

STAALHELMEN EN CURRYWORST

Een Duitse cultuurgeschiedenis in 15 fenomenen

Eerste druk februari 2016

© Copyright 2016 JERKER SPITS, LEIDEN

© Copyright 2016 Illustraties: PIET PARIS

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Jerker Spits

Staalhelmen en
curryworst

*Een Duitse cultuurgeschiedenis
in 15 fenomenen*



Uitgeverij Van Oorschot
Amsterdam

Inleiding

Dit boek richt zich op de lezer die meer wil weten over de Duitse cultuur. In de behandeling van vijftien fenomenen worden verbindingslijnen door de Duitse cultuur aanschouwelijk gemaakt. Van de mobiele telefoon van Merkel naar de Stasi, van de curryworst naar de Duitse politiek, van Bach naar Kraftwerk. Het boek vertelt over de 'witworstgrens', Erich Honecker als jager, en hoe de Kever van de nazi's een auto voor hippies werd.

Ik wil laten zien waarom de Duitse cultuur niet alleen je hoofd, maar vooral ook je hart raakt. Aan bod komt Friedrich Schiller die op zijn kamer in Weimar nadenkt, boven de geur van rotte appels. Hij heeft er een bureaula vol van. Als hij werkt, opent hij die la; de bedwelmende geur van gistend fruit inspireert hem.

Aan bod komt Luther, die zich eenzaam en gekweld voelde terwijl hij de Bijbel vertaalde, en vreselijk last had van constipatie. 'De Heer heeft mijn achterste getroffen met vreselijke pijnen. Mijn ontlasting is keihard en ik moet zo persen om er vanaf te komen dat het zweet me uitbreekt, en hoe langer ik daarmee wacht, hoe moeilijker het gaat. Mijn reet is één brok ellende.'

Het boek gaat ook over Fanny Mendelssohn, de begaafde zus van Felix, die op haar veertiende van haar vader te horen kreeg: 'Voor hem kan muziek zijn beroep worden, maar voor jou kan en moet het enkel versiering blijven.' Maar Fanny bleef componeren, en voor haar muziek is nog een wereld te winnen.

Aan de hand van portretten van kunstenaars en wetenschappers, houtsneden en muziekinstrumenten, uitvindingen en ontdekkingsreizen leert de lezer de Duitse ziel kennen.

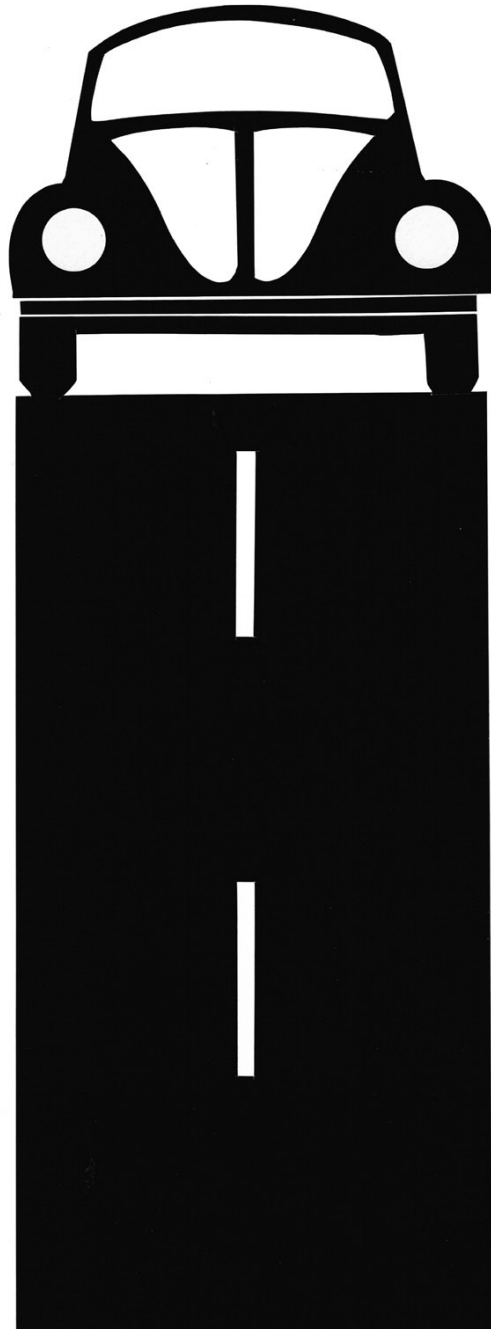
Van de gebroeders Grimm, die in archieven op zoek gingen

naar oude volksverhalen, tot de mannen van metalband Rammstein, die zich in hun songteksten en video's door de sprookjes van Grimm laten inspireren.

De hoofdstukken zijn ook los van elkaar te lezen. Daarom zijn in veel hoofdstukken kruisverwijzingen opgenomen. Achter in het boek zijn naast de bronnen ook boeken vermeld voor de lezer die meer wil weten.

'Deutschland? aber wo liegt es? Ich weiß das Land nicht zu finden,' dichtten Goethe en Schiller in de *Xenien*. De toegang tot Duitsland ligt in de belangstelling voor de cultuur en geschiedenis. Ze ligt in nieuwsgierigheid naar een land dat veel zwarte bladzijden kende, maar zich ook sterk maakt voor beschaving en internationaal begrip.

Europa kijkt steeds vaker naar Duitsland. De economie is vijftientwintig jaar na de Wende genoeg hersteld om Duitsland tot de belangrijkste speler van Europa te maken. Intussen melden de Goethe-Instituten een groeiend aantal belangstellenden dat Duits wil leren. Ook de culturele interesse lijkt langzamerhand toe te nemen. Nederlandse beeldend kunstenaars, ontwerpers en fotografen ontdekken Berlijn. Met dit boek heeft de Nederlandse lezer een culturele wegwijzer in de hand.



De auto

In september 2015 deed een schandaal de Duitse auto-industrie op haar grondvesten schudden. Bij testen uitgevoerd in de Verenigde Staten bleek dat de auto's van Volkswagen meer schadelijke stoffen uitstootten dan het bedrijf deed voorkomen. Het nieuws kwam hard aan. Geen wonder: de auto en Duitsland zijn nauw verbonden.

Het schandaal bij Volkswagen

Er was ontdekt dat Volkswagen dieselmotoren met behulp van 'sjoemelsoftware' zo had afgesteld, dat de resultaten van milieutests gemanipuleerd werden. Als een auto wordt getest, staat het voertuig op een rollerbank. De wielen draaien, maar de auto staat stil. Ook wordt het stuur niet gebruikt en maakt de gps geen of slecht contact met de satelliet. De auto's van Volkswagen herkenden die situatie en stootten minder schadelijke stoffen uit dan op de weg.

Ruim elf miljoen auto's van de modellen Jetta, Golf, Beetle en Passat die tussen 2009 en 2015 werden gebouwd, zouden zijn uitgerust met de gemanipuleerde software. Ook 2,1 miljoen auto's van dochterbedrijf Audi zouden zijn voorzien van de software. De auto-industrie is met een omzet van 368 miljard per jaar enorm belangrijk voor de Duitse economie. Ze is goed voor 20% van de Duitse export en een op de zeven banen. Als Volkswagen minder auto's exporteert, heeft dat direct gevolgen voor de export en werkgelegenheid. Maar dat is niet de enige verklaring voor de onrust die na het nieuws in Duitsland ontstond.

In de zomer van 2015, dus nog maar kort voor het schandaal, werd een nationale enquête gehouden, waarbij de vraag luidde:

‘Wat is typisch Duits?’ Volkswagen eindigde op nummer één, vóór bondskanselier Merkel en Goethe. Het merk, en de auto-industrie als geheel, zijn nauw verbonden met kenmerken en eigenschappen die binnen en buiten de Bondsrepubliek als typisch Duits worden gezien: technische perfectie, degelijkheid en betrouwbaarheid.

Daimler en Benz: het ontstaan van de Duitse auto-industrie

De Duitse auto-industrie begon met twee pioniers: Gottlieb Daimler (1834–1900) en Carl Benz (1844–1929). Daimlers vader was bakker en herbergier, zijn zoon sloeg echter een andere weg in. Hij volgde de technische tekenschool en werd in 1848 leerling van een buksenmaker. Na vier jaar ging hij naar de technische hogeschool in Stuttgart. Zijn colleges wisselde hij af met studiereizen naar Frankrijk en Engeland. Hij werkte samen met de technisch tekenaar Wilhelm Maybach, die later zijn eigen fabriek zou beginnen, en werd in 1872 directeur van de gasmotorenfabriek Deutz. Beide mannen waren van plan een snelle verbrandingsmotor te ontwikkelen, met benzine als brandstof. Om dit plan te verwezenlijken, verlieten ze de fabriek van Deutz, die vast wilde houden aan een gasmotor, en startten hun eigen onderneming.

Al na een jaar hadden de mannen succes. Het lukte hen een viertaktcilinder te bouwen. De motor woog slechts zestig kilo, had een inhoud van 264 cm³, een vermogen van 650 toeren per minuut en circa één pk. De geringe afmeting maakte een toepassing in tal van voertuigen mogelijk. Daimler gebruikte hem voor de eerste motorfiets met benzinemotor (1885), een boot van zes meter lang (1885) en een koets (1886), een cadeau van Daimler voor zijn vrouw. In 1887 volgde een tram, in 1888 een kleine vrachtwagen.

Carl Benz was de zoon van een machinist. Hij studeerde machinebouw en ontwikkelde de eerste auto: de *Benz Patent-Motorwagen Nummer 1*. Het was een voertuig op drie wielen met een viertaktmotor dat 16 kilometer per uur kon rijden. De eerste automobilist was Bertha Benz, zijn vrouw, die zonder me-

deweten van haar man met haar beide zonen de 106 kilometer van Mannheim naar Pforzheim aflegde. Ze deed er twaalf uur en zevenenvijftig minuten over. Onderweg moest ze eenmaal de motor bijvullen met benzine, die ze kocht in een apotheek, die daarmee als het eerste tankstation fungeerde.

Van Daimler-Benz naar Mercedes

Daimler en Benz waren in een felle onderlinge concurrentiestrijd verwickeld, en hebben elkaar maar eenmaal ontmoet. Dat gebeurde in de rechtszaal, bij een octrooirechtelijke kwestie. Waarschijnlijk hebben de mannen elkaar niet gesproken. Emil Jellinek, een Oostenrijkse zakenman die de auto's van Daimler verkocht aan rijke Europeanen, besloot de auto's naar zijn dochter Mercedes te noemen. Dit was vanaf 1902 een geregistreerde merknaam. In 1909 kozen Daimlers zonen Paul en Adolf voor de driepuntige ster als symbool. De drie punten verbeeldden het land, de zee en de lucht: alle elementen die Mercedes zou kunnen veroveren. Het ontbrekende element vuur zat al in de motor zelf. In de jaren twintig werd besloten tot een fusie van de fabrieken van Daimler en Benz.

Een advertentie uit 1922 laat zien wat het nieuwe bedrijf Mercedes Automobile in huis had. Er worden verschillende modellen getoond: stadswagens, toerwagens, ziekenwagens, vrachtwagens en omnibussen. Naast deze modellen legde Mercedes zich toe op de productie van auto's voor de zeer rijken. Zo was het Typ 770 Großer Mercedes in zijn tijd een van de grootste en duurste personenauto's ter wereld.

Keizer Wilhelm II

Een van de bekendste exemplaren van de Mercedes Typ 770 was in handen van de voormalige Duitse keizer Wilhelm II, die vanaf 1920 als banneling in Doorn woonde. Hij bezat de auto, met kentekennummer L-15237 (de L staat voor Utrecht), van 1931 tot zijn dood in 1941. Na het einde van de Eerste Wereldoorlog werd Duitsland een Republiek, en de keizer stond met negen auto's aan de grens van Limburg. De Nederland-

se regering verleende hem asiel. Het was alleen de vraag waar hij naartoe moest. De Nederlandse regering dacht aan Schiermonnikoog of Zweden. Maar Keizer Wilhelm II zou tot aan zijn dood in een kasteel in Doorn wonen. Hij werd medeverantwoordelijk gehouden voor de Eerste Wereldoorlog, vanwege zijn oorlogszuchtige retoriek. Hij was tevens dol op schepen, en stootte Engeland voor het hoofd door een grote Duitse vloot te bouwen. Ook zijn auto had daarom maritieme kenmerken.

De auto van de keizer had een motor van acht cilinders en tweehonderd pk. Het gewicht van deze Mercedes-Benz was bijna 2700 kilo, vooral vanwege de bepantsering. De wielophanging en het onderstel moesten hierdoor ook versterkt worden. De auto gebruikte dertig liter brandstof voor honderd kilometer, kostte zo'n 44.500 *Reichsmark* en was voorzien van vloerverwarming. De keizer kon bevelen geven aan de chauffeur zonder met hem te spreken. Via drukknopjes op een klein goudkleurig toetsenbord achterin gaf Wilhelm commando's die op het dashboard van zijn chauffeur te zien waren: links, rechts, schnell, langsam, kehr (omdraaien), Haus, halt. Dit communicatiesysteem was geïnspireerd op de scheepstelegraaf. Ondanks zijn gewicht kon de auto een topsnelheid van honderdvijftig kilometer per uur bereiken.

Er was slechts één probleem, maar ook dat werd na verloop van tijd opgelost. Bij de vroege voertuigen ging het wisselen van de wielen moeizaam. De zware wagen moest met de hand omhoog worden gekrikt. Latere auto's kregen een ingebouwd hydraulisch krikstelsel, dat de verschillende wielen omhoog hief. Er werden draadspaakwielen of zogenaamde artilleriewielen gebruikt; wielen die oorspronkelijk werden gebruikt voor kanonnen.

Voor het exemplaar van Wilhelm II deed Mercedes afstand van zijn ster: op de plaats van het logo werd het wapen van het Huis van Hohenzollern bevestigd. Wilhelm II reed met zijn chauffeur Hans Lange op 27 januari 1931 de eerste rondjes op zijn landgoed. Hij mocht zich slechts in een straal van dertig ki-