlaky odstavovat, a tak se rýsovala ještě jedna nechtěná vyvolaná investice v souvislosti s plánovaným prodloužením trasy A ve východním Berlíně, jehož součástí měly být také nové odstavné plochy, které by mohly sloužit jako náhrada za Potsdamer Platz.

V roce 1983 východní Němci opět zdražili poplatek za používání tunelů, a to rovnou o 13 % (ročně už šlo o částku 5,26 mil. marek) a zdraženy byly i jízdenky ve Friedrichstraße, a to na 1,50 marek (což už bylo jen o 20 feniků méně, než bylo standardní jízdné v Západním Berlíně).

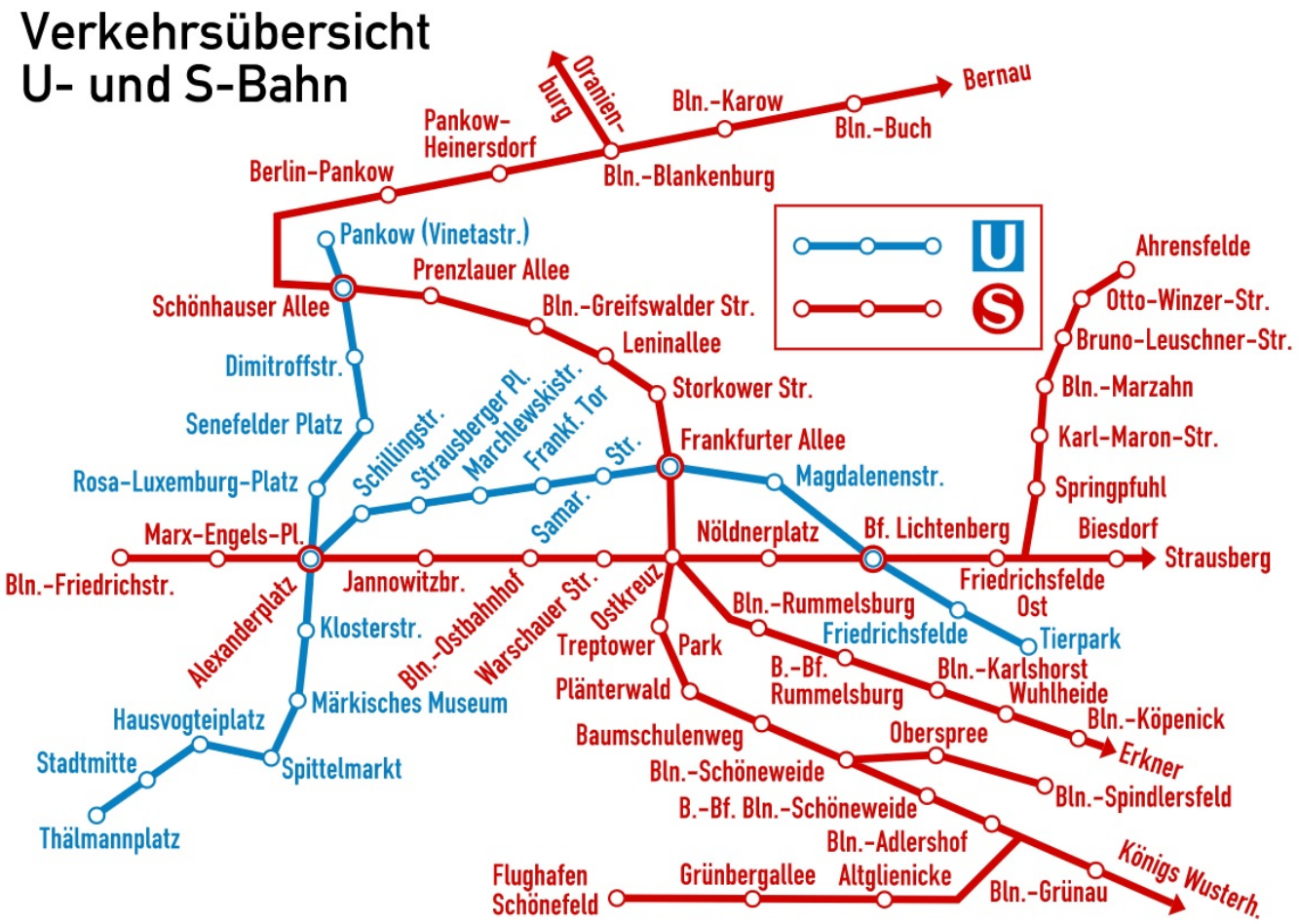


Pohled ze Západního Berlína do východního Berlína. Dělící hranicí pod zemí byla zeď s pozorovacím otvorem, jenž mohl současně sloužit jako střílna. Překážka byla vybudována tak, aby alespoň částečně ztížila případný útěk středovou cestou mezi oběma traťovými kolejemi. (foto: Polizeihistorische Sammlung)

Ministerstvo dopravy NDR v mezičase zkoumalo různé varianty využití obou tras metra. Zatímco linka D se zdála sama o sobě životaschopná (byť v roce 1982 bylo konstatováno, že na ní momentálně není potřebná poptávka), u linky C panovaly úvahy o tom, zda z ní vytvořit součást linky E, anebo A. Ta sice představovala tzv. maloprofilové metro, nicméně stanice na trase C umožňovaly i provoz těchto vlaků (se šesti vozy). Jak se záhy ukázalo, ohrožovala by plánovaná stavba metra historické budovy na povrchu a vyžádala by si enormní náklady, a tak byl plán smeten ze stolu. Přes tyto nesnáze se představitelé východního Berlína a východního Německa obecně nadále myšlenkou na převzetí provozu zabývaly.

Reálných obrysů nabyly plány v září 1984, kdy byl dne 25. 9. 1984 předložen plán přerušení tranzitního provozu a jeho převzetí do vlastní správy. Nápad byl v podstatě jednoduchý. Západní Berlín měl být informován o tom, že je nutné tunely obou tras metra podrobit náročné rekonstrukci, která povede k úplnému zastavení provozu metra v průběhu roku 1985. Proti tomu nešlo nic namítat, jelikož ani jedna z dotčených tras metra nebyla prakticky od války nijak opravována. V rámci zmíněné rekonstrukce měl být v tichosti vybudován nový spojovací tunel mezi stanicemi Französiche Straße na trase linky C a Hausvogteiplatz na trase linky A, čímž by bylo možné zahájit průběžný provoz jedinou linkou ze strany BVB. Po dokončení stavebních prací měla být nabídnuta taková cena za možnost využívání metra, kterou by Západní Berlín zkrátka nemohl akceptovat a sám se návratu metra pod východní Berlín vzdal.

Tento záměr se ale neuskutečnil, byť stav kolejového svršku i napájecí soustavy byl skutečně tristní. Plánování, jak převzít provoz metra pod vlastní správu ale pokračovalo dále. V roce 1988 vypracovalo východoněmecké ministerstvo dopravy plán, který měl být předložen západoberlínskému senátu a který neměl nijak zastírat snahy o převzetí provozu metra, byť je na lince U6 (resp. C). Základní myšlenka spočívala v tom, že Západní Berlín s převzetím provozu S-Bahnu v roce 1984 získal i celý severojižní tunel S-Bahnu, který však nebyl z větší části používán. Stanice v něm byly podobně jako v metru uzavřeny. NDR chtěla nabídnout Západnímu Německu, ať právě tunel S-Bahnu využije jako bypass a převede do něj provoz linky U6 (C). Plán však zřejmě nebyl protistraně nikdy předložen.



Připomeňme si rozsah východoberlínské sítě metra modře) a S-Bahnu v roce 1984. Trasy U6 (C) a U8 (D) používané západoberlínským metrem v pláncích pochopitelně vyznačovány nebyly. (zdroj: Wikipedia.de)

Klíčový zlom nastal se závěrem 80. let. V roce 1987 začala v tichosti stavba nového krátkého spojovacího tunelu v oblasti stanice Stadtmitte mezi trasami linek U6 (původně C) a A, a to aniž by o tom západoberlínská strana věděla. Mělo jít o nejlevnější řešení, jak obě trasy vzájemně propojit, přičemž tunel měl být používán jen jako spojka pro možnost převozu souprav mezi oběma trasami. Byl ostatně navržen pouze jako jednokolejný. Jeho hrubá stavba byla prakticky dokončena, nicméně nikdy nedošlo k zaústění obou konců do existujících tras. Náklady na vybudování tunelu měly spolknout 21 mil. marek, samotné napojení k trasám U6 a A dalších 5 miliónů marek. Vyčíslena byla i modernizace stávající trasy U6 (v materiálech v NDR uváděné stále jako C), a to na 17 mil. marek. Nejvíce mělo stát přizpůsobení signalizační technologie a modernizace dalších nezbytných systémů metra (68,5 mil. marek). Na 30 miliónů marek bylo odhadnuto prodloužení stanic (pro provoz osmivozových vlaků o délce 100 m) a 50 miliónů marek mělo stát pořízení nových vozidel. Celkově tedy mělo jít o částku 161,5 miliónů marek.

I když byla hrubá stavba tunelu dokončena, o jeho případném napojení se uvažovalo až poté, co bude dokončeno odstavné zázemí v části Pankow (prodloužení metra A), aby se BVB zbavil závislosti na odstavných kolejích na Potsdamer Platzu a Západní Berlín nemohl přijít s odvetou. Datum dokončení celého propojení proto nebylo stanoveno a dokončená struktura tunelu měla sloužit jako sklad s možností případného budoucího využití. Události roku 1989 ale celý plán definitivně pohřbily. Cestující z východního Berlína mohli začít ještě v listopadu a prosinci revolučního roku využívat první dosud uzavřené stanice metra svobodně. Rozestavěný tunel už nebyl nikdy dokončen a později došlo k jeho likvidaci.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 25. díl – Musí to udělat „dobrovolně“