

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 29. díl – Hroucení

10.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Dnešní díl seriálu budeme věnovat stručnému připomenutí historických reálií, a tak se v něm na samotnou městskou dopravu v Berlíně dostane až v jeho druhé polovině. Pro komplexnost našeho povídání ale považujeme za důležité nastínit situaci, v níž se východní Německo na konci 80. let nacházelo.

Východní Německo se pokoušelo na počátku 80. let o oteplení vztahu se svým západním sousedem. Ačkoli se zdálo, že výsledky voleb v západním Německu, kdy se do čela vlády vyšvihl kancléř Helmut Kohl, budou pro dialog s NDR komplikací a že hrozí opuštění kurzu příznivé východní politiky, ukázaly se tyto obavy do značné míry jako liché, byť by přímé pokračování tzv. Ostpolitik bylo pro NDR jistě výhodnější. Východní Německo například požadovalo po svém sousedovi řadu ústupků v rámci tzv. požadavků z Gery, mezi nimiž nejvýznamnější měl být požadavek na uznání občanství NDR. To ale nebylo nic, o čem by Kohl a jeho spolustraníci chtěli jakkoli vyjednávat.

Z pohledu západního Německa existovala jenom jedna německá národnost. I proto bylo tak snadné při útěku z východního Německa do západního získat oficiálně západoněmecký pas a na lidi přicházející z NDR nebylo z pohledu mezinárodního práva hleděno jako na uprchlíky. Východní Německo, v jehož čele stál od počátku 70. let stále Erich Honecker, neslo tuto ignoraci své svrchovanosti velmi nelibě, nemělo ale prakticky nic, čím by mohlo na svého partnera ve vyjednáváních tlačit. Naopak od něj stále něco potřebovalo, a sice peníze. Ty pak za řadu ústupků ve formě miliardových půjček na počátku 80. let skutečně dostalo. Jenomže do dění zasáhlo vedení Sovětského svazu, kterému se námluvy obou Němecek pramálo zamlouvaly. Oteplení vzájemných vztahů zase začalo chladnout. A to i ve chvíli, kdy se k moci v Sovětském svazu prodral proreformní Gorbačov.



V letech 1976 až 1987 byl východní Berlín zásoben tramvajemi KT4D a jejich modernizovanou verzí KT4Dt. Tento snímek představuje soupravu vozů ev. č. 456 a 457 v srpnu 1990. (zdroj: Wikipedia.de; foto: Felix O)

Jeho snahy o reformu socialismu narážely na absolutní nechuť východoněmeckých soudruhů. Ti měli výhodu, že v rámci zemí východního bloku mohli svou zemi oprávněně označovat za nejvyspělejší krajinu, což je ukolébávalo v přesvědčení, že NDR žádnou reformu nepotřebuje, neboť sama již reformuje od 70. let (Honeckerova nástupu). Do jaké míry k pozici ekonomického lídra východního bloku pomáhaly štědré platby ze západního Německa a volný přístup na jeho trh, ale ignorovali, resp. patrně ignorovat chtěli. Přestože bylo východní Německo nejvýznamnějším obchodním partnerem pro SSSR, bylo zřejmé, že hospodářství Sovětského svazu potřebuje výrazně větší investice a dodání modernějších technologií, než jakými disponovali ve východním Německu. Tyto technologie pro modernizaci výrobních závodů ale vlastnili Němci západní. Dějiny tak na sklonu 80. let zažily jen těžko představitelnou situaci, kdy Sovětský svaz, neschopný přitlačit k reálným reformám svého východního partnera, přesedlal na jeho kapitalistického souseda, který na základě dohod začal skutečně sovětskému hospodářství pomáhat. Nejvýznamnějším ekonomickým partnerem Sovětského svazu tak sice nadále zůstávalo Německo, nikoli ale východní, nýbrž to západní.

Vedení NDR se ocitlo v uzavřené bublině opuštěné prakticky všemi svými spojenci. Opravdovou oporu mohlo v rámci východního bloku najít už v jen jediném podobně zkostnatělém a reformám nenakloněném státě – v Československu. To ale pro budoucnost země jako NDR nepostačovalo. Asi nejlépe ilustruje hroucení NDR skutečnost, že místní cenzura zakázala i vybraná sovětská periodika a v rámci reportáží ze Sovětského svazu se o populárních Gorbačovových heslech „perestrojka“ a „glasnosť“ téměř nemluvilo.



Novinkou se v roce 1988 staly první vozy T6A2 a B6A2. Tento snímek ukazuje třívozovou soupravu v srpnu 1990. Na bezpečný průjezd křižovatkou bude dohlížet sám V. I. Lenin. (zdroj: Wikipedia.de; foto: Felix O)

Východní Německo se pozvolna hroutilo a prchalo z něj stále více a více občanů. V roce 1989, kdy své hranice prakticky otevřelo Maďarsko, začaly NDR kvapně opouštět tisíce lidí, takže NDR musela žádat svého stále ještě socialistického partnera v podobě Maďarska o uzavření hranic pro občany NDR. Východní Němci se ale jen odklonili do Československa a Polska, odkud se snažili, rovněž v počtech přesahující tisíce, dostat do západního Německa skrze místní velvyslanectví.

NDR sice stihla ještě oslavit 40. výročí svého založení, byla to ale její poslední velká show. Slavnostní přehlídky pořádané dne 6. 10. 1989 se účastnil jako čestný host i Gorbačov, k němuž se pochodující lidé obraceli a volali spontánně jeho jméno. Bylo zřejmé, že propast mezi občany NDR a jejich komunistickým vedením je již příliš hluboká. Když situaci viděl předseda polských komunistů Mieczysław Rakowski stojící vedle Gorbačova, jen suše prohlásil: *„To je konec.“* Na to Gorbačov ještě stručněji odvětil: *„Ano.“*

Dne 18. 10. 1989 Erich Honecker „ze zdravotních důvodů“ odstoupil. Do čela NDR se vyšvihl Egon Krenz, kterému se krátce poté dostala na stůl zpráva vypracovaná předsedou plánovací komise Gerhardem Schürerem, jež přinášela obraz o stavu ekonomiky v NDR, o němž neměli tušení ani straníci z nejužšího vedení. Východní Německo totiž fakticky vedlo dvojí účetnictví. To první bylo oficiální a umožňovalo mu mj. získávat nové půjčky na západě. Jeho reálnost dokumentuje skvěle skutečnost, že i v ostatních krajinách východního bloku, včetně Československa, existovaly opatrně vyjadřované pochybnosti o jeho správnosti. Druhý účet země byl skutečný, a právě s ním se mohlo nové vedení NDR v říjnu 1989 seznámit. Ze všech údajů uveďme alespoň čtyři – produktivita práce byla v porovnání se západním Německem o 40 % nižší, zadluženost u nesocialistických zemí stoupla

mezi léty 1970 až 1989 z původních 4 mld. západoněmeckých marek na astronomických 49 mld. marek, celková zadluženost pak z 12 mld. marek v roce 1970 na 123 mld. marek v roce 1988. Více než polovina všech výrobních zařízení byla v podstatě odpadem (53,8 % strojů bylo dávno odepsáno). Východní Německo se už prakticky nacházelo v platební neschopnosti. Bylo tak předlužené, že i kdyby chtělo nakrásně realizovat najednou potřebné ekonomické reformy (pomineme-li tedy, že direktivně plánované hospodářství je zjevně nereformovatelné), nemohlo si to už dovolit. V listopadu 1989 stálo Německo na prahu bankrotu a ulice se plnily stávkujícími občany.



„Trojče“ vozů T6A2 a B6A2 v Berlíně v roce 1989. Berlín se stal největším odběratelem tramvají tohoto typu. Celkem odebral 118 tramvají motorových a 64 vlečných. Po roce 1990 se ale dodávky zastavily. (foto: archiv BVG)

Nejvýznamnějším milníkům z pohledu veřejné dopravy ve vztahu k Západnímu Berlínu jsme se věnovali v několika předešlých dílech našeho seriálu (převzetí S-Bahnu, zahájení provozu M-Bahnu a „obnovení“ provozu tramvaje). Závěr dnešního dílu věnujme událostem v Berlíně východním. Ten se

těšil velkému a státem štědře dotovanému stavebnímu boomu, s čímž souviselo také budování nových tramvajových tratí a metra. Co se týče dodávek nových vozidel, ty se v případě tramvají a autobusů realizovaly nákupem ze spřátelených komunistických zemí. Autobusy dodával Ikarus, tramvaje v podobě modelů KT4D a KT4Dt (tyristorová verze) mířily do Berlína z Československa. Berlín coby hlavní město byl v dodávkách vozidel upřednostňován. Stávalo se tak, že vozidla určená původně pro jiné dopravce skončila nakonec v Berlíně. V případě tramvají to vedlo dokonce k paradoxní situaci, kdy se poté jiná část berlínských vozů předala do sousední Postupimi, protože Berlín sice měl nová vozidla, po kterých toužil, ale neměl připravenou napájecí síť na to, aby je mohl provozovat. Určitým řešením se měly stát tramvaje s tyristorovou pulsní regulací (a tím nižší spotřebou) v podobě inovovaného modelu KT4Dt, těch ale bylo do Berlína dodáno jen 99, neboť vozidla byla oproti klasickým „ká té čtyřkám“ výrazně dražší.

Jiná situace panovala u metra, což jsme několikrát v tomto seriálu nakousli. Připomeňme, že výroba vlastního nového vozu řady E, jehož prototyp byl představen na konci 50. let, nebyla zahájena a namísto něj se řada E (jako typ EIII) vyráběla za využití původních pojezdů starších vozů S-Bahnu, kterých byl nadbytek. S koncem 80. let se ale zásoby nerekonstruovaných vozů S-Bahnu tenčily a jejich stav byl již v důsledku dlouhých let používání skutečně žalostný.



Ještě jeden záběr na berlínské „té/bé šestky“ ze srpna 1990. Typ T/B6A2 se z Berlínem rozloučil již v roce 2007, kdy došlo k vyřazení posledních vozů údajně v souvislosti se zvyšujícími se údržbovými náklady. (zdroj: Wikipedia.de; foto: Felix O)

Německo-německé vztahy nabraly ještě koncem 80. let mírnou vlnu vzájemných námluv, kdy se j. podařila (v roce 1987) realizovat cesta Ericha Honeckera do západního Německa. Ačkoli nešlo rozsah očekávané spolupráce přeceňovat (v řadě oblastí šlo jen o zbožná přání), dopomohla situace k možnosti otevření jednání mezi BVB, tedy východoberlínským dopravním podnikem, a BVG

obhospodařujícím MHD v západních sektorech. Tématem vzájemných jednání se stalo metro.

V Západním Berlíně již probíhaly od konce 70. let dodávky nových vozů řady F, což umožnilo ve druhé polovině 80. let odstavovat z provozu starší soupravy řady D (tzv. Dory), které ale nebyly prozatím šrotovány a byly zvažovány scénáře jejich dalšího využití. Ve východním Berlíně oproti tomu probíhaly práce na prodloužení linek metra, což s sebou neslo i otázku dodávek nových vozidel. Vznikla proto idea, zda by nebylo možné získat nepotřebné jednotky D pro východoberlínskou síť. V době vzniku jednotek se přitom vozidla vypravovala jen na ty trasy, které byly vedeny v celé délce po území Západního Berlína, neboť panovaly obavy, aby východní Němci jednotky nezadrželi a nevyužili je k průmyslové špionáži. Po třiceti letech od vyrobení prototypu ale toto nebezpečí pochopitelně pominulo. Západní Berlín přitom od východních soudruhů také něco potřeboval. Východoberlínský DP téměř neinvestoval ani do jedné z tratí, které podcházely pod jeho územím (linky U6 a U8, dříve C a D) a vlaky zde musely jezdit extrémně pomalu. Jednání teda byla postavena tak, že BVG poskytne celkem 50 nejstarších vozů (25 jednotek) a BVB opraví oba peážní úseky. Vozidla měla projít před předáním do východního Berlína i opravou, při níž bylo mj. změněno lakování (dominantní barvou se stala slonová kost), doplněna optická a akustická signalizace dveří a zabezpečovací zařízení a došlo i k omezení výkonu motorů. Odstraněny musely být původní výrobní štítky. Vozy obdržely rovněž nová čísla dle šestimístného systému BVB (110 300 až 110 349).



Netradiční pohled na západoněmeckou „Doru“ v barvách BVB, tedy východoberlínského DP. (foto: archiv BVG)

Pro přepravu jednotek bylo nutné zprovoznit po dlouhých letech spojovací tunel mezi sítí východoberlínského metra a západoberlínského. Ve dnech 23. a 24. 3. 1988 tak byla opět zprovozněna spojovací trať, přičemž úsek, po němž se nejelo od roku 1961, musel být pro tento účel opraven. Další kusy následovaly tak, jak opouštěly dílny BVG a poslední projel po spojovací trati dne 27. 1. 1989. Do provozu s cestujícími se začaly jednotky označované jako typ D-I objevovat od léta 1988. Ani padesátka vozů (25 jednotek) ale nemohla postačovat pro potřeby východoberlínské expanze metra, a tak byla snaha obstarat další ojetiny, přičemž tentokrát se pozornost soustředila

na ojeté vozy DT-1 z Hamburku (ty byly s berlínskými vozy příbuzné). Hamburk avizoval, že by jednotky předal pouze za cenu šrotu, což bylo lákavé. Západní Berlín ale přišel ještě s lepší nabídkou. Nabídl východnímu Berlínu celkem 52 vozů (26 jednotek) pouze za výměnu oblasti zvané Lenné Dreieck, což byla jedna z enkláv východního Berlína v Západním Berlíně. K této dohodě (jejíž součástí byly také další pozemky a platby; vozy metra tvořily jen jednu z částí) na jaře 1988 skutečně došlo. Druhá série vozů řady D (resp. po změně typu D-I) začala být do východního Berlína přepravována od 19. 5. 1989. Po pádu Berlínské zdi ale skokově narostla potřeba vozů metra, a tak BVG vrátilo do provozu některé dříve odstavené „Dory“ a dopravce oznámil, že nebude schopen další vozy předávat do doby, než obdrží nově objednané vozy řady F (F90); z 52 avizovaných vozů ale i tak předal do NDR 48 vozů. Chybějící vlaky už ale nedodal, naopak na základě dohody mezi oběma DP byla část jednotek předána v listopadu 1990 zase zpět do (již bývalého) Západního Berlína, kde byly vlaky opět upraveny pro provoz v síti západoberlínského metra, došlo přitom i na opětovné přečíslování a u části vlaků i na přelakování.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 29. díl – Hroucení