

Tomáš Nigrin

IZOLOVANÝ OSTROV

**Západní Berlín a jeho proměny
po stavbě Berlínské zdi**

DOKOŘÁN

002(SF)

2535218

Tato monografie vznikla v rámci systému podpory fakultních monografií Fakulty so-
ciálních věd Univerzity Karlovy v Praze.

Lektorovali:

Univ.-Prof. Dr. Dieter Segert

PhDr. Tomáš Vilímek, Ph.D.

NÁRODNÍ KNIHOVNA



1002726177



*Kulturní památka
říjen 1. 11. 82*

200, —

14/04 22

II 84745

Copyright © Tomáš Nigrin, 2013

ISBN 978-80-7363-573-2

Obsah

Předmluva	7
1. Úvod	8
2. Berlínská otázka 1945–1971 – od horké krize ke stabilizaci	14
2.1 Spojenci a berlínská otázka	15
2.2 Postavení Západního Berlína a jeho vztah se Spolkovou republikou Německo	44
2.3 Západoberlínská komunální politika – rozpad, krize, stabilizace	63
3. Západní Berlín a jeho společnost po stavbě Berlínské zdi	82
3.1 Od volného průchodu k neprostupné zdi – Západní Berlín se mění v ostrov	82
3.2 Berlínská hranice a její překonávání	103
3.3 Západoberlínské hospodářství – krizi k rozkvětu	114
3.4 Železniční doprava v Berlíně	121
3.5 Berlínská zeď v mediální komunikaci starosty Willyho Brandta	127
3.6 Z periferie do centra Spolkové republiky	140
4. Závěr	153
English summary	159
Příloha 1: Rozhovor s Haroldem Hurwitzem	161
Příloha 2: Titulní strany západoberlínských a západoněmeckých periodik věnující se návštěvě amerického viceprezidenta Johnsona bezprostředně po stavbě Berlínské zdi	173

půjčku,⁹⁷ nově přichozí lidé, kteří se hlásili k trvalému pobytu v Západním Berlíně, inkasovali peníze na uvítanou („Begrüßungsgeld“), dále byla ze spolkového rozpočtu dotovaná osobní (především letecká), ale také nákladní doprava mezi Západním Berlínem a Spolkovou republikou.

Po přelomovém roce 1961 tak západoberlínská ekonomika velice rychle dohnala svým výkonem západoněmeckou ekonomiku především díky daňové, finanční a investiční preferenci, kterou mu umožnila financovala západoněmecká vláda. Finanční podpora Bonnu, daňové zvýhodnění firem i zaměstnanců a zavedení podpory pro mladá rodiny učinily rychle ze Západního Berlína ekonomicky úspěšné a lákavé místo – již přestalo platit dřívější tvrzení, že je Západní Berlín stížen nezaměstnaností a nedostatkem bytů.⁹⁸ Nezaměstnanost se v roce 1962 v Západním Berlíně skokově snížila a v roce 1964 dosáhla historicky nejnižší úrovně, počet nabízených volných pracovních míst naopak neustále stoupal.⁹⁹ Hrubý domácí produkt Západního Berlína v přepočtu na hlavu téměř dohnal v roce 1964 průměr Spolkové republiky Německo.¹⁰⁰ Od té chvíle představoval Západní Berlín skutečný „ostrůvek blahobytu“ či „výkladní skříň kapitalismu“ uprostřed východního bloku.

Velmi přehledně (a samozřejmě pozitivně) líčí stav hospodářství Západního Berlína oficiální publikace z pera Willyho Brandta *Die deutsche Hauptstadt*.¹⁰¹ Kniha obsáhle popisuje hospodářské úspěchy města dosažené v polovině 60. let a měla sloužit mimo jiné k propagaci turistických cest obyvatel Spolkové republiky Německo do Západního Berlína. Berlín je tu líčen jako pulzující a moderní velkoměsto, největší průmyslové centrum mezi Londýnem a Moskvou, ve kterém bylo od roku 1950 postaveno 230 tisíc nových bytů a kde pracuje přes milion výdělečně činných osob. Západní Berlín se podle Brandtova knihy stal nejvýznamnějším centrem především lehkého a zpracovatelského průmyslu západního Německa. Západoberlínské elektropřemyslové podniky produkovaly například více zboží než elektropřemysl Rakouska a Švýcarska dohromady a celkový exportem ve výši 1,4 miliardy DM tak Západní Berlín převyšoval například Irsko. Výčet úspěchů nezapomíná připomenout, že každá druhá žárovka, každá třetí klimatizace, každý třetí film a třetí šaty v západním Německu pocházely ze Západního Berlína.¹⁰² I s časovým odstupem od pozitivně vyznívajícího propagačního materiálu je nutné poznamenat, že jeho

tvrzení potvrzují i statistická data. Západní Berlín se opravdu neuvěřitelně úspěšně vyrovnal s rolí izolovaného ostrova Západu uprostřed socialistického moře – ovšem za masivní finanční pomoci Bonnu.

3.4 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V BERLÍNĚ

Po celou dobu studené války existovala v Berlíně jedna oblast, kterou rozdílné režimy ve městě ani existence zdi nikdy nedokázaly rozdělit. Byla jí železnice s celým svým personálním, technickým a sociálním komplexem. Provoz železnice a S-Bahn v celém městě totiž vzhledem ke spojeneckým ujednáním zajišťovaly východoněmecké Říšské dráhy („Deutsche Reichsbahn“ – DR). Provozně tak musely být obě části spojené a zároveň docházelo i v době nejtěžších pohraničních restrikcí k pohybu železničního personálu mezi Východem a Západem, který byl nutný a podmíněn provozními důvody. Zaměstnanci železnic tak představovali specifickou a i v době existence Berlínské zdi mobilní skupinu.

Otázka zajišťování železničního provozu v Západním Berlíně se zdála být až do vypuknutí první berlínské krize nekonfliktní. Zajišťovaly ji Říšské dráhy – tedy společnost provozující železniční dopravu v sovětské okupační zóně a později v Německé demokratické republice. 1. září 1945 předali Sověti železniční dopravu v Sovětské okupační zóně včetně Berlína do „německých rukou“ osmi železničním ředitelstvím („Reichsbahndirektion“) obnovených Říšských drah – jedno z nich mělo působnost na území celého Berlína. První berlínská krize odhalila naplno nevýhody stávající úpravy organizace a správy železniční dopravy na území Berlína. Dopravu na území západních sektorů spravovaly východoněmecké Říšské dráhy, na druhou stranu vzhledem k nutnosti rozlišit (i platově) místo vykonávané práce vznikalo velké napětí také mezi samotnými zaměstnanci DR. Část z nich totiž bydlela na Západě a pracovala na Východě a naopak. Požadavky na mzdy vyplácené v západní méně pak vedly k několika masivním stávkám železničních zaměstnanců v Západním Berlíně.¹⁰³

Nejvýznamnější z nich vedla k naprostému zhroucení západoberlínské ekonomiky bezprostředně po skončení sovětské blokády města na jaře 1949. Propuknutí stávky představovalo hlavní důvod, proč spojení

se zrušením leteckého mostu otáleli ještě několik týdnů po skončení so-
větské blokády přístupových cest do Západního Berlína. Stávku vyvolal
Nezávislý odborový svaz („Unabhängige Gewerkschaftsorganisation“ –
UGO) sdružující 1,5 tisíc železničních zaměstnanců, kteří bydlili v Zá-
padním Berlíně. Celý spor vypukl kvůli méně, ve které jim měla být
po ménové reformě v NDR z března 1949 vyplácena mzda. Protože
je *de facto* zaměstnával východoněmecký státní podnik, měli být nově
vypláceni ve východoněmecké měně. UGO však požadoval a prosa-
zoval výplatu mezd pro své členy v západoněmeckých markách. Spor
se nadále vyhrcoval a 21. května 1949 propukla v Západním Berlíně
naplno železniční stávka. Trvala pět týdnů plných střetů demonstran-
tů se západoberlínskou policií a východoněmeckou dopravní policií v že-
lezníčních stanicích v Západním Berlíně. Například západoberlínskou
stanici Wannsee, která je významným železničním uzlem, dokonce se
soulasem západních spojenců obsadili sovětsí vojáci. Závažnost situ-
ace dokazuje i fakt, že nakrátko došlo k reaktivaci berlínské koman-
datury, kterou sovětský zástupce původně opustil již v červnu 1948,
a všechny okupační mocnosti pak řešily nastalou situaci společně.

Železniční odbory byly vystaveny obrovskému tlaku nejen němec-
kých, ale i všech spojeneckých politiků. Jejich kapitulace přišla až kon-
cem května 1949. Odborová organizace UGO nebyla schopna dohody
a odmítala slevit ze svých požadavků. Stávka pro nereálnost požada-
vků a pro neschopnost obou stran přistoupit na kompromis skončila fias-
kem. Koncem června 1949, kdy již začínala městským komandantům
docházet trpělivost, musel i Reuter, který se v zájmu Západního Ber-
lína ve sporu angažoval jako mediátor od samého počátku, souhlasit
s tvrdším postupem proti demonstrantům. V plnost vešlo nařízení,
že každý, kdo bude pokračovat ve stávce, pozbude nároku na podporu
v nezaměstnanosti. Magistrát zároveň přislíbil, že bude následující tři
měsíce vyplácet všem železničářům jejich mzdu v západoněmeckých
markách a poté bude vše znovu revidováno. Nakonec DR přistoupily
k vyplácení pouze části mzdy v západoněmeckých markách.¹⁰⁴

Důsledkem bezmála dvouměsíční stávky železničních zaměstnanců
byly obrovské demonstrace nespokojených obyvatel Západního Ber-
lína, na jejichž život a zásobování měla železniční stávka samozřejmě
obrovský dopad. Západní Berlín doslova vřel, a proto se se soulasem

západních spojenců i představitelů Západního Berlína na udržení po-
řádku podílely také jednotky východoberlínské policie, mezi něž se
východoněmeckým orgánům podařilo „propašovat“ ozbrojené stra-
nické jednotky SED a Svobodné německé mládeže („Freie Deutsche
Jugend“ – FDEJ). Události vrazily na krátkou dobu klín mezi západ-
ní spojence a obyvatele Západního Berlína, kteří se nemohli ztotož-
nit s tím, jaká řešení spojenci v západní části města povolili a jakým
způsobem se Sověty krátce po blokádě Berlína opět spolupracova-
li. Trvalo několik měsíců, než vyprchala pachut železniční stávky ze
vzájemných vztahů mezi spojenci a obyvatelem Západního Berlína.¹⁰⁵

Západní spojenci se pokusili po vzestupu napětí mezi Východem
a Západem koncem 40. let v oblasti dopravy zatáhnout za pomyslnou
záchrannou brzdu a činnost DR v Západním Berlíně omezit – v prů-
běhu první berlínské krize došlo k rozdělení železničního majetku
na nemovitosti a majetek nutný pro provoz. Nemovitosti byly roku
1953 definitivně předány pod správu Německých spolkových drah
(„Deutsche Bundesbahn“ – DB), zbylá část majetku setrvala pod sprá-
vou DR. Provoz všech vlaků v Západním Berlíně – osobních, ná-
kladních i vojenských – však i nadále zajišťovaly svými náležitostmi
DR. Stejně tak i spoje S-Bahnu jezdily plně v režii DR, které nadále
v Západním Berlíně spravovaly 1 038 ha ploch, 145 km trať měst-
ských linek S-Bahnu, 78 nádraží (včetně stanic S-Bahnu) a 1 000 km
ostatních tratí, respektive kolejí.¹⁰⁶

V 50. letech zůstala železnice jedním z posledních prvků, jež na-
vozovaly zdanlivou jednotu města rozkládajícího se ve dvou mocen-
sko-politických zónách. Železnice nerespektovala sektorové hranice
a fungovala v obou částech města jednotně a s jediným provozo-
vatelem. Soupravy S-Bahnu přejížděly hranice ve svých tradičních
trasách a v obou částech města bez rozdílu fungovala zařízení pro
železničáře, jako například polikliniky, kulturní centra a sportoviště.
Jediný rozdíl činila DR od dob velké stávky v roce 1949 u zaměst-
nanců bydlících v Západním Berlíně, kterým vyplácela část mzdy
v západoněmeckých markách.¹⁰⁷

Hermetické rozdělení Berlína po 13. srpnu 1961 se zásadním způ-
sobem odrazilo v proměnách veřejné dopravy (nejen) uvnitř západní
části města. Stavba zdi v ní vyvolala ve srovnání se všemi ostatními

sledovanými oblastmi zřejmě nejviditelnější změny. Po roce 1951, kdy došlo k rozdělení systému autobusových a tramvajových linek směřujících přes hranici, zůstal zachován systém metra („U-Bahn“) a rychlé městské železnice („S-Bahn“) ve většině přeshraničních tras pouze s minimálními změnami. V neděli 13. srpna 1961 došlo k přerušení a hermetickému oddělení dopravy v Západním a východním Berlíně, včetně vlaků S- a U-Bahnu. Všechny linky směřující ze Západního Berlína na území Braniborska, tedy na území Německé demokratické republiky, byly přerušeny. Na linkách ve středu města vedených ze severu na jih a tranzitujících mezi dvěma částmi Západního Berlína přes území východního Berlína byly stanice na území východního Berlína uzavřeny.¹⁰⁸ S jedinou výjimkou stanice Friedrichstraße, která až se nacházela na území východního Berlína, sloužila pouze pro přestup mezi severojižní osou a tzv. Stadtbahn (východozápadní osou) ve směru stanice Zoologischer Garten. Linky na severu i jihu v oblasti tzv. Ringu, tedy železničního okruhu kolem centra města, byly bez náhrady přerušeny.¹⁰⁹

Omezení dopravy zavinená stavbou Berlínské zdi nepařila mezi nejvýznamnější determinanty proměny v městské hromadné dopravě v roce 1961. Paralelním impulzem pro změnu se stal projev Willyho Brandta 16. srpna 1961, který vyzýval západobelínské obyvatelstvo k protestu proti výstavbě zdi formou bojkotu linek S-Bahnu na území města. Fakticky tím došlo k vyřazení S-Bahnu ze systému městské hromadné dopravy v Západním Berlíně, které je zde patrné dodnes. Důvodem pro bojkot linek S-Bahnu se stal především fakt, že byla tato síť provozována východoněmeckými drahami. Obyvatelé Západního Berlína bojkotem pod všeobecně známým heslem „už žádnou marku na Ulbrichtův ostratý drát“ („Keine Mark für Ulbrichts Stacheldraht“) odmítali přispívat na chod východoněmeckého režimu prostřednictvím výnosů z prodeje jízdenek, které byly v Západním Berlíně samozřejmě hrazeny v západoněmeckých markách.¹¹⁰ Pro obyvatele Západního Berlína bylo toto symbolické vyjádření nesohlasu s politikou NDR tím, že nepoužívali nejrychlejšího dopravního prostředku, velice významné. Psychologicky byl důležitý také pocit osobní oběti pro vyjádření nesohlasného stanoviska. Často to znamenalo, že lidé jezdili do práce delší dobu, a museli tak zcela

jinak naplánovat svůj den. Postupem doby si obyvatelé Západního Berlína zvyk ignorovat S-Bahn automaticky osvojili a přišel jim zcela samozřejmý. Vývoj městského dopravního systému tento trend pouze potvrdil.¹¹¹ Paradoxně se ho nepodařilo zvrátit ani dlouho poté, co v 80. letech začala provozovat S-Bahn (Západobelínská dopravní společnost („Berliner Verkehrsgesellschaft“ – BVG)).¹¹²

Vedení města na změněnou situaci v dopravní poplavce zareagovalo s pochopením a velice rychle. Okamžitě začaly být posilovány a zřizovány autobusové linky kopírující tratě S-Bahnu.¹¹³ Počet denně přepravených osob v prostředcích BVG rychle narostl o 300 tisíc. Německé říšské dráhy se pokoušely ještě několikrát zvrátit stav, který v Západním Berlíně nastal po vyhlášení bojkotu S-Bahnu. Situace se v Západním Berlíně významně zhoršila a způsobovala DR zvýšené náklady. Kromě bojkotu se množily i sabotážní útoky, vykojování souprav a poškozování drážního majetku včetně vozů a infrastruktury. Umožnila to mimo jiné absence železniční policie („Transportpolizei“ – Trapo) na území Západního Berlína, protože služba tam se stala pro její příslušníky po 13. srpnu 1961 doslova životu nebezpečnou. Tato ozbrojená složka podlehala Ministerstvu dopravy NDR. Její příslušníci, kteří mnohdy bydleli v Západním Berlíně, byli při střelení drážního majetku napadáni. Služba drážní policie v Západním Berlíně tak byla na několik let zcela přerušena a ani západobelínská policie na rozsáhlých drážních pozemcích systematicky nehlídkovala.¹¹⁴

Přes všechny obtíže pojímaly DR svůj úkol v Západním Berlíně politicky a chápaly samy sebe již od konce 50. let jako „výkladní skříň“ socialismu. Například bezprostředně po stavbě zdi DR posilovaly dopravu a zkracovaly intervaly – jejich vlaky jezdily přesto téměř prázdné. To samozřejmě vedlo k postupnému finančnímu vyčerpání DR. Do budoucna se tak vždy jednalo již jen o nejtěžší okraňovací a modernizační akce nevelkého rozsahu a především nízké finanční náročnosti kvůli kritickému nedostatku západoněmeckých marek.¹¹⁵

Nový režim na sektorových hranicích dopadl samozřejmě také na dálkovou železniční dopravu, která doznala od 13. srpna 1961 několikrát omezení. Zprvu neměla opatření, kromě přísnějších hraničních kontrol, přílišný dopad na pravidelnost dopravy a takzvané

meziúzonové vlaky („Interzonenzug“), což bylo oficiální pojmenování pro rychlíky jedoucí mezi Západním Berlínem a územím SRN bez zastávky pro cestující na území NDR. Zlom nastal ve chvíli, kdy došlo k násilnému projevu jednoho vlaku přes hranici do Západního Berlína – strojvedoucí se rozhodl emigrovat se svou rodinou a na poslední stanici před hranicí do Západního Berlína svůj vlak místo zastavení rozjel na nejvyšší možnou rychlost a hraniční bariéry, tedy vrata, prorazil. Událost se odehrála 5. prosince 1961 na hlavní trati z Oranienburgu. Dodatečně byla tato událost pojmenována jako cesta „vlaku svobody“.¹¹⁶

Následně došlo k výraznému omezení provozu vlaků mezi územím Západního Berlína a územím SRN. Bylo totiž vytvořeno jen několik železničních „koridorů“, které překračovaly sektorovou hranici ze Západního Berlína, a ostatní železniční tratě byly poblíž hranic fyzicky přerušeny. Přeshraniční „koridory“ byly osazeny speciálními výkolejkami, které ovládaly přímo pohraniční jednotky. Na několika místech bylo navíc znemožněno přejíždění sektorové hranice z přímého směru na podobné bázi, jako tomu bylo například na ašském nádraží po přejetí československého „vlaku svobody“ 11. září 1951 do západního Německa. Dopadem na cestující tak bylo významné prodloužení jízdních dob, například z Berlína do Hamburku téměř až o dvě hodiny.¹¹⁷

Provozování železnice v Západním Berlíně v celém jejím rozsahu, tedy včetně S-Bahnu, se v nově nastolených podmínkách ukázalo pro NDR jako vysoce ztrátové. Tato ztráta ještě zvyšovala nedostatek devizových prostředků NDR i DR. Stílil proto tlak na snížení počtu „devizové dráhových“ západoberlinských zaměstnanců. Jejich plné nahrazení kolegy bydlícími ve východním Berlíně nebylo z politických důvodů možné. Přístupovalo se proto k drastické „racionalizaci“ provozu, ovšem neprovázené nasazováním modernějších technologií.¹¹⁸

Koncem 60. let tak vykazovala železnice v Západním Berlíně významnou podfinancovanost – ze zhruba tisíce kilometrů tratových kolejí jich bylo cca 15 procent uzavřeno, 7 procent projížděno nepravidelně anebo byly ve stavu těsně před zavřením. 22 procent výhybek bylo uzavřeno a 10 procent před uzavřením, 17 procent pozemních staveb neobvyvatelných a 1,26 km mostů a mostních staveb

uzavřených nebo těsně před uzavřením. DR vzhledem k nedostatku prostředků často uzavíraly rozsáhlé vlečky, čímž odtížily mnoho podniků a továren od železniční sítě a způsobily si tak další ztráty plynoucí ze snížené nákladky. Paralelně s těmito snahami šetřit sa-
mořejmě stílil tlak na zvýšení poplatků za nápravový tunokilometr u meziúzonových osobních, nákladních a vojenských vlaků. Z politických důvodů však nemohla DR přiznat právě důvody technické zanedbanosti své infrastruktury a některých provozních rozhodnutí – ve hře byla prestiž NDR!

Z právního hlediska nebyl v letech 1961 až 1971 provoz Německých říšských drah na území Západního Berlína smluvně zajištěn a při pohledu do minulosti je až s podivem, že nedošlo k významnějším komplikacím či konfrontacím. Právně nejasný stav ukončila až v roce 1971 tranzitní smlouva mezi oběma německými státy. Stavba Berlinské zdi dopadla na železnici v Berlíně velmi citelně. Z rozsahu a síly tohoto zásahu se po roce 1990 vzpamatovávala za vynaložení obrovských nákladů jen pomalu a velmi těžce.

3.5 BERLÍNSKÁ ZEĎ V MEDIÁLNÍ KOMUNIKACI STAROSTY WILLYHO BRANDTA

Události vrcholící druhé berlínské krize vyžadovaly od představitelů západoberlinské radnice jasné kroky a jednání. Kromě politických kontaktů a rozhodnutí hrála v době po stavbě Berlinské zdi více než kdy jindy roli mediální komunikace, která byla vedena především prostřednictvím rozhlasu a televize. Díky ní mohli být představitelé radnice neustále „v kontaktu“ s obyvateli svého města a reagovat na aktuální vývoj situace ve městě. Jelikož v době stavby Berlinské zdi stál v čele radnice Willy Brandt, byl to právě on, kdo se stal hlavní mediální tváří izolovaného města a kdo také dokázal využít jako jeden z prvních politiků vůbec výhod elektronických médií. Willy Brandt se médiím nevyhýbal a aktivně s nimi spolupracoval. Díky své novinářské minulosti věděl, jak má k novinářům přistupovat. Sám v době své politické činnosti hojně publikoval, zároveň členě prostřednictvím médií komunikoval s obyvateli Západního Berlína. Díky sledování nálad a pohnutek ve společnosti

- 78 Tamtéž. Více k problematice francouzských demoniží: Buffet, Cyril: Die Borsig-Affäre 1945–1950. Ein Beispiel der französischen Reparationspolitik, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart, Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1991, s. 243–262.
- 79 Ribbe, Wolfgang: Berlin 1945–2000..., s. 52–55.
- 80 Kolektiv autori: Ernst Reuter. Sein Leben in Bildern, s. 34.
- 81 Barclay, David E.: Schaut auf diese Stadt..., s. 291.
- 82 Aspects of Morale in Berlin – Before August 13th, Trends, Perspectives, Analysis, 1961, in: LAB, B Rep. 002, Nr. 4077 Band I.
- 83 Barclay, David E.: Schaut auf diese Stadt..., Berlin 200, s. 292–294.
- 84 Tamtéž, s. 238.
- 85 Werner, Paulsen: 13. August 1961..., s. 14–15.
- 86 Tamtéž, s. 14.
- 87 Haushaltsplan von Berlin für das Rechnungsjahr 1963, s. 24–25, in: LAB, B Rep. 002, Nr. 3000.
- 88 Dopis Harolda Hurwize vyhodnocující sociologické ankety prováděné ve městě, 17. 1. 1962, in: LAB, B Rep. 002, Nr. 4077.
- 89 Erste Auswertung der Ennid Erhebung (Shells) über die Auswirkungen der Berlin Krise auf das Meinungsbild in der Bundesrepublik, 1962, s. 3, tamtéž.
- 90 Zs 12, 1961/62, in: LAB, B Rep.
- 91 Der Tagespiegel, 23. 3. 1962, s. 1.
- 92 Der Tagespiegel, 30. 6. 1962, s. 1.
- 93 West Berlin Quarterly Economic Report, Period July 1 – September 30, 1963, 31. 12. 1963, in: INA, FO 371/172159.
- 94 Do roku 1966 přišlo do Západního Berlína zhruba 17 tisíc osob, z toho nejvíce Turci (26 %), Řekci (13,7 %) a Italů (1,9 %), in: LAB, Zs 1965/66, s. 74.
- 95 Pod tímto pojmem se chápou vyšší náklady vynakládané na cesty ze Západního Berlína na území Spolkové republiky. Část obyvatel nebyvala například z důvodu politické aktivity vpuskána na území NDR. Ti museli při cestách kamkoliv ze Západního Berlína využívat jezeckých spojů.
- 96 Příspěvek na dovolenou se od roku 1961 pohyboval ve výši 100 západoněmeckých marek na hlavu domácnosti a 50 západoněmeckých marek na každého dalšího člena. Der Tagespiegel, 19. 10. 1961, s. 1.
- 97 Takzvaný „Familiengründungszuschnitt“ činil v roce 1961 3 000 západoněmeckých marek. Tamtéž.
- 98 West Germans Look at Berlin, 19. 8. 1962, s. 3, in: LAB, B Rep. 002, Nr. 4077.
- 99 1961/1962, Statistisches Jahrbuch 1963/1964, s. 73, in: LAB, Zs 12.
- 100 1961/1962, Statistisches Jahrbuch 1963/1964, s. 136, tamtéž.
- 101 Pro odkaz na knihu se nepodařilo dohledat plnohodnotný bibliografický údaj včetně ISBN. Na publikaci odkazují a citují ji pouze archivní materiály: Willy Brandt – Publikationen 20–31. 12. 1963, A3/170, in: FESA. Zřejmě se jednalo o propagační brožuru, která nebyla zanesena do knihovních systémů.
- 102 Berlin – Die deutsche Hauptstadt (1963 – datum neověřeno), in: FESA, Willy Brandt – Publikationen, A3/170, 20–31. 12. 1963.
- 103 Barclay, David E.: Schaut auf diese Stadt..., s. 286 a 287.
- 104 Tamtéž, s. 284–287.
- 105 Tamtéž, s. 287.
- 106 Cieśla, Burghard: Als der Osten..., s. 11.
- 107 Barclay, David E.: Schaut auf diese Stadt..., s. 287.
- 108 Zeda uzavřeny byly stanice Bornholmer Straße, Nordbahnhof, Oranienburgerstraße, Unter den Linden a Potsdamer Platz. Nádraží Wilhelmstrub, Schönholz a Wolkanstraße byly přístupné pouze ze západní části města. In: Der Tagespiegel, 15. 8. 1961.
- 109 Tamtéž.

- 110 Cieśla, Burghard: Als der Osten..., s. 126.
- 111 Berlin 1961/1962. Zweijahresbericht des Senats, s. 123–130, in: LAB, Zs 12, 1961/1962.
- 112 Cieśla, Burghard: Als der Osten..., s. 286–288.
- 113 Například: Der Tagespiegel, 20. 8. 1961, s. 12.
- 114 Cieśla, Burghard: Als der Osten..., s. 150.
- 115 Tamtéž, s. 196–197.
- 116 Celá událost se dočkala filmového zpracování o dva roky později: Durchbruch Lok 234, režie Frank Wisbar (1963).
- 117 Hamburger Interzonen Umgeleitet, in: Der Tagespiegel, 8. 12. 1961, in: LAB, B Rep. 002, Nr. 9208/2.
- 118 Cieśla, Burghard: Als der Osten..., s. 152.
- 119 Zkratky pocházejí z názvu „Arbeitsgemeinschaft der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten Deutschlands“ a „Zweites Deutsches Fernsehen“.
- 120 Publikationen: A3/122, 123, 124, 125, 131, 141, 148, in: FESA, Willy Brandt Archiv.
- 121 Rede des Regierenden Bürgermeisters Willy Brandt, 16. 8. 1961, in: FESA, WBA, Willy Brandt – Publikationen, A3/123, 16–20. 8. 1961. Stovnej s: Cieśla, Burghard: Als der Osten..., s. 125–126.
- 122 Wo uns der Schuh drückt?, 20. 8. 1961, in: FESA, WBA, Willy Brandt – Publikationen, A3/123, 16–20. 8. 1961.
- 123 Viz například v předchozí kapitole prezentované analyzy: LAB, B Rep. 002, Nr. 4077, Moral der Berliner nach dem 13. August.
- 124 Original „blühende Stadt“, in: Wo uns der Schuh drückt?, 20. 8. 1961, in: FESA, WBA, Willy Brandt – Publikationen, A3/123, 16–20. 8. 1961.
- 125 Rozhovor s Haroldem Hurwitem, s. 169.
- 126 Die Weihnachtssprache des Regierenden Bürgermeisters Willy Brandt, 24. 12. 1961, in: FESA, WBA, Willy Brandt – Publikationen, A3/131, 16–31. 12. 1961.
- 127 Original „glanzvolle Aufgabe dieser Stadt“, in: Eine Erklärung des Regierenden Bürgermeisters Willy Brandt, 20. 12. 1961, Tamtéž.
- 128 Tamtéž.
- 129 „I believe that the Soviets had to erect a wall to stop refugee flow but that it was hoped also it would panic West Berlin and lead to Allied disagreements, particularly with FRG. [...] We met their harassment promptly and while I sometimes thought with less strength than was desirable, I must admit with sufficient strength to nullify any real fears they might have developed in West Berlin and to convince the soviet representatives that harassment to be effective would truly involve the risk of war. Meanwhile, West Berlin, temporarily stunned by the Wall, recovered its morale and maintained a thriving economy. It was evident that harassment alone could not destroy West Berlin. [...] I would predict a stable and quiet situation here for several months. [...] If it [escalation of the situation] comes again some months from now, I would expect it to be directed against the West Berlin economy rather than against the allies. [...] Once again, I repeat that I think the immediate crisis in Berlin created by the wall is over and that we have won this round.“ In: Telegram č. 1891, Lightner to the Secretary of State, 6. 4. 1962, in: NARA, Rg 58, Entry 3089, Records Relating to Berlin 1957–1963, POL 1–2, Thompson/Gromyko to POL 1–2, Negotiations in Berlin and Germany, Box 3.
- 130 „The economy was in fairly good shape and morale, despite a few problems arising from incidents along the Wall, was all right and would continue to be so.“ In: Berlin Situation and Problem. Zápis ze setkání Kennedyho, Kayena, Hillebrandta, Cieśla, Brandta, Knappsteina a Baina v Bílém domě 5. 10. 1962, in: NARA, Rg. 59, Entry 3089, Records Relating to Berlin 1957–63, POL 1–2, Adenauer to Chancellor, 1961, Box 5.