

## La firme Auto-Union durant la Seconde Guerre mondiale

# Production de guerre et main-d'œuvre

**Le Konzern Auto-Union produit du matériel de guerre et, ce faisant, exploite travailleurs forcés et concentrationnaires. Deux historiens allemands se sont penchés sur l'histoire de cette firme symbolisée par ses quatre célèbres anneaux métallisés.**

Les études concernant l'activité industrielle de firmes allemandes durant la Seconde Guerre mondiale sont relativement peu nombreuses, et rarement accessibles au grand public. Celle-ci, qui concerne le célèbre « Konzern » Auto-Union, fait exception, sans bien entendu que ses plus de 500 pages se lisent véritablement comme un roman. On y suit son existence durant les années de nazisme et de guerre mondiale. Ensuite est évoquée son évolution après la capitulation, d'abord en RDA où se situait son centre directeur et l'essentiel de ses moyens, puis en RFA.

Il ne s'agissait pas d'un producteur de matériel de guerre spectaculaire, mais surtout de pièces détachées, ainsi que de moteurs de chars ou d'avions, ou de véhicules d'usage courant pour l'armée. Des projets de la firme ont souvent été rejetés, comme on le verra. On sent, d'après cette étude, que les dirigeants des sociétés composant le Konzern ont souvent obéi en grinçant des dents. Ils ont pourtant, bien sûr, produit le matériel de guerre demandé et, pour cela, fait travailler jusqu'à épuisement des travailleurs, en grande partie étrangers et tout sauf volontaires, ainsi que des détenus de camps de concentration vers la fin de la guerre. C'est une histoire que nous allons résumer aussi simplement que possible.

### Naissance d'un Konzern

Au commencement étaient plusieurs entreprises. DKW d'abord, usine de moteurs pour motos légères et bicyclettes, qui produisit des automobiles à partir de 1928. La firme rachète une entreprise en difficultés, Audi, producteur de voitures légères avec un moteur Peugeot. En 1931-32, Audi fournit environ 10 % du marché automobile allemand avec une petite voiture à moteur deux cylindres, deux temps, carrosserie en contreplaqué, et (nouveau!) traction avant. Le groupe rachète un constructeur de voitures, Horch, dont la faillite semble proche. Une autre firme d'automobiles, Wanderer, est contactée pour adhérer au groupe industriel en formation. Un constructeur de moteurs, Jörgen Skafte Rasmussen, dont la situation est catastrophique, est sauvé par intervention de l'Etat de Saxe. Finalement se constitue un « Bloc automobile saxon », d'abord combattu par des concurrents potentiels, mais subventionné, entre autres, par le gouvernement

du Reich. La conjoncture n'était pourtant pas bonne, et Auto-Union ne comptait encore en juin 1932 que pour 16,1 % du marché automobile (6 600 sur 41 000 véhicules) et 26,8 % de celui des motocyclettes.

L'arrivée des nazis au pouvoir modifia la donne pour le marché automobile, dont les ventes doublèrent dès 1933 pour croître régulièrement jusqu'en 1938, avec près de 223 000, dont près d'un quart pour Auto-Union. L'activité de l'entreprise se répartissait sur cinq centres principaux, situés en Saxe, à l'exception du centre de Spandau dans la banlieue de Berlin. La production des pièces détachées, moteurs divers, carrosseries automobiles (en bois d'abord, puis en tôle), montage final des différents types d'automobiles, etc., se répartissait entre les différents centres. Le principal était l'usine Horch de Zwickau, où avait lieu le montage de divers types de voitures, et où se situaient divers services importants, comme aussi un centre d'essais et de développement, sans oublier le célèbre service des courses automobiles, qui lutta de 1934 à 1939 avec Daimler-Benz pour la première place dans tous les Grands-Prix européens.

On ne saurait oublier également que Zwickau abritait depuis 1934 les ateliers où Auto-Union produisait des matériels divers au service de l'armée. En 1936, cette activité augmentant, Auto-Union racheta les bâtiments industriels libérés par un concurrent en faillite, également à Zwickau, et en fit l'« Usine annexe Horch-Rue Dorothee ». Dans l'usine principale, le fabricant de moteurs MMW, membre d'Auto-Union, produisait également à partir de 1934 des moteurs d'avions pour l'aviation militaire. Avant le début de la guerre, les deux centres de Zwickau employaient un total de 6 700 personnes. C'est sans doute le seul centre de production d'Auto-Union dont le maintien en activité n'ait jamais été mis en cause.

### Avec la guerre, la production bondit

La production de motos était un des points forts de la firme, et la construction automobile se portait bien. Mais un facteur nouveau avait fait son apparition. L'idée de l'ingénieur Ferdinand Porsche, adoptée par Hitler, de produire en masse et à bon marché des voitures dont pourrait profiter l'ensemble de la population, avait été soutenue par l'organisme officiel nazi de loisirs « La force par la joie » (*Kraft durch Freude, KdF*). La population avait déjà commencé à coller chaque mois dans un cahier ad hoc le timbre qui, au bout du compte, vaudrait une *KdF-Auto* (bientôt nommée « Voiture du peuple », Volkswagen). Les constructeurs traditionnels d'automobiles avaient vainement tenté d'enrayer le projet pour produire un modèle concurrent. Auto-Union avait dans ses cartons un modèle pour lequel il suffirait de mettre sur pied des ateliers et

des chaînes modernes, et la lutte contre la voiture subventionnée par l'Etat aurait pu commencer. C'était sans compter avec la politique étrangère d'Hitler, l'attaque contre la Pologne en septembre 1939 et le début de la guerre.

Aussitôt, il fut interdit de vendre des automobiles aux civils, toute la production étant réquisitionnée par la Wehrmacht. Auto-Union décida d'axer l'essentiel de sa production sur les besoins de l'armée, et dès la première année les chiffres bondissent : 1 877 véhicules en 1939, plus de 5 000 en 1940, plus de 10 000 en 1941, pour diminuer à nouveau ensuite. L'usine de Zschopau, elle, continue sa production, rapidement doublée, de motos pour l'armée. En octobre 1939 débutent aussi de nouvelles productions,

avec 500 véhicules par mois à partir de novembre 1942, passant même à 1 000 en 1943. C'était sans compter avec l'évolution de la guerre contre l'URSS, et avec les désillusions de l'hiver 1941, qui mit rapidement hors service plus des quatre cinquièmes des véhicules engagés, et où les pertes dans ce domaine ne purent d'abord être compensées que dans un ordre de 10 %.

C'était la fin de l'essor escompté pour le camion AU-1500. Afin de tenter de rattraper le retard, la décision fut prise par les autorités supérieures de concentrer la production, tous les constructeurs fabriquant un modèle unique, celui d'un concurrent d'Auto-Union, le camion « Steyr-LKW ». Auto-Union dut se plier, à contre-cœur, à cet ordre. Il en alla de même, d'ailleurs,



Lors d'un défilé à Chemnitz (Saxe) en mai 1936, les dirigeants d'Auto-Union affichent leur proximité avec le régime nazi.

destinées à la Luftwaffe, des pièces détachées, entre autres pour moteurs, et la firme crée, pour assurer la coordination de la production et les livraisons, un nouveau service dit « FM », pour *Flugmotoren* (moteurs d'avions).

Pourtant, le projet principal de la firme, destiné à lui assurer une production stable, restait celui d'un véhicule utilitaire de 1 500 kilos sur lequel ses ingénieurs travaillaient depuis 1936. Ici encore, les projets gouvernementaux posaient problème, car les modèles choisis étaient ceux d'autres constructeurs. On conseilla à Auto-Union d'abandonner son projet. Malgré cela, des essais continuèrent, entre autres dans le désert de Libye, et le camion AU-1500 se révéla très remarquable. En particulier sa conception, alors révolutionnaire, plaçant le moteur sous la cabine du conducteur, se révéla un progrès (elle est devenue classique entre temps). Auto-Union projetait dès lors, la paix revenue, une production importante, qui aurait débuté

pour un autre modèle de camion 1 500-kg, étudié de longue date par la firme « Phänomen ». Des arguments apparemment sérieux semblaient pourtant indiquer que le choix officiel du Steyr-LKW n'était pas le meilleur, car « il était plus exigeant en matières premières, surtout en métaux non-ferreux, et en main d'œuvre, que ses concurrents. Il n'était intéressant que pour la firme Steyr, qui touchait les redevances ». Pourtant les autorités avaient pris leur décision, manifestement irrévocable.

### Des tentatives de « délocalisation »

Mais les tâches n'allaient pas manquer, aussi dans d'autres domaines. Dès la fin de 1940, la Marine avait commandé la construction de torpilles pour la flotte sous-marine. Auto-Union en livra 385 au bout de quelques mois, puis près de 4 000 en 1941. Le manque de main d'œuvre posa ensuite des problèmes, mais cette usine (Horch), resta une des principales dans ce domaine ●●●



●●● et continua à produire des torpilles en grand nombre jusqu'à la fin de la guerre. D'autres usines furent affectées à des productions diverses, affûts d'artillerie et divers appareillages pour l'aviation, munitions et autres. Une version à chenilles du camion Steyr-LKW-1500 fut également mise au point à l'automne 1942, qui fit partie des productions de base de l'entreprise.

Pourtant les projets, secrets et à long terme, de la direction de l'entreprise, portèrent surtout sur la production de véhicules civils, voitures particulières et utilitaires, pour la période, longtemps envisagée comme prochaine, de l'« après-guerre ». Cela n'empêchait pas les différentes usines constituant l'ensemble Auto-Union de produire pour les différentes armes des moteurs d'avions et des moteurs diesel, des éléments pour torpilles, des obus et des munitions diverses. En 1941, l'ensemble Auto-Union faisait 70,6 % de son chiffre d'affaires en matériel de guerre. L'extension de son activité impliquait aussi la recherche de points d'appui à l'étranger.

Dès 1939, de premiers ateliers furent installés en Pologne occupée. En fonction des succès nazis, des tentacules furent ensuite lancées en direction des pays

nouvellement conquis. Ainsi des représentants d'Auto-Union prirent contact en France avec Renault et Citroën, et passèrent dès septembre 1940 des commandes au constructeur de moteurs d'avions Gnome-et-Rhône, ainsi qu'aux Forges Marchal à Pantin. En mai 1941, la firme créa même un « Bureau Paris ». Pourtant les conditions de production, le manque de matières premières, la qualité médiocre et « un manque d'intérêt évident, pour ne pas parler de résistance passive », poussèrent les responsables à se tourner vers d'autres pays, comme la Belgique ou l'Italie. Ainsi la firme Lancia de Turin fut choisie pour produire des arbres de transmission pour les véhicules militaires d'Auto-Union, et on envisageait même de lui faire produire sous licence un moteur. Un bombardement allié détruisit pourtant en décembre 1942 50 % de la capacité de production de Lancia.

### Réquisitions d'ouvriers de Citroën

La production d'Auto-Union pour la guerre était d'une infinie variété, ses usines étant chargées successivement de fabriquer des produits d'importance plus ou

moins secondaire ou des éléments vitaux pour l'armée. Véhicules et motos ont été fabriqués jusqu'au bout, comme des munitions pour l'infanterie ou des cuisines roulantes, ainsi que des pièces détachées d'importance variable. L'essentiel restait évidemment, par exemple, la production de moteurs pour chars d'assaut, de torpilles, ou de réacteurs pour avions de chasse. Après des flottements dus aux graves échecs dès la première année de la campagne contre l'URSS, ainsi qu'au manque de machines et de main d'œuvre, la situation se normalisa. Dans les débuts de 1943, les camions 1,5 t et leur version à chenille furent produits conformément aux programmes. Pourtant une des usines dut stopper cette production, pour se consacrer aux moteurs de chars. Une usine bombardée fut gravement handicapée dans la même production. La fabrication de pales d'hélices occupa plusieurs mois une des usines, et un nouveau camion à chenilles (« Mulet ») fut également mis en production, avec la participation d'ouvriers réquisitionnés en France chez Citroën.

Des ouvriers de Citroën avaient d'ailleurs aussi contribué à la mise en route à Horch de chaînes pour la production de moteurs pour chars (HL-42), imposée à Auto-Union, ce qui avait nécessité la construction d'un nouveau hall de 300 mètres en octobre 1942. Dans une autre des usines, Siegmar, c'est un modèle de moteurs pour chars lourds (HL-230), qui était en production à partir de mars 1943. Pour celui-ci, plusieurs usines étaient mobilisées, dont celle d'un concurrent, Maybach. Les moteurs que celui-ci produisait étaient pourtant considérés comme sujets à des pannes fréquentes, mais un bombardement régla le problème en éliminant cette usine. Pendant six mois Auto-Union fut seul en mesure de produire ce HL-230 indispensable. Les dirigeants d'Auto-Union, toujours soucieux de préparer la place de leur entreprise en vue de l'« après-guerre », en profitèrent pour se faire valoir auprès des plus hauts responsables nazis<sup>(1)</sup>. En juillet et août 1944, Siegmar livra 800 moteurs HL-230 par mois, mais le bombardement du 11 septembre entraîna un arrêt de plusieurs semaines.

Ce moteur était la contribution la plus importante d'Auto-Union à la production d'armements. Il s'agit d'ailleurs de la seule usine de la firme que l'on parvint à abriter en sous-sol. Le transfert dans les carrières de calcaire de Leitmeritz (Litomerice en Bohême), ne fut possible que tardivement en 1944. Les suites de bombardements, le mauvais état des galeries et leurs dimensions mal calculées obligèrent par exemple de démonter les machines qu'on voulait y faire entrer. Le transfert sous terre de la production de moteurs d'avions de la filiale MMW, bien qu'important également, échoua en raison de multiples obstacles administratifs et autres. Il faut savoir, dans ce contexte, qu'une part considérable des travailleurs forcés qui ont constitué la main d'œuvre dans l'aménagement des mines et carrières destinées à abriter les installations industrielles étaient des concentrationnaires ou des détenus d'autres catégories [lire encadré ci-contre].

### Démontages dans la zone soviétique

La guerre était perdue depuis longtemps. Malgré cette évidence, les efforts de la firme, au moins en apparence, se poursuivirent jusqu'au bout, par exemple en mettant des ingénieurs au service de la recherche en matière d'« armes miracle » (*Wunderwaffen*) comme les V1 et V2, qui étaient censées inverser l'évolution. Cela n'empêcha pas les responsables de tirer immédiatement les conséquences de la reddition nazie. Le fait que la capitale d'Auto-Union, Chemnitz, doive être occupée par les Soviétiques entraîna dans l'urgence la remise des pouvoirs sur l'entreprise à des dirigeants qui s'éclipsèrent en direction de la zone américaine dès le 7 mai 1945, veille de l'arrivée de l'Armée rouge. Les Soviétiques n'attendirent pas la fin du mois pour commander des productions qui leur étaient nécessaires, par exemple des motos avec side-cars. Pourtant un autre processus débuta bientôt, dès le 21 juin, où le début du printemps coïncida avec le démontage systématique de l'ensemble des installations industrielles utilisables en URSS. Un an et demi plus tard, en novembre 1946, on estimait aux environs de 8 % le parc de machines encore en place.

Des tentatives eurent lieu, dans le cadre des possibilités légales de la zone d'occupation soviétique, et en fonction des espoirs des responsables allemands de ce qui deviendrait la République démocratique allemande. Ainsi on tenta de monter une coopérative, destinée à reprendre les activités éventuellement encore envisageables dans le nouveau contexte. Il est inutile d'entrer dans le détail. Auto-Union était devenue une firme d'Allemagne fédérale, sans lien juridique avec l'ancienne firme. L'entreprise fut, en RFA, reprise par le Konzern Flick, plus tard, en 1958, par l'ex-concurrent Daimler-Benz, vendu à Volkswagen en 1964, partenaire d'une fusion avec la firme de moteurs NSU en 1969, l'ensemble devenant en 1985 l'entreprise Audi.

Sa situation géographique, à l'est de l'Allemagne, a entraîné pour le Konzern Auto-Union des conséquences immédiates, en réparation de son activité au service du régime hitlérien. L'ensemble de ses concurrents par contre, bien qu'ayant eu une activité semblable au service de la guerre d'Hitler, mais situés dans les zones d'occupation occidentales, ont échappé au « démontage » et à la ruine.

JEAN-LUC BELLANGER

(1) Lorsqu'on pense aux « industries de guerre », on envisage généralement l'aspect humain inhérent à l'emploi du matériel produit, blessures, morts, comme aux destructions et aux conséquences matérielles de l'usage des moyens ainsi diffusés. On ne pense pas forcément à ce qui est pourtant l'essentiel pour les responsables de ces entreprises : l'aspect économique, le rapport financier possible et la concurrence acharnée sur ce marché meurtrier.

■ Martin Kukowski, Rudolf Boch, *Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz bei der Auto-Union AG Chemnitz im zweiten Weltkrieg (Economie de guerre et utilisation de main d'œuvre par Auto-Union SARL de Chemnitz durant la Seconde Guerre mondiale)*, Ed. Franz Steiner, Stuttgart, 2014 (non traduit).

## Un recours systématique aux déportés et travailleurs forcés

Rien que pour les carrières de Leitmeritz (Bohême), où fut abritée une des usines d'Auto-Union, à côté de plusieurs centaines de travailleurs allemands, tchèques et français, on comptait dès juin 1944 environ 1 700 concentrationnaires de Flossenbürg, ainsi que 500 autres venant du KZ-Terezin. Des contingents de détenus de KZ se succédèrent jusqu'à la dissolution en mai 1945, et on estime le total de ceux qui passèrent par Leitmeritz entre 14 et 18 000. Entre un tiers et un quart y succombèrent. Dans les autres centres de production d'Auto-Union, l'utilisation de concentrationnaires a été également systématique, et on comptait sept camps extérieurs de KZ où ils étaient parqués.

Pourtant il semble bien que l'emploi de cette main d'œuvre, évidemment non qualifiée, et physiquement en mauvais état, n'ait été accepté qu'à contre-cœur par les responsables de la firme. Mais les malheureux durent travailler jusqu'au dernier moment à fabriquer des matériels destinés à faire durer les combats, des mitrailleuses pour avions de chasse, des pièces pour avions et camions, des moteurs pour chars, ou des engins nouveaux, comme le « blindé de chasse » (*Jagdpanzer*) G 50 ou le char d'infanterie « Chaton » (*Kätzchen*). Les responsables de la firme, quelles que soient leurs convictions réelles quant aux perspectives de la guerre, continuèrent à planifier la production, à l'exemple du directeur de l'usine de Siegmar, haut dignitaire de l'industrie nazie, Adolf Wacker, qui déclarait fin mars 1945 : « Dans la mesure où il n'y aura pas de nouveaux dommages par intervention ennemie, où on aura le matériel nécessaire et où les transports indispensables pourront être effectués, le programme pour avril pourra être exécuté en totalité ». Aveuglement ou poudre aux yeux ?

Une caractéristique d'Auto-Union est pourtant un recours relativement tardif à la main d'œuvre étrangère, donc y compris les prisonniers de guerre. Au printemps 1942, au nombre de 3 073, ils représentaient seulement 9 % des travailleurs de la firme. Leur nombre fit plus que doubler dans les six mois suivants (près de 7 000), pour atteindre 12 600 (30 %) en juin 43 et près de 16 500 (34,6 %) en juin 44. Le total de la main d'œuvre de l'ensemble du Konzern passait, lui, de mars 1942 avec 33 470, à près de 42 000 en 1943 et 48 000 en 1944. La main d'œuvre étrangère était indispensable, chez Auto-Union comme dans l'ensemble de l'Allemagne nazie. D'abord volontaires, originaires des pays alliés ou neutres, les hommes et femmes ainsi mis au service des nazis, en nombre insuffisant, furent vite rejoints par des travailleurs forcés, victimes de systèmes comme le STO (Service du travail obligatoire) en France ou simplement raflés au hasard, surtout dans les pays de l'est. Le racisme nazi entraînait des discriminations, féroces envers les moins bien considérés, soviétiques, juifs, tsiganes et aussi, bien entendu, concentrationnaires. Il n'est donc pas étonnant qu'un phénomène, devenu courant surtout parmi les travailleurs forcés, ait été la fuite, par exemple lorsqu'ils avaient, pour certains, encore droit à des congés. Dès 1943, cette fonte illégale des effectifs posa des problèmes, et entraîna des mesures coercitives souvent cruelles. Curieusement, ces « évasions », souvent le fait d'« Occidentaux », eurent parfois pour effet une meilleure considération des travailleurs « de l'est », de plus en plus indispensables. Pourtant le sort des travailleurs forcés, dans l'ensemble, était misérable, et leurs conditions de vie, logement, habillement, alimentation, réellement inhumaines, comme l'attitude de l'encadrement qui les surveillait nuit et jour.