

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 9. díl – Červnové povstání v roce 1953

13.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Plíživé přebírání moci komunisty ve všech odvětvích veřejného života ve východním Německu (a tím i ve východním Berlíně) nebylo pochopitelně všemi vrstvami obyvatelstva přijímáno s nadšením. Nemalé množství občanů proto emigrovalo, další byli vystaveni perzekucím, případné projevy nesouhlasu a nespokojenosti byly zpravidla včas zadušeny. Změna přišla až v roce 1953, kdy po smrti Stalina došlo ke zdánlivému uvolnění poměrů. Velkým problém socialistického východního Německa byl propad ekonomiky, která byla zatěžována obrovskými reparacemi Sovětskému svazu, jimiž docházelo k vysávání hospodářství NDR.

Jelikož tím nebylo možné tvořit dostatek zdrojů na obnovu válkou poškozené výroby, bylo jako řešení nastalých poměrů zvoleno zvyšování produktivity práce, a to stanovováním stále přísnějších (a tím záhy i nesplnitelných) výrobních norem pro dělníky při zachování stejné výše platu. Už v roce 1952 bylo proti takovému postupu protestováno v Magdeburgu a další vlna nevole přišla v dubnu 1953. Do dějin se ale nejvíce zapsala červnová generální stávka, která se měla zvrtnout v povstání. První dělníci začali protestovat již v odpoledních hodinách dne 16. 6. 1953. Další den již nabyl protest masového charakteru a účastnili se jej tisíce lidí.

Ráno dne 17. června 1953 vyjely prostředky hromadné dopravy v Berlíně ještě normálně do ulic, ale brzy s ohledem na sílící protesty došlo k rozhodnutí, že je nutné dopravu v dotčených oblastech omezovat. Nejprve byl přerušen provoz metra (v 10:30), a to s odůvodněním, aby se do východního sektoru města nemohli dostat „nechtěné živly“ ze západních částí. Ve 13 hodin došlo k úplnému zastavení tramvajového a autobusového provozu. Veřejná doprava ve východním sektoru Berlína tím prakticky zanikla. Ve stejný čas sovětský velitel města generál Dibrov vyhlásil výjimečný stav a ulice města postupně začali obsazovat vojáci Rudé armády s těžkou vojenskou technikou (včetně tanků). Kromě tras provozovaných BVG-Ost byl přerušen i provoz na těch trasách metra, které sice procházely východoberlínským územím, ale své konečné měly v západních sektorech. Současně byl zastaven i provoz S-Bahnu. Jelikož ten byl v celém Berlíně provozován východoněmeckými železnicemi (DR), došlo k zastavení provozu S-Bahnu i v rámci západních sektorů města.


40 Ostbahnhof
1504
1504
DURCH
AKTIVISTENLEISTUNG
vorfristig zur ersten
OBUS LINIE
5
AKTIVIST

Od roku 1951 byly trolejbusy součástí také východního Berlína. Na snímku z otevření trolejbusového provozu z 1. 8. 1951 vidíme jeden z prvních pěti východoberlínských trolejbusů LOWA W601. Přestože byla trolejbusům ve východním Berlíně věštěna velká budoucnost, nedostatek finančních prostředků vedl k nucenému osekání plánů. Trolejbusy ve východním Berlíně dojezdily v roce 1973, v tom Západním skončily ještě o 8 let dříve. Fotografie dokumentuje také dobová hesla, pro něž byly charakteristické předčasné splnění plánu, vyšší výkony a aktivistické zapojení do budování socialismu. Jak ukázal červen 1953, měli občané překračování pracovních výkonů plné zuby… (foto: archiv BVG)

Ačkoli se protestů měly účastnit desetitisíce lidí, pracovníci BVG-Ost se podle všeho do protestů příliš zapojovat neměli, byť je dokázáno, že v průvodu demonstrantů bylo také minimálně šest autobusů východoberlínského DP a v průvodech měli být i další pracovníci BVG-Ost, nicméně oficiální místa hovořila o tom, že byli zaměstnanci BVG-Ost donuceni se demonstrací účastnit. V červenci, kdy už měli komunisté vše opět pevně ve svých rukou, došlo ke kádrovým prověrkám pracovníků, přičemž 18 pracovníků BVG-Ost bylo za účast na povstání uvězněno a propuštěno a dalších 60 bylo „pouze“ propuštěno za „provokace“ či nenastoupení do práce. V celkovém počtu 8 300 pracovníků BVG-Ost šlo ale o zanedbatelné číslo.

Přestože došlo k vyhlášení výjimečného stavu a ulice Berlína byly vyklizeny, přelila se stávka také do dalších východoněmeckých měst a 18. června 1953 protestovalo již více než půl miliónu pracovníků v rámci celého východního Německa. Komunisté ale se sovětskou podporou rychle ovládli situaci. V Berlíně šel dokonce návrat do normálu tak rychle, že již 18. 6. 1953 jezdily spoje BVG-Ost už od 5:30 ráno prakticky bez jakýchkoli výpadků, s výjimkou metra, jehož provoz byl obnoven až od 22. 6. 1953 a v případě linek přejíždějících do západního Berlína dokonce až od 9. 7. 1953.

Určitým tichým protestem proti výsledku stávky se mělo stát vyvěšování smutečních praporků, používání zvonků tramvají atp. v období od 21. do 23. 6. 1953. Tomu ale bylo zabráněno příkazem vedení BVG-Ost všem pracovníkům. Nechtěl-li někdo přijít o práci a vystavit se postihu, příkaz uposlechl. Vše se tak rychle vracelo do „normálních“ kolejí. Červnové povstání však ukázalo, že přes veškeré snahy není veřejná doprava ještě natolik dokonale rozdělena, aby bylo možné v rychlosti přerušit veškeré vazby mezi východním sektorem a západními sektory. Na druhé straně se ale dále vyvíjela dopravní politika obou znepřátelených stran ve vztahu k budoucím potřebám. A přestože v některých bodech ohledně rozvoje města existovala vzájemná shoda, realizace kroků byla diametrálně odlišná.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 9. díl – Červnové povstání v roce 1953