

# Lesk a bída Deutsche Bahn

## Železnice jako zrcadlo nerovností v současném Německu

**Rozdílnost kvality železniční dopravy v obou částech sjednoceného Německa je odrazem odlišností, které potvrzují předpoklad, že Východ je spíše než rovnocenným partnerem Západu stále jeho chudším příbuzným. Jak tedy vypadá cesta vlakem po chátrajících nádražích Saska, Durynska a Saska-Anhaltska?**

MICHAL ŠPÍNA

Vlak InterCityExpress na trase Mnichov–Berlín míří k Lipsku rychlostí až tři sta kilometrů v hodině. Projede několika tunely, dlouhou estakádou překoná řeku Sálu a Elster a blíží se k letišti Leipzig/Halle. Nové úseky vysokorychlostní trati na obou stranách někdejší německo-německé hranice jsou výkladní skříní „dopravních projektů německé jednoty“, jak zní oficiální název souboru státních infrastrukturálních investic. Ani vyspělému Německu se nedařilo postavit novou trať rychle: pracovat se začalo v devadesátých letech a klíčový úsek byl otevřen až v prosinci 2017. Teprve díky němu vlaky na trase z Berlína do Mnichova časově vítězí nejen nad dálnicí, ale po započtení časové ztráty i nad ještě méně ekologickou leteckou dopravou. Už v následujícím roce cestovalo mezi oběma městy víc lidí vlakem než letadlem a letecká trasa mezi spolkovou a bavorskou metropolí přestala být nevytíženější v Německu. Nová trať přes čtyři spolkové země představuje příběh pracného úspěchu – tedy přesně to, s čím jsme si zvykli Německo spojoval.

### Prosperita

Z vysokorychlostní trati vlak sjede poblíž lipského výstaviště a za chvíli zastaví na hlavním nádraží. V hale, která dodnes patří k největším na světě, je živo, stejně jako před ní. A také pod ní: od roku 2013 je v provozu takzvaný City Tunnel, kterým projíždějí příměstské vlaky a pod centrem plní funkci metra. Stojí tu také nenápadný pomník Friedricha Lista, liberálního národohospodáře a raného propagátora železnic, autora spisu *Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden* (O saském železničním systému jakožto základu celoněmeckého železničního systému a obzvláště o zbudování železnice z Lipska do Drážďan, 1833). Podle Lista mělo být rozdrobené Německo sjednoceno právě prostřednictvím železnic a trhu. Zároveň ho doslova pohoršovalo, že Lipsko, v němž by rád viděl centrální bod celoněmeckého obchodu, mělo v jeho době jen čtyřicet tisíc obyvatel. Na základě svých propočtů předvídá, že po stavbě drah se „počet obyvatel, budov, průmyslových provozů, obchodní obrat a cena domů a pozemků v Lipsku v krátkém čase zdvojnásobí“. Jeho vize se naplnily: ve skutečnosti se Lipsko rozrostlo patnáctinásobně a po stagnaci v druhé polovině 20. století začalo opět rychle růst a zdražovat [viz rozhovor na s. 30]. Dokonce i dnešní síť rychlovlaků ICE do značné míry připomíná Listův sto osmdesát let starý náčrtek budoucí železniční sítě.

Tolik k prosperitě, která jako by konečně přestala brát ohled na někdejší železnou oponu. Stačí však nastoupit do některého z regionálních spojů a vyjet za město, aby východní část sjednoceného Německa ukázala úplně jinou tvář.

### Postapokalyptika

Je slunečný víkend a já se vozím regionálními vlaky po někdejší NDR. Za 25 eur můžu



Budova nádraží Chemnitz Mitte má nejlepší roky za sebou. Foto Michal Špína

až do noci jezdit po Sasku, Durynsku a Sasku-Anhaltsku. Do dálkových vlaků nesmím, ale tu po většině tratí stejně nejezdí. Občas vystoupím a porozhlédnu se, abych pokračoval dalším spojem. Vlaky jsou většinou zánovní a spolehlivé. Zato nádraží svědčí o hloubce úpadku.

Tharandt, kousek od Drážďan. Rozlehlá výpravní budova z počátku 20. století připomíná horskou boudu. Okna ve zděném přízemí i v dřevěném patře s vyřezávaným zdobením jsou zatlučená, zřejmě vcelku čerstvě. Později se dovídám, že budovu před pár lety koupil soukromý subjekt a nechává ji dál chátrat. Od nového nástupiště dělí stavbu kovové zábradlí a bující křoviny. Nikde nikdo.

Floha, přestupní stanice poblíž Chemnitzu. Za křovin se rýsuje cihlová továrna, na druhé straně nádražní budova. Ústí podchodu do vestibulu je ale zaslepeno překližkou: meziválečná hala s rozbitými skly je už léta uzamčená a musí se obcházet, hodiny v průčelí dávno nejdu. V zachovalějším bočním křídle funguje asijské bistro Gleis 7; jídlo je ale hlavně na rozvoz, skromného posezení uvnitř a na zahrádce nevyužívají ani místní z bytovek opodál.

Werdau, dvacetitisícové město nedaleko Cvikova. Hala třípatrové budovy je ještě otevřená, ale nefunguje tu nic, v některých oknech už je dřevotříška. Na internetu nacházím pohoršený článek z místního tisku, podle nějž werdauské nádraží „pronikavě páchne močí“. Problém se tu chystají tak jako v mnoha jiných místech vyřešit demolicí.

Ronneburg u durynské Gery, místo, kde se nacházely největší uranové doly východoněmecké společnosti Wismut. Dnes už tu nejsou stopy nejen po haldách, které zmizely v rámci rekultivací, ale ani po nádražní budově – zůstal jen prázdný plácek u kolejí.

Bad Dürrenberg, lázně poblíž Halle. Památková budova připomínající románskou baziliku v roce 2013 částečně vyhořela, a do některých místností se tak dá proniknout. Vrší se v nich zvlhlé odpadky. Povzbuzující je tu snad jedině nápis na zdi, který hlásá, že „náckové mají krátké ocasy“.

### Lowcost, rušení

Další den mířím z Lipska do Chemnitzu. I tam se předměstská nádraží změnila v místa duchů. Za pozornost ale stojí ještě jedna věc: vlak patří soukromému dopravci Transdev Regio Ost, součástí skupiny Transdev, náležící původně pod koncern Veolia. Smlouvu získal před čtyřmi lety – zřejmě proto, aby dokázal, že liberalizace trhu vůbec nemusí znamenat zlepšení služeb: na jednu z hlavních tratí v Sasku nasazuje

vagony z osmdesátých let, které kdysi vlastnily východoněmecké státní dráhy.

Ještě hůř dopadli cestující na pěti tratích v okolí Drážďan, kde získala veřejnou zakázku společnost Städtetbahn Sachsen (která navzdory názvu sídlí v západním Německu). Ta se uprostřed letošního léta dostala do insolvence a zastavila provoz. O práci tak přišlo 85 zaměstnanců. Až do října vozily cestující narychlo sehnané autobusy – kterých ale nebyl dostatek a mnohdy byly pomalejší –, dokud provoz nepřevzal (opět) Transdev Regio Ost. To, co na první pohled vypadá jako regionální železnice na úrovni, je spíš jeden velký lowcost – často bez důstojného zázemí pro cestující a někdy bohužel i bez jistoty, že vlak vůbec pojedje.

Minulá léta ovšem nebyla jen ve znamení otvírání trhu. Zároveň se totiž na vedlejších tratích rušil provoz, případně docházelo k fyzické likvidaci samotných tratí. Kdyby bylo Sasko před sto lety samostatné, šlo by o zemi s nejhustší železniční sítí na světě. Většina tratí přežila i NDR, byť často ve špatném stavu. Po znovusjednocení však téměř nikde v Evropě nedocházelo k tak rozsáhlému opouštění lokálních železnic jako v Sasku. Je pravda, že v poměrech po roce 1990, spojených s masivní deindustrializací a depopulací, se tomu sotva dalo vyhnout. V Sasku, které během let 1990–2010 přišlo téměř o šestinu obyvatel, tak vytrhané koleje a opuštěná nádraží doplnily scenerii odvrácené tváře znovusjednocení – chátrající továrny, demolované panelové domy, pustnoucí maloměsta. To vše v měřítkách, jaká z Česka neznáme: ani „nejméně úspěšná“ města na české straně Krušných hor nebo na Ostravsku neztratila zdaleka takovou část obyvatel jako lužická Hoyerswerda nebo anhaltský Bitterfeld, které se od pádu berlínské zdi smrskly na polovinu.

### Až Drážďany doženou Brno

Také Chemnitz, spojovaný v poslední době hlavně s krajně pravicovými protesty, přišel o padesát tisíc obyvatel, ale přece jen se drží na čtvrtmilionové hranici. Už řadu let má jedno prvenství: je největším městem Německa bez dálkové železniční dopravy. Regionální spoje nedojedou dál než do Drážďan nebo Lipska, a pokud míříte do Berlína, musíte přestoupit – aniž by na sebe vlaky v Lipsku navazovaly. V dobách NDR přímé rychlíky jezdily několikrát denně a dnes by byly rychlejší než cesta po dálnici – jenže Německo (na rozdíl od Česka) dálkové vlaky nedotuje a pro státní Deutsche Bahn ani soukromníky nepředstavuje upadající Chemnitz perspektivní trh.

O moc lépe na tom nejsou ani půlmilionové Drážďany, hlavní město Saska. Vlaky do Berlína (mimořádně pomalejší než v době třetí říše) jezdí jen jednou za dvě hodiny. Nabídka spojení je tedy téměř trojnásobně menší než na zhruba srovnatelné relaci mezi Prahou a Brnem. V západní části Německa bychom přitom na podobný úkaz nenarazili. Jde o jeden ze střípků mozaiky, která stojí za současnými náladami mnoha východních Němců a jejich „neuspokojivým“ chováním při volbách.

V posledních letech ale přece jenom dochází k obratu. Těžko říct, zda spíš díky debatám o příčinách východoněmeckého rozčarování, snaze o ekologičtější politiku nebo dalším faktorům, ale mnohé z toho, co jsem tu popsal, má být v nejbližší době minulostí. Už od příštího jízdního řádu Deutsche Bahn zahustí spoje mezi Drážďany a Berlínem na hodinový interval a trať postupně zrychlí. Chemnitz má spolu s dalšími městy získat spojení vlaky InterCity se západní částí země. Chystá se obnovení provozu na některých lokálkách. A pro linku z Chemnitzu do Lipska už jsou místo letitých dieselů objednané vlaky s bateriovým pohonem.

Železnice tak nakonec nejspíš opět přispěje k německé jednotě. Ale nikoli ruku v ruce s volným trhem, jak si kdysi představoval Friedrich List, nýbrž s veřejnými investicemi a odpovědnou politikou.

2/19

[www.souvislosti.cz](http://www.souvislosti.cz)

revue pro literaturu a kulturu

Wernisch  
Groarkeová  
Hruška / Typlt  
Borkovec / Theinová  
Jarry / Stevens  
Soukup / Král  
Novotný / Roleček  
Hájek / Słowik