

Rozdělené nebe, rozdělené koleje – 4. díl – Dělení Berlína

06.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

„Dne 30. dubna 1945 Führer spáchal sebevraždu, a tak opustil ty, kteří mu přísahali loajalitu. Podle Führerova rozkazu byste měli vy, němečtí vojáci, dále bojovat o Berlín i přesto, že již nemáte střelivo a navzdory všeobecné situaci, která činí náš další odpor zbytečným. Nařídil jsem okamžité zastavení bojů. Každou hodinou, kterou pokračujete v boji, prodlužujete utrpení civilních obyvatel v Berlíně a našich zraněných. Společně s velitelem sovětských sil vám přikazuji, abyste okamžitě přestali bojovat. Weidling, generál dělostřelectva, bývalý okresní velitel obrany Berlína.“

Tímto rozkazem vydaným německým jednotkám dne 2. 5. 1945 Berlín definitivně padl. Pár dní poté se zhroutil i celý zbytek nacistického aparátu. Boje utichly, ale utrpení civilního obyvatelstva ještě neskončilo. Město hladovělo, na denním pořádku byla zvěrstva vojáků sovětské armády, kteří se opojeni vítězstvím chovali jako barbarští dobyvatelé – vraždy civilistů a znásilňování byly na denním pořádku. Lidé ale současně začali odklízet trosky a panovala snaha vrátit se k normálnímu dennímu životu, což ostatně bylo zájmem i okupační správy.

Také pracovníci berlínského DP začali po skončení bojů pracovat na obnovení provozu, a to nejprve neorganizovaně a dobrovolně. Pracovníci zkrátka přišli do práce a začali dělat to, co bylo zapotřebí. V prvé řadě byly odklízeny trosky a odtahovány vozy, které zůstaly na ulicích. Podle jejich stavu poté bylo rozhodováno o jejich opravě, anebo vytěžení maxima náhradních dílů a jejich likvidaci. Dohromady se dávala také správa podniku, které byl přidělen 10. 5. 1945 nový prostor na ulici Potsdamer Straße, který se postupně rozrůstal a zůstal ředitelstvím BVG až do roku 2008.



Snímek z roku 1946 dokumentuje patrový autobus BVG pod slavnou Braniborskou bránou, která byla pouze provizorně upravena. (foto: archiv BVG)

Kromě chybějícího stavebního materiálu se musel Berlín potýkat také se ztrátou většiny dokumentace, která by mohla k opravám poškozené infrastruktury a vozidel posloužit. Přestože nejvíce byla válkou zdecimována flotila autobusů a velké problémy panovaly při obstarávání pneumatik, byly to právě berlínské autobusy, které se vrátily do služeb BVG jako první. Dne 13. 5. 1945 byl obnoven provoz na lince T v trase Onkel Toms Hütte – Schönow. Jen o den později se rozjelo opět také metro, a to na úsecích Hermannplatz – Bergstraße (dnes Karl-Marx-Straße) a Schönleinstraße – Boddinstraße tehdejších tras C (dnes U6) a D (dnes U8), přičemž zahájení provozu už bylo propagandisticky využito a účastnili se jej také zástupci sovětské okupační moci, včetně generálplukovníka Bersarina (velitele Berlína). První tramvajové linky čísel 28 a 128 se podařilo uvést do provozu dne 20. 5. 1945 (Tegel – Heiligstraße a Tegel – Tegelort).

Ačkoli bylo oficiálně proklamováno, že má k obnovení veřejné dopravy dojít co nejdříve a původně živelné odklízení trosek a opravy nahradily v polovině května již první konkrétní plán a harmonogram se stanovením priorit, zájmy sovětské okupační správy stále pochopitelně nad zájmy občanů Berlína. Na jedné straně se tak sice intenzivně pracovalo na obnově tramvajových tratí a metra, na druhé ale docházelo k okamžitým reparacím ve formě zabavování nejrůznějšího výrobního zařízení a majetku. Do hledáčku zájmu se dostaly také prostředky MHD, a tak bylo 67 tramvají odvezeno do Varšavy a celkem 120 vagónů metra putovalo do moskevského podzemí.

Palčivá byla také otázka personální. Na své angažování ve složkách nacistického aparátu po skončení války většina pracovníků BVG jako by mávnutím kouzelného proutku zapomněla a ochotně pracovala pod novým vedením. Proces denacifikace se ale nemohl pracovníkům BVG vyhnout, a tak postupně docházelo k prověrkám jednotlivých zaměstnanců, z nichž 3 100 mělo své pozice opustit. Vezmeme-li v potaz, že BVG na konci války zaměstnával asi 11 500 pracovníků, představovalo uvedené číslo takřka jednu čtvrtinu všech zaměstnanců. Na jejich místa se tlačili noví pracovníci, ale i původní zaměstnanci BVG, které předtím nacistický režim z pozic propustil. Současně docházelo k výraznému

snižování počtu žen. Na druhé straně ani oněch více než 3 000 lidí, které by šlo považovat za fanatické přívržence Hitlerovy strany, nemělo cestu do BVG úplně zavřenou. Vypořádávat se s nacisty sice bylo žádoucí, na druhé straně ale bylo nutné provoz udržovat a pracovních sil bylo nedostatek. Proto byla řada lidí sice propuštěna ze svých dosavadních funkcí, ale následně obdržela nové – nižší – pracovní zařazení. Po uplynutí jednoho roku se pak mohli takto dočasně degradováni pracovníci přihlásit opět o svou pracovníci pozici.

Do konce května 1945 byly do provozu uvedeny další tři úseky metra, poslední květnový den vyjel i první z šesti přívozů (Pichelsdorf – Wannsee), které v průběhu války posloužily jako náhrada autobusů. V polovině července 1945 jezdilo již 12 tramvajových linek, přičemž spoje městské dopravy byly zpravidla velmi přetěžované. V té době se také město začalo dělit.



Výstup z metra na Alexanderplatzu. Ačkoli může fotografie působit tak, že byla pořízena někdy těsně po skončení bojů o město, pochází snímek až z roku 1947. (foto: archiv BVG)

Rozdělení Berlína na tři části – americkou, britskou a sovětskou ve shodě s plánovaným rozdělením celého Německa – bylo schváleno mezispojeneckým Evropským poradním výborem (EAC) již v lednu 1944 v Londýně. Úlohou zmíněného výboru bylo navrhnout plány na dočasnou správu země do doby, než dojde ke zřízení nové německé vlády. Berlín měl pak posloužit jako sídlo Spojenecké kontrolní rady na tuto přechodnou dobu. Samotná správa Berlína měla být řešena zvláštní komandaturou složenou ze zástupců každé z mocností, přičemž její rozhodnutí měla být jednomyslná (každá země tedy měla právo veta). Jelikož si Britové později vynutili, že se do rozčlenění Německa zapojí také Francie, bylo trojvládí v Německu nahrazeno čtyřvládím a tento model se přenesl i na Berlín. Dohoda mezi spojeneckými mocnostmi ale neuváděla jeden důležitý bod. Nikde nebylo uvedeno, jak by měl být západním spojencům (Francii, Velké Británii a USA) zajištěn do Berlína přístup, neboť ten byl asi 160 km v nitru sovětské okupační zóny.

Toho Sověti náležitě využili ve svůj prospěch. Západní spojenci sice měli páky na to, jak si

na sovětské straně podobné povolení vymoci, příležitost ale trestuhodně nevyužili. Ačkoli se (i ve vztahu k československému osvobozování), mnohdy uvádí, že vytyčené hranice demarkační linie nesměly být překračovány, pravdou bylo, že na celé řadě míst západní vojska byla v místech, která měla podle původních dohod osvobozovat vojska sovětská. Američané i Britové ale tato území na počátku června 1945 spořádaně vyklidili a předali do rukou Sovětů, takže už neměli žádnou páku na to, aby si mohli vynutit přístup do Berlína. Sověti se neustále vymlouvali na přesuny vojsk a odminovací práce.

Americká průzkumná skupina dostala povolení vjet do Berlína až 23. 6. 1945. Tvořena byla 100 vozidly a 500 muži, avšak už při přejezdu do sovětské okupační zóny byla vpuštěna jen polovina vozidel a vojáků. Kousek před Berlínem poté byl i tento zbytek zastaven a nakonec se museli Američané vrátit zpět. Nakonec se tak do Berlína dostali Američané až 1. 7. 1945 letecky a ihned začali přebírat iniciativu vylepováním letáčků o tom, že čtvrtě jsou nově pod americkou správou. Sovětští vojáci sice tyto letáky strhávali, ale jakmile k nim americká armáda postavila hlídky, spory se uklidnily. Podobné problémy měli také Britové, které pro změnu nechtěli Sověti vůbec pustit do „jejich“ čtvrtí. Nakonec se do nich vojáci proplazili přes jiné mosty. Francouzi se do svých částí dostali až v srpnu, neboť jejich nároky byly uspokojovány později.

Proč sovětské straně tak záleželo na tom, aby západní spojenci přebírali jim určené městské části co nejpozději? Důvod je prostý. Sověti odváželi z Německa obrovské množství jakéhokoli výrobního materiálu, kterým si pak vylepšovali vlastní hospodářství. Ostatně zmínili jsme se i o konfiskaci vagónů metra a tramvají. Berlín ale musel zůstat dále životaschopný, takže nebylo možné odvézt vše, tedy alespoň ne tam, kde měla být sovětská správa. Jelikož bylo známo, které části města budou patřit té které mocnosti, byla demontáž majetku a rabování prioritně soustředěno do těch částí, které měli převzít západní spojenci. A aby byl na odvoz dostatek času, musel se čas určený na tuto demontáž pochopitelně co nejvíce natáhnout.



Metro se do ulic (a pod ulice) Berlína vrátilo na prvním úseku již od 14. 5. 1945. Veřejnou dopravu ve městě bylo potřeba zajistit za každou cenu, což si vynucovalo řadu improvizací, jak představuje i tento snímek. (foto: archiv BVG)

Město mezitím získalo také vlastní německou vládu. Od 19. 5. 1945 stál v jeho čele starosta Arthur Werner, který byl apolitickým rektorem vysoké školy, tudíž proti němu nemohly být vznášeny žádné námitky v tom směru, že by byl jen loutkou v rukou komunistů. Ve skutečnosti ale právě tím Arthur Werner byl. Šlo totiž o 68letého pána, který už ne vždy dovedl pochopit všechny souvislosti. Podobně obratně si počínali Sověti a němečtí komunisté také v dalších berlínských městských čtvrtích. Do jejich čel byli zcela záměrně instalováni zástupci bez politické příslušnosti, anebo dokonce z tzv. buržoazních (nekomunistických) stran, ve funkcích náměstků ale byli vždy komunisti držící spojení na Sovětskou vojenskou správu (SMA). Smysl tohoto „režimu náměstků“ měl lapidárně osvětlit sám Walther Ulbricht – jeden z mála německých komunistů, které Stalin nenechal po jejich útěku z Německa do SSSR před Hitlerem popravit, a který se nyní hodil jako leník budovaného sovětského

satelitu. Ulbricht se měl k obsazování klíčových pozic vyjádřit následovně: *„Musí to vypadat demokraticky, ale musíme mít všechno v rukou.“*

Přes všechny tyto peripetie se Berlín skutečně rozčlenil během července a srpna 1945 na čtyři části, které ale měly stále jen jednu radnici na Alexanderplatzu (v sovětské zóně), která řídila běžný chod města, jako by bylo nadále jeden celek. To se ale mělo brzy změnit.

Url: Rozdělené nebe, rozdělené koleje – 4. díl – Dělení Berlína