

Vroeger



is nog niet voorbij

Het IJzeren Gordijn werd meer dan vijftien jaar geleden opengetrokken en kort daarna aan flarden gescheurd. Europa kreeg een nieuwe kaart. De Muur als uiting van twee Duitslanden is al lang gesloopt.

Maar echte eenheid is nog altijd niet bereikt. De voormalige tegenstellingen tussen Oost en West laten hun sporen na. Als zo vaak weerspiegelt de auto-industrie de economische en maatschappelijke ontwikkelingen.

De vroegere en huidige autoproductie in de deelstaat Saksen symboliseren de bizarre loop van de moderne geschiedenis. In de steden Leipzig, Dresden en Zwickau komt dat op uiteenlopende manieren aan het licht.

In 1990 worden West- en Oost-Duitsland herenigd. Voormalig bondskanselier Helmut Kohl laat in publicaties over zijn leven optekenen dat hij altijd is blijven geloven in de eenwording. Anders dan veel andere politici – met name binnen de sociaal-democratische SPD – heeft hij zich als voorman van de christen-democraten nooit willen neerleggen bij de kunstmatige scheiding van de Duitse natie. Na de val van de Muur in november 1989 forceert hij de eenheid. Als die politiek een feit is, roept hij bedrijven op de economische ontwikkeling in het Oosten te stimuleren. De welvaartsverschillen zijn immers gigantisch. Duitse autofabrikanten investeren al snel voor meer dan vijf miljard euro in de deelstaten Saksen en Thüringen. Dat resulteert in een productie van 2,7 miljoen auto's in tien jaar tijd. Dat is meer dan ooit, al is het aantal bescheiden in het licht van een totale jaarlijkse Duitse productie van vijf miljoen.

De automobielbouw in de streek kent een lange traditie. Ooit zijn hier de eerste auto's van Audi en BMW ontstaan. Dit is de geboortegrond van indrukwekkende achtcilinders uit de jaren dertig. Ze behoorden tot de wereldtop. Voor de oorlog kwam een kleine dertig procent van de

Duitse personenwagens uit deze streek. DKW, destijds de grootste motorfietsenfabrikant ter wereld, was hier gevestigd.



Saksen was voor de oorlog onder meer het gebied van DKW,
Wanderer...



...Audi en Horch, die vanaf 1932 samengingen in Auto Union.

Eerste steen

Al in het jaar van de hereniging leggen Volkswagen-topman Carl Hahn en Helmut Kohl in Mosel bij Zwickau de eerste steen voor een nieuwe fabriek. De contacten van het bedrijf met de regio dateren al van voor die Wende. Vanaf 1988 maakt Volkswagen motoren in Chemnitz, toen nog Karl-Marx-Stadt. Ze zijn bestemd voor de Trabant en Wartburg, ter vervanging van hun hopeloos verouderde tweetaktmotoren. Deze noodzakelijke hulp uit het Westen tekent het verval van het politieke systeem. De door de staat geleide economie is niet bij machte gebleken de technische ontwikkelingen bij te houden en moderne industriële producten voort te brengen. Niet lang erna zal het politieke faillissement volgen. De Oost-Duitse auto's sterven na veertig jaar en vijf miljoen exemplaren een stille dood.



Opel investeerde in een nieuwe fabriek in Eisenach, in de deelstaat Thüringen, buurland van Saksen.

Opel

Volkswagen is niet het enige merk dat investeert in de nieuwe Bundesländer. Opel opent in 1992 een nieuwe productielijn in Eisenach. Jarenlang werd hier de Wartburg gemaakt. De vestiging geldt als het bedrijfseconomisch laboratorium van het merk en staat nummer drie op de lijst meest productieve Europese autofabrieken. Per werknemer worden er 81 auto's per jaar gemaakt. Ter vergelijking: bij Volkswagen in Wolfsburg zijn dat er twintig!

Andere fabrikanten volgden. Porsche maakt sinds 2002 auto's in Leipzig en BMW vanaf maart 2005. Alleen al in Saksen werken in de auto-industrie en bij de toeleveranciers inmiddels 64.000 mensen. Het is daarmee de belangrijkste sector van het gebied, goed voor een omzet van zeven miljard euro per jaar.



Volkswagen opende een nieuwe fabriek bij Mosel, in de nabijheid van Zwickau.

Verschillen

Dat er binnen het nieuwe Duitsland nog steeds grote regionale economische verschillen zijn, tonen de uurlonen in de branche. In Saksen is het gemiddelde 19 euro, tegenover 32 euro in de 'oude' landen. Het is een treffende illustratie van het Duitse probleem. Het Oosten heeft het welvaartsniveau van het Westen bij lange na nooit kunnen evenaren. Het bestaan van twee totaal verschillende economische systemen ijlt nog altijd na. Het sociaal-democratische kapitalisme zorgt na de oorlog voor een ongekennde economische groei. In de hele wereld wordt het Wirtschaftswunder een begrip. Het communisme daarentegen blijkt economisch een ramp. Ten tijde van de eenwording is de kloof groot. Te groot om snel gedicht te kunnen worden. De erfenis van het communisme sleurt het hele land in een economisch dal. Wat eens het raspaardje van de Europese economie was, is nu aangeschoten wild. Maar juist door die achtergebleven welvaartsontwikkeling is de streek nu aantrekkelijk geworden voor nieuwe investeerders, terwijl de hoge loonkosten in het Westen voor grote problemen zorgen. Dat speelt zeker in de nog altijd arbeidsintensieve metaalindustrie.

Saksen kent als autoland een meer dan honderdjarige geschiedenis. Dat is een nadere studie waard. We maken een rondgang langs drie prominente steden.