



De Denis Scuto

## L'histoire du temps présent

## Une auto, une autoroute et des trous (de mémoire)

Le Prix Beata Pawlak est décerné tous les ans en Pologne par la Fondation Stefan Batory à des auteurs de publications sur d'autres cultures ou religions. Beata Pawlak (1957-2002) était une journaliste polonaise. Dans les années 1970, elle faisait partie du comité d'étudiants de Solidarnosc à Cracovie et publia un journal clandestin sous l'état de siège après 1981. En 1984, elle émigra à Paris où elle travailla comme gardienne de nuit, femme de ménage, vendeuse. Et commença à écrire des reportages. Le monde islamique fut son sujet de prédilection.

Elle était intriguée par la contradiction entre les stéréotypes négatifs véhiculés sur l'islam en France et les personnes qu'elle connaissait et fréquentait à Paris. Mais ses reportages s'intéressaient également à des monastères bouddhistes, à la Mission de Mère Teresa à Calcutta, à des kibboutz israéliens. Dans le cadre d'un voyage de six mois en Asie et de recherches sur le fondamentalisme musulman, Beata fut assassinée dans le triple attentat à la bombe dans la ville de Kuta à Bali du 12 octobre 2002, perpétré par un groupe lié à Al-Qaïda et qui fit 202 morts. Se sachant en danger de mort, elle avait légué dans son testament tout son argent pour un prix destiné aux journalistes.

Quelques années auparavant, les recherches de Beata Pawlak portaient sur un tout autre sujet, à savoir le sort des travailleurs forcés polonais et russes pendant la guerre et leur non-indemnisation depuis plus de 50 ans. Elle en tira un article paru en 1999, „Death in VW-Nursery“. Comme beaucoup d'autres entreprises allemandes, Volkswagen, une entreprise créée en 1933 avec l'argent volé par les nazis aux syndicats, avait exploité massivement des travailleurs et travailleuses forcés à Wolfsburg. Lorsque les ouvrières mettaient au monde des enfants, les bébés furent enlevés à leurs mères et casés dans des „Kinderheime“, où les mères n'avaient le droit de leur rendre visite que le dimanche. Il s'agissait en fait de mouiroirs. Sous-alimentés et non soignés, les bébés mouraient dans l'espace de quelques mois. Au moins 365 enfants sont morts dans le seul „Kinderheim“ de Rùhen. Le médecin en chef et l'infirmière principale furent condamnés à mort par un tribunal militaire britannique après la guerre. Mais la direction de VW ne dut jamais rendre de comptes pour ces crimes. Ce n'est qu'après la chute du Mur de Berlin, en 1991, que VW charge l'historien Hans Mommsen de faire des recherches sur cette période sombre du groupe automobile, en déclarant en même temps que personne ne serait indemnisé. „Forschung statt Entschädigung“, titre *Die Zeit* le 13 septembre 1991.

Toutes les entreprises allemandes et tous les gouvernements avaient jusque-là refusé de prendre en compte les revendications d'indemnisation des travailleurs forcés, arguant qu'il s'agirait de demandes de réparation. Or, en l'absence de traité de paix que la guerre froide avait empêché, il était hors de question de procéder à de telles réparations. L'accord de Londres sur les dettes extérieures allemandes de 1953 donnait en effet raison à la RFA et reportait l'examen de la question. Les puissances occidentales sous le leadership des Etats-Unis étaient plus intéressées à la réintégration de l'Allemagne de l'Ouest qu'aux revendications légitimes de millions de travailleurs forcés.

## Anna Snopczyk vs Volkswagen

Le traité 2 + 4 de 1990, préalable à la réunification de l'Allemagne, ouvre la voie vers les réparations et donc également pour des demandes d'indemnisation. Dans le cas des „VW-Kinderheime“, le gouvernement polonais entreprit des démarches pour défendre les intérêts de ses concitoyens. Le problème consista à retrouver des travailleuses forcées polonaises, dont l'enfant avait été assassiné. VW temporisait. Malheureusement pour l'entreprise multinationale, il existe des journalistes comme Beata Pawlak. Après des recherches laborieuses, elle repéra une survivante pour le gouvernement polonais: Anna Snopczyk dont le petit Jozef mourut à l'âge de deux mois dans le „Kinderheim“ Rùhen. Je vous épargne les détails du traitement de son bébé que vous pourrez consulter sur l'argumentaire de la plainte judiciaire (une class action collective „on behalf of all others similarly situated“ aux Etats-Unis) Anna Snopczyk contre Volkswagen de 1999 pour génocide, crimes de guerre et crimes contre l'humanité. (<http://www.angelfire.com/nj/odszkodowa->

nia/snopczyk2.html). Au courant des investigations, VW avait créé six mois auparavant un fonds d'indemnisation de 20 millions de mark pour arriver à un accord extra-judiciaire.

Le nouveau gouvernement Schröder réagit également en 1999, car les dégâts pour l'industrie d'exportation allemande risquaient d'être considérables, et pousse à la création d'une Fondation de l'économie allemande („Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“). On y retrouve la crème de la crème des entreprises sous le coup ou menacés de poursuites judiciaires: Allianz, Daimler, BMW, VW, Bayer, BASF, Hoechst, DegussaHüls, Krupp, Siemens, Deutsche Bank, Dresdner Bank ... La Stiftung est prête à débours 10 milliards de DM. En juillet 2000, un accord est signé entre la RFA, l'Autriche, l'Europe de l'Est, les Etats-Unis, Israël, la Jewish Claim Conference et les avocats des victimes.

Mais le fait d'avoir temporisé fut rentable pour l'Allemagne et les entreprises allemandes. Des 13 millions de travailleurs forcés, seulement 2,7 millions étaient encore en vie en 2000. Le processus d'indemnisation s'achève en 2007. La Fondation a finalement payé 4,37 milliards d'euros aux travailleurs forcés et à leurs familles, c.-à-d. environ 2.600 euros par personne. Mais la direction de VW ne s'est jamais excusée pour les crimes commis dans les „Kinderheime“. Et le travail de mémoire autour de ce que VW appelait officiellement „Ausländerkinder-Pflegestätte Rùhen“ est fait sur place non pas par la direction mais par IG Metall Wolfsburg et la Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VNN).

Des Luxembourgeois et des Luxembourgeoises furent également victimes du travail forcé imposé par les nazis. Dans ce contexte de mémoire et de non-mémoire, d'indemnisation et de non-indemnisation, il est important de relever l'étude qui vient d'être publiée par Wolfgang Schmitt-Kölzer et qui

représente une contribution précieuse pour la recherche sur le travail forcé dans nos régions: „Bau der 'Reichsautobahn' in der Eifel (1939-1941/42). Eine Regionalstudie zur Zwangsarbeit“.

Cette „Reichsautobahn“ que la propagande nazie glorifia sous le nom de „Straßen des Führers“. La légende que Hitler aurait non seulement fait construire ces autoroutes, mais les aurait même inventées et que cela aurait permis de résorber le chômage se porte toujours fort bien. Wolfgang Schmitt-Kölzer souligne que ni l'un ni l'autre ne sont vrais. Les premières autoroutes ont été construites aux Etats-Unis et la construction d'autoroutes en Allemagne a commencé sous la République de Weimar. Les constructions après 1933 ont donné du travail à un maximum de 130.000 personnes par an, donc deux pour cent du nombre de chômeurs. Et les Reichsautobahnen étaient en plus financées avec l'argent de l'assurance-chômage.

## „Reichsautobahn“ et travail forcé

Son étude régionale sur la construction du „Reichsautobahn-Abschnitt Montabaur-Koblenz-Wittlich-Trier-Landstuhl“ – donc cette autoroute qu'empruntent aujourd'hui beaucoup de Luxembourgeois, notamment pour se rendre à Frankfurt-Hahn – nous rappelle surtout que des milliers de travailleurs forcés y furent exploités à côté des „Reichsarbeitsdienstverpflichteten“.

Comme le montre Schmitt-Kölzer au début de son étude, trois entreprises de construction ont profité avant tout de ce travail forcé: Christian Krutwig, Straßenbau AG Berlin (STRABAG) et Holzmann AG. La question des indemnisations: Krutwig s'est déclaré en faillite à la fin des années 1950 et Holzmann qui exploita des milliers de prisonniers juifs a fait de même en 1999, juste avant la création de la Stiftung. Aucune indemnisation donc pour leurs victimes.

STRABAG existe toujours et réalise même des projets au Luxembourg. En 1941, l'entreprise a fait bétonner la voie entre Wittlich et Greimerath par des travailleurs forcés et a dirigé un camp à Dorf. Comme le précise l'étude de Schmitt-Kölzer, des Luxembourgeois y furent astreints au travail forcé comme mesure de répression politique: des étudiants, des membres de professions libérales frappés d'interdiction ou des fonctionnaires destitués. Ces travailleurs intellectuels devaient être humiliés et disciplinés par ces „Erdarbeiten“. Le journaliste et éditeur Tony Jungblut, interné dans le camp de Dorf et astreint au travail forcé, a décrit le rôle de

STRABAG dans le *Tageblatt* du 11 mai 1946. Schmitt-Kölzer fut donc tout étonné de lire dans le „Nachhaltigkeitsbericht“ de STRABAG de 2010: „Menschenrechtsverletzungen, die Vereinigungsfreiheit, Kinder- und Zwangsarbeit betreffen, sind bei STRABAG noch nie eingetreten.“ On est à se demander pourquoi l'entreprise a participé à la Stiftung de 2000 pour indemniser les travailleurs forcés ...

Wolfgang Schmitt-Kölzer, né en 1951, appartient à cette génération d'Allemands qui ont remis en question les mensonges, les silences et omissions de la génération des parents, simplement en creusant là où ils vivaient. Politologue de formation, enseignant dans l'éducation professionnelle, c'est en faisant des recherches sur Manderscheid dans la Vulkaneifel dans les archives locales qu'il est tombé sur des dossiers de prisonniers de guerre et de détenus politiques à la „Reichsautobahn“. Après sa retraite, une cérémonie commémorative à la „Autobahnkirche“ de St. Paul près de Wittlich, en 2013, réalisée par le Netzwerk Gedenken de Wittlich, avec participation luxembourgeoise, et l'inauguration d'un monument en souvenir des travailleurs forcés sur l'autoroute l'ont incité à continuer ses recherches.

Une étude approfondie et détaillée de presque 400 pages en est issue, puisant dans des archives allemandes et étrangères mais aussi dans la littérature secondaire sur le travail forcé et les camps nazis. Elle dresse le portrait de tous les groupes qui ont dû construire sous des conditions inhumaines les „Straßen des Führers“ dans l'Eifel et qui furent internés dans une cinquantaine de camps: des détenus du SS-Sonderlager Wittlich aux prisonniers de guerre français et polonais, des ouvriers civils étrangers aux „Justiz-Strafgefangene“ jusqu'au grand groupe de travailleurs forcés du Luxembourg.

Citons les noms de Robert Kriepps, Lambert Schaus, Jules Kutter, Georges Arendt, Pierre Biermann, Albert Wingert au nom de tous les Luxembourgeois qui furent astreints en 1941 au travail forcé sur la „Reichsautobahn“ en raison de leur résistance aux nazis et dont l'auteur décrit le sort. Schmitt-Kölzer donne à la fin de l'ouvrage un aperçu nouveau et détaillé sur le destin particulier des 54 travailleurs forcés juifs du camp de Greimerath. 36 d'entre eux furent ensuite déportés, la plupart n'ont pas survécu. Une des nombreuses raisons pour lire ce livre, qui nous rappelle aussi ce dernier chiffre: sur 1.300 travailleurs forcés du Grand-Duché, seulement 149 personnes ont été indemnisés ...



(Debout, de g. à dr.) Robert Als, Albert Wingert, Pierre Bauler, Pierre Neyen. (Assis, de g. à dr.) Michel Kimmes, Mathias Gouber, Henri Delvaux, Jules Peiffer, Henri Heyart, Tony Biever et Marcel Engel dans le „Reichsautobahn-Lager“ Dorf en 1941



Lauschert och dem Denis Scuto sai Feuilleton op Radio 100,7, all Donneschdeg um 9.25 Auer (Rediffusion 19.20) oder am Audioarchiv op [www.100komma7.lu](http://www.100komma7.lu).