

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 6. díl – Berlínská blokáda

10.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V souvislosti se zavedením nové východoněmecké marky a snaze západních mocností zabránit prosazení nové měny v jejich sektorech, započala 23. 6. 1948 tzv. berlínská blokáda, kdy bylo zabráněno zásobování západních částí města po všech pozemních komunikacích i vodních cestách. Sovětský svaz tak využil skutečnosti, že si západní spojenci neprosadili vstup do Berlína písemnou formou a spokojili se v červnu 1945 jen s ústním příslibem. Jedinou cestou, jak do Berlína dopravovat veškeré zboží, se tak stal vzdušný koridor, čímž vznikl berlínský letecký most, pomocí nějž se podařilo dopravovat do města životně důležité zásoby. Největší objem nákladů ale představovalo uhlí pro elektrárnu a vytápění.

Právě chybějící elektřina ovlivnila výrazně provoz veřejné dopravy ve městě. Zatímco východní sektor nijak postižen nebyl, do západního sektoru byly dodávky elektřiny přerušeny jak z východoněmecké sítě, tak ze strany přívodu elektřiny ze západních sektorů Německa. Přímo v západních sektorech Berlína sice existovaly elektrárny, ty ale byly výrazně menší a nemohly uspokojit celkovou spotřebu města. Proto byla veřejná doprava omezena a ukončena každodenně již v 18 hodin. To se však dotklo také východního sektoru města. Určitou výjimku představovalo metro, které bylo částečně rovněž zásobeno východoberlínskou elektřinou, a jehož provoz v těchto úsecích přerušen nebyl.



Tramvajová doprava se sice podařila postupně obnovit, stále ale panoval nedostatek prakticky veškerého materiálu a řada údržbových prací byla realizována pouze provizorně, takže se záhy musely některé investice do infrastruktury opakovat. Na snímku vidíme úpravu trolejového vedení a kolejové křižovatky v roce 1947. (foto: archiv BVG)

Během berlínské blokády nadále fungovala ještě jediná radnice na Alexanderplatzu, avšak na podzim 1948 se již začala i tato jednota drolit. V září 1948 byla radnice částečně vyrabována komunisty, kteří vtrhli na jednání zastupitelstva a část zastupitelů i západních důstojníků následně zadržovali, dne 30. 11. 1948 poté Sjednocená socialistická strana Německa (východoněmečtí komunisté) rovnou prohlásili magistrát za obsazený poté, co došlo k přesunu jednání městské rady do britské zóny (toto přesunutí si však komunisté svým předešlým zastrašováním radních fakticky objednali). Tímto způsobem tak byly nečekaně vytvořeny v Berlíně dva magistráty. V západních sektorech se konaly krátce na to volby a z nich vzešlí zástupci obsadili pozice nového magistrátu. Se dvěma magistráty ale existovaly také dva odbory dopravy, jenomže ve městě fungoval nadále jen jeden dopravní podnik – BVG. Zodpovědnost za jeho úkolování a řízení si pochopitelně osoboval zcela odbor dopravy západoberlínského i východoberlínského magistrátu. Sídlo BVG však bylo nadále v západním Berlíně. Primátor Reuter sice odmítl, aby se člen východoněmeckého magistrátu stal členem poradního sboru BVG, na druhé straně ale uvedl, že je nutné přáním „pánů z východu“ vycházet vstříc a naslouchat jim. Díky tomu se dařilo nadále udržovat ve městě se dvěma magistráty jen jeden DP. I to ale mělo brzy skončit.

Záminka se našla snadno. Jelikož bylo zapotřebí udržovat dojem, že všechny požadavky komunistů vycházejí z vůle lidu, začalo se již v květnu 1948 se štěpením odborů. Vznikla tak organizace s názvem Nezávislá odborová opozice (UGO; *Unabhängige Gewerkschaftsopposition*), která častěji a častěji vystupovala proti tradiční odborové organizaci a proti vedení BVG. Hlavní tváří komunistických odborářů byl Wilhelm Knapp, sám člen vedení BVG, jenž od roku 1945 zastával funkci personálního ředitele BVG. S ním však byla v březnu 1949 jakákoli další spolupráce označena mj. v souvislosti s dělením odborů jako nemožná. Jelikož k žádné změně v přístupu Wilhelma Knappa ani přes několik výzev nedošlo, byl Knapp v březnu 1949 propuštěn, což vedlo další den k nepokojům za účasti členů odborů UGO, kteří bránili pracovníkům BVG ve vstupu do budovy ředitelství. Primátor západního Berlína nakonec Knappovi zakázal do budovy vstup, což byl přesně ten okamžik, na který se čekalo na východě města. Místní městská rada se nechala slyšet, že by měl být Wilhelm Knapp považován za ředitele BVG a pokračovat ve své práce ve východním sektoru města. Knapp se tak přesunul do kanceláře v podkroví obchodního domu na Stralauer Straße 42-43, odkud dále pokračoval v komunikaci s BVG jako spojka mezi východoberlínským magistrátem a BVG. Tato kancelář se stala zárodkem budoucího východoberlínského DP, o jehož vzniku po vyostření sporů v rámci BVG už pochyboval jen málokdo.



V roce 1945 byl v důsledku bojů přerušen provoz obou berlínských trolejbusových linek nacházejících se v pozdějších západních sektorech Berlína. Znovu se podařil provoz obnovit v roce 1948 na trati do Steglitz (ze znovuotevření dne 10. 5. 1948 pochází tento snímek) a 1949 v případě linky ve Spandau. Během tzv. Berlínské blokády byl provoz trolejbusů na lince do Steglitz z úsporných důvodů (nedostatek elektrické energie) nahrazen od 20. 6. 1948 až do 5. 7. 1949 autobusy. (foto: archiv BVG)

V dubnu 1949 byla zahájena jednání, která měla vést k dělení administrativních činností mezi východoberlínskou a západoberlínskou stranou. Jak dělení dopadlo, si povíme v další části našeho seriálu. Teď se ještě vrátíme zpět k blokádě Berlína, která na jaře 1949 ještě stále pokračovala. Jak jsme si již řekli, byla hlavní záminkou k vytvoření blokády měnová reforma provedená nejprve na západě a poté na východě Německa. Jelikož v západním Berlíně platily obě měny, museli průvodčí akceptovat příjem jízdného jak v západních, tak ve východních markách, což jim značně

komplikovalo práci. U linek, které přejížděly do východního sektoru Berlína, bylo zakázáno ze strany východoberlínské správy jízdné v západních markách přijímat a platit. Komplikované pak bylo také vyplácení mezd, které se vyplácely podle místa bydliště a pracoviště v té či oné měně.

I když měnová reforma pomohla k nabuzení ekonomiky ve všech sektorech, západní marka začala být záhy výrazně lepším platidlem a začala vůči své východní kolegyni značně posilovat. Výše jízdného ale zůstávala stejná, 1 západoněmecká marka se ale brzy měnila nejprve za čtyři a později dokonce již za deset východoněmeckých marek. Tím příjmy BVG výrazně padaly. Od 20. 3. 1949 bylo rozhodnuto, že v západních sektorech bude nadále platit jen západní marka. Tím se usnadnila výrazně práce průvodčích, přičemž bylo rozhodnuto, že na sektorových hranicích (mezi západními sektory a východním) se budou průvodčí měnit. Východoněmecké marky se tak do oběhu v západním Berlíně již nedostávaly, avšak jízdenky koupené ve spoji ve východním Berlíně platily i v západním. Řada občanů západních sektorů tak využívala možnosti snadné úspory, a pokud bydleli v blízkosti sektorové hranice, přecházeli pěšky do východní části města, kde si koupili jízdenku za východní marky, se kterou pak mohli cestovat bez problémů v západních sektorech města.

Závěrem pro úplnost jenom doplňme, že blokáda byla dne 12. 5. 1949 ukončena, což bylo velkým vítězstvím západních spojenců, neboť se jim podařilo udržet správu města tak, jak byla po válce dohodnuta. Díky tomuto kroku mohla být postupně obnovena také veřejná doprava v plném rozsahu. Letecký zásobovací koridor města byl zcela zrušen až v září 1949.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 6. díl – Berlínská blokáda