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

DOI: 10.11588/fr.1998.3.61497

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.

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-

mation d'une élite ouvrière reflétant l'esprit novateur du Reich et son rejet des anciennes barrières sociales, mais toujours sur un arrière-plan d'indoctrination nazie, où la discrimination raciale prédomina toujours.

Malgré son gigantisme, la rationalité de ses installations et le modernisme de son parc de machines – à commencer par sa centrale de force motrice – il s'avéra très tôt que l'entreprise s'adapterait avec difficulté à une production de matériels de guerre. En outre, aussi inventifs et efficaces qu'aient pu être Porsche et son bureau de construction, certaines de ces initiatives, notamment dans la fabrication des chars de combat, ne furent guère heureuses. Les auteurs des chapitres consacrés à la construction de l'usine de ce qui aurait dû être une ville-modèle, ont mis en pleine lumière la confusion qui apparaît à chaque étape de cette réalisation. Dès 1937–1938, l'on est contraint de faire appel à des milliers d'ouvriers italiens, d'importer du ciment d'Italie au prix fort et Porsche ne peut mener à bien ses projets qu'en s'appuyant sur les SS et les plus hautes autorités nazies. Cette confusion, que les historiens allemands englobent dans le néologisme « polycratie » se manifestera durant toute la guerre et gênera fortement les productions de matériel de guerre confiées à Porsche. Passer de la fabrication des dérivés militaires du premier modèle soit l'ancêtre de la « Coccinelle », à la fabrication de douilles d'obus, de fours pour la troupe, de mines AC aux fuselages d'avions et aux réservoirs en bois supplémentaires pour les Ju 88 A1 ou à la réparation d'avions pour la firme Junkers représentait de trop nombreuses adaptations techniques. Mais surtout, les problèmes associés à la pénurie de personnels qualifiés, en nombre suffisant, furent toujours aigus et apparurent dès 1938, alors que les hommes en état de porter les armes furent mobilisés et avec le temps, ces critères d'incorporation s'assouplirent.

Dès janvier 1941, l'usine utilisa près de 1000 condamnés militaires de la Wehrmacht qui reçurent une autre affectation fin 1942: dès lors, la direction de Volkswagen s'engagea sans remords dans l'obtention de travailleurs forcés de toutes nationalités, notamment de déportés, utilisés dans les pires conditions que l'univers concentrationnaire a pu créer. Le 12 mars 1941, Himmler donnait son accord pour qu'un camp de concentration soit installé près de l'usine, avec un personnel SS spécialement affecté. Aucun doute ne subsista jamais dans l'esprit du « staff » de Porsche quant au sort final des déportés ou prisonniers de guerre russes dévolus à l'usine. La plupart des déportés provenaient de Neuengamme et rares furent ceux qui survécurent au traitement infligé par les SS. De même, STO français ou déportés du travail hollandais et, à partir de septembre 1943, les prisonniers italiens, eurent à subir souvent, pour de futiles prétextes, d'une part, la brutalité du personnel d'encadrement allemand et d'autre part un séjour dans un « bunker de punition », dont les victimes revinrent à peine reconnaissables: ce fut en exploitant de cette façon cette main-d'œuvre que Porsche put s'engager toujours plus dans la production de guerre, comme celle des V1 par exemple, transférer une partie de ses ateliers dans des usines situées dans un rayon de 100 km ou sous terre, comme à Thil/Tiercelet en Lorraine. Ainsi, en février 1943, en faisant jouer ses hautes protections, Porsche obtint le contrôle de Peugeot/Montbéliard, mais cette opération se solda par un échec car elle fut grandement gênée par la Résistance et, début septembre 1944, l'usine Peugeot fut finalement vidée de son parc de machines: 1500 machines-outils et presses furent évacuées à Fallersleben.

C'est sans aucun ménagement que les auteurs de cette imposante et minutieuse étude, difficile à lire parfois, sponsorée, rappelons-le, par les dirigeants de la SA Volkswagen, mettent en évidence la volonté inébranlable de Porsche et de son état-major de contribuer au maximum à l'effort du Reich hitlérien mais aussi, parallèlement, à toujours chercher à agrandir leur entreprise et à la rentabiliser¹. Un des mérites de cet ouvrage de référence est de dissé-

1 Cf. un autre exemple caractéristique, bien que régional: Astrid GEHRIG, *Nationalsozialistische Rüstungspolitik und unternehmerischer Entscheidungsspielraum*, München 1996.

quer la chaotique machinerie étatique nazie, à tous ses niveaux, de montrer le vrai visage de ces technocrates qui finirent par devenir sans le moindre remords les bourreaux du régime hitlérien. De fait, c'est aussi le rappel de ce qui était connu, dans ses grandes lignes, il y a plus d'un demi-siècle mais que l'histoire »politiquement correcte« a refoulé: est-ce à tort?

En tout cas, ce livre témoigne d'une orientation importante de l'historiographie allemande depuis quelque 15 ans, qui, rompant avec la république d'Adenauer, explore sans réserve tous les aspects de la vie allemande sous le III^e Reich, et en particulier le monde économique et industriel: le cas de Ferdinand Porsche et de ses cadres n'est pas unique. Une question cependant se pose, obsédante, répétitive et dérangeante: qui lira cette étude, et dans quel but?

Marcel SPIVAK, Les Lilas

Erhard SCHÜTZ, Eckhard GRUBER, Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der »Straßen des Führers« 1933–1941, Berlin (Christoph Links) 1996, 179 S.

Wir fahren nicht auf der Autobahn, sondern »... es ist die Bahn, die aktiv ist: Sie bewegt sich auf uns zu und saugt den Wagen unwiderstehlich in sich hinein.« (S. 155ff.). Die Bewegung auf den »Straßen des Führers« war also eine passive, die Selbstaufgabe implizierte und darin dem Wesen der nationalsozialistischen »Bewegung« verwandt. Diese Erkenntnis gehört zum Fazit des im Ch. Links-Verlag erschienenen Buches »Mythos Reichsautobahn« von Erhard Schütz und Eckhard Gruber. Über die Inszenierung der Reichsautobahnen als Mythos wurden diese zum Sinnbild für den Nationalsozialismus. Die Autoren entschleiern die Propagandamaschinerie der Nazis und tragen mit diesem hervorragend geschriebenen und gut illustrierten Buch dazu bei, eine Forschungslücke zu schließen, da die Geschichte der Reichsautobahnen bislang nur ungenügend aufgearbeitet ist.

Die Reichsautobahnen, als »Gesamtkunstwerk« konzipiert, wurden in sogenannten »schwingenden Bahnen« durch die Landschaft geführt. Wie Schütz und Gruber herausstellen, weist diese Trassenführung interessante Parallelen zu den Gestaltungsprinzipien des Englischen Parks auf. Die Architektur der Reichsautobahnen mit ihren Brücken und Autobahnraststätten vereinigt in einer für den Nationalsozialismus typischen Weise moderne Technik mit einem konservativ-»völkischen« Gedankengut. Deutlich wird dieses an den Brückenbauten, deren Betonkerne meist mit Natursteinen verkleidet waren. Am Bau der Autobahnen beteiligte »Landschaftsanwälte« achteten darauf, daß im vermeintlich »landestypischen« Stil gebaut wurde. So wollte man die Zukunft als Wunschvergangenheit gestalten (S. 135). Die Autofahrer sollten während der Fahrt die inszenierte »deutsche« Heimat kennenlernen, weshalb man auch vom »Autowandern« sprach. Mit einem Zitat aus den Tagebüchern von Viktor Klemperer widerlegen die Autoren jedoch den mutmaßlichen Landschaftsgenuß. »Von der Landschaft sehe ich im Fahren nichts ...« (S. 151).

Film, Poesie und Malerei stellten den Bau des »Gesamtkunstwerks« Reichsautobahn verschönernd und heroisierend dar, die Kunst wurde in den Dienst der Propaganda gestellt. Diesem Themenkomplex ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Die Nazis haben jedoch nicht nur neue Mythen geschaffen, sondern sich die Symbolik von Straßen als Sinnbild für die Vereinigung des »Reiches« zunutze gemacht und nach der Besetzung benachbarter Staaten sofort mit dem Bau von Autobahnen begonnen. Österreich wurde nach dem sogenannten »Anschluß« auch an das Reichsautobahnnetz angeschlossen. Anhand eindrücklicher Fotografien belegen die Autoren, daß die Autobahnen jedoch kaum befahren waren, da sich die Mehrzahl der Bevölkerung keinen eigenen Wagen leisten konnte. Der versprochene billige Volkswagen, der »KdF-Wagen« wurde vor Kriegsbeginn nicht mehr fertiggestellt.

Entgegen der verbreiteten Meinung, die Reichsautobahnen seien zum Zweck der Kriegsführung gebaut worden, zeigt das Buch, daß sie nicht für militärische Transporte ausgelegt