

NĚMECKO

Spolková republika Německo (Bundesrepublik Deutschland) je naším západním sousedem. Německo je největší (357 021 km²) a nejlidnatější (82 726 000 obyvatel) stát střední Evropy. Hlavním a největším městem země je Berlin (Berlín). Německo se člení na 16 spolkových zemí. Německo je členem EU i NATO.

Přírodní podmínky

S výjimkou severozápadní části země, kde má podnebí spíše oceánický charakter, je podnebí v Německu je dosti podobné jako u nás. Více než vlastní polohou je ovlivněno nadmořskou výškou. Specifické podnebí panuje v Rýnském příkopu, který je od severu chráněna výraznými pohořími. Jeho podnebí je teplé a relativně suché a v mnohém připomíná podnebí na jižní Moravě. Rýnský příkop je proslavený pěstováním vinné révy.

Povrch Německa je velmi rozmanitý. Na severu se rozkládá **Severoněmecká nížina**, která je součástí rozsáhlé Středoevropské nížiny. Severoněmecká nížina byla ve čtvrtohorách opakovaně zaledněna. Nejvýraznější stopy po zalednění se zachovaly na **Meklenburské jezerní plošině**. Tato oblast s členitým povrchem a dochovanými zbytky ledovcových morén má velmi neúrodné písčité půdy. Naopak nejméně byla zaledněním postihnuta oblast při řece Rýnu a ve spolkové zemi Sasko. **Pobřeží Severního moře** je lemováno Východofrískými a Severofrískými ostrovy. Jedná se o částečně rozrušené pásmo písčiny přesypů. Za nimi je zaplavená sníženina, která má místy charakter přílivo-odlivových plošin (tzv. wattů). Ty bývají za odlivu obnažené, zatímco v době přílivu zaplavené. Řeky Labe a Vesera mají výrazná nálevkovitá ústí. Zcela odlišný charakter má **pobřeží Baltského moře**, nejsou zde wattů ani výrazné pobřežní písčiny přesypy. Nejvýraznějším útvarem jsou mohutné křídové útesy na ostrově **Rügen (Rujana)**, které jsou rozrušovány činností moře.

Střední část Německa je tvořena soustavou vysočin prvohorního stáří, které jsou řazeny mezi tzv. Středoevropské vysočiny. Dosud není sjednoceno jak souhrnně tuto oblast nazývat. Nejčastěji se používá označení Porýnská vysočina. Ta se dělí na tři části zvané **Porýnská břidličná vrchovina**, **Rýnský příkop** a **Středoněmecká vysočina**. V Porýnské břidličné vrchovině se nalézají zajímavé pohoří Eifel s vulkanickými jezery zvanými maary. Rýnský příkop zahrnuje nízko položené dno zvané též Hornorýnská nížina a přilehlá pohoří z nichž nejvyšší je Schwarzwald, v němž pramení řeka Dunaj. Ve Středoněmecké vysočině je známé pohoří Harz. Nedaleký Durynský les (Thüringer Wald) již spolu se Smrčinami (Fichtelgebirge), Krušnými horami (Erzgebirge), Českým

lesem (Oberpfälzer Wald), Šumavou a Bavorským lesem (Bayerischer Wald) náleží k **České vysočině**.

Nejnižnější část Německa, ze severu vymezená přibližně tokem Dunaje, již náleží k Alpám. Vlastní **Alpy** s nejvyšší horou Německa Zugspitze (2 963 m n. m.) však na německé území zasahují jen plošně nevelkým severním okrajem.

Z německých řek jsou nejvýznamnější Rýn (Rhein), Dunaj (Donau), Labe (Elbe), Vezera (Weser), Mohan (Main) a pohraniční řeka Odra (Oder). Největším jezerem je Bodamské jezero. Nejvíce jezer je v Meklenburské jezerní plošině a na úpatí Alp.

Stručný historický a územní vývoj

Území dnešního Německa bylo již ve starověku osídleno germánskými kmeny, které odtud postupně vytlačily Kelty a úspěšně vzdorovaly i rozpínavé římské říši. Po jejím zániku byla silná kmenová vévodství postupně začleněna do franské říše, ale po jejím rozpadu se opět osamostatnila. V 10. století vzniká římsko-německá říše, která byla po staletí oslabována vnitřními spory a rivalitou mezi římskoněmeckými císaři (králi) a papežem. V důsledku toho vedly její členové včetně českého království více či méně samostatnou politiku a došlo k roztržtění říše v obrovské množství různě velkých státních útvarů. Vliv papežů i římskoněmeckého císařů na dění v říši nazývané později Svatá říše římská či Svatá říše římská národa německého dále slábl a v důsledku napoleonských válek, přestal tento již pouze formální svazek v roce 1806 existovat. Nahradil ho tzv. Německý spolek nově vytvořený v roce 1815. V něm však narůstala mocenská rivalita mezi Pruskem a Rakouskem a tyto rozpory byly vyřešeny až prusko-rakouskou válkou v roce 1866. Po drtivé porážce Rakouska a následné prusko-francouzské válce v letech 1870-71 došlo ke sjednocení Německa Pruskem a k vytvoření Německého císařství. Tím byla ukončena feudální roztržtěnost Německa, i když ta formálně trvala až do roku 1918. Rakousko-Uhersko bylo z procesu sjednocení Německa vyloučeno. Snaha o připojení Rakouska k Německu v roce 1918 nebyla úspěšná.

Německé císařství bylo ekonomicky a mocensky dynamickým státem, který si vytvořil i menší koloniální panství v Africe a v Oceánii. V důsledku porážky v první světové válce, kterou pomáhalo rozpoutat, zaniklo. Po mírových jednáních pak Německo ztratilo přes 70 000 km² území a bylo vojensky a ekonomicky oslabeno. To vedlo k nástupu Hitlera k moci (r. 1933) a vytvoření Velkoněmecké říše. Ta rozpoutala druhou světovou válku (1939-45), která skončila její totální porážkou. Jejími důsledky byly ztráty území na východě spojené s odsunem Němců z Československa a Polska a odstoupení Alsaska a Lotrinska Francii. Německo celkem přišlo o téměř 114 000 km². Dalším územním důsledkem bylo rozdělení Německa na Spolkovou republiku Německo (hl. město Bonn) a Německou demokratickou republiku (hl. město Berlín), k němuž oficiálně došlo v roce

1949, ale ve skutečnosti již při vymezení okupačních zón v roce 1945. Západní část Berlína měla zvláštní postavení, ale fakticky byla součástí Spolkové republiky Německo, která se již v roce 1955 stala členem NATO a v roce 1957 zakládajícím členem EHS. Ke znovusjednocení Německa došlo v roce 1990, od roku 1991 je hl. městem Berlín, stěhování úřadů však trvalo mnoho let.

Obyvatelstvo

V současnosti Němci tvoří přes 90 % obyvatel Německa. Podíl Němců po druhé světové válce poklesl v důsledku silného přistěhovalectví především z Turecka. Dnes tvoří cizinci asi 9 % obyvatel země. Počet příslušníků národnostních menšin, které žijí na území dnešního Německa po staletí, je velmi nízký. Jedná se asi o 50 000 Dánů a o 60 000 Lužických Srbů, jejichž počet postupně klesá.

Lužičtí Srbové, kteří hovoří dvěma spisovnými jazyky (dolnolužičtinou a hornolužičtinou) jsou posledním zbytkem Polabských Slovanů, kteří v minulosti obývali severovýchodní část dnešního Německa. Lužičtí Srbové si dodnes udržují svoje folklórní tradice, mají bohatou literaturu psanou vlastním jazykem a existuje i několik škol, kde se vyučuje jejich jazykem. Přesto se zdá, že je už jen otázkou času, kdy dojde k jejich úplnému poněmčení.

Nábožensky je Německo nejednotné. Sever je protestantský a jih katolický. Zatímco v minulosti bývalo protestantů přibližně dvakrát tolik co katolíků, dnes jsou počty katolíků a protestantů zhruba vyrovnané. Je to způsobeno především tím, že katolíci u své víry po generace setrvávají. Baštou německých katolíků je spolková země Bavorsko. Odtud pochází i současný papež Benedikt XVI. Mezi přistěhovalci převládá islám (přes 3 miliony věřících) a pravoslavné křesťanství.

Hospodářství

Německo je bohatým, hospodářsky velmi vyspělým státem. V době poválečného rozdělení země se hospodářský vývoj v obou částech ubíral různými směry. Zatímco Spolková republika Německo se rozvíjela podle zásad tržního hospodářství (kapitalismus) a již koncem 60. let dosáhla velkých ekonomických úspěchů, Německá demokratická republika budovala centrálně plánovanou ekonomiku (socialismus). Přestože v rámci tzv. východního bloku byla vcelku úspěšná (úroveň hospodářství byla o něco málo vyšší než u nás), po znovusjednocení Německa se ukázalo, že v nových ekonomických a společenských podmínkách obstojí východoněmecké podniky jen velmi obtížně. Přes značnou hospodářskou pomoc z tzv. starých spolkových zemí na západě jsou ekonomické rozdíly mezi novými a starými spolkovými zeměmi i po 16-ti letech značné. Z nových spolkových zemí se nejvíce rozvíjí Sasko a Berlín, naopak nejtěživější situace je v Meklenbursku-Předním Pomořansku a v Sasku-Anhaltsku. Jednou z hlavních příčin tohoto neutěšeného stavu je, že mladí

a schopní lidé odcházejí do starých spolkových zemí a mezi zbylými obyvateli narůstá frustrace ze sjednocení.

Přestože přírodní podmínky pro zemědělství nejsou v Německu tak příhodné jako např. v Polsku nebo v Maďarsku je německé zemědělství výkonné. Pěstují se stejné plodiny jako u nás, vzhledem k velké hustotě zalidnění se část potravin musí dovážet. V evropském měřítku Německo vyniká v pěstování řepky a chmele (1. místo), ječmene a cukrovky (2. místo) pšenice a žita (3. místo), významný je chov prasat (1. místo) a skotu (3. místo). Nerostné bohatství je docela velké. Významná je především těžba černého (5. místo v Evropě), hnědého uhlí (1. místo v Evropě) a solí, většina surovin se však musí dovážet.

Velmi rozvinutý je průmysl. Těžký průmysl se soustřeďuje v Porúří: hutnictví železa (2. místo v Evropě), strojírenský průmysl (automobily – 3. místo na světě), chemický průmysl (výroba benzínu – 2. místo v Evropě), potravinářský průmysl (pivovarnictví – 1. místo v Evropě). Výrobu elektrické energie zajišťují tepelné a jaderné elektrárny.

Německo má hustou síť dálnic budovanou již od 30. let 20. století, v současnosti je již téměř napojená na naši (Norimberk/Mnichov – Rozvadov – Praha a Drážďany – Praha). Rozvíjí se železniční doprava (žel. křižovatka Hannover, nejrychlejší tratě Köln – Frankfurt, a Würzburg – Hannover – Berlin, probíhá modernizace tratě Děčín – Drážďany – Berlín), významná je říční doprava (hlavní tepna Rýn je spojena průplavy s ostatními řekami včetně Dunaje, přístavy Hamburg a Břemě, frekventovaný „námořní“ Kielský (Severomořsko-baltský) průplav). Nejdůležitější a nejvýznamnější letiště jsou ve Frankfurtu nad Mohanem a v Berlíně.

Cestovní ruch

Cestovní ruch je výrazně pasivní, neboť chybí teplé moře a větší zastoupení velehor. Přestože je v německých městech mnoho historických památek navštíví Německo méně turistů než sousední Rakousko. Hlavními oblastmi domácího cestovního ruchu jsou pobřeží Severního a Baltského moře. Cizinci spíše vyhledávají velká města a oblast Porýní.

Německá města:

V Německu je mnoho významných měst a několik velkých městských aglomerací.

Berlin (Berlín) – hlavní a největší město Německa. Po znovusjednocení velkoryse přebudované ve skutečnou metropoli nejvýznamnějšího evropského státu. Město má 3 398 400 obyvatel, celá aglomerace 3 995 000 obyvatel.

München (Mnichov) – hl. město Bavorska, 1 246 000 obyvatel, aglomerace 2 331 000 obyvatel, centrum vědeckotechnického rozvoje, letní olympijské hry v roce 1972,

„celosvětové hlavní město piva“.

Hamburg (Hamburk) – největší německý přístav, ležící na Labi, 1 734 000 obyvatel, aglomerace 3 279 000 obyvatel.

Dresden (Drážďany) – hl. město Saska, památky, za války téměř zcela zničeno, ale dnes již obnoveno, v blízkosti se nachází město Meissen (Míšeň), první evropská porcelánka

Köln am Rhein (Kolín nad Rýnem), největší město v Porýní, 969 000 obyvatel, velkolepá katedrála

Porúří – konurbace (Düsseldorf, Essen, Dortmund), součást aglomerace Rhein – Ruhr. která má celkově 11 781 000 obyvatel

Frankfurt am Main (Frankfurt nad Mohanem), obchodní a finanční centrum Německa, hlavní burza, ústředí národní banky, nejdůležitější německé letiště, největší knižní veletrh na světě. Vlastní město má 648 000 obyvatel, celá aglomerace zvaná Rhein – Main má 3 102 000 obyvatel.

Nürnberg (Norimberk), centrum severního Bavorska, Norimberské procesy, výroba a veletrhy hraček

Cottbus (Chotěbuz) a **Bautzen** (Budyšín), střediska Dolní a Horní Lužice

Darmstadt – město v Hesensku, 138 000 obyvatel, spolupráce s naší školou, ve městě se soustřeďuje jaderný a kosmický výzkum

Velké průmyslové podniky v současnosti na příkladu německé společnosti BMW

Na příkladu světoznámé německé firmy BMW, bude dokumentováno, jak koncem 20. století došlo k přeměně průmyslového podniku, který působil jen v jednom státě, v gigant s celosvětovou působností. Níže popsané skutečnosti přitom nebudou nikterak výjimečné, zcela obdobně probíhal vývoj u řady průmyslových firem. V roce 1999 bylo BMW se svým obratem 34,4 mld. Euro¹ na 16. místě mezi evropskými průmyslovými podniky. Pro zajímavost uvádíme, že mezi „německými podniky“ byla na 5. místě, mezi evropskými automobilkami až na 6. místě.

K pochopení současného stavu firmy je potřeba znát celou její historii. V následujících řádcích je uvedena stručná historie BMW v letech 1916-2001. Důraz je kladen na prostorové aspekty výroby a obchodu. Nejnovější vývoj v letech 2001-2006 je jen stručně nastíněn a je bez ambicí na úplnost informací.

Historie BMW

1916 – **Mnichov**, založena továrna na výrobu leteckých motorů.

1923 – **Mnichov**, výrobní linky v Mnichově opouští první motocykl BMW

1928 – Eisenach, BMW kupuje automobilku v Eisenachu a spolu s ní licenci na výrobu osobních automobilů značky Dixi. V roce 1929 je vyroben první automobil BMW (nesl značku Dixi).

1937 – Dürrerhof a Allach, v Dürrerhofu u Eisenachu se začínají vyrábět speciální letecké motory, další továrna na letecké motory se staví v Allachu u Mnichova.

1939 – Berlin-Spandau, Basdorf, Zühlendorf, krátce před vypuknutím války BMW přebírá podnik Brandenburgische Motorenwerke s továrnou v Berlíně- Spandau a spolu s ní i specializované závody v Basdorfu a Zühlendorfu poblíž Berlína.

1945 – ztráta Eisennachu, Dürrerhofu, Basdorfu a Zühlendorfu, BMW je po válce v troskách. Ztrácí 4 továrny ležící v sovětské okupační zóně, továrna v Mnichově je zničena, spojenci ukládají tříletý zákaz výroby².

1948 a 1951 – Mnichov, v Mnichově je vyroben první poválečný motocykl a o tři roky později i první poválečný automobil.

1955-65 – Allach, v Allachu otevřen závod na výrobu leteckých motorů. O 10 let později je tato továrna prodána a BMW na 25 let přestává letecké motory vyrábět. Mezitím v roce 1959 prožívá BMW velké ztráty a jen za přispění drobných akcionářů, zaměstnanců a prodejních zástupců se daří tuto krizi překonat. Ve druhé polovině 60. let dochází k velkému rozvoji BMW.

1967, 1970, 1973 – Dingolfing, v roce 1967 BMW kupuje společnost Hans Glas GmbH v Dilgolfingu a staví zde svůj druhý výrobní závod.

1969, 1977, 1983 – Berlin, výroba motocyklů se v roce 1969 přemísťuje do třetího výrobního závodu v Berlíně, v roce 1977 se zde začíná výstavba nového motocyklového závodu, jenž byl slavnostně otevřen v roce 1983.

1970 – Landshut, vybudován čtvrtý výrobní závod v Landshutu.

1972 – Jižní Afrika, montážní závod³.

1973 – Francie, Severní Amerika, první evropská pobočka BMW a první zastoupení v Severní Americe⁴.

1979, 1982 – Steyer, spolupráce s firmou Steyr-Daimler-Puch, v roce 1982 se výrobní závod společnosti Steyer stává pátým výrobním závodem⁵.

1981 – Japonsko, BMW je první evropský dovozce automobilů, který zde má svou pobočku.

1982, 1985 – Regensburg, vybudován šestý výrobní závod.

1988 – Sovětský svaz, servisní centrum v Moskvě.

1988 – Jižní Amerika, Jižní Afrika, severovýchodní Asie, montážní závody mimo Evropu

montují 250 000 aut značky BMW ročně.

1990 – Eisenach, položen základ osmého výrobního závodu⁶ v Eisenachu v bývalé NDR. Téhož roku je obnovena výroba leteckých motorů (BMW Rolls Royce GmbH) a v Mnichově otevřeno výzkumné a vývojové centrum BMW, 1992 výroba nářadí.

1991 – Švédsko, ve Švédsku je otevřeno 15. zahraniční prodejní zastoupení BMW.

1992, 1994 – Spartanburg (USA), výrobní závod ve Spartanburgu v Jižní Kalifornii, výroba zahájena 1994

1993 – Dahlewitz, výrobní a vývojový závod na výrobu leteckých motorů v Dahlewitz u Berlína.

1994 – připojení Rover Group

1994, 1995 – Mexiko, založena BMW de Mexico S.A. jako 16. dceřiná společnost⁷. O rok později je závod již v provozu.

1994 – Čína, otevřeno obchodní zastoupení v Pekingu.

1995 – celý svět, smlouva o montáži v Indii, dceřiné společnosti v Brazílii, Norsku, Finsku a Jižní Korei. Spuštěny montážní závody ve Vietnamu a na Filipínách. Kalifornská firma Designworks se stává dceřinou společností BMW.

1996 – spolupráce s Chryslerem, ve spolupráci se společností Chrysler buduje BMW továrnu na výrobu motorů v Jižní Americe

1996 – celý svět, BMW oznamuje výstavbu nového závodu na výrobu motorů v Hams Hall u Birminghamu (otevřen 2001) a nového montážního závodu v Egyptě, hodlá rozšířit výrobu v Rosslynu v Jižní Africe, vytváří s firmou Yontrakit Group společný podnik BMW Thailand⁸.

2000 – Velká Británie, v Oxfordu vzniká závod na výrobu vozů Mini (v roce 2004 má vyrobit 189 000 vozů a mít 4 500 zaměstnanců). Od tohoto roku se BMW se účastní závodů F1.

2001 – Lipsko, BMW se rozhoduje vybudovat nový výrobní závod v Lipsku. Jedna z úvah plánovala umístit tento závod v České republice. Závod v Lipsku byl dán do provozu v roce 2005.

Poznámky:

1. Školní atlas Evropy (Kartografie Praha, 2001)
2. Poválečný osud továren v Berlině-Spandau a Allachu se nepodařilo zjistit.
3. Použitý pramen uvádí jen některé montážní závody BMW ve světě.
4. Použitý pramen uvádí jen nejvýznamnější obchodní zastoupení BMW ve světě.
5. Nebylo uvedeno město, ve kterém je pátý výrobní závod umístěn.

6. Sedmý výrobní závod není v prameni uveden.
7. Dceřiná společnost je akciová společnost, jejíž kapitál je vlastnictvím jiné společnosti. Je tedy touto společností ovládána.
8. Po roce 1996 již není uváděna expanze BMW do světa. Otázka je proč? Zevšedněla nebo ustala?

Přiložený přehled historie BMW sice není kompletní, ale je v něm dostatek údajů, abychom si mohli utvořit představu o jednotlivých etapách rozvoje společnosti BMW.

První etapa postupného rozvoje BMW končí rokem 1945, kdy v důsledku druhé světové války a rozdělení Německa musí začít BMW prakticky od počátku. Následuje obtížné období postupné stabilizace, která se od konce 60. let mění v trvalou prosperitu. Jejím důsledkem je expanze v rámci mateřského státu. Třetí etapa začínající na počátku 70. let se jeví jako přípravná fáze pro expanzi do světa, která však nastává v plné síle až v 90. letech. Tato čtvrtá etapa dosud probíhá. Je pro ni charakteristická spolupráce velkých společností, která v některých případech vede i k jejich spojení v mohutnější celek, je to etapa globalizace v němž společnosti jako je BMW už zcela ztrácí svůj národní, v našem případě německý, charakter.