

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 5. díl – Zelenina z vozoven

07.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

I když byl Berlín rozdělen na čtyři sektory, radnice a všechny podniky s celoměstskou působností zůstávaly nadále pod jednotným vedením, tedy i BVG. Dělení se začalo odehrávat plíživým způsobem a velmi úzce souviselo pochopitelně s aktuálním politickým děním. V říjnu a listopadu 1946 se konaly první celoměstské volby do zastupitelstva. Ve východních sektorech Německa došlo již na jaře 1946 ke sjednocení sociální demokracie s komunistickou stranou, v západních sektorech, a tím i v západních sektorech Berlína, ale nadále existovala původní sociální demokracie (SPD).

Přes veškerou snahu ovládnout berlínské volby utrpěla Sjednocená socialistická strana Německa (SED) ovládaná komunisty porážku ve všech berlínských obvodech. 49 % získala sociální demokracie, 22 % křesťanská demokratická strana CDU a sloučená východoněmecká SED měla pouhých 19,8 % a byla až na třetím místě. Komunisté si pochopitelně nenechali porážku líbit a ve svých obvodech rozjeli vlnu zatýkání, při nichž zmizela řada nepohodlných osob, obvykle s odůvodněním, že jde o bývalé nacisty.

Dopravní podnik se v těchto dobách stále potýkal s obrovskými škodami po válce a pracoval ze všech sil na postupném obnovování provozu. Kromě obnovy osobních tramvajových tratí byly zřizovány i úseky sloužících pro potřeby dopravy nákladní. Tramvajové nákladní vlaky byly tvořeny jedním běžným osobním či služebním motorovým vozem sloužícím jako tažné vozidlo, a přívěsnými vozy nákladními. Tyto soupravy byly používány k odklízení trosek. Ty se z města odvážely celých devět let – o roku 1945 až do roku 1954, přičemž na jejich odklízení se vedle občanů-jednotlivců podílely především specializované firmy, kterých bylo najato celkem 89. Odhaduje se, že z Berlína bylo zapotřebí vyvézt 75 mil. m^3 sutin. Používala se pochopitelně veškerá myslitelná technika, přičemž velkou roli hrály zejména polní dráhy položené narychlo do ulic města. Zde sloužily jako tažné malé parní lokomotivy. Tyto polní dráhy křížily na několika místech tramvajové koleje a platilo, že polní železnice odvážející trosky má přednost před tramvajemi. Samotná role tramvají na odklízení trosek byla druhořadá – v roce 1952 se dopravní podnik chlubil, že odvezl z města již 50 000 m^3 trosek. Nešlo jistě o zcela zanedbatelné číslo, ale s ohledem na zmíněnou hodnotu celkového množství odvezených trosek šlo přece jen o malý dílek.



Tato fotografie z roku 1946 dokumentuje překládku trosek z malých vozíků polní dráhy do tramvajových nákladních vozů. (foto: archiv BVG)

Ostatně hlavní úloha BVG spočívala v odvážení cestujících, přičemž ani tuto roli se nedařilo uspokojivě s ohledem na poválečné škody zvládat. Běžným obrázkem byla naprosto přeplněná vozidla a fronty na zastávkách dlouhé i desítky metrů, především u autobusových linek s dlouhým intervalem.

O práci v BVG byl mezi obyvatelstvem poměrně zájem. Jako městský podnik nabízel DP jistotu zaměstnání a k tomu celou řadu benefitů. Jedním z nich bylo jídlo. Berlín (a s ním celé Německo) v poválečných měsících trpěl akutním nedostatkem jídla. Podle historiků zemřely v poválečných letech v důsledku podvyživení statisíce Němců. Výborně zásobeny byly v podstatě jen podniky určené pro vojáky a zástupce okupačních mocí. To poskytovalo prostor pro černý trh, na němž se aktivně ve snaze zajistit jídlo pro své zaměstnance podílel i berlínský DP.

V Berlíně vznikla celá řada improvizovaných polí, slavný je filmový záběr, na němž se na dohled od rozstřílené Braniborské brány sází brambory. Také vozovny BVG posloužily pro vytvoření vlastních zahrádek a políček. Vzhledem k tomu, že šlo o oplocené a hlídané areály, bylo výrazně sníženo riziko krádeže plodin. V roce 1946, což byl nejúspěšnější rok sklizně, mělo být sklizeno v areálech BVG přes 40 000 kg tuřínu, kapusty, dýní a dalších plodin, na něž dosáhli pouze pracovníci BVG. Pro ně byly ve vozovnách a dalších zařízeních BVG zřizovány dokonce vlastní prodejny, a to nejen s potravinovým zbožím. Pro pracovníky, kteří se do vozoven neměli možnost dostat, byl přestavěn na pojízdnou prodejnu jeden z tramvajových vozů. Celkem mělo vzniknout nejméně 34 takových prodejen.



Ještě jeden pohled na obdělávání půdy v prostorách BVG, tentokrát snímek zachycuje pracovnice BVG při práci ve Friedrichsfelde. (foto: archiv BVG)

Po relativně klidných letech 1945–47, během nichž sice byl vždy čas na politikaření, ale zároveň bylo nutné řešit palčivé problémy zničeného města, se začala situace v roce 1948 vyostřovat v souvislosti se zájmem západních mocností vytvořit novou měnu. V celém Německu stále platila původní říšská marka, která však byla zatížena vysokou inflací. Tato inflace vyhovovala především Sovětskému svazu, který ukořistil raznice říšské banky a tiskařské stroje a bez rozmyslu pumpoval do ekonomiky další a další nové peníze, čímž se skutečná hodnota peněz dále snižovala. To pochopitelně zatěžovalo nakopnutí ekonomiky. Západní mocnosti se proto snažily dohodnout na tom, aby byla – v celém Německu – zavedena nová marka, nad níž bude patřičný dohled. O to ale východní partner nestál a na jaře 1948 vystoupil Sovětský svaz ze Spojenecké kontrolní rady, která se měla o správu Německa starat. Na pár týdnů tak sice byla správa Německa ochromena, vzápětí se ale západní spojenci začali rozhodovat bez ohledu na názor sovětských orgánů a 18. 6. 1948 zavedli novou marku v západních sektorech a staré bankovky zde byly staženy z oběhu. Měnová reforma byla pro lidi díky nastavenému kurzu nevýhodná, podařilo se tak ale vytvořit kupní sílu. Byť se lze po právu domnívat, že šlo o krok nevyhnutelný, nic to nemění na tom, že zavedení separátní měny pro západní sektory Německa bylo porušením Postupimské dohody.

V samotném Berlíně ovšem panovala s markou situace poněkud odlišná. Zavedení „západní“ marky se totiž, jak už bylo řečeno, týkalo pouze západních sektorů, avšak bez Berlína, který měl stále svůj zvláštní statut. Západ ale oznámil, že zavede separátní měnu i ve svých sektorech, přičemž mělo jít o bankovky západní marky s přetištěným písmenem B. To už ale svou měnovou reformu provedl dne 23. 6. 1948 také východní sektor a vznikla východní marka, která měla platit v celém Berlíně. Tím si chtěli Sověti vytvořit závislost západních sektorů města na východní části. Západní mocnosti si ale ve svých sektorech Berlína svou marku přece jen prosadily, přičemž ale platilo, že se mohly v západních sektorech používat obě měny, zatímco ve východním platila pouze marka východní. Sovětský svaz zareagoval od 23. 6. 1948 zavedením opatření, které vstoupilo ve známost jako berlínská blokáda. Ta dopadla výrazně také na berlínskou MHD.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 5. díl – Zelenina z vozoven