

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 26/3 (1999)

DOI: 10.11588/fr.1999.3.47881

---

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

vatrice du partage des rôles aussi bien entre hommes et femmes qu'entre une élite de la compétence et le commun des mortels.

Il n'en reste pas moins que ce texte introduit pour la première fois dans la théologie protestante allemande, une défense argumentée de la dignité de toute personne humaine incluant aussi la dignité du corps. De même qu'il se refuse à dissocier, comme Max Weber, éthique de la conviction et éthique de la responsabilité. Confronté à la politique criminelle de l'État nazi, le psychiatre s'est cantonné dans la défense de ses convictions scientifiques. Attitude non dénuée d'ambiguïté, comme je l'avais découvert aussi dans son expertise de Marinus van der Lubbe, lors du procès de l'Incendie du Reichstag. Plus sensibilisé par sa formation et ses nombreux séjours dans les démocraties occidentales, aspect insuffisamment mis en lumière par l'auteur, le théologien a su dépasser le cadre de la pratique professionnelle pour élaborer une éthique sociale, qui le conduisit dès 1933 à protester publiquement contre le dévoiement de son peuple dans le culte du chef et la pratique criminelle du régime. Ce qu'il paya finalement de sa vie.

Rita THALMANN, Paris

Neil GREGOR, *Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich*, Berlin (Propyläen Verlag) 1997, 448 p.

Après l'étude monumentale sur Volkswagen sous le III<sup>e</sup> Reich dirigée par H. Mommsen et M. Grieger<sup>1</sup>, voici, celle de volume plus modeste mais tout aussi intéressante que nous propose l'historien britannique Neil Gregor sur Mercedes-Benz.

Fondée en 1926 de la fusion de deux entreprises spécialisées dans la fabrication de relativement petites séries d'automobiles dont les fabriques se situaient à Mannheim et Stuttgart, l'entreprise, on le sait, atteint rapidement une renommée mondiale. A cette époque, on y comptait près de 17 000 employés (cadres, ouvriers, etc.) et la fusion entraîna une rationalisation considérable des procédés de fabrication – inspirée en partie du «fordisme» – qui permit de standardiser la production et de ne plus recourir à des sous-traitants pour nombre d'éléments. Ses ingénieurs surent mettre en place un potentiel de fabrication souple, adaptable à des fins civiles mais aussi militaires, témoignant du savoir-faire des techniciens, mais aussi et surtout de l'opportunisme de la direction de l'entreprise. Celle-ci, tout en misant sur des perspectives à court ou moyen terme où les commandes pour l'armée gonfleront le chiffre d'affaires, restera prudente et évitera dans la mesure du possible des investissements trop lourds pour modifier son parc de machines notamment. On constate que l'adhésion des dirigeants à la politique nazie est acquise très tôt – comme unique indicateur il suffit de citer Wilhelm Kissel, directeur général, membre du NSDAP depuis 1934, colonel SS – toute initiative dirigiste engagée par les responsables du réarmement, avec la mise en place du «Plan de quatre ans» et l'impulsion donnée par le ministère de l'aviation dirigé par Goering, par exemple, est considérée avec circonspection si elle ne garantit pas des bénéfices ou, au moins, de couvrir les frais d'expansion de la firme. En 1936, l'entreprise se réjouissait du développement ininterrompu de l'industrie automobile et de la fabrication des moteurs qui s'était produit depuis 1933. D'ailleurs, malgré l'effet déjà sensible des restrictions de devises et des limitations de l'importation de certaines matières premières – le caoutchouc par exemple – le volume d'exportations de Mercedes-Benz est passé entre 1936 et 1937 de 28 millions de RM à 45. En 1939 encore, la firme produisit 25 250 voitures sans trop tenir compte des demandes répétées de Hitler lui-même de réduire la diversité des modèles. Il est intéressant de noter que ce ne fut qu'à partir de février 1939 que l'industrie automobile reçut l'injonction de réduire le nombre

1 Voir notre compte rendu dans *Francia* 25/3 (1998) p. 259–261.



de modèles et de ne produire que des camions 1, 5, 3, 4, 5 ou 6,5 tonnes. La firme était prête à se lancer dans une production d'engins militaires et de moteurs d'avions de types divers d'autant mieux qu'elle participa dès sa fondation au réarmement clandestin du Reich, ce qui lui assurait des relations solides avec les services concernés. D'autre part, l'expérience technique acquise, le parc de machines-outils multi-fonctions déjà en place et, aussi, son personnel hautement spécialisé lui permettraient rapidement de s'adapter à une production de guerre. Si en 1933 le montant du chiffre d'affaires dérivé du réarmement de Mercedes-Benz s'élevait à 26% il passe à 43% en 1936 et 65% en 1939.

En 1935, après de difficiles tractations avec le ministère de l'aéronautique, la firme construisit – en bonne partie grâce à son aide financière – une usine d'aviation de grande dimension à Genshagen au sud de Berlin qui en juin 1937 comptait près de 6000 employés: jusqu'à la fin de la guerre s'y développa la production des moteurs d'avions. L'auteur, tout en refusant de reporter l'exemple de MB sur l'ensemble de l'industrie de guerre, met en évidence les contradictions et les ratés considérables qui mettent en doute l'idée d'une mobilisation totale de cette industrie entre 1939 et 1942. Quoi qu'il en soit, à partir de septembre 1940, MB lança pour l'usine de Genshagen un programme d'investissement fixé à 50 millions de RM qui se traduisit de 1940 à 1944 par une augmentation du chiffre d'affaires de 116 à 351 millions de RM. Par ailleurs, la volonté d'expansion de la firme s'étendit aux pays occupés – France, Pologne, Tchécoslovaquie, Italie – mais avec des résultats mitigés. L'auteur estime que si l'on ne peut nier l'efficacité de mesures de rationalisation imposées par M. Speer à l'industrie après 1942, l'effort de concentration des productions et fabrications dans des lieux de fabrication plus resserrés aura été au moins aussi efficace. En outre l'augmentation brutale de la durée du travail, l'utilisation massive de travailleurs »forcés« transformés en esclaves – en octobre 1944 travaillaient encore plus de 1000 femmes déportées venant de Ravensbrück sur des chaînes de montage – compensaient en grande partie le manque de personnel allemand qualifié et les à-coups provoqués par l'intensification des bombardements alliés. Après les revers majeurs subis par la Wehrmacht, la direction de Mercedes-Benz fit toujours plus appel à cette main-d'œuvre que les SS fournissaient pour des périodes de deux à trois mois, les déportés juifs en particulier étaient ensuite renvoyés dans les camps d'extermination où leur sort était réglé. Ce qui s'est passé dans les usines Mercedes-Benz se retrouve dans toute l'industrie du Reich et Gregor met en évidence le primat de la productivité à tout prix prôné par les dirigeants de MB totalement hermétiques à tout scrupule humanitaire. Rappelons simplement, pour clore ce chapitre, que fin 1944 un demi-million de déportés travaillait dans l'industrie allemande.

La dernière phase de la guerre, après les débarquements alliés, exigea des dirigeants de MB des efforts considérables pour tenter soit de maintenir à un niveau quasi normal la production ou même, dans certains cas, de l'accroître. On y relève des innovations techniques de niveaux divers et une recherche efficace qui témoigne de la haute qualification des ingénieurs de la firme. Mercedes-Benz tout comme une partie importante de l'industrie allemande, enterra ou décentralisa une partie de ses fabriques, en particulier ce qui concernait la production des moteurs d'avions.

Mais, là encore, et l'auteur le souligne, l'action des directeurs de Mercedes-Benz était sous-tendue par la volonté de sauver ou protéger l'essentiel de sa capacité de production pour un après-guerre où la firme prendrait une position de choix. Ce processus, cependant, ne signifiait pas que l'on ait parallèlement freiné le rendement général, bien au contraire, d'autant que les directeurs des diverses usines décentralisées fonctionnaient, dans les ultimes mois de la guerre, presque de façon autonome.

Cette étude, qui est une thèse présentée à l'Université d'Exeter (GB), englobe des aspects très divers et inhabituels, par conséquent, elle porte un éclairage original au fonctionnement d'une des entreprises industrielles les plus puissantes et dynamiques de l'époque. Elle confirme ce que l'on connaissait déjà de l'engagement précoce de l'industrie allemande dans



la politique nazie, avec ses rouages corporatistes et ses technocrates, complices conscients et zélés de son coût en vie humaines. Mais elle permet aussi de pénétrer très avant dans l'évolution du régime nazi où la fameuse »polycratie« n'a peut-être pas été partout aussi négative comme semble le montrer le cas Mercedes-Benz. Et puis, car la problématique est complexe, l'exemple de Mercedes-Benz met en question le concept même de »l'année zéro«. Était-ce un mythe?

Au vu des chiffres cités par Neil Gregor, l'entreprise put sauver un pourcentage élevé de son parc de machines et de son potentiel. A Mannheim et Sindelfingen par exemple, ou à Gaggenau et Untertürkheim dans une moindre mesure, Mercedes-Benz put reprendre sa production dès mars 1945. Avec les mêmes directeurs et cadres de tous niveaux? Que devinrent-ils après la guerre, furent-ils tous »blanchis« et leurs rôles ignorés? Il est dommage que l'auteur n'ait pas poursuivi son étude après mai 1945 car cet aspect relève à la fois de l'histoire qui nous a été décrite avec talent que de celle de la jeune RFA<sup>2</sup>. La tâche des historiens est loin d'être achevée.

Marcel SPIVAK, *Les Lilas*

Astrid GEHRIG, *Nationalsozialistische Rüstungspolitik und unternehmerischer Entscheidungsspielraum. Vergleichende Fallstudien zur württembergischen Maschinenbauindustrie*, München (R. Oldenbourg) 1996, 364 p. (*Nationalsozialismus und Nachkriegszeit in Südwestdeutschland*, 5).

Si certains ouvrages retiennent pendant un temps l'attention d'une partie de l'opinion publique, le cas récent de Goldhagen en est un exemple, quelques études, moins spectaculaires, sont autrement plus enrichissantes. En effet, en suivant le fonctionnement de trois entreprises d'importance moyenne des années 30 à l'immédiat après-guerre, ainsi que l'action de leurs propriétaires ou directeurs, Astrid Gehrig dévoile, ou rappelle, comment le III<sup>e</sup> Reich bâtit sa puissante industrie de guerre<sup>1</sup>. De même, elle démonte les rouages du réseau de cercles d'associations professionnelles, de syndicats d'intérêts et d'organismes techniques qui, en accord ou non avec les instances nazies, ont permis à cette industrie non seulement de survivre, mais aussi de prospérer.

On comprend l'importance de la fabrication de machines-outils de diverses sortes, et de haute qualité, pour l'industrie de guerre et les aspects spécifiques de leurs utilisations, d'autant que leur conversion n'a pas présenté de grosses difficultés. C'est sans états d'âme ou sans débats idéologiques que les propriétaires et directeurs des trois entreprises étudiées – Rolf Boehringer, de Göppingen, Max Knorr, de Cannstatt et Otto Fahr dont les établissements se situaient à Stuttgart-Feuerbach – ont simplement poursuivi leurs activités. Et, si à mesure du rétrécissement de leur liberté d'action par une main-mise plus lourde des autorités responsables des fabrications de guerre, des frictions se sont produites, parfois avec les dirigeants du Parti, ce fut dans le but de maintenir au plus haut niveau le rendement des usines. Le jeu des relations personnelles entre industriels a le plus souvent permis d'estomper les conséquences et de faire reculer même un Gauleiter. De sordides marchandages pour l'attribution de travailleurs étrangers ou de prisonniers de guerre ont quelquefois atteint des proportions qui montrent à la fois ce souci d'assurer un rendement maximal et comment considérer cette main-d'œuvre, surtout quand elle provenait de Pologne ou d'URSS. On constate à la lecture de ce texte que les concentrations industrielles imposées

2 W. Haspel, successeur de W. Kissel à la direction générale de Mercedes-Benz en 1942, fut effectivement blanchi. Il est à regretter que l'index des noms cités soit trop succinct.

1 Cf. aussi: Hans MOMMSEN, Manfred GRIEGER, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf 1996. Compte rendu in: *Der Spiegel* 45, p. 4–11.