

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 30. díl – „Podle mě je to hned… Okamžitě.“

11.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Jak jsme si nastínili v minulém díle našeho seriálu, stálo východní Německo na podzim 1989 na prahu zhroucení, přičemž snaha o budování komunistického ráje uvrhla zemi na pokraj finančního kolapsu. Sanování rozpočtu země fungovalo tak, že si země brala menší půjčky, aby jimi platila ty předchozí. Pokud by se mělo zadlužování země okamžitě zastavit, což byl jeden z možných scénářů, přineslo by to jen v roce 1990 propad životní úrovně obyvatelstva o 25–30 %, přičemž už v té době byla úroveň výrazně za sousedy ze západního Německa. Komunisté v NDR zvládali se západním Německem kšeftovat. Výhodné půjčky či platby z NSR dostávali výměnou za nejrůznější ústupky, například v počtu povolení pro výjezd občanů. V říjnu 1989 vznikl nápad, který všechny dosavadní naprosto trumfl svých rozsahem. Východní Německo, z nějž obyvatelé utíkali, kudy se jen dalo, nabídlo, že zcela otevře své hranice do konce 20. století, avšak výměnou za výhodnou půjčku ve výši 23 mld. marek. Události ale běžely rychleji, než si představovalo stranické předsednictvo SED.

S ohledem na události podzimu 1989 došli nakonec představitelé NDR k závěru, že budou muset obyvatelům dát možnost volného cestování výrazně dříve, než do konce 20. století. Dne 29. 10. 1989 se konalo ve východním Berlíně setkání, mj. za účasti obou starostů rozděleného města a člena politbyra Günthera Schabowského, který měl na konci tohoto jednání jakoby mimochodem prohlásit, že plánují dát občanům NDR svobodu cestování, byť s podmínkou, že tito občané budou muset být držiteli pasu NDR. Z 16,1 mil. občanů východního Německa přitom drželo pas jen okolo 2 mil. občanů. Zástupci západoberlínského DP se o plánu na rozvolnění hraničního režimu dověděli nejprve pouze nepřímo, byť existuje dokument datovaný dokonce již 22. 10. 1989 (tedy celé tři týdny před pádem Berlínské zdi), který se zabývá možností otevření hranic a dává za úkol odpovědným pracovníkům BVG prověřit, co by to znamenalo z hlediska organizace dopravy, jaké přepravní proudy by měly být očekávány a jaká opatření by musela být přijata.



Dav lidí se snaží v prosinci 1989 nacpat do autobusu linky 99 do Wannsee. (foto: archiv BVG)

Na konci října 1989 však byli pracovníci BVG jen obecně upozorněni na to, že mají v nadcházejícím adventním období počítat s „drastickým navýšením počtu přepravených pasažérů“, čemuž se začalo přizpůsobovat plánování provozu. Teprve dnem 6. 11. 1989 je datován dokument, který byl o tři dny dříve projednáván západoberlínským senátem a který již výslovně hovořil o záměru ulehčení cestování pro občany NDR. Předpokládalo se, že až do konce února 1990 bude nutné posílit dopravu v takovém rozsahu, jako by se ve městě konaly každý den významné události. Odhady počtu navíc přepravených pasažérů se pohybovaly od 300 do 500 tisíc. Zájmem Západního Berlína bylo nevpouštět pokud možno na přetíženou silniční síť automobily a věřili, že většina lidí se dostane do města po svých a bude využívat veřejnou dopravu. Jelikož se dalo očekávat, že stávající hraniční přechody nebudou stačit, skloňovala se i otázka možného otevření dalších přechodů. Dopravní podnik (BVG) vyslovil přání, aby byl na události pokud možno včas upozorněn (alespoň o 14 dnů dříve) a mohl se na posílení provozu patřičně připravit.

Významnou roli v událostech těchto dnů hrálo také Československo. Jak jsme si již nastínili, snažili se občané NDR prchat na západ přes území Československa, když se pokoušeli všemožnými způsoby dostat do rozlehlého areálu západoněmeckého velvyslanectví. Občanům žijícím v otřesných podmínkách na velvyslanectví nebylo umožněno vycestovat přímo přes hranici ČSSR/NSR, východní Německo ale nakonec ustoupilo v tom smyslu, že umožnilo vycestovat svým občanům zvláštním vlaky, avšak přes území NDR. Ačkoli bylo proklamováno, že šlo o mimořádnou akci, úspěch „okupantů velvyslanectví“ povzbudil pro podobnou akci další lidi. Nakonec došla situace tak daleko, že si Československo vynutilo na svých východoněmeckých soudruzích povolení pro přímý výjezd občanů nacházejících se na území ČSSR do západního Německa. NDR na tento požadavek dne 3. 11. 1989 kývla, čímž vznikla zcela paradoxní situace. Z východního Německa do toho západního nebylo stále možné přímo vycestovat a pevně stála i střežená Berlínská zeď. Jakmile ale občan východního Německa vyjel do ČSSR, mohl zcela svobodně překročit hranici do západního Německa. Východní Němci této situace pochopitelně využili, načež si československá strana opět stěžovala, neboť

nechtěla být – i s ohledem na zájem udržet si moc nad prozatím slepě poslušnými vlastními občany – tranzitní zemí pro útěk občanů NDR, neboť to mj. komplikovalo odbavování na hraničních přechodech a zatěžovalo dopravní cesty. Úředníci ministerstva vnitra proto začali pracovat na dokumentu s názvem *„Ke změně situace ohledně trvalého výjezdu občanů NDR přes Československou socialistickou republiku“*, který postupně vykrystalizoval v dokument zabývající se otázkou okamžitého zaručení víz pro trvalý výjezd a pro cestování občanů NDR do zahraničí.



Jednotka řady E východoberlínského metra, vpravo je možné vidět jeden z vozů GI maloprofilového metra. (foto: archiv BVG)

Dne 9. 11. 1989 bylo opět na pořadu dne jednání o cestovatelském zákonu, na což byli upozorněni i zástupci západoberlínského senátu. Instrukce dostal dokonce i BVG, kterému bylo nařízeno, aby byl připraven na možnou změnu poměrů na hraničních přechodech. Již zmíněný člen politbyra Günther Schabowski měl následně tiskovou konferenci, které se účastnili i západní novináři. Zatímco

v Západním Berlíně panoval klid a řečnění představitelů NDR v televizi v přímém přenose zajímalo málokoho, u obrazovek v NDR byl zájem výrazně vyšší. Günther Schabowski přečetl před kamerami zprávu, která se týkala volného cestování mimo území NDR, avšak pouze pro držitele pasů východního Německa. Jedna z přítomných novinářek se ptala, od kdy toto nařízení platí, načež vstoupila do dějin slavná odpověď: *„Podle mě je to hned… Okamžitě.“* (v originále: *„Nach meiner Kenntnis ist das sofort… Unverzüglich.“*)

Günther Schabowski přehlédl poznámku, která říkala, že mají být příslušné rozkazy na hraničních přechodech dány až o den později (10. 11. 1989). Jako první přinesly ze zahraničních agentur zprávu Reuters a DNA (shodně v 19:02), které ji i správně interpretovaly, když uvedly, že východní Němci mají možnost vyjet ze země přes příslušné hraniční přechody. O tři minuty později (v 19:05) ovšem význam zprávy poněkud upravila agentura Associated Press, která ji vyložila tak, že NDR zcela otevírá své hranice. A právě tuto zprávu začala následně přebírat většina dalších médií, včetně západoněmecké státní televize ADR, která zahájila vysílání zpráv ve 20:00 fantastickou zprávou „NDR otevírá své hranice“. Jak již víme, drtivá většina občanů východního Německa měla možnost vysílání ze západního Německa zachytit, stejně tak všichni občané východního Berlína. Sledování zpráv ADR patřilo přes nechuť komunistického vedení k běžnému koloritu života východoněmeckých občanů. Tato zpráva strhla naprostou lavinu, když se lidé začali spontánně vydávat k hraničním přechodům, kde se dožadovali vstupu na území Západního Berlína. Pohraničníci bez rozkazů ovšem hranici stále pevně drželi a lidi odmítli na území Západního Berlína vpouštět. Uplynuly ještě další dvě hodiny, než se okolo čtvrt na jedenáct otevřel první přechod na Bornholmer Straße, po němž následovaly do půlnoci i všechny ostatní. Bylo však nařízeno kontrolovat pasy, na což však bylo pod náporem lidí záhy rezignováno. Řidiči východoberlínského DP (BVB) vzpomínali, jak se najednou začali okolo půl deváté plnit vozy, ačkoli za normálních okolností již cestovalo lidí málo. Dvě hodiny před půlnocí jezdily vozy hromadné dopravy naprosto plné.



Günter Schabowski právě prohlašuje svůj nejslavnější výrok v životě: „Podle mě je to hned… Okamžitě.“ (zdroj: youtube.com)

Jakmile se o zprávě dověděli v Západním Berlíně, byli povoláni vedoucí pracovníci autobusů a metra

na radnici, kde jim bylo nařízeno, aby sehnali co nejvíce pracovníků, nalezli všechna místa ve zdi, kudy proudí občané z NDR a zajistili jejich přepravu. U autobusů se počítalo s prioritním nasazením na relacích od hraničních přechodů přiléhajících ke spolkové zemi Braniborsko. Metro se mělo zhostit posílení dopravy u „klasické zdi“, tedy na přímé hranici mezi „Berlínem a Berlínem“. Zajímavé bylo nařízení, že posílení dopravy nesmí nijak ovlivnit ranní špičku. Ačkoli byl Berlín přikrytý tmou, informaci o otevření hranic zaznamenali pracovníci, kteří se již nacházeli doma a kteří se sami, aniž by je někdo kontaktoval, vydali do svých garáží v tušení, že zde budou zapotřebí. Během pár hodin přišlo do práce dobrovolně okolo 100 řidičů autobusů. Západoberlínský DP měl v té době k dispozici okolo 1 600 autobusů, na výpravu ráno jich potřeboval 1 400, takže bylo zřejmé, že při započtení vozů v údržbě nebude možné dopravu příliš posílit. Paralelně tak byly ještě v noci 9. 11. 1989 rozběhnuty dva plány, jak řidiče zajistit. O pomoc byli požádáni zástupci spojeneckých sil v Západním Berlíně a také všichni soukromníci vlastníci autobusy. Současně bylo zavoláno na letiště Tegel s poněkud zvláštním přáním o zajištění zhruba 50 až 60 letenek do západoněmeckých měst, avšak nebylo určeno do kterých. Tyto letenky měly posloužit pracovníkům BVG, kteří se měli vypravit do těch měst, která byla ochotna zapůjčit do Západního Berlína své autobusy včetně řidičů (podobně jako po vyhlášení bojkotu S-Bahnu v roce 1961). Pracovníci BVG poté měli pomoci řidičům těchto dopravních podniků s naváděním po Berlíně.

Letištní transfer se nakonec mohl odpískat. Potřebné autobusy byly zajištěny díky soukromníkům, dálkovým autobusům a autobusům spojeneckých sil, mezi nimiž vynikaly modré „školní“ autobusy americké armády, které byly přiděleny pro provoz na lince č. 19, nebo autobus berlínské filharmonie. Západoněmecké DP se záhy připojily bez toho, že by za nimi museli být letecky vypravováni pracovníci BVG.

Dne 11. 11. 1989, dva dny po otevření hranice, měl západoberlínský DP navíc k dispozici celkem 225 autobusů, z nichž 28 přijelo z různých měst západního Německa. Záhy se jejich počet navýšil na 40 a počátkem prosince jezdilo po ulicích Berlína již 60 autobusů od jiných DP. Chybějící počet vlastních autobusů BVG byl vyčíslen na zhruba 200 s dodatkem, že je není možné rychle získat. Autobusy jezdily přes snahu o udržení provozu zpravidla bez jízdního řádu, přeplněné a obvykle i bez toho, že by v nich někdo vydával jízdenky.

Pro úplnost dodejme, že po spontánním otevření hranice v noci 9. 11. 1989 se pokusilo východní Německo nastolit na hranicích následující den ještě pořádek a pokusilo se propustnost hranic omezit v tom smyslu, že pohraničníci posílali zpět všechny lidi, kteří neměli cestovní pas. Poslední pokus o zalepení hranice se Západním Berlínem se ale zhroutil a od 12. 11. 1989 bylo možné projít i na občanský průkaz s tím, že naprosto každý dostal povolovací razítko ke vstupu. Tato praxe byla udržována i nadále. Zeď, a především její důmyslné a životu nebezpečné zabezpečení, stále stály na svých místech. Pro přechod bylo možné využít jen hraničních přechodů, a to až do jara 1990.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 30. díl – „Podle mě je to hned… Okamžitě.“