

7.3 Zahraniční služební cesty

Na své pracovní dráze si cením toho, že jsem na služebních cestách netrůvil mnoho času. Nicméně, co to jsou služební, či tehdy oficiálně "pracovní" cesty jsem poznal, a dokonce jsem byl služebně i v zahraničí. Při všech cestách do zahraničí jsem měl i volný čas, a tak mi tak trochu přišlo líto, že všem byl společný kalendářní měsíc listopad s krátkými dny a počasím ne zrovna nejpříjemnějším. Do zahraničí jsem byl vyslán SNTL, ÚVTD a ÚDI. Jako pracovník VÚŽ jsem někdy jezdil do Žiliny, avšak žádná z těchto cest nepadla do období po rozdělení Československa.

Ponejprv jsem služebně jel do zahraničí v **listopadu 1975** jako redaktor SNTL; šlo více méně o reciproční společenskou akci upevňující kontakty mezi českým a **polským** nakladatelstvími vydávajícími technickou literaturu. Než jsem odjel, byla jedna redaktorka odtud v Praze; věnovala se jí má šéfka Blanka Kutinová. Vyjížděl jsem z Prahy v jednu listopadovou neděli večer a vrátil se v sobotu ráno. Vše potřebné vyřizovala zahraniční redakce SNTL, o něčem se se mnou ani nedomlouvala, a tak mi například opatřila pro cestu tam i zpět lůžkové lístky 1. třídy. Kudy pojedu, jsem si domluvit mohl, a dokonce mě nabídli jet do Varšavy přes Krakov a ten si prohlédnout. A tak jsem jel lůžkovým vozem jen do Katovic, a tam přestoupil na rychlík do Krakova. V lůžkovém oddíle byla nad sebou dvě lůžka, muset lézt do výšky a ještě sdílet kupé, kde se člověk převléká do pyžama, s cizím mužem se mi totálně nelíbilo, a tak se v mé hlavě zrodila myšlenka, že si pro zpáteční cestu vyměním lůžko za místenku (vzhledem ke vztahu jejich cen to šlo).

Krakov se mi líbil, ale prohlídka města byla znepríjemňována silným mrazem, pod -20 °C. Magda Saxlová mi poradila podívat se na náměstí se Sukienicemi a Mariánským kostelem, a samozřejmě jsem zamířil do Wawelu. Na sklonku odpoledne jsem zamířil na nádraží, které bylo daleko otevřenější městu než bylo běžné u nás či v Německu; velice se mi líbilo, že podchod byl otevřený z obou stran nádraží, pro nějaké kontroly dokladů cestou na nástupiště tam vůbec nebyly podmínky – pro mne výrazně pozitivní dojem. Inu, je to *Dworzec Kolejowy*.

Přes Kielce a Radom jsem dojel do **Varšavy**, hotel na Jeruzalimských Alejích, nedaleko od podzemního nádraží Warszawa-Centrałna¹, kde jsem vystupoval jsem našel snadno a druhý den jsem vyrazil do nakladatelství. V paměti mi toho mnoho neutkvělo. Vzpomínám si, že jsem byl velmi vlídně přijat. Přátelské a příjemné prostředí tam bylo podobně jako v SNTL, nicméně u polských kolegů jsem se setkal s menším pracovním tempem; ani pracovní doba se tam nebrala tak vážně jako u nás.

¹ Moderní průjezdné nádraží s kolejištěm pod zemí. Nedaleko bylo starší hlavové nádraží Warszawa-Główna, kam vedly koleje od západu a které soužilo převážně lokální dopravě.

Seznámili mě s prací v nakladatelství, ukázali mi Varšavu – starala se při tom o mne především redaktorka Elżbieta Ukłańska, moje vrstevnice, možná o trochu mladší, velice příjemná. V mrazivém počasí mě kromě obnovovaného centra města zavedla také k Wilanówskému² paláci v jižní části města. Velkým zážitkem pro mne byla návštěva Państwowe Wydawnictwa Naukowe (PWN, obdoba našeho nakladatelství Academia). kde mi dali možnost vybrat si knihy, a ty mi pak poštou poslali domů. Moje matematická knihovna se tak výrazně obohatila, a Sierpińského Arytmetyka Teoretyczna patří dnes k mým nejpoužívanějším knihám.

Domů jsem jel už z výchozí stanice vlaku Warszawa-Wschodnia, která je na pravém břehu Visly v Praze (Warszawa-Praga). A tak jsem jel vlakem, který v Praze začínal a v Praze končil. Volil jsem tentokrát cestu přes Wróclaw, až někam k Lichkovu jsem spal, ale ve Wróclawi jsem se na chvilku probudil a vzpomínám si, že prostor nástupiště na mne udělal velký dojem, dost se podobalo našemu Wilsonovu (tedy tehdy hlavnímu)³. S radostí jsem pak vnímal Orlické podhůří, především nedaleko od trati stojící hrad Litice, a moc jsem se těšil na setkání s Evinkou, která na mne čekala už na nádraží.

Mou časově nejdelší služební cestou byla **sedmitýdenní stáž⁴ v RZDR** (Rechenzentrum der Deutschen Reichsbahn) ve **východním Berlíně** od pondělí 3. listopadu do pátku 19. prosince 1980. Stáž neorganizoval můj podnik, nýbrž jakási centrální instituce (snad to byla Státní komise pro technický a investiční rozvoj, sídlila ve Slezské ulici blízko náměstí Míru; ať už je název v pořádku nebo ne, budu ji dále označovat SKTIR), něco jsem vyřizoval i v jakémsi podniku pro zahraniční obchod v Holešovicích. A této byrokracii připadalo normální před začátkem stáže odjet, po jejím konci se vrátit a během ní se domů vůbec nepodívat. To by pro mne bylo příliš tvrdé, chtěl jsem se vidět s Evi, s dětmi, nechtěl jsem být o Vánocích pro malou Radunku cizím člověkem. Jízdné po ČSSR jsem měl nesmírně levné a byl jsem informován, že po síti DR⁵ budu mít volnou jízdenku, takže cesty by mě prakticky nic nestály. Nebylo ovšem snadné získat možnosti přijetí. Používal jsem svůj pas, ale pro každý přechod hranice jsem musel mít tzv. *celní a devizové prohlášení*, pro služební cesty vydané oficiální institucí. A na SKTIR tvrdili, že nemohu mít současně u sebe více než jedno prohlášení. Dopadlo to tak, že jsem domů přijel po 3 a po 5 týdnech stáže, přičemž před mou návštěvou domova Evi musela vždy na onen úřad jít a nové prohlášení vyzvednout. Souviselo s tím i byrokratické vypočítávání diet, které se

² Koncové -ów nepochází z přivlastňovací přípony; název vznikl z latinského villa nova.

³ Ono se stále ve zkrácené formě jmenuje *Praha hlavní nádraží*, ale jeho plný název je *Praha hlavní nádraží* presidenta Wilsona. Cca do r. 1959 to bylo prostě *Praha – Wilsonovo nádraží*.

⁴ Oficiálně *Studijní pobyt – Studienaufenthalt*.

⁵ Východoněmecké (NDR, DDR) železnice nesly název Deutsche Reichsbahn (DR), zatímco západoněmecké (NSR, BRD) byly Deutsche Bundesbahn (DB)

počítaly podle počtu načatých intervalů 0 až 12 h, resp. 12 až 24 h, strávených mimo naši republiku. Díky Evinčiným návštěvám byrokratického úřadu jsem tedy během 7týdenní stáže dvakrát zajel domů.

Při prvním příjezdu do Berlína mě na Ostbahnhof očekával můj Betreuer (pečovatel, průvodce, vedoucí, dozorce – nevím, který překlad by byl nejvhodnější) Karl Dikomey. Předal mi volnou jízdenku pro 1. třídu ve vlacích DR, dojel se mnou S-Bahnem do stanice Storkowerstrasse, odkud mě zavedl do Paul Juniusstrasse v Lichtenbergu do bytu k paní Herholdové v asi tříposchodovém paneláku, u níž mi moji hostitelé zajistili ubytování a vysvětlil mi, jak se v pondělí dostanu do výpočetního střediska v Mahlsdorfu; znamenalo to použít S-Bahn s přestupem v dost složité stanici Ostkreuz.

Berlínskou **městskou dopravu** tvořila S-Bahn, metro, tramvaje a autobusy. Běžně se používaly jízdenky, které vydával BVB (Berliner Verkehrsbetrieb), platné pro všechny druhy dopravy. Moje volná jízdenka od DR platila s S-Bahn, kdežto na ostatní druhy dopravy nikoli. A tak jsem používal S-Bahn i tam, kde by metro nebo tramvaj byly třeba rychlejší. Ve velmi jednoduché východoberlínské síti metra jsem ovšem dobře orientoval a celou projel, zatímco u S-Bahn mi zůstala neprojetá trať Marzahn-Ahrensfelde, otevřená asi půl týdne před koncem stáže.

Pracovní doba začínala asi v 6:50 a končila někdy mezi 15. a 16. hodinou. Posadili mě do pracovny k dvěma programátorkám Sabině König a Ritě Mausolf. Na vizitkách na dveřích před jmény nebyly akademické tituly (v praxi se ovšem běžně užívaly), nýbrž drážní hodnosti (např. ROR – snad Reichsbahnoberrat – možná to trochu komolím). Při příchodu do práce se pozdravy běžně doplňovaly podáním ruky.

Na stáži jsem se měl seznámit se systémem EPLA (Elektronische Platzresevierung – **elektronické rezervování míst**), který tehdy v mahlsdorfském RZDR programovali. Tam v centru k tomu měli dva počítače EC 1055⁶ s diskovými jednotkami o kapacitě 100 MB (tehdy div techniky, dnes by se do takové jednotky mohlo uložit 10 až 20 fotografií pořízených mobilním telefonem). Osobní pokladny byly vybavovány zařízeními PRT 20 (**Platzreservierungsterminal**). Stáž byla rozdělena do tří bloků, které odpovídaly i organizačnímu uspořádání střediska: Zpracování v dávkách (Stapelverarbeitung), zpracování v reálném čase (Echtzeitverarbeitung) a technologie (šlo o technologii vkládání údajů a především o způsob obsluhy klientů u pokladny). Karl Dikomey vedl právě oddělení technologie. Celý odbor EPLA vedl p. Preuss. Na uvítacím setkání s ním a s ředitelem mi řekli, že jsem host, a tedy nejsem vázán pracovní dobou. Předpokládali, že to využiji k pozdějším příchodům do práce, avšak já jsem se rozhodl začátek pracovní doby dodržovat a odcházet raději dříve, abych mohl poznávat Berlín. Chtěl jsem i fotografovat a listopadové dny jsou krátké.

Po 2. světové válce bylo Německo rozděleno do čtyř zón; americká, britská a francouzská vytvořily **Spolkovou republiku Německa** (BRD – Bundesrepublik Deutschland) s hlavním

⁶ Nejvýkonnější počítač systému EC (to jsou písmena z azbuky: Единая система)

městem Bonnem, sovětská se stala tzv. **Německou demokratickou republikou** (NDR, resp. DDR – Deutsche demokratische Republik), jejímž hlavním městem se stal – v rozporu s dohodami o poválečném uspořádání – (východní) Berlín. Berlín ležel uvnitř sovětské zóny, avšak byl mezi vítězné mocnosti rozdělen samostatně, aspoň částečně v souladu s tím, která z mocností příslušnou část města dobyla. Sovětská část byla největší a patřila k ní i centrální městská část Mitte. Tato sovětská část se stala hlavním městem východního Německa a oficiálně se nazývala Berlin – Hauptstadt der DDR. Naproti tomu Západní Berlín v souladu s poválečnými dohodami nebyl součástí Západního Německa, avšak tamní občané do Západního Německa mohli volně jezdit; jezdily tam vlaky, které cestu mezi západoberlínskými nádražími Wansee (jižnější) či Spandau (severnější) jezdily bez zastávky a DR měly příkaz jim umožnit "přímou cestu" – tedy žádné provozně technické zastávky, na návěstidlech tyto vlaky musely mít vždy zelenou. Vlaky byly formálně vypravovány z východoberlínského Ostbf., avšak až k západoberlínské Zoo jezdily prázdné. Mezi Západním Berlínem a Hannoverem byl vytvořen i tzv. **letecký most**.

Západoberlíňané mohli volně navštěvovat i východní Berlín (ale nikoli další východoněmecké území). Pro východoberlíňany byl ovšem Západní Berlín uzavřen; mezi oběma částmi jednoho města stála někdy od cca od r. 1960 betonová zeď, v místech, kde východoberlínská S-Bahn se přibližovala těsně k hranici (či dokonce trať vedla za ní?), byla trať lemována zdí z obou stran (šlo o severovýchodní sektor města).

Rozdělení města znamenalo i zajistit zaústění východoněmeckých tratí do východního Berlína. Týkalo se to nejen tratí ze západu, ale také z jihu, protože jihovýchodní část Berlína patřila k Západnímu Berlínu. Byla postavena dvoukolejná trať jižně od hranice města a k ní odbočky pro vlaky z jihu; některé tratě pro osobní vlaky se s touto tratí mimoúrovňově křížily a byly ukončeny na hranici Berlína.

K železniční dopravě v NDR se ještě vrátím.

Východní Berlín jsem si dost prochodil a projezdil; byl jsem s to lidem radit, kudy po městě cestovat prostřednictvím S- či U-Bahn (U-Bahn je metro). Několikrát jsem navštívil večerní mši v katedrále Sv. Hedviky, navštívil jsem muzea (asi největší dojem na mne udělaly kostry obrovských ještěřů v *Museen der Naturkunde*). Líbil se mi *Tierpark* s Brehmovým pavilonem šelem. Z okolních, více méně satelitních měst (hranice Berlína byly zřejmě mezinárodními dohodami stanoveny, a tak se Berlín administrativně nerozšiřoval) jsem viděl Oranienburg s koncentračním táborem **Sachsenhausen**, Bernau s pěknými hradbami, Königs Wusterhausen a se Západním Berlínem sousedící **Postupim** s krásným parkem Sanssouci. Mezi stanicí metra Storkower Strasse a mým dočasným bydlištěm byla *krytá plovárna*; asi dvakrát jsem tam zašel, ale nebyl jsem nadšen, protože bazén ovládali mladí muži neberoucí zřetel na přítomnost ostatních, jež svými mocnými pažemi nepříjemně ohrožovali.

V programu stáže byla i vyjížďka Berlínem, jejímž centrálním bodem bylo posezení v kavárně při kávě a hodně vydatném moučníku. Karl Dikomey mě doprovázel, docela jsem byl s to s ním povídat a byl jsem rád, že cesta vedla k berlínským jezerům v jihovýchodovýchodní části města. Berlín jako město hezký nebyl a asi stále není. Ale tato příroda, jež je jeho součástí, stála za to. Už trochu za soumraku jsem tam vodní plochu fotografoval, a snímek po několika letech použila

Helena Holovská při koncertu Musiky Bohemiky v planetáriu k vyvolání dojmu jihočeské krajiny s rybníky.

Východoněmecké popíjení kávy stojí za samostatnou zmínku. Pili rozpustnou kávovinovou směs s malým přídatkem skutečné kávy. Naše zrnková káva se tam vozila jako vítaná pozornost. Káva se v cukrárnách, kavárnách i restauracích pěkně servírovala, buď jako šálek, nebo za dvojnásobnou cenu jako konvička. K pití kávy patřila příjemná atmosféra, odpočínutí od spěchu, a tak chvíle při kávě, zpravidla při "*Kännchen Kaffee*" a *Mohnkuchen* či *Käsekuchen (Quarkkuchen)*⁷, patřily mezi velice příjemné.

Obědvával jsem v závodní jídelně. Platil jsem tam poukázkami, které jsem si koupil; na místě jsem si mohl vybrat mezi několika jídly, přičemž u slaných jídel nikdy nechyběla zelenina. O obědy jsem nechtěl přijít, avšak zpravidla brzy po obědě jsem odcházel poznávat Berlín.

V programu stáže byly i návštěvy některých dalších výpočetních středisek a jeden výlet bez odborné náplně. A tak jsem s p. Preusem a s Karlem Dikomeyem navštívil **Karl-Marx-Stadt**⁸, **Halle a Erfurt** s výpočetními středisky, Eisenach s Wartburgem a na začátku prosince za nádherného počasí jsem s nimi navštívil krásné město Wernigerode, odkud jsme jeli úzkokolejkou do **Harzu** a tam si udělali výlet s úchvatným výhledem na hraniční, samozřejmě nepřístupný hřeben s horou **Brocken**. Na úzkokolejce mě zaujala stanice Drei Anne Hohne s bezobslužným křížováním vlaků (výhybky s pružinou, užívané v té době někde u tramvajových odboček a dnes u ČD používané např. na zastávce Praha-Modřany). K těmto cestám vlakem, na nichž jsem byl hostem podniku, patřilo zajít do jídelního vozu Mitropa na "Schnaps". Mně se do toho moc nechtělo, ale mí průvodci o možnost něčím se z erárních prostředků "posílit" nechtěli přijít, a tak jsem si nechal doporučit Bohnenkamp (či se to jmenovalo nějak podobně). Mitropa prodávala malé lahvičky (ne více než 5 cl), které bylo možno si odnést na své místo.

V programu mé stáže byla i večerní návštěva restaurace **v televizní věži na "Alexu"** (Alexanderplatz, hlavní náměstí východního Berlína). Doba posezení byla stanovena na 1 hodinu, během níž se restaurace otočila o 360°. Tak vznikla jediná příležitost vidět do Západního Berlína; neviděl jsem sice nic zvláštního, za Braniborskou bránou je veliký dlouhý park, nicméně jsem viděl něco, co bych jinak tehdy vidět nemohl. Radunka tehdy byla doma jako miminko, a tak jsem ani nepomyslel, že za 9 roků s ní (a s Petrunkou) se západně od Braniborské brány klidně budu procházet.

⁷ Konvička kávy, makový koláč, tvarohový koláč; krájené koláče, u nichž na tenké vrstvě těsta byla vysoká vrstva skvělé makové či tvarohové náplně

⁸ Dnes už opět Chemnitz (Saská Kamenice).

Volnou jízdenku po DR jsem využíval především pro jízdy S-Bahn po Berlíně, samozřejmě posloužila při zmíněných cestách v rámci stáže, a velice jsem ji ocenil o víkendech. Po třetím a pátém týdnu stáže jsem byl doma, a tak mi posloužila k cestě na hranici, kde jsem si pak koupil ve vlaku českou režijku. Zbývající 4 víkendy jsem trávil v Německu. Podnikl jsem dva dvoudenní výlety: jednak do **Jeny k Schüppelům**⁹ se zastávkou ve Výmaru, jednak do **Güstrowa k Hoffmannům** a při té příležitosti si zajel do **Rostocku a Warnemünde**. Obě setkání byla velice milá, rád jsem s Lilou a Walterem byl v neděli dopoledne v jejich bohoslužebném shromáždění. Kázání jsem nerozuměl, ale milé evangelikální prostředí a duchovní písně byly takovým pohlazením v německém prostředí, kde jsem se cítil cize. A samozřejmě jsem uvítal i poněkud pro mne demoralizující možnost popovídat si česky (Walter česky mluvil celkem dobře). Lila s Waltrem mi ukázali Jenu, velice mne zaujala věž v opevnění, kde měl J.W.Göthe svou laboratoř, věžový dům tvaru obřího dalekohledu, v němž měly své ústředí Zeissovy optické závody a radnice ne náhodou připomínající pražskou Betlémskou kapli, podepsal se na nich týž stavitel.

V dobách komunistických se nesmělo ani do zemí sovětského bloku jezdit volně. Šlo to ovšem na pozvání. V létě 1962 jsem jel do Orlických hor, a ve vlaku jsem se dal do řeči s dvěma německými studentkami. Mohl jsem jim poradit najít v Rychnově nad Kněžnou autobus jedoucí k jejich cíli. Vyměnili jsme si adresy, jedna z nich, Anna Fiedler, se po čase ozvala s návrhem či nabídkou, že by její kolega **Hartmut Hoffmann**, student chemie z greifswaldské university, se rád podíval "na výměnu" do Československa. A tak v létě 1964 přijel nejdříve Hartmut do Prahy a pak jsem já jel k němu na severovýchod východního Německa. Hartmut byl tehdy smutný, že se krátce před tím rozešel se svou dívkou, a moc toužil poznat česká děvčata. A tak jsme postupně na výlety zvali Zdenu Jindrovou (Trnkovou), Blanku Pískovou (Böckmannovou), Jarku Klikovou (Oktábcovou); k zamýšlenému setkání s Janou Najmanovou (Kubaňovou) během jeho pobytu v Praze už nedošlo. S Hartmutem spolu jsme pak odjeli k nim do Anklamu se zastávkou v Berlíně, kde byla zrovna čerstvě postavená hraniční zeď; část pobytu jsme pak bydleli na koleji v Greifswaldu, kde jsem se při jednom z posezení v Milchbaru seznámil s **Pavlem Tůmou**, pozdějším ordinovaným presbyterem v ČCE a odkud jsme vyjeli do Stralsundu a na Rujanu; při procházce Stralsundem jsme napravili to, co jsme v Praze nestihli, neboť jsme tam potkali Janu Najmanovou s její německou kamarádkou Ingrid (myslím, že byla z Neustrelitz). Hartmutova skleslost skončila tím nejlepším možným způsobem, nedlouho po našem setkání se zas s Ellen sešli, takže, když po 16 letech jsem je v Güstrově navštívil jako manžele. Zda tehdy měli děti, si nepamatuji, snad ano, poněvadž teď jim, podobně jako nám, radí vnoučata, jak bojovat s počítačovými záludnostmi.

Zbývající dva víkendy jsem podnikal jednodenní výlety vlakem. V Chotěbuzi jsem navštívil nedělní bohoslužby a nejen při zpěvu písní, ale i při čtení z Písma jsem si uvědomil, že němčina může znít i docela pěkně, že to nejsou jen hrůzostrašně dlouhé složené odborné termíny. Rád vzpomínám na návštěvu galerie ve Frankfurtu/O., kde jsem citově prožíval pohled na dva obrazy z Prahy (a začalo se mi ještě více stýskat), s

⁹ Lila (Lydie) Schüppelová, roz. Lehotzká (nar. asi 1936), byla sloupem vinohradské baptistické mládeže. Walter Schüppel, fyzik z NDR, byl asi na rok pracovně v Praze, ač sám darbista, chodil v Praze k baptistům, kde se s Lilou poznali, vzali se a po svatbě se usadili v Jeně.

velikým uspokojením jsem si uvědomoval v **Magdeburgu**, že jedním ze dvou tam nejuctívanějších mužů je někdejší starosta *Otto von Guericke*¹⁰, vynálezce vývěvy, který svým slavným pokusem s dvěma velkými polokoulemi a několika páry koní prokázal atmosférický tlak. Velká pozornost, již mu věnují v magdeburském muzeu, mě inspirovala k napsání článku do Matematicko-fyzikálních rozhledů; získal jsem pocit, že Němci si významných osobností na poli přírodní vědy a techniky váží více než my. Tento můj dojem podpořila i zkušenost z **Lutherstadtu Wittenbergu**, kde se ani ve stínu velkého reformátora neztrácí osobnost Gaussova spolupracovníka *Wilhelma Webera*.

Třetí největší východoněmecké město **Lipso** (po Berlíně a Drážďanech) jsem navštívil v mrazivém, mlhavém, zamračeném dni, takže na mne dolehl silný stesk po domově. Jako pohazení a povzbuzení zapůsobila krásná varhanní hudba, kterou bylo slyšet z *kostela Sv. Tomáše*, někdejšího Bachova varhanického působiště.

Roční doba k výletům do přírody moc neinspirovala. Přesto jsem jeden takový individuálně podnikl. Jedním jeho cílem bylo také město. V RZDR jsem byl v kontaktu s milým kolegou Hartmutem Müntzlawem, který procházel z harzského Quedlinburgu s Karlem Dikomeyem se přel o to, zda je hezčí jeho Quedlinburg či Karlem preferovaná Wernigerode. Zatoužil jsem **Quedlinburg** poznat a výlet do něj jsem si spojil s několikakilometrovou procházkou Harzem. Vzpomínám si na pohádkové jméno hory Hexentanzplatz, odkud jsem sešel do Thale. Quedlinburg se mi moc líbil, ale myslím, že přece jen bych preferoval **Wernigerode**, možná i proto, že byla prvním městem tohoto typu, které jsem viděl¹¹. **Thale** je průmyslové město, které na mne nijaký dojem neudělalo, ale vzpomínám si, že jsem tam koupil holčičkám nějaké hračky (či hry?).

Berlín navzdory tomu, že šlo vlastně jen o část města, měl centrální postavení v **síti DR**. Ze všech významných měst (především krajských, tj. *Bezirkstadt*¹²) NDR bylo možno absolvovat rychlíkem bez přestupu jednodenní cestu do Berlína a zas z Berlína. Místenky nebyly nutné, ale byly levné (0,50 M), a tak se hodně používaly. Ve vlacích tohoto systému *Stadtschnellverkehr* byly řazeny jídelní vozy *Mitropa*.

Systém východoberlínských nádraží byl hodně poznamenán rozdělením města. Roli hlavního nádraží hrál východozápadně orientovaný *Ostbahnhof* s pěti nástupišti (v našem smyslu), označovaným A až E (A s jednou kolejí i budovy, ostatní s dvěma kolejemi). Budova byla na jižní straně kolejiště, kolem ní vedla ulice a za ní už byla berlínská zeď. Podchody (tuším, že byly tři) vedly pod celým nádražím (kolejiště bylo na terénu, podchody v úrovni terénu), takže bylo nádraží bylo možno používat i ze severní strany, která měla normální velkoměstský

¹⁰ 1602-1686. Druhým tamním slavným rodákem je hudební skladatel Georg Philipp Telemann (1681-1767)

¹¹ Dnes za nejkrásnější město s hrázděnými stavbami, které jsem viděl, považuji Celle; to ovšem leží na území tehdejší Spolkové republiky Německa, a tak bylo tehdy nedostupné.

¹² V NDR byl *Bezirk* (doslova *okres*) větším územním celkem než *Kreis* (lexikální překlad "kraj"); v souladu s českým administrativním dělením překládám *Bezirk* jako *okres*.

charakter; hned u nádraží byl obchodní dům. Běžné železniční dopravě sloužila nástupiště A, B a C; nástupiště D a F sloužila pro S-Bahn.

Rychlíkové dopravě sloužily dále hlavně stanice Berlin-Lichtenberg (některé vlaky do Prahy jezdily z Ostbf, některé z Lichtenbergu, přičemž odtud se na trať do Drážďan mohly dostat jak s výjezdem na západ, tak na východ) a Berlin-Schönnewiede (severojižně orientovaná stanice), křižovatka tratí S-Bahn, kde dálkové dopravě sloužily jen dvě koleje, a při tom odtud ráno odjížděla většina rychlíků Stadtschnellverkehr. Bylo to možné díky promyšlenému a dodržovanému jízdnímu řádu, a i skutečnosti, že lidé na meziměstské spoje nepřijížděli pouliční dopravou, nýbrž do sítě DR náležejícími spoji S-Bahn. I proto, že najít si místo díky brzkému příchodu na nádraží nebylo možné, vlaky byly přistavovány 4 až 7 minut před odjezdem, se místenky hojně využívaly.

Vlaky jezdící do širokého jižního sektoru zastavovaly na nádraží Flughafen Berlin-Schönefeld, kde bylo také důležité napojení na S-Bahn.

V síti DR jsem se několikrát setkal s nádražími, majícími koleje ve dvou výškových úrovních. Kromě známého hlavního drážďanského nádraží jsem se s tím setkal v některých přestupních stanicích, kde se křižují tratě. Jde např. o přestupní rychlíkovou stanicí Doberlug-Kirchhein, která je tvořena vlastně dvěma zastávkami, na horní trati Berlin – Drážďany a na dolní z Lipska do Chotěbuzi, nebo o tehdejší Potsdam Hauptbahnhof, kde byla v horní úrovni asi tři nástupiště na jižním obchvatu Berlína, zatímco dole, v úrovni ústí podchodu, bylo staré neperonizované nádraží na trati, směřující z Berlína-Wannsee přes centrum Postupimi do Dessau. Dnes to asi bude vypadat jinak, z horních nástupišť se jezdilo do míst, kam se dnes jezdí běžně přes tehdejší Západní Berlín.

Na používání vlaků DR rád vzpomínám. Zpoždění nemávaly, jízda v nich byla příjemná, a já jsem si mohl jezdit 1. třídou. V době, kdy jsem byl na stáži, u nás parní trakce už téměř skončila, zatímco v Německu byly parní vlaky poměrně běžné. Tento rozdíl lze hodnotit z různých hledisek, mně imponovalo, že Němci počítali s delší životností vozidel, znamenající menší spotřebu materiálu.

Velice promyšlená byla berlínská **S-Bahn**. V užším slova smyslu ji tvořila síť městských železnic sice propojená se zbývajícím železničním sítí (standardní rozchod 1435 mm), ale až na společné body se samostatnými kolejemí stavěnými na elektrický pohon postranní traversou, podobně jako má pražské metro. Toto řešení prakticky vylučuje úrovněvé přejezdy. V širším slova smyslu síť S-Bahn zahrnovala i běžné železnice v blízkém okolí Berlína (např. Berlin – Potsdam), které ovšem měly tarif BVB. Rád bych teď se trochu věnoval té S-Bahn v užším smyslu.

Ve východním Berlíně se nejdůležitější uzlovou stanicí S-Bahn stal Ostkreuz s dvěma úrovněmi, dolní západovýchodní, horní severojižní. Dole byla dvě nástupiště, to jižnější pro vlaky z Erkneru a paralelně s nimi dálkové vlaky z Frankfurtu/O, severnější pro vlaky z Lichtenbergu, Mahlsdorfu a Strausbergu. Na západ vedla trať přes Warschauerstrasse, Osbahnhof a Alexanderplatz na konečnou stanicí ve Friedrichstrasse, paralelně s ní po jižní straně vedla dvoukolejná železniční trať, od Ostbf. výhradně pro vlaky na západ. Na ní jezdily nejen strausberské a erknerské vlaky, nýbrž i ty, které používaly spojení ze severu (jen v prac. dny a asi jen ve špičce) a z jihu; na kolejových spojeních mezi západním a severojižním směrem byly zastávky jen na vnější straně oblouků, tedy směrem dovnitř stanice (z Schöneweide na Ostbf. a z Ostbf. k Storkowerstr.); pokud vím dnes se spojka k severní větvi už nepoužívá, možná ani neexistuje. Vlaky od Oskreuz na západ končily ve Friedrichstrasse, některé však již na Alexanderplatzu, případně ve Warschauerstrasse. I tak bylo neuvěřitelné, jak velký provoz konečná ve Friedrichstrasse s dvěma de facto kusými kolejemí (pokračovaly, avšak do Západního Berlína) zvládla, myslím, že tam končilo asi 20 vlaků za hodinu. Aby se provoz od Ostkreuze do centra vůbec mohl zvládnout, musely některé vlaky končit dříve. A jízdní řád se

dodržoval. Pokud cestující ze severojižní trati pokračoval do centra, dověděl se na nástupišti, zda mu dříve pojedou vlaky ze strausberského či z erknerského nástupiště. Návaznost byla skvělá, různá opatření sloužila plynulosti provozu, např. mimoúrovňňová křížení a také umístění depa S-Bahn za nádražím Berlin-Lichtenberg, které bylo na dvokolejné trati umístěno mezi kolejemi.

Horní trať na Ostkreuz bývala součástí okružní tratě kolem vnitřního města a dnes už zas tuto funkci plní. V dobách komunistických se používala jen do blízkosti uzlové stanice Gesundbrunnen, která už byla na západě, a tam se vlaky S-Bahn odklinily na trať postavenou z centra do Bernau a Oranienburgu. V této oblasti byla zeď po obou stranách trati.

Ještě v okružní části trati byla stanice Schönhauser Allee, kde se S-Bahn křížila s metrem (U-Bahn) vedoucí do Pankowa (tam vylo sídlo východoněmeckého prezidenta), a paradoxní bylo, že S-Bahn měla stanici hluboko pod úrovní Schönhauské aleje, jíž metro vedlo jako nadzemní dráha.

Ve východním Berlíně byly tehdy v provozu jen dvě linky metra. Starší vozy jezdily na právě zmíněné z Pankowa přes Alex do stanice Stadtmitte (centrem se trať dost motala), novější z Alexu k Tierparku (dnes je odtud hodně na východ prodloužena). V centru města bylo často vídat slepá schodiště pod zem, původně vedoucí k linkám S- či U-Bahn za rozdělení města neprovozovaných, případně k západoberlínským linkám vedoucím částečně pod územím východního Berlína a tam nezastavujících. Mimořádné postavení měla používaná podzemní zastávka Friedrichstrasse, mezi jejímž prostorem a přístupnými částmi stanice probíhalo celní a pasové odbavení. Když jsem tam pak po pádu zdi byl, nepochopil jsem, kam se takové oddělení prostorů vešlo.

Z Berlína jsem se domů moc těšil. Nicméně, i když se mi Berlín nelíbil, kus srdce jsem tam nechal, leccos jsem poznal, a tak se poslední loučení neobešlo bez určité nostalgie. Netušil jsem ovšem, že nešlo o poslední loučení a že se tam po 4 letech služebně vrátím, sice jako zaměstnanec jiného drážního podniku, ale zas v souvislosti s elektronickými místenkami.

Od listopadu 1981 jsem pracoval v Ústředním dopravním institutu (ÚDI). České dráhy se s východoněmeckými dohodly o nákupu místenkovacího softwaru a s tamní firmou Robotron zas o nákupu potřebného hardwaru, takže nazrála doba používat systém, s nímž jsem se v Berlíně seznamoval, i u nás. S tím souvisela i potřeba proškolit pokladní i další pracovníky ČSD, aby byli s to se systémem pracovat. Školení měl organizovat ÚDI s drážními Ústavou podnikové výchovy (ÚPV). A školitele bylo třeba proškolit. V ÚDI jsem měl tyto kursy mít na starosti já, a tak jsem **koncem roku 1984** (samozřejmě v listopadu) odjel na **dvoutýdenní školení do Berlína**. Tentokrát se to obešlo bez byrokracie SKTIR, školení bylo asi pro 15 lidí, kromě mne tam byli kolegové z ÚVTD a z ÚPV, s těmi z ÚVTD jsem se znal. Bydleli jsme v hotelu **Berolina** na Karl-Marx-Allee¹³ nedaleko Alexanderplatzu a školení probíhalo v lichtenberské nádražní budově. Přednášela pracovnice z RZDR a její výklad překládala příjemná tlumočnice, která bydlela v témže domě jako Doc. J. Blažek, jehož považovala za sympatického pána s občasnými nerozumnými nápady v bytě hlučně kutit v době dost

¹³ Tento název široké z centra k východu směřující ulice zůstal i po politických změnách po r. 1989. Mně to imponuje, myslím, že Marx byl významným filozofem, který však patřil do své doby a v základních východiscích se mýlil. Za to, že ho pak spojovali s Leninem, Marx nemůže.

pozdně večerní. S lektorkou jsme si na sebe z doby mé stáže pamatovali, avšak nějak blíže jsme se neznali. V hotelu se mi podařilo mít pokoj sám pro sebe. Volnou jízdenku jsem teď již neměl, z hotelu na nádraží Lichtenberg bylo výhodné jezdit metrem, chůzi po Berlíně jsem hojně využíval. Pro víkend jsem si naplánoval cestu vlakem do Lužice, pořídil jsem si pro ni volnou jízdenku¹⁴, jenže ke konci týdne se mi už moc zastesklo po domově, a tak jsem využil pravidla, že jízdenku lze použít i na cestu kratší, a skutečnosti, že můj původní okruh vedl přes Bad Schandau, a místo do Lužice jsem jel na víkend domů. Po Čechách jsem si už žádnou režijní jízdenku kupovat nemusel, od roku 1981 byly režijní jízdenky pro jednotlivou jízdu zrušeny a nahrazeny legitimací a ročním síťovým kupónem (pro 2. třídu), který stál asi 30 Kč. Návštěva domova během služební cesty byla bez problémů možná; nevím, zda se po 4 letech praxe natolik znormálněla, či zda bylo podstatné, že už ve hře nebyla SKTIR.

Vrátit se po 4 letech na pár dní do Berlína bylo milé. Hotel Berolina byl moderní socialistický hotel, měl asi 12 poschodí v blokové zástavbě, v každém poschodí byla dlouhá chodba s pokoji po obou stranách. Řešení přehledné, ale fádní, bez fantazie architekta. Dole byly restaurace a jídelny, kde jsme snídali (švédský stůl) a cena snídaně byla zahrnuta do zúčtovatelného ubytování, takže honosné snídaně nešly na úkor poměrně skromných diet. Obědvávali jsme v závodní jídelně v Lichtenbergu; za 40 feniků jsme měli zpravidla jednoduchý, ale chutný a přiměřeně velký "Eintopf". Ze školení jsem se vracel domů s dobrým pocitem, že snad zkušenosti ze stáže před 4 lety přece jen uplatním. To se skutečně stalo, nicméně povídání o tom už patří do kapitoly věnované práci v ÚDI.

Praha, 11. února 2021

¹⁴ Jako zaměstnanec ČSD jsem měl nárok na volné jízdenky do zahraničí, do NDR šlo snad o dvě jízdenky na libovolně dlouhé okružní cesty (muselo ovšem jít o "topologickou kružnici" či o zpáteční jízdenku – tím byla délka cesty omezena; bylo tu i určité časové omezení). Na volné jízdenky bych rád více zavzpomínal až v souvislosti s cestami na západ po r. 1989.