

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 8. díl – Za vším hledej ženu

12.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Přestože existovaly od srpna 1949 formálně již dva dopravní podniky, nadále zůstal zachováván průběžný provoz hned devíti tramvajových linek, jež přejížděly ze západu na východ a opačně. Rozdělení podniku na BVG-West a BVG-Ost umožnilo nastavit vlastní pravidla v obou společnostech. Přestože bylo dohodnuto, že vzdělávání řidičů bude probíhat na západní straně a průvodčích ve východním sektoru, brzy vzaly tyto sliby zasvé a oba DP si stále více zajišťovaly všechny činnosti ve svých režiích. I díky tomu bylo možné již od roku 1950 zahájit v rámci příprav nových řidičů nábor žen pro službu u BVG-Ost.

Ženy se staly velmi významnou složkou v rámci BVG v průběhu druhé světové války, a jelikož byly považovány za velmi loajální pracovnice, nebylo snahou BVG ani po válce, aby byly všechny propuštěny. Na druhé straně však bylo zapotřebí uvolnit místa mužům, kteří vysvlékli uniformy, anebo se vrátili z prací v továrnách, takže počet žen ve službách berlínského DP po válce přece jen významně poklesl. Ve východním Německu, a tím i ve východním Berlíně, byl však nedostatek pracovních sil, a tak bylo rozhodnuto, že ženy budou moci zastávat i roli řidiček, což bylo do té doby nevídané (i během války se ženy uplatňovaly zejména v roli průvodčích a dalšího pomocného personálu, nikoli však v úloze řidiček).



Snímek z roku 1950 představuje první patrový autobus BVG(-West) po provedení generální opravy po druhé světové válce. (foto: archiv BVG)

V západních sektorech Berlína však platila nadále zastaralá pravidla, která práci ženám v roli řidiček BVG(-West) znemožňovala. Proto došlo k dohodě, že řidičky tramvají nebudou dávány do služeb na linky, které přecházejí sektorové hranice. Přesto opakovaně v průběhu let 1951 a 1952 k takovým situacím došlo. BVG-Ost však vždy ustoupil a dal situaci do pořádku, resp. do souladu s pravidly.

Dne 14. 1. 1953 ovšem BVG-Ost nechaly hned čtveřici žen nasadit na kurzy přejíždějící sektorové hranice záměrně. Jakmile tramvaje dojely k sektorovým hranicím (na Potsdamer Platzu a u Schulenburgparku), byly zastaveny a pracovník západoberlínského BVG v doprovodu policisty nařídil ženám, aby tramvaje opustily s odůvodněním, že v západních sektorech ženy zkrátka řídit tramvaj nesmějí. Jelikož řidičky odmítly své tramvaje opustit, byly poslány se soupravami zpět do východního sektoru.

Stejné divadlo zažil Berlín i o den později, kdy si BVG-Ost dalo záležet na tom, aby do služby na linky překračující sektorové hranice bylo nasazeno ještě více žen. Znovu tak byly tramvaje zastaveny na sektorových hranicích a znovu jim bylo přikázáno, aby se vrátily zpět. Na to promptně zareagovala východoněmecká policie, která přehradila koleje u sektorových hranic a neumožnila další průběžný provoz. Západoberlínské tramvajové spoje se nově vzniklé situaci rovněž rychle přizpůsobily a byly ukončeny u hranice z opačné strany. Ženy za kontrolérem se tak staly naprosto dokonalou záminkou pro nečekané přerušení průběžného provozu tramvají, které navíc mohla východoněmecká propaganda zneužít – jednak bylo možné vyzdvihnout rovnoprávné postavení žen v NDR, a současně šlo poukazovat na to, že provoz byl zastaven ze strany západoberlínských orgánů.



Provoz tramvají byl na obou stranách následně reorganizován, takže z původních linek překračujících sektorovou čáru zůstaly jen tři, jež se tvářily jako průběžné na obou stranách. Šlo o linky čísel 74, 95 a 3, které byly vedeny formálně v celé trase mezi východem a západem, nicméně na zastávkách Potsdamer Platz, Sonnenallee a Bösebrücke museli cestující vždy vystoupit a přejít pěšky na protější stranu hranice, kde nastoupili do spoje téže linky pokračující po území té či oné strany. Formálně se i po přerušení provozu zavázaly oba dopravní podniky, že budou spoje u hranic na sebe vzájemně vyčkávat a umožňovat přestup pasažérů, skutečnost ale byla odlišná a tramvaje si vzájemně na obou stranách hranice ujížděly.

Štěpení často pokračovalo dále nejen u tramvají, byť přerušení jejich provozu bylo bezpochyby velkým vítězstvím pro BVG-Ost na cestě k úplné nezávislosti. V případě berlínského metra měla být za provoz celé sítě zodpovědná původně západoberlínská strana, a to i s ohledem na to, že se v trojici sektorů západních nacházela většina tras metra – východní Berlín měl fakticky jen jedinou linku (E), trasa A poté na východě končila a linky C a D sice přes východní Berlín projížděly a měly zde své stanice, jinak ale měly obě konečné v západních sektorech. I proto se předpokládalo, že údržba metra bude prováděna v dílnách v západních sektorech, touha zbavit se závislosti na BVG-West ale byla natolik velká, že první poválečné rozšíření sítě metra započaté v roce 1951 na východě spočívalo ve vybudování traťové spojky (tzv. Klostertunnel), který propojil trasy A a E (dne U2 a U5), čímž bylo možné nyní soupravy nasazované na trasu linky A udržovat v dílnách Fridrichsfelde, což byly jediné dílny metra ve východním sektoru. Od roku 1952 se na plánku berlínského metra vydávaného BVG-West začala objevovat vyznačená sektorová hranice, což bylo novinka.



Výstavba traťové spojky zvané Klostertunnel byla prvním rozšířením sítě metra ve východním sektoru Berlína po válce. Tunel posloužil k tomu, aby se BVG-Ost zbavil závislosti na dílnách metra situovaných v Západním Berlíně. (foto: archiv BVG)

Cestování mezi východem a západem v rámci Berlína mohlo být také nechtěným dobrodružstvím. Několikrát jsou zaznamenány případy, kdy do tramvají nastupovali pracovníci východoněmecké policie a prováděli kontrolu lidí cestujících ze západní části města. Pídili se především po západoněmeckých markách, které se nesměly na východ dovážet. Pakliže lidé u sebe měli západoněmecké marky, byly jim zabaveny, v horším případě byli někteří lidé i zatčeni. Několikrát došlo také k zadržení pracovníků západoberlínské odnože BVG (řidičů tramvají a průvodčích), takže s přerušením průběžného provozu tramvají v lednu 1953 se řadě lidí i ulevilo. Nadále ale zůstal zachováván průběžný provoz S-Bahnu a U-Bahnu. Soupravy obou těchto drah se staly svědkem několika únosů, kdy příslušníci obávané tajné východoněmecké police Stasi využili existence průběžně vedených linek a několik lidí z řad západních tajných služeb, antikomunistických organizací či uprchlíky z NDR převezli pomocí veřejné dopravy na území východního Německa, kde následně došlo k jejich zatčení. V letech 1952–1960 je zmapováno minimálně 23 takových případů.

Několikrát však došlo také k zadržení pracovníků východoberlínského BVG v Západním Berlíně. Zpravidla šlo o případy šíření propagandistických komunistických letáků.



Ženy se ve službách BVG-Ost uplatnily nejen v roli řidiček tramvají, ale i trolejbusů, jak ukazuje tento snímek z roku 1954. (foto: archiv BVG)

Na trasách S-Bahnu, jemuž se budeme věnovat samostatně, neboť nebyl integrální součástí BVG, se objevily v roce 1952 v souvislosti se zadržováním západoberlínských občanů výstražné cedule, které cestující nabádaly k tomu, aby byli obezřetní při pokračování v jízdě do východního sektoru, neboť zde hrozí zadržení. Lidé měli být podle cedulí solidární a budit spící spolupasažéry, aby se nechtěně nedostali do NDR.

Počátkem roku 1953 se východoberlínskému DP a odpovědným úřadům podařilo díky zprovoznění spojovacího tunelu metra (v prosinci 1952) a zastavením průběžného provozu tramvají v podstatě zbavit závislosti na západoberlínské odnoži BVG. Přiostřila se i celková mezinárodní situace. Přestože od roku 1949 existovaly dva státy (NSR a NDR), byl pohyb mezi zeměmi až do roku 1952 relativně svobodný. Poté se ale železná opona spustila naplno a jedinou Achillovou patou komunistického režimu zůstával od té doby jen Západní Berlín. Už v lednu 1953, tedy ve stejné době, kdy došlo k přerušení provozu tramvají, dal Stalin souhlas východoněmeckým představitelům, aby hranici mezi východním sektorem Berlína a západními sektory uzavřeli. Tento plán ale nebyl realizován. Pravděpodobně vedla k jeho odložení náhlá Stalinova smrt v březnu 1953 a snaha o částečnou změnu politického kurzu v politice východního Německa, jemuž se budování socialistického ráje vůbec nedařilo – ekonomika země upadala. Snaha o uvolnění se ale vymkla kontrole a vedla k slavnému červnovému povstání.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 8. díl – Za vším hledej ženu