

La reunificació alemanya, la col·lisió de dos trens

Ningú podia esperar-ho. Era un 9 de novembre de 1989, dos quarts de vuit del vespre. Els ciutadans de la República Democràtica Alemanya estaven veient la televisió, *Aktuelle Kamera*, el telenotícies de la nit. Per les pantalles parlava Gunter Stxabowski sobre els permisos per viatjar a l'estranger. Stxabowski, amb un to fred i una veu neutra sense voler remarcar la importància històrica del seu anunci, va dir: "... acaben de comunicar-me que el consell de Ministres de la RDA ha decidit que les autoritzacions per a viatjar a l'estranger puguin ser demanades per tots els ciutadans, sense tenir en compte els motius del viatge o l'existència o no de relacions familiars. Els permisos seran concedits ràpidament i podran ser utilitzats en qualsevol punt fronterer amb l'Alemanya Federal i Berlín Oest".

Un periodista aixeca la mà i pregunta quan entrarà en vigor aquesta mesura. Stxabowski respon fredament "Pel que jo sé, immediatament". Era l'inici de la fi del mur de Berlín, la reunificació alemanya havia donat el primer pas, potser el més important. Però a partir d'aquell moment va començar-se a conèixer la magnitud de la tragèdia, el *veritable preu* que haurà de pagar Alemanya per fer realitat la seva reunificació. La mostra del futur més immediat la tenim en la situació dels ferrocarrils a la República Federal.

Després de quatre dècades de gestió socialista l'empresa nacional de ferrocarrils de la República Alemanya és com un tren descontrolat a punt de descarrilar. Els usuaris del servei ho saben quan llegeixen amb sospita qualsevol dels horaris que hi ha penjats a les estacions. Els trens a la RDA són cancel·lats sovint. Moltes vegades sense explicacions. La comoditat de l'usuari és espartana. La falta de manteniment de la xarxa viària fa que la gran majoria de trens de la Reichsbahn (la Renfe de la RDA)

tinguin una mena de coïxesa permanent difícil de descriure. Tothom n'és conscient, fins i tot la mateixa Bundesbahn (la Renfe de la RFA) sap que la situació dels ferrocarrils a la República Democràtica és insostenible.

Amb la reunificació alemanya ja feta realitat després d'una corredissa històrica, els responsables dels 27.300 quilòmetres de xarxa viària de la Bundesbahn s'enfronten a un dilema hamletjà: ¿Què fer amb els 14.000 quilòmetres antiquats i esmicolats de les línies fèrries de la Reichsbahn? Aquest és un dels problemes de més difícil solució que ara ha d'encarar Bonn.

Però el ferrocarril no és una excepció, tota la infraestructura de transport de la República Democràtica Alemanya és a un pas del col·lapse. Les carreteres no estan ni de bon tros millor que els ferrocarrils. Fa unes setmanes una comissió paritària integrada per representants de les dues Alemanyas va arribar a la conclusió que el 45 per cent del sistema d'autopistes de la RDA està en males condicions. A molts llocs els vehicles encara circulen per les *autobahns*, autopistes que van ser construïdes durant els anys 30. La feina a fer sembla realment indescriptible. El portaveu del Ministeri de Transports de la República Federal va manifestar que estaven davant el projecte d'obres públiques més important de la postguerra des de la reconstrucció d'Alemanya Occidental. El preu a pagar per la reconstrucció de la xarxa de carreteres, autopistes, ferrocarrils i trens puja a més de 200 bilions de marcs durant tota la dècada dels 90. El cost per reconstruir la Reichsbahn és també inabastable. Algunes estimacions parlen de la necessitat de gastar 100 bilions de marcs per renovar les vies i els sistemes de senyals. A més, farien falta uns quinze bilions de marcs per renovar totes les



màquines i vagons. Una de les prioritats més urgents de la Bundesbahn serà la d'estendre l'electrificació al llarg de les zones més utilitzades del sistema. L'electrificació de la xarxa de ferrocarrils de la RFA ocupa el doble de quilòmetres que a la RDA. Massa coses han de canviar en massa poc temps. Fins i tot els hàbits dels usuaris del tren. Els recorreguts més utilitzats a la República Federal tenen un nivell d'ocupació del 70 per cent, mentre que a l'altre costat de la frontera aquesta xifra es redueix a un 22 per cent.

Molts pensen que la Bundesbahn no hauria de tenir pressa per absorbir als seus homònims de la RDA. En primer lloc, perquè la Renfe de la RFA encara depèn de les ajudes econòmiques massives del govern de Bonn per afrontar el seu dèficit anual d'operacions calculat en cinc bilions de marcs. En segon lloc, i encara molt més important, perquè la situació de la Bundesbahn podria ser de bojeria si s'hagués de fer càrrec dels 250.000 treballadors que té a hores d'ara la Reichsbahn. Quantitat impossible de reciclar per una empresa que funciona gairebé a la perfecció amb menys de 12.000 empleats. Ningú sap què passarà. De fet, de moment, l'únic que preocupa als ciutadans de la República Democràtica és que a partir de l'any 1991 podran disfrutar d'un nou tren d'alta velocitat que unirà les ciutats de Hannover i Würzburg i Mannheim i Stuttgart a una velocitat de 250 quilòmetres per hora.

Matinada del 9 de novembre de 1989. Tots són abraçades entre els germans separats. Tots criden amb una sola veu "die Mauer ist weg", el mur ja no existeix. Ara bé, el camí es ple d'un munt de murs, d'obstacles, difícils de saltar.

Josep Morell