

Mémoire

La « voiture populaire » devait y être produite en série, mais seul du matériel militaire sortit de l'usine Volkswagen de Wolfsburg (Base-Saxe) de 1939 à 1945, fabriqué par des travailleurs forcés et des déportés. Une sombre histoire qui n'a commencé à être retracée par la ville et l'entreprise que bien longtemps après la guerre.

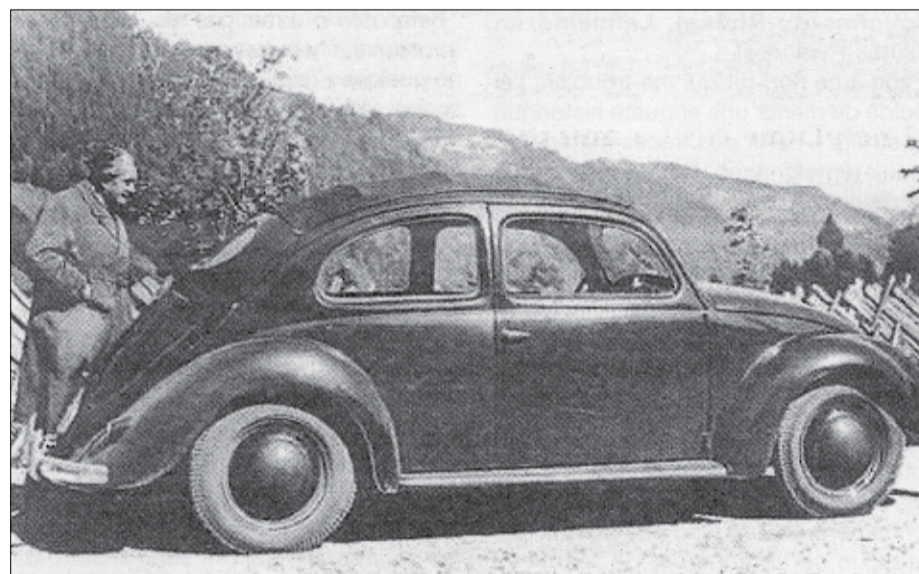
La ville de Wolfsburg, en Basse-Saxe, à 30 km de Braunschweig (et en son temps à proximité de la frontière avec la RDA), a été une « ville nouvelle », créée autour d'un petit village du même nom. En mai 1937 naquit à Berlin la « Société pour la préparation de la voiture populaire allemande Sarl » (1). La future usine devait être la fabrique d'automobiles la plus moderne du monde, et se situer dans une ville-modèle à construire. Les prévisions en 1938 portaient sur la production annuelle de 1,5 million de voitures, la ville prévue devant au début compter 90 000 habitants pour lesquels seraient construits 24 000 logements. Hitler posa la première pierre de l'usine le 22 juin 1938, la ville recevant son nom de « Ville de la voiture de "Force par la Joie" » (*Stadt des KdF-Wagens*) (2) le 1er juillet. Tout ne devait pourtant pas se passer comme annoncé au public, auquel on proposa seulement de souscrire régulièrement des timbres à coller dans un album qui, une fois rempli, donnerait droit à une de ces voitures mythiques. En 1944, d'aucuns montraient encore leur cahier dûment rempli avec un regard nostalgique sur l'image de la voiture, payée depuis longtemps, et qu'ils ne verraient jamais.

Une région politiquement fiable

Mais revenons au choix de Wolfsburg pour l'implantation de l'usine en question. Le site était industriellement judicieux, situé à la fois sur un des canaux principaux du réseau de navigation intérieure (*Mittellandkanal*), alors en construction, et sur une importante ligne de chemin de fer. Par ailleurs, la région était politiquement fiable pour les nazis, la première section locale du parti y avait été créée en 1929-30 et les élections législatives de juillet 1932 lui avaient donné dans certaines circonscriptions des chiffres énormes, 68 %, et même plus de 90 % par endroits. En 1933, la municipalité de la commune (alors Fallersleben) joua immédiatement le

jeu nazi, un certain nombre de conseillers adhérents du parti, dont le maire, refusant en mars 1933 d'accepter comme conseillers municipaux des représentants de gauche légalement élus. De même, c'est à l'unanimité que furent élus citoyens d'honneur trois personnalités : Adolf Hitler, le maréchal Hindenburg, et le ministre Hanns Kerrl (3). Vinrent ensuite, comme ailleurs, au moins aussi bien qu'ailleurs, les illégalités contre les membres des partis de gauche et toutes leurs organisations, si apolitiques que soient leurs activités.

Quelques réactions antinazies eurent lieu, vite étouffées par des peines de prison. Le racisme antisémite diffusé officiellement ne posa pas de problèmes aux habitants des petites agglomérations qui allaient être regroupées. On connaissait un seul juif dans le secteur, ancien prisonnier de guerre russe de la



Ferdinand Porsche admirant la VW 39, prototype présenté au salon de l'automobile de Berlin en 1939 avec succès.

Les quelques exemplaires de l'ancêtre de la Coccinelle fabriqués à partir de 1938 furent réservés à l'armée.

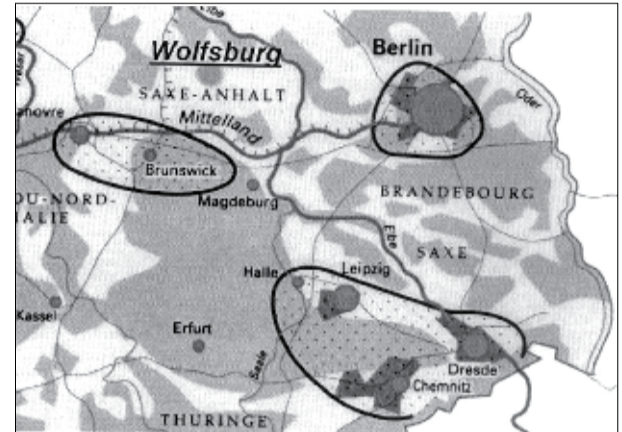
guerre 1914-18 resté comme cordonnier dans un village. On lui fit un procès pour avoir « souillé la race » (*Rassenschande*) en vivant avec une Allemande avec laquelle il avait eu un fils en 1923. Il fit 15 mois de prison, puis fut transféré à Buchenwald à la fin de sa peine, et finalement assassiné en 1941 dans le cadre de l'« euthanasie » à l'hitlérienne. Son fils lui-même souffrit de toutes sortes de méthodes de discrimination.

Des véhicules pour la Wehrmacht

Sur le plan matériel, après une activité économique un peu augmentée après la prise du pouvoir par les nazis, les travaux du canal et la construction d'une autoroute ayant amené un peu de mou-

Wolfsburg, la ville de Volkswagen

vement, la population diminua de près de 10 % entre 1933 et 1937. La décision de construire l'usine de la voiture « populaire » fut donc acclamée par toute la population, qui se voyait propulsée au premier plan de l'économie nationale. Les travaux de construction durèrent en 1938 et 1939... mais la guerre intervint pour changer (aux yeux des naïfs tout au moins) les plans de production. Ce ne sont pas des voitures pour la population civile, qui sortirent des ateliers conçus par Ferdinand Porsche, mais bien des véhicules militaires pour la Wehrmacht de l'ouverture des ateliers à la fin de la



bien entendu à la population allemande (mais seuls 2 638 furent construits avant l'arrêt total de constructions pour les civils en 1942). Quant aux étrangers, la façon dont ils étaient « accueillis » correspondait aux principes raciaux et xénophobes du régime, avec les nuances habituelles envers les peuples plus ou moins « inférieurs ».

Les travailleurs étrangers étaient regroupés dans des baraquements, et tenus à l'écart de la population, surtout pour ce qui concerne les catégories les plus méprisées. Ceci valait pour tous les originaires de l'« est » et bien entendu pour les PG soviétiques. Ce fut aussi naturellement le cas après 1943 pour les « internés militaires » italiens, devenus traîtres et ennemis, et surtout pour les concentrationnaires. Services de sécurité de l'usine, contremaîtres, gardes SS et simples responsables nazis pouvaient les maltraiter à loisir, et on cite nombre d'assassinats purs et simples dans l'usine, en ville, et bien entendu surtout dans le KZ de Laagberg. Ceci s'ajoutait aux conditions primitives de vie, au surpeuplement des baraques, à l'hygiène et à l'alimentation insuffisante, ainsi qu'aux accidents du travail et aux bombardements (plus de 210 victimes).

Un exemple du mépris humain exercé à l'encontre de ces populations est donné par le sort réservé aux femmes d'URSS et de Pologne, envoyées de force travailler dans le Reich. Certaines étaient enceintes. Pour elles les nazis créèrent des « cliniques d'accouchement » spéciales, d'où elles étaient renvoyées au travail sitôt après la naissance et, pour leurs bébés, des « centres de soins infantiles pour étrangers ». Résultat : les statistiques indiquent comme la catégorie ayant eu la mortalité la plus importante parmi les étrangers justement celle des nouveau-nés !

À la fin de 1944, le personnel de l'usine comptait 17 365 personnes. Sur ce nombre, 65,3 % (11 334) étaient des travailleurs forcés étrangers, dont 4 881 d'URSS, et 2 493 prisonniers de guerre soviétiques et internés militaires italiens. À ce nombre s'ajoutait la main-d'œuvre concentrationnaire. Dès 1942, 800 détenus avaient été amenés de Neuengamme au KZ *Arbeitsdorf* (« Village de travail »),

●●● créé pour la construction et la mise en service d'une fonderie de métaux légers. Cette production se révélant inutilisable pour VW, on ferma l'entreprise et le camp au bout de six mois. Mais par la suite, à l'été 1944, ce sont des concentrationnaires juifs, hommes et femmes, qui furent contraints à travailler directement pour la production militaire. Ils furent employés au montage de bombes volantes V1, à la production de mines antipersonnel (*Tellerminen*) et de bazookas (*Panzerfaust*). Ils étaient logés dans d'anciens vestiaires d'usine réaménagés. Les 800 détenus du camp extérieur de Neuengamme, le *KZ-Aussenlager* Laagberg, devaient construire un grand camp de baraques à l'extérieur du terrain de l'usine. Les conditions matérielles et les mauvais traitements entraînaient la mort d'au moins 35 détenus, mais de nombreux détenus devenus trop faibles pour travailler avaient été renvoyés à Neuengamme, et leur sort est inconnu.

Voici donc un tableau, classique dans l'ensemble, d'une petite région d'Allemagne nazie, dont l'existence a été dominée durant plusieurs années, un peu avant la guerre, puis durant celle-ci, par une activité industrielle axée sur les besoins militaires. Cette activité était très majoritairement tributaire de la main-d'œuvre étrangère constituée par les travailleurs forcés, les prisonniers de guerre puis aussi les concentrationnaires. Il n'a pas pu échapper aux habitants que les conditions de vie de cette population étaient inhumaines. Étaient-ils convaincus que la situation était normale, s'agissant de « sous-humains », d'« asociaux » ou de « criminels » ? Voyons l'évolution au cours des années suivant 1945.

Histoire et mémoire

Ici comme ailleurs, la fin de la guerre et l'exposition au grand jour des atrocités commises durant des années ont entraîné une tendance à nier en bloc tout ce qui gênait, et surtout à regarder ailleurs. À Wolfsburg, on commença par détruire les camps de baraques en cherchant à effacer tous les souvenirs des lieux qui marquaient l'action du régime nazi au détriment de ses prisonniers, déportés, esclaves, au service de l'usine Volkswagen. Seules restaient, difficiles à nier, les tombes des victimes. Les plus anciennes, creusées dans un terrain marécageux fin 1941-42, avaient reçu les corps de 27 prisonniers de guerre du premier convoi de PG soviétiques. Elles restèrent seules à cet endroit, vite interdit par les autorités sanitaires pour des raisons d'hygiène publique. À partir de là, c'est un emplacement situé... à côté du dépôt municipal d'ordures qui reçut les dépouilles d'hommes, femmes et enfants « de races inférieures ». « Cimetière des Russes », rebaptisé à la fin des années 60 « Cimetière des étrangers », c'est ce lieu qui abrite le « *Mémorial pour les victimes de la dictature national-socialiste* », avec 476 tombes, dont 131 d'enfants. Mais cette dénomination politiquement précise a demandé une longue réflexion.

Tout d'abord, à la fin de la guerre, les

Soviétiques exigèrent que les tombes de leurs ressortissants soient individualisées et reçoivent une présentation correcte. Un Mémorial fut créé en 1947, uniquement à la mémoire des prisonniers de guerre soviétiques. Il fallut attendre 1970-71 pour qu'un remaniement général donne à ce lieu un aspect nouveau, et 1973 pour qu'une plaque assez neutre (« *victimes de la guerre* ») rende compte du caractère des lieux, avec des pierres tombales toutes semblables. Il fallut attendre encore 13 ans pour qu'en 1986 une plaque nouvelle fasse enfin mention des « *Victimes de la dictature national-socialiste* ». C'était le résultat d'efforts qui avaient débuté de façon plus importante au début des années 80, à Wolfsburg comme ailleurs en République fédérale, un certain nombre d'événements, en particulier



Une plaque sur un mur du cimetière de Wolfsburg rappelant la brève existence d'un enfant polonais :
6 - 3 - 1944 / 2 - 6 - 1944.

médiatiques, ayant relancé surtout chez les jeunes l'intérêt pour le passé nazi, avec des controverses acharnées.

En mai 1983, fut lancée l'idée de mesures concernant ce cimetière pour en faire un lieu de mémoire, mentionnant clairement les victimes du fascisme, et l'incluant dans le programme officiel des visites de la ville. Socialistes, Verts et syndicats soutinrent ces demandes, appuyées par une étude de l'archiviste municipal. Mais rien ne se passa pendant deux ans jusqu'à la remise au maire de la ville (le 8 mai 1985) d'une pétition avec 5 657 signatures, demandant que l'histoire de Wolfsburg durant la guerre cesse d'être occultée, avec l'exploitation et les traitements inhumains d'étrangers, en particulier Polonais et Soviétiques. C'est cette année-là que fut décidée la formule figurant sur la plaque de 1986. En même temps fut décidée la création d'une « Documentation permanente ».

Les recherches de l'archiviste, approuvées par la commission compétente, furent publiées en livre en 1986, sous le titre « *Production pour la guerre et travail forcé dans l'usine Volkswagen 1939-1945 : étude documentaire* ». La même année, la société Volkswagen chargea le professeur Hans Mommsen, historien de Bochum, de faire une étude sur le rôle de l'entreprise sous le IIIe Reich.

Le 8 mai 1987, la ville de Wolfsburg donna suite à la demande d'anciens concentrationnaires français, qui souhaitaient voir un Mémorial rappelant le *Camp extérieur Laagberg* du KZ

Neuengamme. Depuis ont lieu à cet endroit régulièrement des manifestations du souvenir et dépôts de gerbes, auxquels participent parfois aussi d'anciens déportés.

Le rôle de Ferdinand Porsche

Un autre point de discorde important entre les autorités de la ville et les défenseurs de la vérité historique concerne la personnalité de Ferdinand Porsche. Le « père de la Volkswagen » n'était pas seulement un brillant technicien, mais il a activement participé à la politique d'armement de Hitler, il était très lié à bon nombre de dirigeants nazis, et il a soutenu l'emploi de main-d'œuvre forcée et de détenus des camps de concentration. Son nom donné à une rue et à un collège de la ville était depuis longtemps inacceptable pour beaucoup de citoyens, aussi le souhait de débaptiser rue et collège fut présenté au conseil municipal en mai 1988. La discussion (sans conclusion) fut animée. Elle entraîna des controverses violentes dans la population et dans le « courrier des lecteurs » des journaux. Cette année 1988 était aussi celle du cinquantenaire de la fondation de la ville, et l'on s'appretait à le célébrer sans s'appesantir sur la période hitlérienne. Un Symposium avait permis en avril au professeur Mommsen de présenter ses premières conclusions, entraînant elles aussi un renouveau de réactions violentes. Enfin l'archiviste municipal Dr Siegfried publia également cette année-là sa seconde étude, « *La vie des travailleurs forcés à l'usine Volkswagen 1939-45* ». Le climat était loin d'être serein.

Pourtant le moment approchait où pourrait débiter ce que les Allemands appellent « maîtriser l'histoire » (*Vergangenheitsbewältigung*), c'est-à-dire traiter objectivement les événements du passé, si lourd que soit leur poids moral. Ici comme dans la plupart des régions du pays, cette attitude nouvelle est apparue - avec modération - durant les années 1990, et cela aussi bien au sein de l'entreprise que parmi les autorités civiles.

Le premier signe en fut la réhabilitation d'un bâtiment (une remise) du château de la ville pour abriter, dès 1990, la « *Documentation permanente sur les victimes de la dictature national-socialiste* », mise sur pied et dirigée par le Dr Siegfried. En 1991, un second symposium avec le professeur Mommsen fit le point sur l'état de ses recherches. À cette occasion fut inauguré dans les emprises de l'usine un Mémorial pour les travailleurs forcés, qui complétait une initiative venant d'apprentis de l'usine, qui avaient imaginé et réalisé leur propre Mémorial antifasciste « *pour rappeler l'histoire du IIIe Reich* » et comme symbole d'« un avenir meilleur ». L'étude du professeur Mommsen parut en 1996, confirmant et étendant les recherches du Dr Siegfried, en particulier par son analyse des aspects de soutien de VW à l'économie et l'industrie de guerre.

La discussion sur le rôle de Ferdinand Porsche fut réveillée du coup, et le groupe social-démocrate du Conseil

municipal présenta en novembre 1997 une triple revendication : 1) des panneaux explicatifs devraient préciser le rôle de Porsche dans la rue, au stade et sur le buste portant son nom ; 2) l'importance éducative du nom donné à un établissement scolaire exigeait que le collège Porsche soit débaptisé ; 3) la ville devrait créer un « Atelier d'histoire » chargé de préciser le déroulement de la création de la ville de Wolfsburg et ses liens avec le national-socialisme. Les points 1 et 3 furent acceptés. Le point 2, lui, fut rejeté, comme en 1988. L'« Atelier d'histoire » fut créé en avril 1988, et intégré à l'Institut municipal pour les Musées et l'Histoire de la ville. Sa tâche consiste à élargir la recherche historique concernant la ville, et à en assurer l'objectivité. Il coordonne maintenant le travail concernant les Mémoriaux.

Voici l'histoire, résumée, d'un haut-lieu du « Reich millénaire » tel que l'avaient imaginé les dirigeants nazis, avec l'utopie jointe à la réalité brutale et inhumaine. La mémoire de tout un chacun a été ici semblable à celle du pays tout entier, et l'évolution aussi lente que partout ailleurs, ou presque. Admettons, pourtant, que bien des voix ont tenté assez tôt de se faire entendre pour laisser place à la vérité historique. Apprécions aussi que maintenant, par exemple, une entreprise telle que Volkswagen intègre à son service de relations publiques un historien professionnel. Toutes n'ont pas encore franchi ce pas, tant s'en faut !

Jean-Luc BELLANGER

(1) « Voiture populaire », c'est la traduction littérale de *Volkswagen*.

(2) « KdF », initiales du grand service nazi de loisirs populaires « *Kraft durch Freude* » (la force par la joie).

(3) Hanns Kerrl avait dans le gouvernement nazi le titre de « ministre du Reich pour les questions religieuses » (*Reichsminister für kirchliche Angelegenheiten*). Lorsqu'en août 1938 les nazis décidèrent que tous les juifs devaient ajouter à leurs prénoms d'état-civil celui d'*Israel* pour les hommes et *Sara* pour les femmes, Kerrl avait suggéré *Juda* (plus « infamant » à ses yeux) au lieu d'*Israel*.

■ Dr Birgit Schneider-Bönninger, et Dr Manfred Grieger, dans l'ouvrage *Topographie der Erinnerung, Gedenkstätten für die Opfer des Nationalsozialismus in Gebiet der Braunschweigischen Landschaft (Topographie du souvenir, Mémoriaux pour les victimes du national-socialisme dans la région de Braunschweig)*, Appelhaus Verlag, Braunschweig, 2004.

B. Schneider-Bönninger, spécialiste de pédagogie de l'histoire, dirige l'« Atelier d'histoire » et les Archives municipales dans l'Institut municipal pour les Musées et l'Histoire de la ville de Wolfsburg. M. Grieger est historien, directeur de la Communication en matière d'histoire de Volkswagen SA.