

Rozdělené nebe, rozdělené koleje – 2. díl – Kola se musí točit pro vítězství

04.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Pro název dnešního, v pořadí druhého dílu, který nás zavede ještě do doby před rozdělením města, jsme si vybrali název propagandistického hesla z roku 1942, které používaly Německé říšské dráhy. Také berlínský DP zcela ovládaný národními socialisty a pracující pro potřeby válečného hospodářství se tímto heslem ve svých činech řídil. Podniková struktura se přizpůsobovala možnému přechodu na válečný stav již od roku 1934. V roce 1936 byl poté berlínský DP zařazen mezi tzv. válečně důležité podniky, neboť obstarával přepravu zaměstnanců do továren.

V roce 1938 se již k válce schylovalo a hlavní roli na mapě světa v té době hrálo Československo. Německo počítalo s možností, že k válce již dojde a počítal s tím i berlínský DP, když se mj. připravoval na prodloužení pracovní doby z 8 na 10 hodin. Takové prodloužení by přitom bylo vnímáno značně negativně, protože práce u BVG byla považována za poměrně náročnou a v porovnání s prací v továrnách i špatně placenou. Německo nakonec získalo Československo ve dvou etapách bez boje, a tak k prodloužení pracovní doby v BVG dochází až od června 1939, byť nejde o prodloužení na 10 hodin, ale na 9. Vše již směřuje k velkému finále dosavadních politických hrátek – k rozpoutání dosud největšího válečného konfliktu.

Dopravnímu podniku v souvislosti s povolávacími rozkazy začínají postupně (již od června 1939) odcházet pracovníci z řad mužského osazenstva. Už v létě 1939 se proto musí zaměstnávat větší počet žen a také dobrovolníků. Zejména ženy se ukázaly ve službě jako velmi platné a jejich počet postupně narůstal. V únoru 1943 mělo ve službách berlínského DP pracovat již 3 700 žen. Nutno dodat, že ženy se do práce příliš nehrnuly a řadě z nich byla služba u BVG nařízena. Navíc ani výše uvedený počet pro zajištění potřebného počtu pracovníků nepostačoval. Ke slovu tak přišli zajatci a lidé naverbovaní z obsazených území v rámci nucených prací. V Berlíně vyrostly tisíce nových budov (uvádí se, že zhruba 3 000 z nich ještě existuje), jež sloužily pro ubytování dělníků z okupovaných území, kterých bylo postupně do konce války do Berlína nataženo okolo půl miliónu. Jejich pracovní a životní podmínky byly ve většině případů ubohé a až na výjimky (vysoce kvalifikované profese) nesměli tito dělníci využívat protileteckých krytů, což v době bombardování vedlo k větším ztrátám na životech.



Do služby u BVG nastoupily za války opět ženy. Tento snímek pochází z roku 1944, avšak jak prozrazují rukávové pásky na kabátech (mimochodem v daném provedení v rámci Německa poměrně výjimečné), nedíváme se na stále pracovnice BVG. Na rukávech je totiž možné přečíst nápis: „BVG – Válečná pomocná služba Říšské pracovní služby.“ Standardně musely mladé ženy sloužit v řadách Válečné pomocné služby od roku 1941, a to půl roku poté, co si odpracovaly léta v „Říšské pracovní službě ženské mládeže“, v níž se musely dívky ve věku 16-18 let sdružovat od roku 1939 povinně. Povinností žen ve službách Válečné pomocné služby bylo mj. znát nejbližší pozici všech krytů po trase linek, na níž sloužily, a zajistit evakuaci pasažérů do těchto krytů v případě náletu. (foto: archiv BVG)

Berlínský DP začal zaměstnávat první nuceně nasazené od roku 1940, ale radost z toho příliš neměl a zpočátku variantu zaměstnávání Poláků odmítal. Ne, že by někomu v DP vadily nelidské podmínky, kterým byli tito lidé vystaveni, ale dopravce věděl, že přísun cizího personálu povede k odlivu toho stávajícího, o což nestál. Do konce války se však musel berlínský DP tak jako tak rozloučit v součtu se zhruba 10.000 pracovníky, z nichž zhruba polovina byla přímo součástí složek Wehrmachtu (a jiných vojenských složek) a druhá polovina byla využívána pro jiné činnost v zázemí.

Z hlediska národnostního složení bylo nejvíce lidí naverbováno do služeb BVG z Dánska, kde bylo získáno také nejvíce kvalifikovaných osob. Šlo zhruba o 2 000 pracovníků (z toho cca 200 žen). Dánové však měli především zpočátku – i s ohledem na prakticky nulový odpor při obsazení a zpočátku i mírné podmínky okupace – poměrně výsadní postavení a drtivá většina z nich podepsala pracovní smlouvy dobrovolně, neboť věřila slibům o lepších platových podmínkách, ubytování v soukromí i možnostech dovolených ve své domovině (nic naplat – propaganda nacistům šla na výbornou). Dánové jakožto příbuzní Germánů měli být i z rasistického hlediska prakticky

nezávadní, řada z nich mluvila německy (s ohledem na německou menšinu v Dánsku), a tak mohla být v kontaktu s běžnými občany Německa.

Nemalý počet pracovníků, u nichž už lze o dobrovolnosti hovořit jen stěží, pocházel z SSSR (cca 800) a Polska (cca 400). Zvláštní skupinu představovali Italové (cca 330 osob), kteří s ohledem na spojenectví s Německem měli nejprve všechny výsady jako němečtí pracovníci. Poté, co Itálie usoudila, že bude lepší se dát na stranu Spojenců a ne právě úspěšně se k nim pokusila přidat, se i italští pracovníci dostali na úroveň spodiny společnosti stejně jako příslušníci dalších národů. Ti byli určeni k podřadným a často velmi nebezpečným pracím. Po náletech například holýma rukama či jen s jednoduchými nástroji odklízeli nevybuchlou munici.



Také tento snímek z roku 1944 nám ukazuje ženu ve službě BVG, tentokrát během zácviku na vlakový doprovod. (foto: archiv BVG)

Pracovní podmínky i zázemí těchto pracovníků berlínského DP nelze nazvat jinak než otřesné. DP sám nechal vystavět několik domů pro tyto své pracovníky, kde byly hrůzné hygienické podmínky. Ženy zde rodily na podlaze, o jejich děti se pak starala zvláštní služba, za kterou však musely ženy platit. Proto byly u BVG ženy z řad nucených pracovníků poměrně oblíbené. Ve snaze zajistit svým dětem lepší péči a přísun jídla totiž byly ochotny pracovat obzvláště tvrdě v naději, že dosáhnout na více peněz. Řada dětí ale v hrůzných podmínkách zemřela. Ženy pracující pro BVG poté musely dopravci náklady na jejich pohřbení uhradit ze svých příjmů.

Zapomínat bychom neměli ani na nuceně nasazené z řad židovského obyvatelstva. Tito pracovníci neměli z pohledu nacistické ideologie v podstatě žádnou hodnotu a podle toho s nimi bylo zacházeno. Se zahájením deportací do koncentračních táborů se poté stávalo, že pracovník byl přímo během služby u BVG odveden na shromaždiště a deportován na smrt.

Z hlediska dopravních opatření je nutné se zmínit nejprve o postupném zatemňování vozů v souvislosti se snahou zabránit nepříteli v házení bomb na Berlín. V řadě stanic metra byly zřízeny kryty protiletecké obrany, tunely vedené pod vodou byly dodatečně zpevňovány vojskem a chráněny proti možnému protržení v důsledku výbuchu bomby. První bombardování se uskutečnilo ještě v červnu 1940 a měli jej na svědomí Francouzi, kteří letadla vyslali coby odvetu za bombardování Paříže. Poté iniciativu převzali Britové a později i Sověti. V případě náletu platilo, že má spoj dojet na nejbližší zastávku, tam zastavit a cestující i personál vyhledat nejbližší kryt protiletecké obrany.

Jelikož bylo nutné šetřit pohonné hmoty, zapojil se DP také do zásobování města potravinami. K tomuto účelu sloužily jak vagóny metra, tak tramvaje. Řada z tramvajových vlečných vozů byla přímo pro potřeby přepravy potravin a dalšího zboží upravena a nesla na boku nápis „Městský nákladní provoz“ (Stadt-Güterverkehr). V rámci Berlína bylo vytvořeno osm stanovišť, na která se vozy odstavovaly a kde docházelo k překládce z povozů či automobilů.



Překládka zboží do nákladních tramvají v Kreuzbergu. (foto: archiv BVG)

Nálety na Berlín z počátku války měly sice negativní psychologický efekt, ale velké škody obvykle nezpůsobily. Navíc se soustředily na průmyslové podniky a letiště. Od počátku roku 1943 se ale tato situace začala měnit. Nálety sílily a s nimi i škody způsobené na majetku. Zatímco v roce 1941 byly náklady na straně BVG v důsledku bombardování vyčísleny na 150 000 marek, v roce 1944 šlo už o 36,6 mil. marek. Největší škody byly způsobovány tramvajovému provozu a metru. Tramvaje poté získaly vedle zmíněného zásobování další roli – vozy byly přestavovány pro odvoz trosek. Některá poškození vozidel a infrastruktury už nešlo v důsledku chybějícího materiálu řešit. Vozidla jezdila přetížená, neudržována, často vysklená (okna byla obvykle alespoň nahrazena lepenkou či dřevěným bedněním).

Soukolí točící se pro vítězství, se zadrhávalo. Bylo jaro 1945 a na Seelowských výšinách východně od Berlína se schylovalo ke konci snu o tisíciletém impériu.

Url: Rozdělené nebe, rozdělené koleje – 2. díl – Kola se musí točit pro vítězství