

Ne, radši trabanta. Auta na baterky netáhnou. A Němci se strachují, co bude dál

- CZ24 News | 7. října 2023

NĚMECKO: Nostalgie. Tak by se dala jedním slovem vystihnout nálada v „nových spolkových zemích“ v Německu. Bývalá NDR zažívá až neuvěřitelný boom. A není to jen „retro“. Ekonomická situace obyvatel především Saska a Durynska je oproti například sousednímu Bavorsku stále nevyrovnaná, a tak to asi zůstane po mnoho dalších let. Nespokojenost se promítá nejen v podpoře AfD, ale i v pesimistické náladě třeba vůči uprchlíkům, kde jsou tyto spolkové státy nejzatvrzelejší.

Navštívili jsme velké město Zwickau (Cvikov), kde od třicátých let minulého století dominoval automobilový průmysl.

Komm, Trabi, komm!

Tehdy se tu vyráběly třeba vozy Audi, ale to bylo ještě v předválečném Německu. Pak se stihl udělat jeden typ značky Volkswagen, přišel socialismus, RVHP a objevil se tady fenomén doby – bakelitový trabant, který v současné době zažívá neuvěřitelný boom. I dnes, kdy je v blízkém okolí na takzvané zelené louce postavena supermoderní továrna s roboty, kdy lidská ruka už dávno neskládá motor do auta, se po trabantu ohlédne snad každý. A měl to po sametových revolucích v socialistických státech spočítáno, byl pro smích – a nyní? Nejen že je vyhledáván sběrateli (za průměrný tráboš dnes dáte nejméně čtvrt milionu, zachovalejší a málo najetý je „za půl mega“ českých korun, ale shánějí jej vyznavači starých časů. Kterí ale staří rozhodně nejsou.





Východoněmecká nostalgie. Foto: Václav Fiala

August Horch Muzeum najdete přímo v centru města. Příští rok oslaví dvacáté výročí existence a má tu kolem 160 nablýskaných exponátů. Fandové veteránů si tady najdou své. Kdo třeba věděl, že Audi vyrábělo také motocykly? A jezdí sem i Češi, od hranic to zase není tak daleko, půldruhé hodinky maximálně.

Bakeliťáci vedou, o elektroauta není zájem

„Podívej se na toho trabanta, to je nádhera,“ je tady slyšet češtinu. Od mladé rodinky, která je doprovázena poněkud skeptickými prarodiči. „To je toho, tráboš, no,“ slyšíme. Jenže největší fronta se netvoří třeba u vládního neprůstřelného VW Phaetonu, ale právě u „bakeliťáku“. Ten je tady vystavován v řadě modifikací a přestaveb, od kombi až po nástavbu pro spaní na střeše. Kdekdo si chce sednout do jednoho z nich, před kterým se promítá krajina – a může začít alespoň virtuálně cesta – třeba na Balaton nebo k moři, k Baltu.

„Bylo to krásné,“ vzpomíná jedna se starších žen, které zde dohlíží na to, aby návštěvníci příliš láskyplně nehladili automobilové miláčky a vůbec aby případná fronta pokračovala a nezastavovala se. Jaký je to rozdíl od jednoho bavorského muzea v Horní Falci, kde je jedna brigádnice u pokladny a pak vše je pod kamerami. Tady ve Cvikově je snad až nezaměstnáno. Kromě postarších žen je tady také několik hlídačů z jiných kontinentů. Zde se „chytili“ dobře. Ale stále se hledá – a zájem zase až tak velký není, platově jste prý někde kolem 2 000 eur, což není žádná láce. I když na Sasko...

Vzpomínky...

Nechme ale vzpomínat paní, která je do cestování trabantem prostě zamilovaná. „Nemohli jsme na Západ, ale jezdili jsme do Rostocku k moři. Do Maďarska nebo i k vám do Čech. Za pár marek byla cesta, takže náklady docela minimální. A auto nerozbitné, to vydrželo špatné cesty, špatné počasí, prostě byla to pro nás tehdy mladé šťastná doba – a ne, že ne.“

Jako souhlas k tomu je vidět omladinu, která se předhání, aby si už konečně sedla do trabantu a zkusila si, jak to tehdy za NDR bylo. A mladí jsou – nadšení! Doslova hýkají nadšením. „To bych rád zažil,“ vykřikuje jeden z teenagerů. „To je lepší než s pitomým karavanem někde v luxusním kempu!“

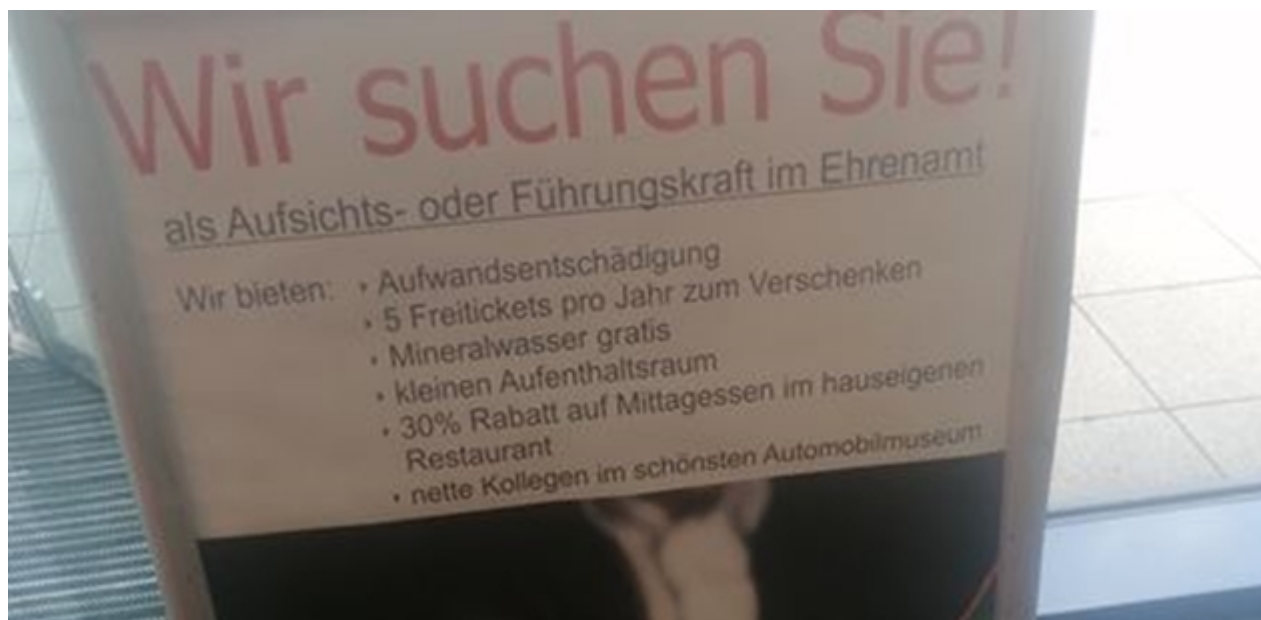
Jestliže je trabant magnetem, pak pravý opak zažívá jeden elektromobil z produkce VW. Lidé kolem něj přecházejí, jako kdyby to byl vzduch. Spíše se zastavují u aut rovněž na elektřinu, které ale byly

prototypy před dvaceti, patnácti lety. „To ještě nebylo elektrošilenství,“ konstatuje upovídaná paní průvodkyně. Je pravda, že vidět dnes lehký terénní automobil IFA už jinde nemáte vlastně šanci. „A nebyl tak ošklivý, jak se říká. Že jej chtěli jen na Kubě a v Nikaragui,“ konstatuje žena nabitá zkušenostmi, která by mohla dávat školení průměrnému automobilovému fandovi.

V areálu bývalé fabriky, kde je dnes muzeum, je také památníček – jak jinak než trabantu. „Do práce se chodilo pěšky, ne jako teď se jezdí autem nebo hromadnou dopravou kus za město,“ velebí dobu Ericha Honeckera a dalších východoněmeckých potentátů paní, jedna z mnoha, kteří už před pátou hodinou ženou návštěvníky ven, protože ti by zůstali možná až do půlnoci. Určitě nejen kvůli trabi...

Vesnice skomírají a vymírají

Centrum města není vyliďněno, jako je tomu například v Plavně, kde i denní život ovládly gangy mladistvých především z Balkánu a Kavkazu. Tady, ve Cvikově, je relativní klid. Protože je tu ještě řada domů, které by si jistě zasloužily rekonstrukci, je pro ně bytová otázka ve výhledu docela jistá. Místní obchody jsou kupodivu levné. Sasko má totiž problém na jedné straně s nedostatkem pracovních sil, jenž většina hned po spojení se Západním Německem a pádem Berlínské zdi odešla za dvojnásobným i trojnásobným platem nejen do nedalekého Bavorska. A už se nevrátili. Řada z nich ale nemůže svůj baráček prodat, protože není, kdo by kupoval. A to je ještě situace ve městě slušná, venkov, zvláště Podkrušnohoří, na tom není vůbec dobře. Nepomáhají ani větší peníze, které na venkově dostanete oproti městu, kupodivu. Jenže co v poloopuštěné vsi, kam sice zajíždí poloprázdný autobus mnohokrát denně, ale přesto je zde více starousedlíků a žádné náplavy. Proto se také tak obávají uprchlíků, které by spolková i zemská vláda ráda roztrkala po venkově. Ale naráží na jejich požadavek ke sloučení rodin, které žijí povětšinou ve městech. A místní samospráva nechce další příliv utečenců, protože kapacity církví, Červeného kříže i dalších institucí jsou nikoliv na hraně, ale prakticky vyčerpány.



Wir suchen Sie. Foto: Václav Fiala

Vize nejsou z televize

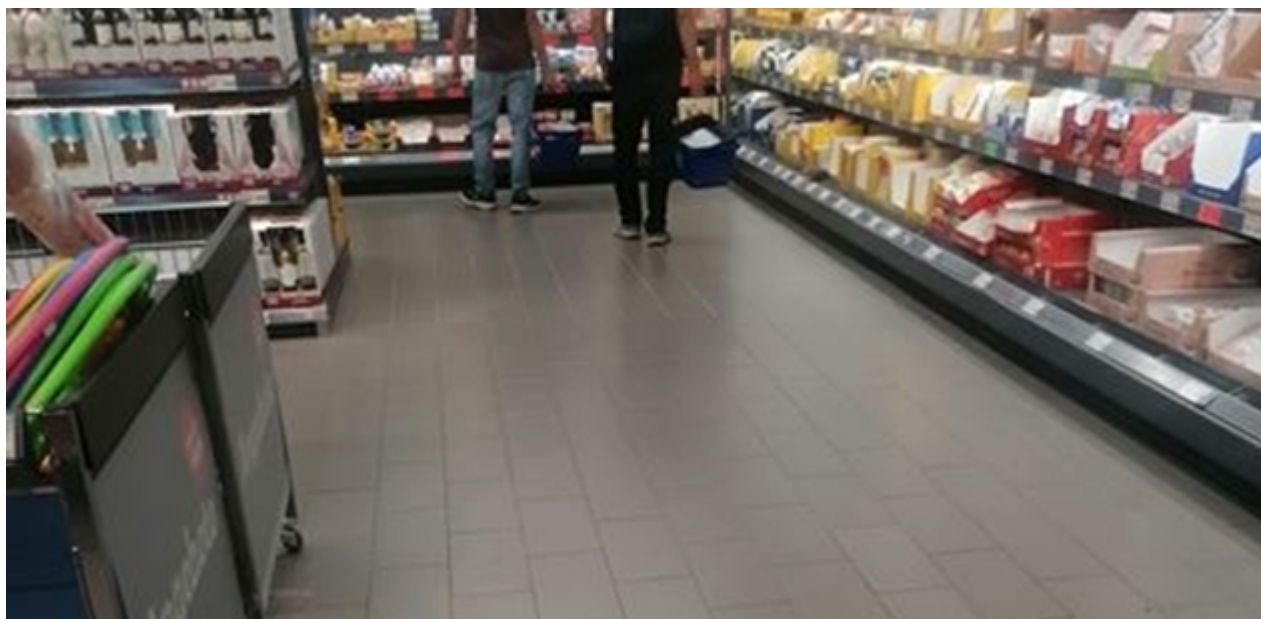
Co bude dál s ekonomikou Saska, je otázka. Šušká se i ve fabrice VW, že elektroauta vůbec nejdou, že je o ně naprosto mizivý zájem, ať jsou pobídky sebelepší. Jenže se už zainventovalo tolik, že se prostě musí vyrábět. Arabští šejci si musejí mnout ruce, když vidí, jak je stále zájem o klasické pohonné hmoty a těch pár elektrostanic vesměs zeje prázdnotou.

„Byli jsme tak dobří, na začátku třicátých let se tady dělaly závodní vozy, pak vládní auta a tak dál. Lidová vozítka – chcete-li i trabant, a také samozřejmě značka VW. A Zelení v čele s naším ministrem hospodářství nás tady zničí docela. Francouzi se nám smějí a Číňané – pro ty jsme za neuvěřitelné blázny,“ říká jeden z důchodců, venčící svého pudlíka nedaleko muzea. Prý už ten život nějak doklepe, ale co mladí, jak to s nimi bude dál? Co když se nová fabrika zavře, protože prostě nebude odbyt? „Elektroauta se neprodávají a naftové i benzínové motory budou zakázány. Tak snad budeme jezdit na oslech? Nebo mít spřežení? Ale tolik koní a mul ani nemáme. To je ale sešup, že?“ stýská si muž.



Čerpací stanice v muzeu autoveteránů. Foto: Václav Fiala

Na automobilku je samozřejmě navázána řada dodavatelů. Ti už nyní mají starosti, ale co je čeká, to bude jen horší a horší. Ještě prý, že jaderné i plynové elektrárny se zakonzervují. Kdyby náhodou, tak se za obrovských finančních prostředků snad zase nastartují. Ale bude to něco trvat a hlavně ty vyhozené peníze za konzervaci se už nikdy nevrátí. Německo bude slábnout. A jedna z prvních spolkových zemí, která na to doplatí, je Svobodný stát Sasko.





Poloprázdná místní obchodní centra. Foto: Václav Fiala

[ZDROJ](#)