

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 35. díl – Přeshraniční linky BVB

18.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Přeshraniční linky západoberlínského DP (BVG) existovaly ještě před pádem zdi, což usnadnilo po jejím pádu posílení provozu a prodloužení dál do nitra spolkové země Braniborsko. Spojení v rámci samotného města ale chybělo. BVG sice zavedl několik nových posilových linek s písmenem E, avšak tyto linky se nadále pohybovaly pouze po západních sektorech a sloužily jako posila od vybraných hraničních přechodů, kde cestující nezvládaly pobírat běžné linky.

Spojení mezi Západním Berlínem a východním Berlínem přímými spoji bylo vytvořeno díky otevření vybraných „stanic duchů“ na lince U8. K zahájení provozu autobusových linek, které by přejížděly hranici, ale vedla delší cesta. Jejich zřízení je datováno až v dubnu 1989, konkrétně od 12. 4. 1989. Provoz linek zajišťoval východoberlínský Dopravní podnik, tedy BVB s autobusy Ikarus 280 a 260. Celkem byly zřízeny tři linky, které byly podobně jako ty na západě označeny písmenem E a cílem. Interně měly linky přidělena i svoje čísla, a sice 131, 132 a 133, která se ale na autobusech nepoužívala. V autobusech také platil zvláštní tarif, kdy svezení stálo 2 marky, přičemž nebylo možné pro platbu využívat běžné kasičky a platilo se přímo u řidiče, který i jízdenky označoval, a to pomocí razítka, na kterém bylo vždy datum, čas a cíl. Vždy po příjezdu na konečnou musel řidič na razítku upravit hodnoty.

Všechny tři linky suplovaly spojení, která v minulosti zajišťoval S-Bahn či metro. Linka E131 byla jakousi náhradou za přerušený provoz linky U2, o níž jsme v našem seriálu několikrát hovořili (je to ta linka, na jejíž části tělesa jezdila M-Bahn a tramvaj spojující dvojici tržišť). Její trasa začínal u stanice U-Bahnhof Kurfürsterstraße a vedla přes Leipziger Platz a Unter den Linden k Braniborské bráně (Brandenburger Tor). Linka E132 měla za úkol spojit stanici metra Schlesisches Tor a nádraží S-Bahnu Treptower Park, linka E133 byla vedena v trase od nádraží metra Pankow, Vinestraße k nádraží metra Osloer Straße.

Linka E131 na své trase spojovala řadu významných památek na obou stranách stále ještě existující hranice. Později byla její trasa upravena a od 26. 11. 1990 byla linka přeznačena na číslo 100, přičemž tato linka je dodnes v provozu a píše se o ní snad v každém průvodci Berlínem jako o nejlevnější variantě, jak absolvovat městským autobusem cestu po památkách Berlína.

V dubnu 1990, kdy začaly všechny tři linky jezdit, bylo stále nutné vypořádat se s kontrolami na hranicích, byť tyto kontroly byly do značné míry pouze formální. Přesto pohraničníci dbali na to, aby skutečně všichni cestující měli doklady. To způsobovalo problémy především turistům. Ti totiž nastupovali v Západním Berlíně běžně do autobusu E131, na jehož orientaci viděli nápis „Brandenburger Tor“ a mysleli si, že je autobus doveze ke známé památce Berlína. Namísto toho je

obvykle pohraničníci nechali na hranici pro absenci dokladů vystoupit. Někdy ale také podle vzpomínek pamětníků přimhouřili oči, když se řidič zaručil, že je doveze k Braniborské bráně a dohlédne, aby prošli na opačnou stranu hranice.



Ještě jeden pohled na patrový autobus MAN, tentokrát typu SD 202 z roku 1988, který v roce 1995 jako první obdržel nové barevné schéma BVG. Berlín provozoval celkem 65 těchto vozů. Jak je z fotografie patrné, byly již tehdy vozy koncipovány jako nízkopodlažní. (foto: archiv BVG)

Se zrušením kontrol v červnu 1990 již nebyly doklady pro cestování mezi sektory Berlína zapotřebí. Stále více se pak prohlubovala také spolupráce mezi oběma DP. BVG například poskytl do východního Berlína ve druhé polovině roku 1990 celkem 28 patrových autobusů. Ty se již staly pro Berlín po dodávkách nových vozů a uklidnění situace s náporem návštěvníků nadbytečné. Ve východním Berlíně, plném oranžových Ikarusů, působil vyřazené autobusy přesto velice moderně. Obecně byly maďarské Ikarusy v očích pracovníků západoberlínského DP hodnoceny jako velmi zastaralé. Řidiči se například podivovali, jak je možné v městském provozu využívat manuální převodovku, zvlášť u kloubových autobusů. U vozů se také projevovalo poměrně velké množství nejrůznějších defektů, které musely být řešeny mnohdy náročnějšími opravami. Autobusy západních výrobců vykazovaly již tehdy výrazně vyšší spolehlivost. Právě na západní produkci se po sjednocení obou DP přešlo i v rámci BVG a Ikarus o svou dominantní pozici stejně jako v řadě dalších teritorií východního bloku přišel. Prvních 7 částečně nízkopodlažních vozů Neoplan N 4021 NF bylo v únoru 1992 přiděleno do garáže Lichtenberge, která se tak stala první provozovnou na území někdejšího východního Berlína, která do provozu zařadila zcela nové vozy západní provenience. Pro úplnost dodejme, že dodávka nezahrnovala pouze těch to 7 autobusů, ale že si Berlín objednal celkem 73 článkových vozů od trojice výrobců (MAN, Mercedes-Benz a Neoplan), z nichž však 67 skončilo v garážích v dřívějších západních sektorech Berlína. I zde šlo ale o revoluci, protože, jak už v našem seriálu zaznělo, byly článkové autobusy v Západním Berlíně dříve odmítány a o jejich výhodách se dopravce nechal přesvědčit až poté, co se mohl v provozu na vlastní kůži seznámit s vozidly Ikarus 280, která byla v listopadových dnech roku 1989 do Západního Berlína pro nedostatek vlastních vozů pronajata.

Nasazení nových autobusů v garážích dřívějšího BVB se ale neobešlo bez problémů, protože autobusy byly mnohem senzitivnější na zacházení, seřizování atp. Někteří řidiči tak ještě rádi vzpomínali na své staré Ikarusy, které se v případě potřeby daly opravit prakticky na ulici a rozhodně je nedokázala vyřadit z provozu taková maličkost, jako jízda s otevřenými dveřmi. Právě dveřní pohony u nových autobusů Neoplan zpočátku zlobily a autobusy kvůli banální závadě nebylo možné rozpohybovat.

Zajímavostí, která stojí v souvislosti s autobusy ještě za zmínku, je také problematika paliva. Východoberlínský DP nakupoval palivo původně po vagónech, zatímco ten západoberlínský upřednostňoval dovážení paliva pomocí silničních cisteren. Když se naskytla příležitost chovat se tržně a zkusit poptávat naftu i na východě u více dodavatelů, ukázalo se, že ceny mohou být levnější, což mělo vést k úsporám na straně BVB. Jak se ale záhy nákupčí z východního Berlína dověděli, nakupoval západoberlínský DP (BVG) naftu ještě levněji, a tak bylo později využito příležitosti nechat se zásobit stejnou naftou. Ta ale byla výrazně kvalitnější, BVG navíc disponoval vlastní laboratoří, kde byla přezkoumávána kvalita dodaného paliva. Do paliva se navíc přimíchávaly přísady, což na východě vůbec neznali. Výsledkem bylo, že autobusy, do nichž bylo nové palivo použito, začaly během nasazení do provozu hromadně odpadávat. Problém se však po čase vyřešil opravou pohonů a jejich vyčištěním tak, aby jim nová nafta už nevadila.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 35. díl – Přeshraniční linky BVB