

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 36. díl – Znovusjednocení Německa

21.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Předchozí díly jsme věnovali provozním záležitostem BVG a BVB. Jelikož jsme v seriálu neopomíjeli ani politickou otázku, byť jsme se ji snažili omezit na nejnutnější minimum, připomeneme si na tomto místě opět některé klíčové momenty, které vedly ke sjednocení Německa, neboť tyto události ovlivnily pochopitelně i chod Berlína a jeho veřejné dopravy.

Po 9. 11. 1989, kdy Günther Schabowski poněkud nešťastně prozradil o den dříve záměr uvolnit cestování občanům NDR, se rozpoutalo něco, co si nedovedli dosud představitelé NDR vůbec představit. Touha přejít na druhou stranu hranice nebyla pro mnohé spojená jen s návštěvou, ale nemalé množství občanů východního Německa využilo příležitosti k prakticky legálnímu útěku do západního Německa, takže exodus obyvatelstva NDR pokračoval. Občané, kteří neutekli, se hromadně zapojovali do demonstrací proti komunistickému vedení. Egon Krenz, který 18. 10. 1989 nahradil ve funkci Ericha Honeckera, tlak neustál a ani ne po měsíci ve funkci – 13. 11. 1989 – složil funkci předsedy vlády a v prosinci i funkci generálního tajemníka SED (politbyro strany odstoupilo společně s ním jako celek). Novým předsedou vlády se stal Hans Mondrow. Ten byl na rozdíl od Egona Krenze považován za zastánce reforem a sympatizanta Gorbačova a už v říjnu 1989 se dokonce pokoušel vyjednávat s demonstranty v Drážďanech.

V listopadových dnech roku 1989 se volba Hanse Modrowa, který měl mimochodem později významnou roli i ve vztahu k České republice, neboť už jako poslanec Evropského parlamentu vyjednával o vstupu ČR do Evropské unie, ukázala jako správný tah. Na druhé straně jakožto kariérní komunista věřil, že se podaří NDR ještě reformovat a 17. 11. 1989 navrhl svému protějšku v západním Německu vytvoření jakéhosi společenství, které by mohlo přerůst v konfederaci, nicméně suverenita NDR měla zůstat částečně zachována. Od plánovaného hospodářství se však mělo přejít k hospodářství tržnímu, byť sociálně tržnímu. O pár dnů později – 28. 11. 1989 – přednesl Helmut Kohl, předseda vlády (kancléř) západního Německa (NSR) svůj desetibodový program, v jehož rámci měla být poskytnuta okamžitá pomoc východnímu Německu ve formě obrovských finančních injekcí, které měly zabránit zhroucení hospodářství. Kohl přistoupil na hru o konfederaci, rovnou ale uvedl, že by cílem mělo být vytvoření jediné federace, tedy úplné začlenění NDR do struktur NSR. Tento záměr měl širokou podporu obyvatelstva NDR, které se hlásilo k myšlence jednoho národa a státu na demonstracích.



Pohled na první berlínský vůz GT6N ev. č. 1001 dodaný v srpnu 1994. Celkem bylo do roku 2003 předáno do Berlína 150 tramvají GT6N a GT6NZ (obousměrná varianta). (foto: archiv BVG)

Jednou ze stanovených podmínek nových vztahů mezi oběma zeměmi bylo i vyhlášení svobodných voleb v NDR, které byly původně naplánovány na květen 1990, později došlo s ohledem na zhoršující se situaci v zemi k přesunu termínu na 18. březen 1990. Šlo o jediné svobodné volby, které v NDR během její historie proběhly. Komunistická strana (resp. Sjednocená sociální strana Německa) v nich skončila pod novým názvem (ze SED se stala PDS; *Partei des demokratischen Sozialismus*; tj. Strana demokratického socialismu) až třetí. Modrow tak ve funkci předsedy vlády skončil a nahradil jej potomek francouzských hugenotů Lothar de Maiziére, který se jednoznačně vyslovit pro myšlenku znovusjednocení, na níž se na mezinárodní scéně již intenzivně pracovalo. Od 1. 7. 1990 vstoupila v život hospodářská, sociální a měnová unie, kdy byly definitivně zrušeny hranice mezi oběma státy (a oběma Berlíny) a i ve východním Německu a Berlína začala platit západní marka. To mělo dopomoci alespoň částečnému sjednocení výše mezd a zpomalit další odchod obyvatel NDR do NSR (denně podle statistik odcházelo až kolem 5 000 lidí). Na tuto smlouvu o unii již navázala rovnou jednání o smlouvě státní, která měla vést ke zrušení NDR. Smlouva o sjednocení byla podepsána dne 31. 8. 1990 s tím, že samotný proces integrace NDR s obnovením původních spolkových zemí byl stanoven na 3. 10. 1990.

Sjednocení Německa by se pochopitelně nemohlo odehrát bez souhlasů vítězů druhé světové války. Ačkoli formálně existovaly obě Německa jako samostatné státy a byly mezinárodně uznávané, byla jejich suverenita částečně omezena na základě platných mezinárodních smluv. Zřetelné to bylo především v Západním Berlíně, kde byly jednotlivé sektorové hranice stále označovány a byla zde přítomna vojska všech tří západních spojenců. Velmi důležitá byla pozice Michaela Gorbačova, který se ale ještě v roce 1989 nechal slyšet, že proces sjednocení Německa je vnitřní záležitostí obou států. Pochopitelně, že v následujících jednáních, jež odstartovala na mezinárodní scéně schůzkou v kanadské Ottawě v únoru 1990, měl SSSR i své podmínky, na jejich splnění se však všechny strany nakonec dohodly. Po dalších schůzkách v květnu, červnu, červenci a září 1990, při nichž byla mj. řešena otázka hranic s Polskem, které bylo k červnovému jednání přizváno a které se obávalo

neuznání odersko-niské hranice, bylo znovusjednocení Německa konečně posvěceno ve „Smlouvě o konečné úpravě s ohledem na Německo“ a úderem půlnoci na 3. 10. 1990 přestala NDR existovat. I v našem prostředí se pak začala pro sjednocený stát používat zkratka SRN (Spolková republika Německo), byť název v originále (Bundesrepublik Deutschland) se neměnil. V Československu ale byl upřednostňován za socialismu překlad Německá spolková republika (tedy zkráceně NSR), což mělo podle některých výkladů oslabit dojem jednotnosti země.



Zahájení provozu na první nové tramvajové trati, která přešla hranice někdejšího Západního Berlína v říjnu roku 1995. (foto: archiv BVG)

Tento historický exkurz stručně představil, jak se vyvíjely německo-německé vztahy v letech 1989 a 1990. Berlín byl pochopitelně součástí tohoto dění, a to v jedné z hlavních rolí, neboť bylo rozhodnuto, že se stane novým hlavním městem sjednoceného Německa (což byl i jeden z požadavků představitelů NDR), fakticky ale zůstaly úřady po říjnu 1990 ještě v Bonnu a o definitivní podobě se rozhodovalo až po volbách v roce 1991, kdy byla doba na úplný přechod z Bonnu určena až do roku 1999 (k čemuž skutečně došlo). Rozdělený zůstal nadále po 3. říjnu 1990 i Berlín, který měl stále dvě radnice. Teprve dne 24. 1. 1991 došlo ke sjednocení administrativy pod jednoho primátora, a až dne 1. 10. 1991 došlo k přesunu radnice z Schönebergu do budovy původní radnice (Rotes Rathaus), která byla dříve pouze sídlem východoberlínské samosprávy.

Ze světa politiky se ale vraťme zpět k problematice veřejné dopravy. Komunikace mezi východoberlínským a západoberlínským DP probíhala v závěru 80. let poměrně intenzivně a zástupci obou podniků se scházeli, především kvůli prodeji vozům metra řady D (Dora) pro potřeby linky E ve východním Berlíně. V rámci vztahů tak bylo na co navazovat, což urychlilo některá jednání, jež probíhala prakticky ihned po otevření hranice v noci 9. 11. 1989.

Původní snahou bylo utvořit pracovní skupinu, která se bude zabývat koordinací vybraných činností, mj. marketingu. Zatímco západoberlínský DP měl standardní marketingové oddělení, ten východoberlínský mohl do skupiny poskytnout jen lidi, kteří se podíleli na tvorbě podnikového

časopisu. Jak se ukázalo, nebylo to právě šťastná volba, když jeden z trojice dosazených pracovníků BVB měl současně funkci velitele podnikové milice, která chodívala každý čtvrtek trénovat pro případ obsazení Západního Berlína. Výsledkem bylo, že veškeré marketingové aktivity převzal západoberlínský DP, který tak například připravoval veškeré potřebné materiály pro otevření stanic metra pod východním Berlínem. Důležitým úkolem bylo i vytisknutí obrovského množství plánků sítě a informačních materiálů s radami, jak se nejrychleji dostat mezi jednotlivými významnými body v Západním Berlíně. Východní Němci totiž na mapách Západní Berlín zásadně nevyobrazovali. Na jeho místě byla jen ohraničená bílá plocha. Lidé si tak pomáhali starými plánky a mapami, které ale pocházely z období před rokem 1961, a tak není asi zapotřebí připomínat, že nešlo zrovna o plánky, které by vyobrazovaly aktuální stav linkového vedení MHD.



Hranice zmizely nejen mezi východním Berlínem a Západním Berlínem, ale také mezi východním Berlínem a NDR, kde panovala zesílená ostraha hranic především před stavbou Berlínské zdi. Tento snímek z roku 1991 nám ukazuje Regowageny na lince č. 88 samostatného tramvajového provozu Schöneiche-Rüdersdorf, který zasahuje částečně na katastr Berlína. (zdroj: Wikipedie.de; foto: Roehrensee)

Rozdíly panovaly také v technologickém vybavení a v personálu. Západoberlínský DP se mohl pochlubit špičkovým vybavením, o kterém si mohli na východě jenom zdát. Aby vůbec bylo možné rychle s kolegy na západě komunikovat, musel být položen v jednom z tunelů metra kabel pro telefon a fax, přičemž fax byl pro BVB naprostou novinkou, stejně jako kopírky, či elektrické psací stroje. Na druhé straně BVB disponoval výrazně větším počtem dobře vyškolených pracovníků v dělnických pozicích, kteří se mohli pochlubit mimořádnou zdatností, na kterou bylo hleděno s respektem. Tato skutečnost byla dána faktem, že ekonomika východního Německa nefungovala, takže nedokázala zajišťovat potřebné náhradní díly. To vedlo k vysoké míře schopnosti improvizace ze strany pracovníků BVB, kteří dokázali udržet vozidla v provozu pomocí nejrůznějších zlepšováků a

„samodomo“ vynálezů.

Dne 15. 12. 1989, měsíc a pár dnů po „pádu“ Berlínské zdi, byl založen provizorní regionální výbor, který měl za úkol koordinovat vztahy mezi oběma Berlíny, a to především ve vazbě na městské plánování a dopravu. Již v dubnu 1990 byla zástupci obou magistrátů (resp. berlínského senátu a východoberlínského magistrátu) prezentována strategie pro rozvoj centrální oblasti Berlína, která byla zdí přerušena a kde bylo snahou docílit opět prorostení obou částí města v kompaktní celek. Mezi oběma DP byla první významná smlouva (smlouva o spolupráci) podepsána dne 27. 2. 1990.



Snímek z roku 1990 nám představuje jeden z tzv. velkoprostorových vozů z produkce vagónky Gotha. Šlo o čtyřnápravové tramvaje, kterých bylo vyrobeno pouze 66 ks v motorovém a 122 ks ve vlečném provedení (typy T4-62 a B4-61). Prototypy byly vyrobeny již v roce 1958, sériová produkce běžela v letech 1961-64. Berlín původně odebral pouze 32 motorových a 88 vlečných vozů, zbytek vozů získaly Magdeburg a Drážďany. Obě města však tramvaje po dodávkách vozů Tatra T4D/B4D předala do Berlína, který se tak stal po roce 1970 jediným městem, v němž bylo možné na tyto vozy narazit. K oficiálnímu vyřazení posledních vozů z provozu došlo 1. 6. 1996. (zdroj: Wikipediea.de; foto: Sebastian Wallroth

Se vznikem hospodářské, měnové a sociální unie v červnu 1990, a tím de facto se zrušením hranice, byly kontakty čím dál častější a bylo zřejmé, že země, a tím i Berlín, spějí ke svému znovusjednocení, které bylo formálně završeno 24. 1. 1991, kdy již mělo město jenom jednoho primátora. Oba DP se na tento akt připravovaly s předstihem, byť samotné sloučení v jednu entitu následovalo až později. V červnu 1990 byla z východoberlínského DP jako samostatná společnost s ručením omezením vyčleněna taxislužba, načež následoval v září 1990 důležitý akt, kdy byl podnik z tzv. kombinátu převeden jako vlastní společnost východního Berlína. Významným dnem se stal 25. říjen 1990, kdy se na základě rozhodnutí správní rady BVB chopilo vedení západoberlínského DP i vedení toho

východoberlínského. Stále šlo tedy o dvě společnosti, avšak se stejným vedením.

V dubnu 1991 vyšel první jízdní řád, který obsahoval jak spoje BVG, tak spoje BVB. Bylo zřejmé, že jde o značně nepraktickou pomůcku pro cestování, což vycházelo ze skutečnosti, že v ex-západních sektorech a v ex-východním sektoru se používala stejná číselná označení linek. Proto byla od 2. 6. 1991 provedena celková reorganizace dopravy, při níž došlo ke sjednocení číslování linek autobusů, tramvají, metra a ve spolupráci s (stále ještě) východoněmeckými drahami i S-Bahnu. Autobusové linky při té příležitosti přešly na trojciferné schéma, které je používáno doposud. Od května 1991 začali zaměstnanci BVB fasovat uniformy BVG, ačkoli firmy ještě stále existovaly samostatně.

Dne 5. 12. 1991 bylo vydáno organizační nařízení, jehož znění se věnovalo převzetí pracovníků a majetku BVB do struktur BVG, a to s účinností od 1. 1. 1992. Jako zkratka měla být nadále používaná historická tři písmena BVG, která byla v Západním Berlíně rozepisována jako Berliner Verkehrs-Betriebe, tedy berlínské dopravní podniky. Stejně byla rozepisována zkratka BVB východoberlínského DP, avšak bez pomlčky, tedy Berliner Verkehrsbetriebe. Právě tato psaná podoba byla následně od 1. 1. 1992 používána.



Ještě jeden pohled na soupravu vozů Gotha T4-62 a B4-61 na lince 19 do Köpenicku. Čelní vůz pochází ze série vozů, jež byla původně dodána do Drážďan. Vyřazen byl v roce 1992. Drážďany později získaly z Berlína jako historický jiný vůz téhož typu, podobně jako Magdeburg. V muzejních sbírkách tak lze obdivovat tramvaje tohoto typu ve všech třech městech, v nichž byly nasazovány do provozu. (zdroj: Wikipedia.de; foto: Felix O)

Před sloučením zajišťoval BVG zhruba dvojnásobek výkonů než BVB, na investice měl přitom zhruba trojnásobek finančních prostředků než kolegové z BVB (více ne 1 mld. marek v porovnání k 350 miliónům marek u východoberlínského DP). Rozdíl – i přes identickou měnu – nadále panoval také v platovém ohodnocení, což se projevovalo na částkách vyplácených na platech. Zatímco BVG ročně

vynaložilo na své zaměstnance 1,25 miliard marek, u BVB šlo jen o 297 mil. marek. Od 1. 1. 1992 byl dopravní podnik opět sjednocen pod jednu značku a s jedním vedením. Nadále ale bylo nutné překonávat rozdíly. Významné se staly úpravy veškerých norem a nařízení. Zatímco provoz u BVB se řídil podle norem TGL, v Západním Berlíně platily předpisy DIN. Vše se tak muselo dát do souladu, což zabralo několik let. Jen v roce 1992 se mělo uskutečnit celkem 840 školení pro pracovníky BVG, přičemž počet školení v dalších letech stoupal a v roce 1995 dosáhl čísla 1 069. Permanentní potřeba místností pro konání seminářů a školení byla deset denně. Rozdíly nadále pociťovali i cestující. Ve východním Berlíně stále platil jiný tarif než v dřívějších západních sektorech. Teprve od 31. 12. 1993 byl tarif v obou částech města identický.

Ožehavým tématem se stala spolupráce pracovníků bývalého východoberlínského DP s východoněmeckou tajnou policií známou jako Stasi. Pracovníci bývalého BVB museli vyplňovat dotazník, který se týkal jejich působení ve složkách Stasi. Pokud se ke spolupráci přiznali, byli pozváni na osobní pohovor, kde se jejich zapojení do služeb státu dále řešilo. Z celkem 10 000 zaměstnanců BVB se mělo těchto pohovorů účastnit zhruba 500 lidí, nelze ale předpokládat, že se ke své spolupráci se Stasi přiznali všichni pracovníci, navíc část z nich opustila BVG ještě předtím. Prakticky všichni, kteří se ke spolupráci se Stasi přiznali, byli propuštěni. Nešlo přitom o časově krátký proces, přezkum pracovníků se prováděl ještě v roce 1994. Jak ale plynul čas, byla tendence zúčtovat s funkcionáři SED a spolupracovníky Stasi čím dále slabší a spolupráce s tajnou policií přestala být vnímán jako důvod k propuštění. Lidé, kteří tak svým amorálním chováním ničili životy svým kolegům, zůstali částečně nepotrestáni. Druhé plánované kolo dotazníků se už neuskutečnilo a ty z prvního kola jsou dnes nepřístupné a zapečetěné. Jedná se o jednu z kapitol, o které se přestalo mluvit a podobně jako ve vztahu k národnímu socialismu lze očekávat, že bude podrobně tato činnost pracovníků BVB zpracována až dlouho poté, co by za ni mohl být někdo hnán ještě ke spravedlnosti.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 36. díl – Znovusjednocení Německa