

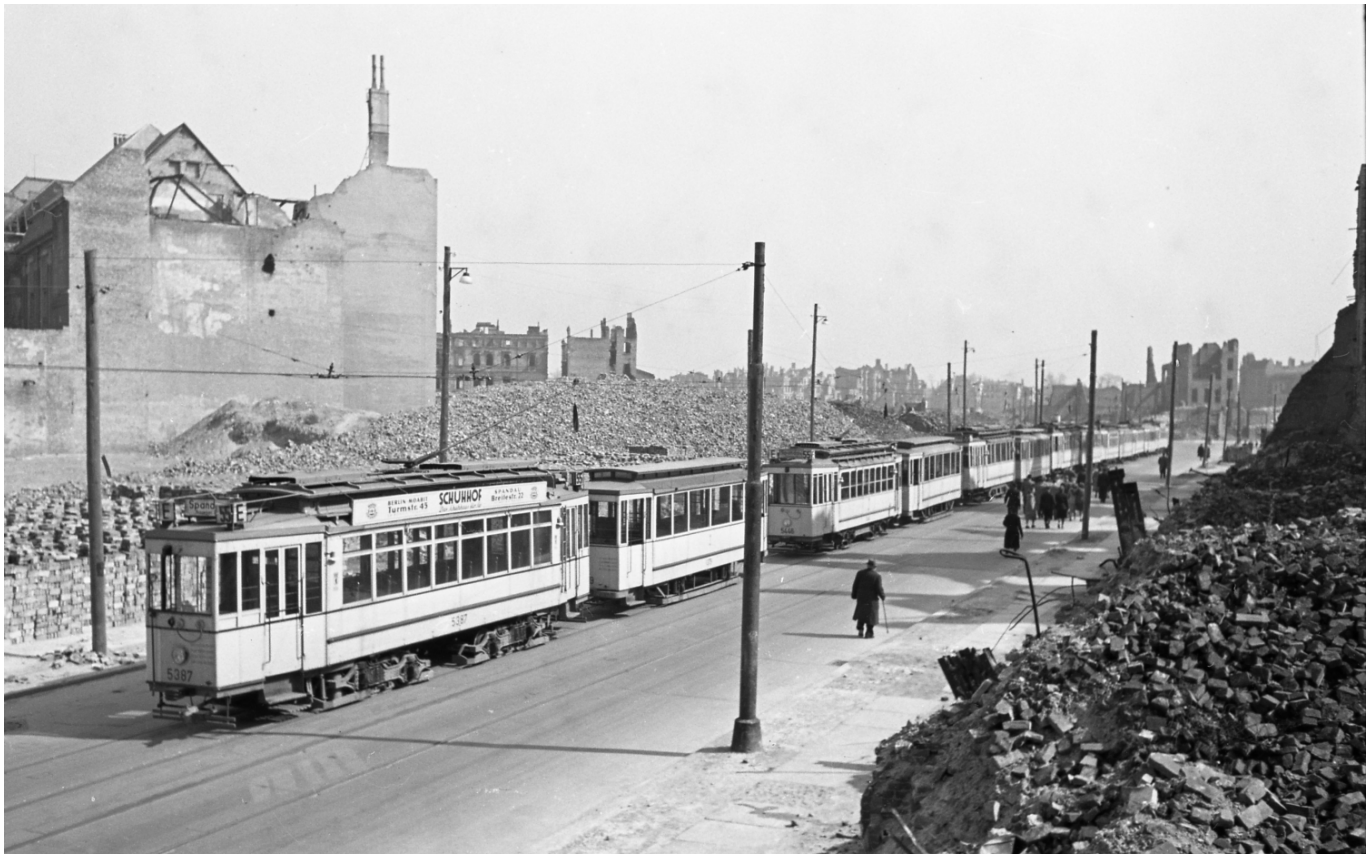
Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 7. díl – Dva dopravní podniky

11.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V březnu 1949 byly západní sektory Berlína ještě stále vystaveny blokádě znesnadňující zásobování města, jež už mělo dvě na sobě nezávislé radnice. Od 20. 3. 1949 platila na území západních sektorů již jen jedna měna a průvodčí se museli na sektorových hranicích mezi západními sektory a východním sektorem střídat. Průběžný provoz ale nadále existoval a berlínský DP byl stále ještě jednotnou organizací. Po vyostření sporu kolem osoby personálního ředitele Wilhelma Knappa, který jsme nastínili v minulém díle našeho seriálu, se ukázalo, že ani Dopravnímu podniku se štěpení nevyhne.

Od dubna 1949 byly zahájeny první rozhovory mezi centrálou BVG a „kanceláří Knapp“ ve východní části města o tom, jak by měl být provoz dále řízen. Představou vedení BVG (sídlícího na západě) přitom bylo nastavení takových podmínek, které by z dělení podniku neudělalo nevratný proces. Snahou tedy bylo ponechávat si zadní vrátka na to, aby bylo možné podnik kdykoli bez větších obtíží zase spojit v jeden celek.

Výsledkem jednání bylo oboustranné schválení záměru vytvořit separátní podnik pro sovětský sektor Berlína, který začal být pracovně označován jako BVG-Ost (tedy volně přeloženo Berlínský dopravní podnik-východ). Nově utvořená společnost měla převzít péči o veškerá vozidla, infrastrukturu a personál v sovětském sektoru. Zodpovědná měla být také o řízení provozu v této části města, a to včetně tvorby jízdních řádů. Stále ale zůstávala pojítka k původní mateřské společnosti BVG v západním Berlíně. Dohoda totiž předpokládala, že bude nadále výměnným způsobem probíhat údržba vozového parku, byť k tomu vedly ryze praktické důvody. Hlavní opravny tramvají a metra se totiž nacházely na území západních sektorů, zatímco dílny těžké údržby autobusů ve východním sektoru. Rozděleno bylo i vzdělávání zaměstnanců – o průvodčí se měl starat podnik BVG-Ost, o školení řidičů na západě. Nadále měla být zachována možnost využívání ozdravných zařízení BVG zaměstnanci obou podniků a zachováván měl být i provoz na 9 linkách tramvají a 4 trasách metra, které procházely skrze sektorové hranice. Oficiálně bylo rozdělení BVG na dvě společnosti (které si obě ponechaly původní zkratku BVG a přepis Berliner-Verkehrs-Betriebe) skutečností od 1. 8. 1949, cestující ale rozdíl nepocítili.



Rok 1950 představuje tramvaje ve Spandau připravené na odvoz lidí v rámci oslav 1. května. Jak je z fotografie patrné, Berlín ještě stále rozhodně nebyl nejlepší adresou k bydlení. (foto: archiv BVG)

Zatímco na západě poněkud naivně doufali, že rozdělení podniku bylo provedeno tak, aby jej bylo možné kdykoli spojit, na východě podobné plány neexistovaly, naopak již v září 1950 byl odborem dopravy východoberlínského magistrátu zadán úkol prověřit, jakým způsobem by bylo možné realizovat úplné uzavření sektorových hranic, přerušení dopravy a zbavení se veškeré závislosti na původní společnosti BVG. Nutno dodat, že v dané době šlo o situaci pochopitelnou, protože v září 1950 již rok nebylo Německo formálně pod okupační správou, ale bylo opět samostatným státem, resp. přesněji řečeno státy. Již v březnu 1949 byla vypracována ústava pro sovětskou okupační zónu, která byla považována za zárodek budoucí ústavy samostatného státu. Podobně také ze tří západních okupačních zón měl vzniknout nový stát (přípravy byly zahájeny dokonce již v létě 1948), přičemž v tomto směru západní mocnosti východního partnera předběhly. K vyhlášení Spolkové republiky Německo (dobově v Československu záměrně překládané jako Německá spolková republika) došlo již 23. 5. 1949, ze sovětské okupační zóny vznikla 7. 10. 1949 Německá demokratická republika (NDR). Došlo tak k situaci, která na konci války nebyla předpokládaná, a sice k rozdělení Německa na dvě samostatné země, které se přitom vzájemně dlouhá léta neuznávaly. Ačkoli šlo formálně o státy nezávislé, v obou si západní spojenci i Sověti udržovali nadále značný vliv.



Portrét komunistického politika Ernsta Thälmanna zavražděného v roce 1944 v koncentračním táboře Buchenwald vzhlíží na cestující vstupující a vystupující ze stanice nesoucí jeho jméno (Thälmannplatz). Po roce 1989 byla stanice přejmenována na Mohrenstraße (na trase linky U2). (foto: archiv BVG)

Berlín měl v rámci obou nově utvořených států zvláštní postavení. Západní mocnosti sice umožnily vyhlásit novou republiku, nicméně Berlín nebyl formálně její součástí. Nadále zůstal řízený kontrolní radou a primátor města byl podřízen právě zástupcům mocností. Západní Berlín (což je hovorový, nikoli oficiální název) nicméně měl své zástupce ve federálních úřadech západního Německa a dokonce se stal několikrát místem jednání západoněmecké vlády. Západní Německo ale jinak mělo své hlavní město, jímž byl vyhlášen v roce 1949 nakonec Bonn, jenž byl ale označován jako provizorium, neboť jeho vyhlášením neměla být zavřena cesta k tomu, aby se Berlín coby historická metropole skutečně stal jednou hlavním městem – v očích idealistů ideálně sjednoceného – Německa. Oproti tomu ve východním Německu si se statutem Berlína hlavu nijak nelámali a svou část města jednoduše prohlásili hlavním městem NDR. Ačkoli se koncem 50. let zdálo, že se ze západních zón Berlína může stát i přes okolní izolaci hlavní město západního Německa (a tím statut Bonnu coby provizorního hlavního města zrušit), nikdy k tomu nedošlo.

Provoz veřejné dopravy v rámci Berlína byl tedy od října roku 1949 velmi specifický, protože ve východním sektoru šlo již o provoz v rámci obnoveného hlavního města (byť jen v rámci NDR) a v západních sektorech o provoz v rámci nadále existujících sektorů západních, majících zvláštní statut, avšak navázaných na západní Německo. Plán východoberlínských radních na prověření možností trvalého rozčlenění veřejné dopravy tak byl bezpochyby logický a začal se pomalu realizovat. Kromě vlastní tvorby jízdních řádů šlo především o změny napájecích úseků tak, aby bylo

možné napájet síť tramvají a metra nezávisle na západoberlínské veřejné dopravě, anebo o úpravy telefonních linek obdobným způsobem.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 7. díl – Dva dopravní podniky