
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 25/3 (1998)

DOI: 10.11588/fr.1998.3.61496

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.

La lecture de cet ouvrage n'est pas uniquement une confirmation de ce que l'on connaît de l'influence des théories nazies sur toutes les formes de la vie culturelle sous le III^e »Reich« – et pas seulement en Allemagne – mais aussi, et surtout, sur leur réception, sur la perversion des mentalités.

Ce petit livre est accompagné d'un excellent appareil scientifique et d'une solide filmographie, qui en font un outil très utile pour l'étude des problèmes socio-culturels d'une génération, ou encore, des mentalités. Il montre qu'aucune source ne saurait être négligée.

Marcel SPIVAK, Les Lilas

Matthias FRESE, *Betriebspolitik im »Dritten Reich«*. Deutsche Arbeitsfront, Unternehmer und Staatsbürokratie in der westdeutschen Großindustrie 1933–1939, Paderborn (Schöningh) 1991, XI–545 p. (Forschungen zur Regionalgeschichte, 2).

En étudiant le *Front du travail* national-socialiste (DAF), Frese, comme il se doit pour une thèse (entreprise à Heidelberg sous la direction de Hartmut Soell), peut démontrer son savoir-faire d'historien. Les archives du DAF sont en effet introuvables et la première tâche est de pallier ce manque de documents internes. Frese y parvient en s'appuyant sur des fonds d'entreprise et sur différentes archives d'Etat. Les premiers permettent d'analyser le DAF à partir du travail mené sur le terrain, les secondes éclairent l'institution dans ses relations avec les ministères de l'économie et du travail ainsi qu'avec les organisations de l'industrie, mais, incluant les rapports de l'inspection du travail (*Gewerbeaufsicht*), renseignent elles aussi sur ce qui se passe dans les entreprises.

Le travail effectué est immense. Il se voit évidemment à l'abondance des notes, mais surtout se sent à travers le soin à établir les faits, à évaluer leur certitude ou nuancer leur signification. La rigueur de l'effort documentaire nous donne en particulier toute une série de données précises sur les dernières élections aux conseils d'entreprise au printemps 1933 et aux »conseils de confiance« (*Vertrauensräte*), qui leur sont ensuite substitués, en 1935. A propos de ces derniers, les chiffres permettent de montrer l'hétérogénéité des résultats, infirmant les analyses anciennes qui, trop calquées sur les craintes de quelques dignitaires nazis (Ley et Bormann) parlaient globalement de résultats catastrophiques, donc d'une opposition croissante au régime dans les milieux ouvriers.

Inversement, la référence permanente au matériau nuit quelque peu à la lisibilité. Elle rend l'exposé sinueux, souvent peu concret et exclut qu'on puisse rappeler quelques faits de base ou qu'on aille tout simplement du général au particulier. Ainsi, pour s'en tenir à un exemple, le lecteur sait qu'au départ (p. 36) le DAF est une »riesige Scheinorganisation«, mais il cherchera en vain une présentation systématique de l'appareil du *Front* et des progrès de son implantation. Il lui faut glaner des informations au passage dans une section sur la *Betriebsordnung* (p. 162) et attendre la fin de l'ouvrage (p. 434 sq.) pour en apprendre davantage sur son organisation dans l'entreprise.

Il est vrai que le caractère flou et mouvant des relations du travail sous le III^e Reich rend difficile les présentations géométriques, car il faut à la fois analyser l'influence du DAF sur la mise en place progressive d'un cadre institutionnel et le travail effectué à l'intérieur de ce cadre. Pour rendre compte de cette complexité, Frese combine l'approche chronologique et l'approche analytique.

La première lui permet d'abord de souligner la continuité entre la vision qu'a le patronat autoritaire de l'entreprise sous la République de Weimar et la conception nazie de la *Betriebsgemeinschaft*. A cet égard, l'industrie lourde de Rhénanie-Westphalie, qui est son objet d'étude, est particulièrement significative puisque c'est chez elle que recrutait en priorité la DINTA (*Deutsches Institut für technische Arbeitsschulung*). Or, cette officine patronale fondée au milieu des années 20, qui propageait l'idée d'une communauté d'entreprise fon-

dée sur l'éducation morale et professionnelle des travailleurs, est justement intégrée dans le DAF après 1933, pour en devenir la section chargée de l'apprentissage et de la formation continue (*Amt für Berufserziehung und Betriebsführung*).

Après avoir retracé la genèse du nouveau système de relations du travail, l'offensive du NSBO, l'élimination des syndicats, la fondation du DAF et, pour autant qu'on puisse la reconstruire, l'élaboration de la loi sur l'organisation du travail national (*Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit* – AOG), Frese analyse l'évolution des institutions définies par cette loi. L'imprécision de l'AOG favorise les luttes d'influence qui mettent aux prises l'industrie, les sommets de l'Etat et le DAF. Il y va des pouvoirs du chef d'entreprise (*Betriebsführer*), de ceux du *Vertrauensrat* et des «curateurs du travail» (*Treuhänder der Arbeit*) ainsi que des contenus des règlements du travail (*Betriebsordnung*). Selon les enjeux et selon les phases, les coalitions d'intérêt au sein du rapport de force triangulaire évoqué à l'instant peuvent varier. Reste que dans sa lutte pour préserver l'autorité du *Betriebsführer*, donc protéger le plus possible l'entreprise des immixtions du DAF, l'industrie reçoit en général le soutien de l'Etat. L'exemple le plus patent de cet échec du DAF est l'impuissance du *Vertrauensrat*, dont tout membre peut, au moindre conflit avec la direction, être licencié pour acte contraire à l'esprit de la communauté d'entreprise.

Dans sa partie thématique, l'ouvrage de Frese passe en revue les champs d'action du DAF, successivement la formation professionnelle, l'amélioration des conditions de travail (*Schönheit der Arbeit*), l'organisation des loisirs et les formes d'émulation professionnelles et économiques (*Reichsberufswettkampf* et *Leistungskampf der deutschen Betriebe*). Sur tous ces points, le constat, différencié, ne peut se résumer en quelques mots. Néanmoins, la tendance se confirme: l'ambition affichée du DAF d'appréhender dans sa totalité le monde du travail reste lettre morte. Le Front du travail n'imprime pas vraiment sa marque sur la *Betriebsgemeinschaft*. Certes, il peut s'établir peu à peu dans l'entreprise, notamment par le biais des offres de loisirs. Il y joue à l'occasion le rôle de tampon entre le personnel et la direction et, dans certains cas, il évite que celui-ci soit exposé sans défense à l'autorité patronale depuis l'interdiction des syndicats. Mais compte tenu de son rôle au service du régime et surtout de sa position favorable à l'élévation du rendement, il ne les remplace aucunement. Pour autant, il ne parvient pas non plus à jouer le rôle pacificateur et disciplinaire que le régime lui avait imparti.

Au delà de ce constat, fort instructif pour l'histoire du III^e Reich, notamment parce qu'il confirme les analyses sur la polycratie et la position de force de l'industrie dans le régime, l'étude de Frese livre aussi des éléments particulièrement intéressants sur l'histoire de la formation professionnelle. Bien que les 80 pages qui y sont consacrées abordent la question en fonction de l'action du DAF, elles illustrent l'importance de la phase nazie pour l'implantation et surtout la généralisation de l'apprentissage dans l'industrie. Même si Frese peut s'appuyer sur les travaux de Wolsing, mis en situation et enrichis de quelques nuances par le dépouillement des archives d'entreprise, c'est déjà beaucoup qu'il le fasse, car jusqu'ici, les historiens semblaient peu attentifs aux recherches historiques de leurs collègues des sciences de l'éducation (plus précisément de la *Berufspädagogik*).

Pourtant, si cette barrière disciplinaire était vraiment complètement levée, Frese n'accorderait pas autant d'importance au DINTA pour expliquer l'engagement de la grande industrie dans la formation professionnelle. Les *Berufspädagogen* ont montré depuis longtemps que dans ce secteur, le travail pionnier avait été fait (au sein du DATSCH – *Deutscher Ausschuss für das technische Schulwesen*) sous l'égide de l'association des ingénieurs (le VDI) et avec le soutien de grandes entreprises comme MAN et Siemens dès avant 1914. La précision est d'importance, car le DATSCH raisonnait sans le ballast idéologique nazifiant du DINTA. D'une certaine manière, il y va donc de la légitimité historique de l'apprentissage industriel allemand.

D'ailleurs Frese montre bien que l'industrie entretient des relations beaucoup plus distantes avec le DINTA dès que celui-ci est absorbé par le DAF. Malgré la continuité personnelle et le maintien des orientations d'avant 1933, l'organe devient suspect, car il est désormais rattaché à une institution qui prétend intervenir dans la sphère autonome de l'entreprise. Une fois encore joue le réflexe séculaire des milieux économiques, viscéralement attachés à leur indépendance corporative. Cette référence à la *Selbstverwaltung*, qui fait du reste toute l'ambiguïté des relations de l'économie avec le régime nazi, permet aussi de pérenniser les activités du DATSCH, qui, sous un autre nom, garde la haute main sur la définition des métiers. On comprend donc mieux que l'apprentissage dual, système dont l'émergence remonte à la fin du XIX^e siècle, mais qui n'est achevé et pleinement institutionnalisé que sous le III^e Reich, ait été reçu en héritage par la République fédérale sans troubles de conscience particuliers.

Alain LATTARD, Paris

Hans MOMMSEN, Manfred GRIEGER, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf (Econ) 1996, 1055 p.

C'est à la demande même des anciens directeurs de Volkswagen que cette étude magistrale a été confiée à l'historien contemporanéiste Hans Mommsen, non pas pour diriger une histoire hagiographique qui viendrait s'ajouter à la liste déjà longue des ouvrages glorifiant cette firme célèbre, mais pour exposer sans restrictions la création et la vie de cette usine, pur produit du national-socialisme. Des premières conceptions soumises à Hitler par Ferdinand Porsche en 1933-34 à la fin de la guerre, c'est tout l'univers industriel du III^e Reich qui est ici analysé, avec au premier plan la dissection de tous les rouages nazis ayant eu à participer peu ou prou à la création de ce qui devait devenir la plus grande usine automobile d'Europe, calquée sur les méthodes de fabrication américaines.

Dès l'ouverture de l'exposition automobile internationale de Berlin, le 11 février 1933, mais l'année suivante surtout, Hitler évoque officiellement l'idée de la création d'une voiture du peuple, accessible au plus grand nombre, création destinée à contrecarrer le monopole des marques de prestige et, parallèlement pour s'inscrire dans l'idéologie national-socialiste. Hitler fut toujours attiré par les belles voitures et la technique automobile aussi trouva-t-il en Ferdinand Porsche, ingénieur et constructeur de renom, déjà célèbre dans la profession pour ses innovations techniques dans le domaine des voitures de Grand Prix chez NSU, l'homme qui mènerait à bien son projet de «voiture du peuple». Porsche, s'il n'était pas membre du NSDAP, n'en était pas moins un admirateur inconditionnel de Hitler et il trouvera toujours auprès de lui le soutien et l'appui dont il avait besoin pour s'imposer envers et contre tous, et essayer de venir à bout des difficultés qui s'amoncelèrent très tôt. Porsche était totalement guidé par ses idées et leur aboutissement, et il aurait pu tout aussi bien émigrer en Union soviétique, comme le lui demandait Staline en 1932. Cet investissement quasi aveugle le conduisit à partager la responsabilité des aspects les plus sombres de la politique nazie, sans restriction semble-t-il, tout comme ses cadres et ses plus proches collaborateurs, tels son gendre Anton Piëch par exemple. Il n'est guère possible de résumer le processus extrêmement complexe, fait de luttes d'influence, de manœuvres souterraines et de rivalités de compétences qui ont caractérisés la machinerie nazie et dont F. Porsche sut jouer pour que Hitler, au printemps 1935, opte pour la création d'une usine destinée exclusivement à la fabrication de la «Volkswagen». Le choix même du lieu d'implantation de l'usine et de la «ville» qui devait en devenir le corollaire – Fallersleben, au NE de Brunswick – peut résumer déjà le processus évoqué plus haut. Le 26 mai 1938 eut lieu la pose de la première pierre de ce qui devait être le «Bâton Rouge» du III^e Reich, l'usine automobile la plus moderne d'Europe, capable de produire 100 000 véhicules en 1940, et 400 000 en 1944. En outre, à Brunswick sera construit un vaste complexe destiné à l'apprentissage et à la for-