

Vanaf die nostalgie, of in de DDR ook wel al nostalgieëren noemt, is denk ik ook het gevoel van ach, dat liever het gabantje. We hebben mis in het gabantje eigenlijk een beetje. Zo goed dat als je een involiede hondje hebt, wel dood gaat omdat het eil oud is geworden, dat je dan achteraf zegt ach, dat was het wel een schattig hondje.

Dat is wel awesome, kan je het mij horen?

Oké Martin, eventjes beginnen, we zitten niet in de auto nu, dat heeft ermee te maken dat jij een reis aan het maken bent in Duitsland. Wat is dat voor reis?

Dat is een reis van het Reisbureau Laboris, maar dat wordt gesponderd, gesponsord door het historisch nieuwsblad. En dat is een soort culturele historische reis, waarbij aandacht besteed wordt aan de voormalige DDR. En daaruit van dat regime en hoe dat is afgelopen, en daardoor bezoeken we dan een reeks van steden op het grondgebied van de voormalige DDR, allerlei locaties waar nog iets over de DDR valt te zeggen.

Kijk, dus voor de mensen die denken wat klinkt, het geluid anders dan een normaal, dat heeft dus ermee te maken dat we niet bij elkaar zitten, maar op afstand.

Ja, want ik bevind mij in een hotelkamer in Eindhoven, eerst de laatste stand plaatsen op deze reis, we zijn begonnen in Leipzig en daarna zijn we verdrokken naar Dresden en vervolgens naar Eindhoven.

Dit is niet de eerste keer dat je deze reis maakt, hè?

Nee, dit is of de derde of de vierde keer, dus ik heb het al zo vaak gedaan dat ik niet meer met precies herinner hoe vaak het geweest is.

Hoor je wel nog nieuwe dingen, hè? Of raak je een beetje verveeld?

Nou, nee, niet verveeld, je ziet soms weer andere dingen dat je die je bij andere gelegenheden niet hebt gezien. Het hele aard van het programma is zo dat zowel Willem Melging, met wie ik dat samen doe, of wie we gezegd Willem Melging is de werkelijke reisleader, ik hou helemaal niet van leiding geven, ik kan het ook helemaal niet, maar wij doen samen lezingen over de diverse onderwerpen. Willem is eigenlijk een echte Duitslandskundige en ik draag dan een soort kader bij over de Koude Oorlog en ik heb een aardige lezing over de trabants. We bezoeken bijvoorbeeld het Auto Museum in Tweekau en daar werd ooit de trabants gewouwd. En zo is een bijzonder aardig Auto Museum, wat ik warm kan aanbevelen. Het is een ieverst rikkelijk druk, ze hebben prachtige auto's. Het heet Morgens Museum, maar in dat gebouw, nu al aan die meer natuurlijk, werd ooit de trabant gewouwd. Dus ik heb iets verteld over de trabant en in principe over alles, wat je al zo volgens ware zou kunnen schouwen.

En wat vertel je dan bijvoorbeeld over de trabant?

Nou ja, dat het Oost-Duitse regime, dat dat zich realiseerde, en vooral zomegen het immense succes van de Volkswagen, die natuurlijk in West-Duitland werd gebouwd, want in 1955 liep al de 1 miljoenste keven van de band in West-Duitland, en zo begreep natuurlijk de Politbureau in de DDR dat zij ook iets zouden moeten aanbieden. Maar die hele economie van de DDR, dat was een enorm rampzalige en haanmoedige boel, en in feite moesten ze in een soort minimum product zien te verzinnen. En dat hebben ze gedaan. Ze waren een enorm gehandicap, doordat in Svikaal, weliswaar voor de oorlog ook al auto's gebouwd waren, maar de Russen hadden vrijwel alle machines die er werkelijk toe deden, hadden de Russen afgebroken en meegenomen. Bovendien had het DDR regime te maken met ernstige grondstoffen tekorten. Dus ten slotte hebben ze een autotje ontworpen wat wel nog een stalen binnenconstructie had, maar ze hadden geen staal voor de

beplating van het autotje, en dat hebben ze ten slotte gemaakt van een soort wonderlijke bakaliet, versterkt met organische vezels. Maar over het heel sterk materiaal, want op taal niet rooster kan, maar toch wel heel iets anders dan een stalencanceliet. En uiteindelijk met Serbe zelf en eigenlijk hun

eigen machines moeten construeren, maar uiteindelijk hebben ze toch nog drie miljoen van die trambanten gebouwd. Overigens moest je in de DDR in jaarsalaris betalen voor zo'n trambant, en vaak moest je jaren wachten voordat je erin geleverd kreeg als je erin besteld had. Het motortje van de trambant, dat was ook, ik weet niet nieuw, dat uit de jaren 30, dat was een tweecilinder, twee-tachtmotortje, echt het allersimpelste wat je gezien kon, wat in de jaren 30 en voor een betrekkelijk goedkoop DKW-model was gebruikt. Dus het was eigenlijk een assembler van

het tekort en de schaarste. Wat is toch wel een autotje, wat over een zondag kachel werd geleverd, en daarna het klimaat in de DDR was toch zo, dat veel mensen daarnaast, dan moet je hebben gehaald. Ja, en waar komt de naam vandaan, trambant? Ja, maar ik geloof dat trambant iets is als mede-arbeider of iets in die geesten in ieder geval. Maartje toch? Maartje of begeleider, zo iets betekent het toch? Ja, zo iets dergelijks is het, dat klopt. En dat had het toch mee te maken dat mensen dan die trambant als een soort van familie beschouwen? Ik weet niet of je ooit een zo kracke bikker autotje als familie wilt beschouwen, maar ja, het was niks anders. Dus ze waren lang blij dat ze een auto konden rijden. Het is eigenlijk een autotje wat uit restanten met kunst en vliegwerk vervaardigd is. En dan zie je dat natuurlijk vergelijk met die enorme moderne routillage in die volkswagenfabriek in Wolfsburg. Ja, maar dat heeft allemaal te maken

natuurlijk met een tragische contrast, dus in het DDR aan de ledkant en de Bondsrepubliek aan de andere kant.

Ik begrijp ook dat die trambant, dat die naam gekozen is na het uitschrijven van een prijsvraag. Dat zou best kunnen. Dat zou best kunnen. Nou ja, het is daarwoordig een soort cultus autotje. Daar is ook volgens mij een trambante vereniging en ja, het is iets om de nostalgische gevoelens te wekken eigenlijk bij personen. En wat je herkent, het geluid van een trambant ook onmiddellijk. Ook zo interessant natuurlijk worden hij geen auto's met twee takmotoren mee geleverd. De twee takmotoren

is wel heel simpel, maar een twee takmotoren is hier vervuilend en bovenin zeer onzuider. En de DDR wilde met die trambant de technologische vooruitgang laten zien, is dat ook gelukt? Nee, dat denk ik niet. Nee, de DDR was op geen enkele wijze in staat om de technologische vooruitgang te laten zien. We hebben ook een museum bezorgd, ik denk dat het luip zich was, want het DDR-regime heeft tijdelijk de ambitie gekoest om een groot moderne straanvliegtuig te bouwen. Ook dat is het totale misluk in geworden. Niemand wou ding hebben en na een jaartje groot zijn

ze gestopt. Ze hebben ook zeker aan het eind van het regime de ambitie gehaald om computers te bouwen, om zelf computers te bouwen, ook de sfeer om voorop te lopen of echt mee te doen. Maar ook

dat heeft enorm veel geld gekost zonder dat het niets heeft opgeleid. Dan begrijp ik wel dat ze hem ook geëxporteerd hebben die trambant. Na Polen en Czechoslovakije en Bilgerije en Hongerije en

Finland... Zeker, je kon daar ook een kaartje zien van de landen waar de trambant en ook de

Wartboer, ze bouwen er nog een tweede iets groter type auto, al een driecilinder, twee tankboten. Het is inderdaad naar een aantal landen geëxporteerd, maar aan de aantal opzommende die je je afprijkt

kan dat dat ook landen waren die natuurlijk een tijd of een koude oorlog achter het ijzeren kwijt. Niet in staat waarom iets anders te vinden, waar al lang bij dat er überhaupt een auto geleverd

kon worden. Ja, er zijn ook wel kleinere aantallen naar Nederland geëxporteerd. Ja, dat is alleen voor

maar als er gisteren of ja mensen die misschien volledig overtuigd waren van de communistische zaak

dat zou kunnen, maar dat je dat je volledig vrijwillig zonderdering in de noodzaak met trambant zou kopen vind ik wel vreemd. Ja, en welke rol speelde de trambant nog bij de val van de muur in 89? Nou, een beetje merkwaardige rol. Ik moet even wat hoesten, volgens mij ben ik ouder geworden.

Want toen duidelijk werd dat er eigenlijk een hongerij een soort gat in het ijzeren goudijn was geknipt. Dat begint duidelijk te worden aan het eind van het voorjaar of misschien bij het begin van het voorjaar, ik denk dat het mij was. Toen zijn er veel, woordduitse tachterwacht, ook ze zitten gehad in het ijzeren goudijn, dan kunnen we superproberen het ontsnappen. En die zijn deels naar dat gat in het goudijn gereden in wongerijen, dat hadden geloof ik, werd dat tijdelijk onmogelijk, maar feit is natuurlijk als er een gat valt in het ijzeren goudijn, dan is het eigenlijk klaar met een staartje als de DDR, omdat het natuurlijk de DDR eigenlijk, als je wil weten in Algemeen is in

wat was de DDR, de DDR was een vervangenis, niet waar mensen mochten er niet uit. En het uitreizen was

zoveel mogelijk onmogelijk gemaakt, en je weet dat mensen die toch geprobeerd hebben om er aan te komen,

vaak aan de zon ergens doodverdigd een schote. En dat was toch ook zo'n lange stoet met Trabans die Oost Duitsland verliet, hè? Ja, toen wel, ja, natuurlijk, als die muur dat gestald is in de kop in die 9e november, die fameuse dag wanneer meneer Gunther Szabowski zegt, dan wordt hem gevraagd bij de persconferentie, wanneer hem over de mensen eruit, wanneer is die nieuwe

wetgeving, is die verliden, en dan zegt hij absoluut, hoe een voortseukliel, en dan domen de mensen samen bij de muur, maar ook zie je ze hoe ze met het knapwantje dan een truc gemaakt hebben

in het Oost Duitsland, wat ze dus al die jaren niet hadden kunnen doen, namelijk sinds dat muur er stond,

en die stond dus in het augustus 61, ja, en voor augustus 61 kon je eruit, kon je ontsnappig, wat ook honderdduizenden DDR-burgers hebben gedaan, maar door de bouw van een muur was dat niet

langer mogelijk, en was de DDR daadwerkelijk, want ook de intentie van de overheid daar was een gevangenis, je mocht er niet uit. Hoe verklij jij nu de cultstatus van deze auto?

Nou, ik denk ook dat dat samenhang met wat hier aanvankelijk was bij natuurlijk in Duitsland, en zeker ook in het DDR uitvoeren is over het feit van de hereniging, en vervolgens is een deel van die hereniging voor een deel van de DDR-burgers, je komt bijna onder de muurstelling uit voor de

huideraad, omdat de Oost-Duitse markt werd gelijkgeschakeld met de D-Markt, terwijl in feite natuurlijk die twee punten een enorm waarde verschil verkoonde, en dat was het de facto, het einde van de Oost-Duitse industrie, en die moedacht is saneerd worden door de zogenaamde toyhand, dat is ook gebeurd, dan een praktisch voorbeeld geef je op een bedrijf te werken in de DDR vijfduizend mensen, die dat werd gesegneerd door de toyhand, dan werkte er nog 1500 mensen, er kwamen nieuwe machines, en dan produceerde het bedrijf met 1500 mensen vijf maanden of veel, maar als het woorsprokelijk had gedaan, dat geeft een beetje aan hoe groot de achterstand was op productioniveau tussen Oosten en West-Nuitsland, maar dat gaf wel als gevolg dat binnen een jaar of twee er iets van 3,5 miljoen werklozen waren in de DDR, en Koel had ze beloofd dat als de hereniging daar zou zijn, zouden en bloeiende landschaften komen, bloeiende landschappen, ja en dat gebeurde dus afwarkelijk helemaal niet, dus je hebt, na dat na een paar jaar is er een soort nostalgische golf geweest, zoveel naaf, en we dachten dat alles zou beter zijn worden, we zijn paradijsterechts gekomen en kijk nou eens overal zijn die verdonde wessies te baas, wij zijn er een soort tweede rangsburgers geworden, we zijn jarenlang werkloos geweest, het is helemaal niet geworden, want we gehoopt hebben washouden, en vanuit die nostalgie, of in de DDR ook wel al nostalgieren noemt, is denk ik ook het gevoel van acht dat liever het gebantje, we hebben mis in het gebantje eigenlijk een beetje, zo goed dat als je een invalide hondje hebt dan doodgaat omdat het al heel oud is geworden, dat je dan achteraf zegt ach, dat was het behalve schattig hondje, ja je hebt nostaldische gevoel het naar het hondje, dat was in de DDR zeker, maar ouderde mensen was dat gevoel heel sterk, maar past die dan in het rijtje van de Volkswagen Kever en de Mini? Nee dat zou ik niet zeggen, dat is een heel ingewikkelde vraag om te beantwoorden, de Volkswagen Kever was kwalitatief een voortreffelijke auto, die was ook in de jaren 30 gehouden, wel nog op de proef gesteld, hebben ze miljoenen behoeven kilometers mee gezeten, maar tegelijkertijd kun je zeggen dat de Volkswagen Kever al in de loop van de jaren 50 tot daal verouderd was, de gekoelde motor achterin, achter de achteraaars, auto de ruimte in de auto niet bijster effigent benut, dat is een ontwerp van dat derde van 1934, waarom dat er denkwalitatief zo goed was heeft in die non-heliteit uitstekend verkocht, maar in feite is ook de Kever een veel te lang geproduceerd en het heeft geen harensveld of Volkswagen verblijft, was daar aan bezwerken, dat is dus wel te niet gebeurd, want op tijd hebben ze dus wel te de hulp geproduceerd die nog veel vote succes eigenlijk is geworden dan de Kever, maar het rabant was wat ik al zei, een soort verzameling van onmacht, een autotje geconstrueerd met uiterst beperkte middelen, maar tegelijkertijd was het wel een auto met een vastgeplaatste voorwielaandrijf in de motor, en die zijn eigenlijk een prenu de oplateren ontwikkelingen in de markt van voor kleine auto's, maar normaal is dit de rabant, ik heb er wel eens een eigen gegeven, rabant is een product wat niemand

vrijwillig zonder speciale sentimenten zou willen gebruiken als transportmiddel, maar hoe hoezo dan niet, hoe rijdt het dan? Nou het is ontzettend lawaaiig, het stingt, het schakelt lastig, het is een aardigheid, het is toch een betrekkelijk volgelukkig product wat mij betreft, ja in Duits of in Berlijn kun je nog als toerist kun je nog een tochtje maken en de rabant. Ja zeker, en wij hebben het door vooropnamers, mijn broer en ik hebben vooropnamers zo'n rabant

verhuurd, en dan ben ik reed in de duur te zijn, ik ken echt heel veel mensen die zo'n nostalgisch tripje willen maken, maar ik denk dat als je die mensen zou vragen dat ze al een vuurtje zo'n ding hebben gereden en wil je een moderne auto inleveren en dan krijg je een rabant terug, nou dat zal niet gebeuren, maar dan kun je er niet meer mee, maar dan alleen als klassieke vanwege die ontzettend smerige uitlaatgassen die zo'n rabant produceert. Ja precies, dat heeft met die emissie eisen te maken, nou begreep ik wel dat die rabant in de tijd dat hij dus nog volop gebruikt werd in west Duitsland en ook bijvoorbeeld in Nederland goedkoper was dan in oost Duitsland, hoe kan dat? Ja dat

geloof ik graag, maar het zou me niet verbaasd, ik kijk het low-niveau lachende DDR stukken en stukken

onder het westen of op deze low-niveau, dus ja dat ding kon betrekkelijk goedkoop verkocht worden en daar

was natuurlijk nog een ander aspect aan, namelijk dat zelfs als die eigenlijk wel al duur was om te produceren in oost Duitsland, dat het regime, het DDR regime, had harde vresters in valuta nodig voor de aankoop voor allerlei belangrijke zaken, dus ze proberen ook allerlei dingen te exporteren waar ze misschien, laten we zeggen, onkreeks verlies opmaken, maar die wel westische valuta opleverde en vandaar een kwestie naar de DDR, de enige dat je altijd verplicht, een bedrag moesten wisselen

in dat zuffermonopoly geldt van de DDR, ook met de bedoeling dat ze harde valuta in handen krijgen.

Ja, grond, het was een, het was een, het was een diep, diep treurig regime, wat tegelijkertijd een schuurlijk klein achterbaks politie staatje heeft gecreëerd, daarom moet je natuurlijk uiteindelijk zeggen, zij zijn natuurlijk bij uiteindelijk een slachtoffer geweest van de koude hore, het, het ellende van de DDR was natuurlijk dat ze bezet waren door de sovietunie, wat in veel allerlei opzichten natuurlijk in de moordalige criminele staat was, die bovendien economisch in de omachter liepen op Westemopa en, en de verenigde staat.

Ja, er is nog een monumentje, hè, in het Suikau, er is een, een trabandmonument opgericht. Heb je dat ooit gezien?

Nee, nee, ik ben net in het Suikau geweest, maar dat heb ik niet gezien, nee.

Oké.

Maar vooral een luister uit geld mocht u daar aan de buurt zijn, ga even kijken, het is een allerhaardig museum, de boel is fantastisch opgepoedst, er is een leuk filmpje hoe de, hoe de traband gemaakt werd, dat ook, ze hebben twee prachtige conserveerde auto-union, er is ook nog eens van de jaren 30, die is, die is zich in de moeite, want.

Ja, Jules Verne heeft in, in boekjes ook nog wel eens gerevereerd aan de traband.

Nee, daar kan wel eens niet.

Traband is denk ik oorspronkelijk in de ontwerp van 1954, 55.

Ze zijn dat met de productie begonnen in 1957.

We hebben nou ja misschien dat het woord ooit gebruikt is door Jules Verne, maar met de trabandauto heeft hij niks te maken volgens mij.

Oké, hij schrijft hier dat, dat heeft twee honden en één van die honden heeft hij traband genoemd, in de Duitse betaling.

Dat, dat schaal eigenlijk, de oorspronkelijke betekenis wel het woord geweest zijn, want Jules Verne is geboren, ik doe dat even uit het hoofd, in 1828, hebben hij eens overleden in 1905, dus het is niet echt, waarschijnlijk dat hij iets te maken heeft met dat autootje, maar misschien wel met dat woord. Ja, ja, oké.

En wat staat er nog op het programma voor de rest van de komende dagen?

Wij gaan morgen, gaan wij nog iets goed, want gaan we godsnaam morgen doen.

Interessante vraag, ik stel zo even in het schijn maar kijken wat we precies morgen gaan doen.

En ik hoor dat te weten, want wij hebben morgenmiddag vrij, zie je dat weet ik dus wel, maar ik weet niet onbidlijk wat we morgen ochtend gaan doen.

Oké, en de mensen die een beetje mee zijn, wat, wat zijn dat voor types?

Ik zou zeggen, af te zien van een enkeling zijn dat vijftig plusses met historische en culturele belangstelling.

Het is een heel prettig gezelschap, het zijn altijd hele prettige gezelschappen.

Het is ook, die hoek is eigenlijk beperkt op 25 personen.

Dat heeft ook tot gevolg dat er altijd wachtlijsten zijn voor deze reis,

dus er is nu al een volledig gevulde wachtlijst voor het programma van volgend jaar.

18 is het wel een betrekkelijk gelukkig product wat mij betreft.

Er is een nieuw luisterboek.

Het kerkencabinet Seilstra is nu verdwenen, we hebben de verkiezingen van 67 gehad.

Daarin vertelt Maarten Varossum over alle na-oorlogse ministerpresidenten, inclusief het tijdperk Mark Rutte.

Ja, die waren eens doorgesind dat voor het eerst sinds het algemeen kiesrecht man en vrouw kiesrecht

was ingevoerd, de confessionele partij in niet langer een meerderheid in de tweede kamer hadden.

Je downloadt het nieuw luisterboek van ruim 3,5 uur via de link in de shownoods.

En in de podcast Sea Level is Wouter Kolk de gast, de baas van Ahol del Heize, het moederbedrijf van onder andere Albert Heijn en Bol.com.

Wil je weten wat zijn plannen zijn voor de toekomst van de supermarkt?

Check dan nu de aflevering van Sea Level via de link in de shownoods.