

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 32. díl – Znovuotevření stanic duchů

15.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Stavba Berlínské zdi v srpnu 1961 znamenala také uzavření těch stanic metra, které byly využívány linkami procházejícími skrze východní Berlín, ale mající obě konečné na území Západního Berlína. Konkrétně šlo o trasy linek U6 a U8 (původně C a D). Na trase U6 (C) šlo o celkem pět stanic (výjimkou byla stanice nádraží Friedrichstraße, jíž jsme se věnovali samostatně), na trase U8 (D) o šest stanic.

Po nečekaném otevření hranic do Západního Berlína se začalo prakticky ihned skloňovat, jak do systému veřejné dopravy tyto uzavřené stanice metra opět navrátit. První schůzka mezi zástupci BVG a BVB, tedy mezi západoberlínským a východoberlínským DP, se konala již 10. 11. 1989 – pár hodin po otevření hranice. Dohodnuto bylo, že v zájmu odlehčení mimořádných přepravních nároků dojde již od následujícího dne k otevření stanice Janowitzbrücke na trase U8 (D). Po 28 letech, kdy stanice nesloužila svému účelu, došlo k vyčištění vnitřních obkladů a prostoru nástupišť a zapojena byla v celém rozsahu elektřina. Většinu prací vykonali pracovníci BVB. Kolegové ze Západního Berlína se připojili především doplněním popisů, plánů sítě, jízdních řádů atp. Většina z těchto úprav byla provedena provizorně pomocí narychlo natištěných papírových výlepů. Práce se podařilo dokončit již kolem 10. hodiny ranní dne 11. 11. 1989, chyběly ale ještě stoly a židle pro pohraniční kontrolu, která ve stanici byla stále přítomná a příchozí kontrolovala. Zpočátku pohraničníci nestihli sehnat ani razítka, a tak po prohlédnutí pasů a občanských průkazů posílali cestující rovnou do metra, které poprvé od srpna 1961 zastavilo ve stanici Janowitzbrücke ve 12 hodin.

Dne 14. 11. 1989 nastala ještě jedna významná změna. Cestující, kteří cestovali linkami U6 a U8, si v posledních stanicích před vjezdem pod východní Berlín, vždy vyslechli hlášení ve znění: „Poslední stanice v Berlíně-Západ“ (Letzter Bahnhof in Berlin-West). Toto hlášení sloužilo jako varování pro ty občany, kteří se báli metrem pod východním Berlínem cestovat ze strachu, že by mohlo dojít k zastavení soupravy a kontrole pasažérů, a tím případně k jejich zadržení. Západoberlínský DP se však rozhodl, že od uvedeného 14. 11. 1989 již hlášení pouštět nebude.



Znovuotevřená stanice Rosenthaler Platz pro cestující z východního Berlína. Snímek z 22. 12. 1989 dobře dokumentuje provizorní stanoviště pro kontrolu dokladů, které předkládají u cedulu s nápisem „hraniční oblast“ cestující z vlaku ze Západního Berlína. (foto: archiv BVG)

Postupně měly být do systému začleněny také další „stanice duchů“, jak se uzavřeným stanicím přezdívalo. Na rozdíl od stanice Janowitzbrücke, kde bylo znovuzprovoznění poměrně jednoduché, to u některých dalších stanic tak snadné nebylo. Poměrně nenáročné bylo ještě otevření stanice Rosenthaler Platz (rovněž na lince U8 od 22. 12. 1989) a Bernauer Straße od 12. 4.1990. V případě druhé jmenované byl otevřen nejprve severní výstup, který ústil těsně za hraniční čárou. Z tohoto důvodu zde nebyly zavedeny kontroly. Zbylé stanice metra linek U6 a U8 byly uvedeny do provozu od 1. 7. 1990 (a s tím i jižní výstup ve stanici Bernauer Straße), neboť od tohoto dne vznikla „měnová, hospodářská a sociální unie“, což byl předstupeň znovusjednocení Německa, jehož součástí bylo i zrušení kontrol na hranicích mezi oběma státy, a tím i při cestování do/ze Západního Berlína.

Teprve v tento okamžik tak hranice mezi oběma státy definitivně padly. Východní Německo se navíc vzdalo své marky a přijalo jako platidlo marku západní. Výměna peněz probíhala v poměru 1:1, avšak jen do určité výše finančních prostředků, a navíc s odstupňováním pro různé věkové skupiny obyvatelstva. V té době již bylo rozhodnuto, že státní podniky a kombináty budou privatizovány (úřad pod patronátem NDR, jenž měl na tuto činnost dohlížet, byl založen již 1. 3. 1990) a že sociální systém bude přizpůsoben modelu v západním Německu. Přijetí západní marky za jednotné platidlo v obou zemích změnilo také tarif jízdného ve východním Berlíně, který byl ale stále odlišný od tarifu v západních sektorech.

Berlínská zeď zcela pozbyla svého smyslu. O jejím odstranění bylo de facto rozhodnuto již v listopadu 1989. V první etapě mělo dojít k urychlenému otevření nových hraničních přechodů. Ten první – nebudeme-li tedy počítat stanici Janowitzbrücke – byl uveden do provozu již 13. 11. 1989. Dne 29. 12. 1989 poté přišlo formální rozhodnutí, že bude zeď zcela odstraněna. První část padla v únoru 1990, a to v prostranství u Braniborské brány, která je jedním ze symbolů Berlína. Jelikož však v té

době ještě probíhaly kontroly, byla zeď v této oblasti nahrazena jinou překážkou, avšak ne tak výraznou. Namísto zdi vyrostl dvoumetrový drátěný plot. Systematické odstraňování zdi nastalo od 13. 6. 1990 s tím, že nejprve šlo o vytváření dalších průchodů. V dubnu 1989 byla velitelem pohraniční stráže NDR odhadována doba postupné demontáže zařízení na 4 až 5 let. Práci při likvidačních pracích mělo podle odhadů najít až 910 lidí. Mezi 13. červnem a 1. červencem 1990 bylo zprůchodněno – stále s formálními kontrolami – více než 100 průchodů (původně se přitom hovořilo o vytvoření pouze 39 nových průchodů). Po 1. červenci bylo možné odstraňovat zeď již systematicky. Několikaleté odhady demontáže se ukázaly jako přehnané. Práce běžely takovým tempem, že již v listopadu 1990 byla hranice na vnitřní hranici mezi obvody Západního Berlína a východního Berlína minulostí, pomineme-li tedy ty části, které byly ponechány úmyslně jako připomínka (záměrně šlo de facto jen o slavnou East Side Gallery, většina tzv. pozůstatků, které je dnes možné ve městě vidět, například u památníku na Bernauer Straße, jsou později vytvořenou atrapou).

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 32. díl – Znovuotevření stanic duchů