

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 31. díl – Ikarusy pro Západní Berlín

14.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Zejména první dny po otevření Berlínské zdi byly organizačně nesmírně náročné. Nemalé množství autobusů v Západním Berlíně jezdilo mimo své obvyklé trasy a původní úvahy o tom, že zátěž na hranici „Berlín – Berlín“ převezme metro, prakticky okamžitě padly. Na mnoha místech bylo zapotřebí zavést nová dopravní značení, například u nízkých mostů, kde zbývalo někdy jen několik centimetrů nad střechami patrových autobusů, což vedlo k omezení max. rychlosti. Na opačné straně hranice se vozidla hromadné dopravy plnila lidmi, kteří se chtěli dostat na druhou stranu Berlínské zdi. Kromě autobusů se ale u hranice štosovala také auta, což způsobovalo autobusům východoberlínského DP problémy, neboť dlouhé kolony brzdily běžné spoje MHD. Stávalo se tak, že autobusy byly u hranic doprovázeny policejními vozy, které zablokovaly dopravu v protisměru a doprovázely žluté Ikarusy jako VIP hosty až na konec hada z aut, kde již bylo možné vrátit se do správného jízdního pruhu. Tak se dařilo alespoň nějakým způsobem eliminovat zpoždění.

Od 11. 11. 1989, dva dny po faktickém otevření hranic, se objevily také první spoje BVG (západoberlínského DP) protažené hlouběji do NDR. Šlo v prvé řadě o linky, jimž jsme se věnovali v našem článku v samostatné kapitole, původně označované jako tzv. linky „E“. Ty přejížděly do NDR ještě před pádem Berlínské zdi, avšak jen na nejbližší zastávku za hraničním přechodem. Nyní došlo k prodloužení linek do Postupimi a Hennigsdorfu, avšak stále bylo nutné dodržovat – alespoň na papíře – některá pravidla. Jelikož nebyla vydána pro linky klasická koncese, mohli cestující ve směru k hranici pouze přistupovat a od hranice zase pouze vystupovat. Formálně navíc stále probíhaly kontroly, včetně nezbytných razítek v pasech. To způsobovalo problémy řidičům, kteří by tak měli za chvíli pas zcela plný. Proto byla vyjednána výjimka, aby řidiči razítka do pasů nedostávali. Kromě původních linek „E“, tedy linek čísel 98 a 99, byly prodlouženy na území východního Německa v prvních listopadových dnech i linky čísel 6 a 75. Mimoto došlo ke zřízení pětice nových zvláštních linek, které byly v souvislosti se zvyklostí opět označeny jen písmenem E. Interně měly sice linky i svá čísla (520–524), ta se ale na autobusech neobjevovala a spoje jezdily jen pod označením „E“.



Neškodná hranice. Povinnost ukazovat pasy sice nadále platila, překročení hranice mezi Západním Berlínem a zbytkem NDR ale bylo už pouze formalitou. Snímek představuje autobus linky E v závěru roku 1989. (foto: archiv BVG)

Jak jsme si prozradili v minulém díle, pomáhaly v prvních týdnech po pádu Berlínské zdi prakticky všechny dostupné autobusy. I tak jich však panoval nedostatek. Z tohoto důvodu si BVG pronajala několik autobusů od východoberlínského DP (BVB), který poskytl svá vozidla Ikarus 280. Článkové autobusy přitom byly v Západním Berlíně vnímány jako něco, co se do podmínek města absolutně nehodí a dopravce jednoznačně preferoval patrové autobusy. Provoz autobusů Ikarus 280 po ulicích Západního Berlína ukázal, že kloubové autobusy naopak svou službu zvládají dokonale a smysl mají. Jeden léta živený předsudek tak během několika dnů padl. K vozidlům byli zapotřebí také řidiči, což byl další kámen úrazu. Berlínský DB se snažil zoufale sehnat kohokoli, kdo měl platný řidičský průkaz na řízení autobusu a výrazně zintenzivnil nábor a průběh kurzů ve své autoškole. Za volant autobusů si běžně sedali po skončení své běžné pracovní činnosti vedoucí pracovníci. Stranou muselo jít i pověstné lpění na předpisech. Jen málokterý řidič v té době skutečně plnil zákonné bezpečnostní přestávky. Kontroly proto „záhadně“ pominuly. Zajímavostí je, že pouze částečně došlo k odchodu východoberlínských řidičů do služeb BVG, a to přesto, že zde byli pracovníci výrazně lépe placeni a v podstatě jim v tom už nic nebránilo.

Řešit bylo zapotřebí také otázku jízdného. Až do konce roku 1989 mohli občané NDR jezdit po Západním Berlíně zadarmo jen na základě předložení občanského průkazu či pasu, od ledna 1990 ale museli cestující platit klasické jízdné, přičemž měli možnost si jízdenky koupit na území NDR za východní marky v rámci předprodejů. Původně byly tyto – dnes mezi sběrateli velice ceněné – jízdenky bez uvedení hodnoty, později byla cena na jízdenkách natištěná. Jelikož mezi východní markou a západní byl výrazný rozdíl v hodnotě, stále jízdenka pro cestu ve východním Berlíně jen dvacet feniků, zatímco jízdenka pro cestování do Západního Berlína vyšla na 2,70 marek (jízdenka na omezený počet stanic pro přeshraniční provoz stála pak 2 marky).

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 31. díl – Ikarusy pro Západní Berlín