



Rozdělené nebe, rozdělené koleje - 3. díl - Poslední bitva vzplála

05.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Během ledna až března 1945 se frontová linie na východním bojišti posunula od Visly až k Odře. Tu pak sovětská vojska postupně překročila a v dubnu zahájila útok na Berlín. Ten, ačkoli byl stále častěji terčem bombardování a potýkal se s velkými škodami, prožíval ještě počátkem roku 1945 zdánlivě klidný život. Fungovaly obchody, kina, restaurace i veřejná doprava. Postupně ale docházelo k nejrůznějším omezením a nemalá část obyvatel byla evakuována z města směrem na západ. Sklepy domů se měnily na improvizované bunkry, zásobování potravinami se zadrhávalo, komplikované byly dodávky elektřiny, což pochopitelně ovlivňovalo také provoz MHD.

Berlín se postupně měnil v pevnost. Na ulicích vznikaly desítky barikád, které měly znesnadnit postup vojskům Rudé armády. To ale vedlo k přerušení tramvajových tratí, takže se provoz postupně omezoval. Při samotných bojích v ulicích poté tramvaje posloužily i jako stavební prvky barikád, nicméně aniž bychom chtěli podceňovat německou kolejovou techniku, 85mm dělu tanku T-34 přece jen tramvaje vzdorovat nemohly, takže šlo už jen o projev čiré zoufalosti, který jen zhoršil situaci ve vozovém parku veřejné dopravy na konci války.

Ještě než se rozhořely pouliční boje, byla snahou zachovat alespoň v omezené míře služeb MHD. Kvůli problémům s dodávkami elektrické energie, paliv i náhradních dílů ale byla zajišťována zhruba desetina předválečných výkonů. Pro občany vznikly tři stupně povolení pro cestování veřejnou dopravou, které se lišily délkou cesty do zaměstnání. Stupeň číslo I byl určen pro pracovníky, kteří to měli do práce déle než 30 minut, stupeň II pro ty, u nichž by délka pěší chůze překračovala 60 minut, a stupeň číslo 3 byl vyhrazen pouze vybraným povoláním, kterým byla připisována válečná důležitost (šlo mj. o pracovníky BVG). Při plně obsazených spojích měli cestující spadající do skupiny III přednost před oběma předchozími skupinami a cestující skupiny II před cestujícími ze skupiny I.

I když se však cestující do tramvají, trolejbusů, metra či S-Bahnu dostali, neměli zdaleka vyhráno. Provoz byl omezen, takže vozidla byla beznadějně přeplněna. V S-Bahnu či metru lidé viseli z otevřených dveří, přičemž hrozilo, že při střetu s protijedoucím vlakem dojde k jejich usmrcení. Každou chvíli byl navíc provoz narušován leteckým poplachem, kdy muselo dojít k zastavení v nejbližší stanici, lidé museli prostředky MHD opustit a vyhledat nejbližší kryt. Mnozí to nestihli.

Centrála berlínského DP na jaře 1945 hned několikrát změnila své sídlo. Nakonec používala bunkr na Alexanderplatzu. I když operační prostor pro německá vojska se postupně zmenšoval, veřejná

doprava - ač je to jen těžko uvěřitelné - fungovala v nouzovém režimu i v době, kdy už byly části Berlína pod sovětskou nadvládou. Poslední vozy na tratích se zastavily dne 23. 4. 1945, oficiálně však bylo přerušeno provozu vyhlášeno až 2. 5. 1945, kdy Berlín kapituloval.



Zničená vozovna Grünewald v Berlíně na snímku z roku 1945. (foto: archiv BVG)

Velitelem Berlína byl jmenován Nikolaj Erastowič Bersarin, pod nějž spadaly jednotlivé části tak, jak byly postupně obsazovány. Ten už 28. 4. 1945, tedy ještě před kapitulací, vydal rozkaz, na jehož základě mělo dojít k postupnému obnovování veřejné dopravy ve městě tak, aby lidé mohli opět cestovat do zaměstnání. K dispozici měli zástupci sovětské okupační správy pro rychlé znovuoobnovení dopravy i potřebné pracovníky z řad BVG. Řada vedoucích pracovníků totiž byla ukryta ve vozovně Charlottenburg, a jakmile se čtvrtí převalila sovětská armáda, neváhali vedoucí dříve dělající vše pro úspěch válečných snah Německa osobně přijít za velícím důstojníkem Rudé armády a nabídnout mu své služby. Ještě před kapitulací Berlína tak bylo získáno nové provizorní ředitelství v podobě úpravy dvou pokojů jednoho z berlínských bytů na ulici Kaiserdamm 95, které už mělo sloužit potřebám nových mocipánů. Do pádu Berlína se už ale městská doprava nikde obnovit nepodařila.

Město leželo v troskách. Zničeno mělo být zhruba $\frac{3}{4}$ všech 2 893 tramvajových vozidel, polovina z 1 104 vozů metra a prakticky všechny autobusy, když z 908 vozů mělo zůstat provozuschopných jenom 18 (nemalá část z berlínských autobusů ale zůstala rozeseta různě po Německu a zničení, jak se později ukázalo, unikla). Zbylé tramvaje a trolejbusy nemohly vyjet do ulic kvůli sutinám, stržnému trolejovému vedení (z něj mělo být zničeno zhruba 95 %) a poškozeným mostům (přibližně polovina z 220 berlínských mostů byla nepoužitelná). Zničeny byly také podnikové díly a tři vozovny a tunely. Severojižní tunel S-Bahnu byl zaplaven vodou, která se dostala i do stanic metra. Zhruba třetina podzemních tras v Berlíně tak byla zaplavena a s nimi i 26 stanic. Nastala nultá hodina. Nový začátek.

Url: [Rozdělené nebe, rozdělené koleje - 3. díl - Poslední bitva vzplála](#)