

# Les femmes du « camp extérieur du KZ Ravensbrück » Daimler-Benz à Genshagen

**L'un des principaux producteurs au monde de moteurs de véhicules, la société Daimler-Benz travaillait pour la Luftwaffe dans son usine de Genshagen, près de Berlin. Comme beaucoup d'autres entreprises, elle y exploita des travailleurs forcés et des concentrationnaires, en particulier des détenues de Ravensbrück.**

Cet article repose sur un livre qui sort complètement de l'ordinaire. Grand format, épais de 700 pages et abondamment illustré, il est le résultat de vingt années de recherches et de contacts pour décrire la vie et la mort d'une usine de moteurs d'avions travaillant pour la Luftwaffe nazie à 25 km de Berlin. Plus précisément, l'objet de cette étude est le « camp extérieur du KZ Ravensbrück Daimler-Benz de Genshagen », où 1 100 détenues devaient monter ces moteurs. Un camp dont la durée d'existence fut pourtant brève, du début de l'automne 1944 au printemps 1945, à l'arrivée des troupes soviétiques.

L'auteur a été chargé, après la chute du Mur de Berlin, de se rendre en ex-RDA. Sa mission, pour le compte du Musée régional de la technique et du travail de Mannheim, était de faire une étude sur une ancienne usine de guerre de la société Daimler-Benz, où avaient entre autres travaillé des déportées de Ravensbrück. Un seul témoignage existait alors sur cette usine, due à un travailleur forcé russe, Simon Gouliakine, marié après la guerre à une Allemande. Helmuth Bauer a travaillé près de 20 ans sur l'histoire de ce camp, et l'ouvrage qui en résulte est exceptionnel. Il retrace en effet la création et l'évolution de l'usine sur le plan industriel. Mais il s'attache à tous les autres aspects de son existence comme KZ, par de très nombreuses interviews d'anciennes détenues de diverses nationalités, et par des biographies de certaines d'entre elles, exceptionnelles à un titre ou un autre. Enfin une partie importante de l'ouvrage est consacré à la dénonciation de la « firme à l'étoile » et de son refus, durant des décennies, de reconnaître son rôle dans l'exploitation de travailleurs forcés ou concentrationnaires, maltraités et affamés.

Commençons par l'aspect politico-industriel de cette usine de Genshagen. Daimler-Benz, plus connue dans le grand public par l'étoile à trois branches de la marque d'automobiles Mercedes, se targuait d'être le principal producteur au monde de moteurs de véhicules « sur terre, sur mer et dans les airs ». Durant la Première Guerre mondiale,

cette marque produisit 90 % des moteurs des avions militaires allemands. Les clauses du traité de Versailles concernant l'interdiction d'une aviation allemande furent très vite violées. Par exemple, Daimler-Benz avait clandestinement mis en route la production de moteurs d'avions déjà avant l'arrivée de Hitler au pouvoir. Prévoyant la reconstitution d'une aviation militaire allemande, la firme voulait redevenir un des principaux constructeurs de moteurs et projetait « une production en série en vue

machines sont installées en juin 1936, alors que la Rhénanie a été réoccupée par les troupes allemandes sans réaction notable des anciens alliés au mois de mars. Les premiers moteurs sortent de chaîne comme prévu et, fin 1937, plus de 5 000 ouvriers auront produit plus de 400 des remarquables moteurs 12 cylindres DB 600. Lors du concours international d'aviation de Zurich de cette année, les avions ainsi motorisés obtiennent les premiers prix d'altitude, de vol en piqué, et du Tour des

Alpes pour avion militaire multiplace. Les dirigeants de Daimler-Benz peuvent se frotter les mains.

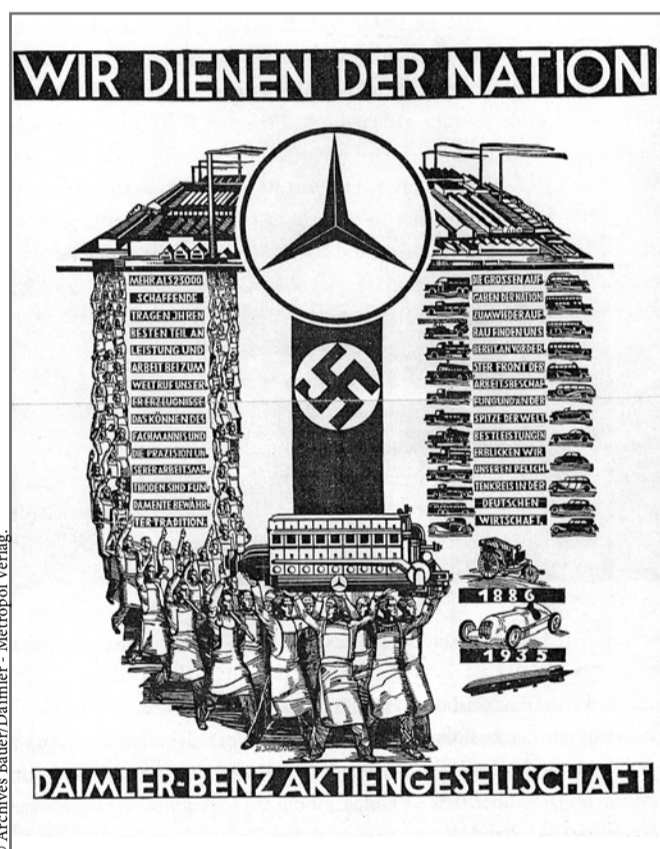
Pourtant la règle est encore un certain temps la discrétion la plus absolue. On se souvient que les aviateurs de la Légion Condor, auxiliaires du coup d'État de Franco en Espagne, durent rester clandestins jusqu'en 1938<sup>(1)</sup>. Il en ira longtemps de même pour l'usine de

pour l'époque qu'elle sera vite surnommée « Deutschlandhalle » par comparaison au haut lieu des grand-messes nazies à Nuremberg. En termes techniques ce sera plus simplement le « Hall 24 ». Pour assurer la production envisagée, il faudra de la main-d'œuvre supplémentaire, 1 000 tout d'abord, plus par la suite. Avec la guerre en URSS, on fait venir des réfugiés de Leningrad assiégée, on fera même travailler des gamins russes de 12 ans, avant que des rafles ne finissent par fournir 2 500 Soviétiques. Il faudra même produire un petit lexique technique allemand-russe pour faciliter les rapports.

## Une semaine de 75 heures de travail

Pour le 10<sup>e</sup> anniversaire de l'avènement de Hitler, le 30 janvier 1943, la firme obtiendra le titre « Entreprise de guerre modèle ». Mais la main-d'œuvre manque toujours. Lors d'une réunion de chefs de service (il s'agit de spécialistes de réacteurs, nous allons y revenir), l'idée est lancée que la firme devrait faire un geste pour aider Himmler (est-ce de l'humour?), dont les camps de concentration voient leur personnel SS constamment diminuer par des envois au front. Le confrère Heinkel a fait d'excellentes expériences avec des détenus de Sachsenhausen. On se débrouillerait sans doute encore plus facilement avec des détenues femmes, comme il y en a en masse à Ravensbrück. Pourquoi ne pas demander ce type de personnel? Ce n'est pas avant l'été 1944 qu'il sera donné suite à cette idée, mais finalement ce sont 1 100 détenues de Ravensbrück<sup>(2)</sup> qui vont finalement faire l'essentiel du travail de montage des moteurs dans le Hall 24. Celui-ci est tellement grand que les concentrationnaires se verront parer de rubans de couleurs (rouge, jaune, bleu) correspondant à des secteurs donnés du hall. Le travail lui-même est pénible, épuisant, sous la surveillance et la menace constante, non seulement de coups, mais (« tu vas avoir affaire à Potsdam », c'est-à-dire à la Gestapo et au SD) des pires conséquences. Quant à la semaine de travail, elle compte 72 heures, et lorsque la production a pris du retard, la journée est prolongée jusqu'à 21 h 15, souvent même 23 heures, et puis parfois la « journée » est étendue à 36 heures, à peine coupée de brèves pauses.

Les témoignages que l'auteur a recueillis au cours de nombreuses années de recherches sont émouvants, naturellement, montrant tantôt une solidarité sans faille, de douloureux sacrifices, un dévouement fraternel, et tantôt des traits moins sympathiques. ●●



« NOUS SOMMES AU SERVICE DE LA NATION ». PUBLICITÉ DE LA SOCIÉTÉ DAIMLER-BENZ DANS LE JOURNAL NAZI VÖLKISCHER BEOBACHTER DU 1<sup>ER</sup> MAI 1935.

d'obtenir de grosses commandes ». Très clairement un rapport confidentiel de la firme en date du 2 août 1934 précise son but de créer « l'usine de moteurs la plus importante pour la guerre ».

## Daimler-Benz produit plus de 3 000 moteurs en 1939

En octobre 1935, la décision de construire cette nouvelle usine étant prise, un architecte est contacté. Les autres usines de la firme sont situées en général à l'ouest de l'Allemagne, c'est-à-dire relativement proches des frontières et en particulier de l'ennemi français. La nouvelle usine sera donc située dans les profondeurs du pays, à proximité de Berlin, dans une région de landes. Un terrain de plusieurs centaines d'hectares est défini à Genshagen, à 25 km de la capitale. Les travaux débutent bientôt, les bâtiments sortent de terre, les premières

Genshagen et sa production intensive de moteurs pour avions militaires, et entre autres le chasseur Messerschmitt 109, expérimenté en vraie grandeur contre les Républicains espagnols. Les principaux types d'avions de guerre nazis volaient avec des variantes du moteur Daimler-Benz. La préparation à la guerre est évidente dès le départ: chaque atelier spécialisé dans un élément spécifique des moteurs est doublé d'un atelier-frère, ailleurs dans l'usine, pour prévoir une destruction éventuelle par un bombardement. Plus de 2 000 moteurs sont produits en 1938, plus de 3 000 en 1939.

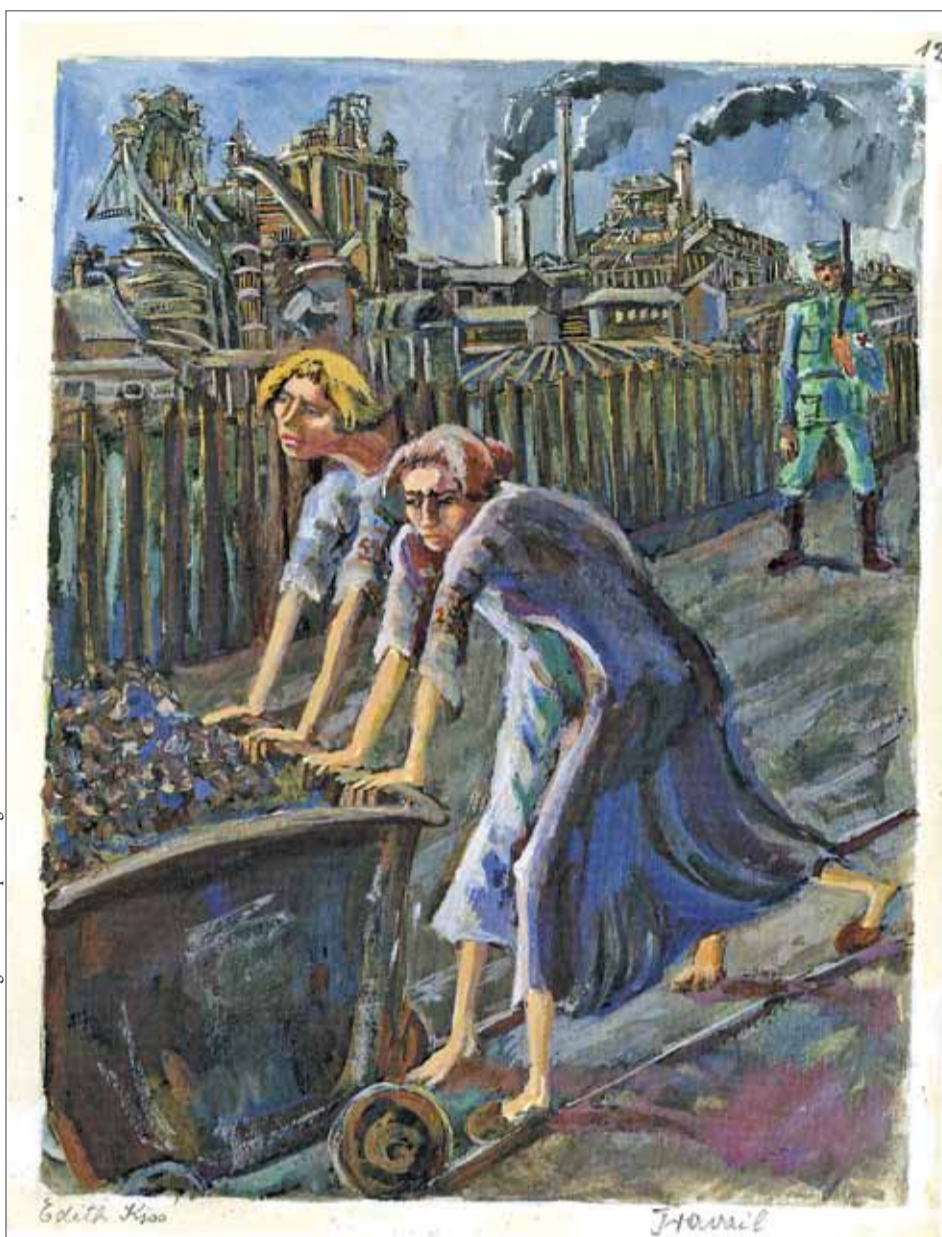
Après la défaite française, les projets d'invasion de l'Union Soviétique devenant évidents, Daimler-Benz décide en juillet 1940 l'extension de l'usine avec entre autres un atelier de très grandes dimensions, en mesure de produire quelque 1 000 moteurs par mois. C'est en effet une halle géante de 200x140 mètres qui est bâtie, si gigantesque

## Edit, Agnes, Friedel... rescapées de Genshagen

L'ouvrage d'Helmuth Bauer apporte bien d'autres éléments d'intérêt, en rapport avec le KZ Genshagen. En dehors de plusieurs dizaines d'entretiens avec des anciennes détenues de multiples nationalités qui sont citées au long de ce volume, et de très nombreuses illustrations, Helmuth Bauer consacre plusieurs passages biographiques à des femmes dont la personnalité était particulièrement remarquable, qui ont survécu au KZ, et dont la vie après la guerre vaut d'être rappelée.

La première est une hongroise, Edit Ban Kiss, née en 1905 dans une famille de la bourgeoisie juive de Budapest. C'est une artiste, qui fera des études en Allemagne et en Hongrie, et qui voyagera beaucoup. Elle est souvent dépressive, se confie peu, ses œuvres (peinture et sculpture) sont peu nombreuses et restent ignorées en dehors de sa famille. En octobre 1944 le chef de l'État Horthy déclare que son pays se retire de la guerre aux côtés des nazis. Aussitôt, c'est la prise du pouvoir par les fascistes hongrois et les occupants allemands : les juifs de Budapest encore libres seront arrêtés et déportés. C'est ainsi qu'Edit Ban Kiss va se retrouver *via* Ravensbrück au KZ de Genshagen. Elle y survit. Libérée, elle revient à Budapest et très vite elle commence à travailler. En deux mois elle va peindre une série de 30 gouaches qui dépeignent ce qu'elle a vécu, de la « marche » qui mène les déportées au camp aux images tragiques de « la fin ». Ces œuvres (reproduites dans le livre) sont aujourd'hui bien connues, et régulièrement exposées. Mais longtemps Edit Kiss restera ignorée, malgré quelques expositions à Budapest et à Paris<sup>(1)</sup>. Elle se verra commander des bas-reliefs pour une synagogue d'un faubourg de Budapest et sculptera un certain nombre d'œuvres, dans les villes où elle séjournera, comme Casablanca, Londres, où elle habitera chez Anna Freud, la fille de Sigmund, ou Paris, mais son nom ne passera que bien plus tard à la postérité. Comme plus d'un déporté, Edit Ban Kiss se suicidera, fin octobre 1966 à Paris.

Helmuth Bauer consacre aussi un élément de biographie à une compagne très proche d'Edit Kiss, Agnes Galambos Bartha, née en 1922, avec laquelle elle vécut les camps depuis leur première nuit sous la tente de Ravensbrück (nuit au cours de laquelle Edit Kiss tente



« TRAVAIL », GOUACHE D'EDIT BAN KISS. LA HONGROISE A PEINT SA SÉRIE « DÉPORTATION », COMPOSÉE DE 30 GOUACHES, DANS LES DEUX MOIS QUI ONT SUIVI SON RETOUR DU CAMP DE GENSHAGEN.

de s'empoisonner). Les deux femmes, dit-elle, ont constitué l'une pour l'autre un soutien irremplaçable. Un élément passionnant du livre de H. Bauer est constitué par le récit d'un après-midi de mars 1995, durant lequel, à Saint-Mandé, chez Germaine Tillion, en compagnie d'Anise Postel-Vinay, les trois anciennes déportées ont examiné une par une les gouaches d'Edit Kiss, la série « Déportation ». Image par image, les réactions sont vives, souvenirs de troupeaux poussés sans ménagements, de solitude dans cette foule, et puis la différence entre les souvenirs, entre un camp

qui peut faire rêver celles qui étaient à Ravensbrück. « *Un petit paradis* », dit Anise. Il y a là 25 pages simplement extraordinaires de vérité et d'émotion.

La troisième détenue du KZ Genshagen présentée plus en détails est Friedel Franz Malter. C'est une Allemande, née à Breslau en 1902, communiste depuis 1925, militante connue déjà avant Hitler, emprisonnée à plusieurs reprises (entre 1933 et 1945, elle passera 5 ans et 9 mois en *Zuchthaus* (détenue renforcée) et KZ : Moringen, Buchenwald, Ravensbrück et Genshagen, entre autres). Dans le KZ Daimler-Benz, elle devint secrétaire du *Kommandant*, ce qui lui permit, entre autres, à deux reprises, de faire passer pour déjà mortes des détenues qu'il s'agissait de sauver, dont justement l'artiste Edit Ban Kiss, qui ne l'a jamais su... C'est elle qui raconte aussi qu'un jour le SS chef du grand hall de montage, Friedrich Mantzel, furieux pour une raison quelconque, hurla « *ne vous faites pas d'illusions, avant d'être libérées vous sauterez toutes* ». Grâce à des contacts clandestins avec des détenus politiques du camp, elle communiqua l'information... Mais en réponse, on lui expliqua que c'étaient les détenus eux-mêmes qui avaient dû tirer les lignes commandant les charges explosives, et qu'ils avaient fait depuis longtemps le nécessaire pour éliminer ce danger.

Friedel Malter raconte une autre anecdote vécue, qui vaut d'être citée. Après leur libération, errant encore entre des bandes nazies et des troupes alliées, elle rencontre des Cosaques du Don. Elle se présente, ancienne déportée, on ne la croit pas, elle veut voir le chef. À celui-ci elle explique à nouveau sa situation : communiste allemande, internée en KZ, enfin libérée. Et l'officier veut voir sa carte du parti communiste : dans l'Armée rouge, les officiers devaient toujours la porter sur eux. On imagine les conséquences en cas de capture !

Friedel Malter, après la guerre, a eu des postes importants en RDA, où elle fut même secrétaire d'Etat entre 1950 et 1956 au ministère du Travail.

J.-L.B.

(1) Il y a eu au moins deux expositions d'œuvres d'Edit Kiss à Paris, au Musée pédagogique de la rue d'Ulm dans le cadre de l'exposition « *Résistance, Déportation, Libération* » de 1954, puis à la Galerie Duncan en 1958.

●● La vie, ou plutôt la survie côtoie des morts douloureuses, chacune des détenues accumulant les souvenirs les plus divers. L'ouvrage porte justement comme titre une phrase d'une des déportées de Genshagen qui ne peut se débarrasser « *des images intérieures qui nous poursuivent* ». Mais c'est la guerre, et l'aviation alliée cherche à stopper la production des armes et des machines qui prolongent la résistance des nazis. L'usine de Genshagen

a déjà subi un bombardement américain en mars 1944. Un nouveau bombardement, plus efficace, a lieu en août. C'est la période où les nazis cherchent dans toute l'Allemagne à « enterrer » dans des lieux souterrains, existants ou à créer, les usines où sont construits les avions et surtout les bombes volantes V1 et les fusées V2. Une grande partie des machines de Genshagen partent vers les usines aménagées dans des carrières désaffectées, des

souterrains divers, en particulier dans le cadre de l'opération « *Poisson rouge* » (*Goldfisch*) vers la vallée du Neckar où se créent des KZ-ateliers de montage à partir d'éléments évacués du KZ de Natzweiler-Struthof<sup>(3)</sup>. Les femmes de Ravensbrück, elles, resteront jusqu'au bout à Genshagen, où la production des moteurs DB 600 ralentit, puis finit par s'arrêter : la Luftwaffe est clouée au sol par le manque d'essence et la maîtrise de l'air alliée.

Rien n'empêche pourtant les responsables de l'usine de faire des projets, et ils dresseront des plans d'avenir jusqu'à l'arrivée de l'Armée rouge. Le 18 janvier 1945 les deux principaux responsables de l'usine, Sommer et Moll, ont une discussion avec le chef de la « *Deutschlandhalle* », pour préparer l'avenir proche. Dès le mois de juillet, débuterait la fabrication de moteurs nouveaux, des réacteurs, dont le prix de revient est inférieur aux moteurs ●●

●●● classiques et qui consomment moins de carburant. On compte produire ainsi 520 réacteurs dès février 1946. Heinrich Moll, qui avait auparavant travaillé chez Heinkel, où les réacteurs avaient été mis au point, regrettera jusqu'à la fin de sa vie que le ministère de Goering n'ait pas eu foi dans l'avenir de l'aviation à réaction lorsqu'il était encore temps<sup>(4)</sup>.

Les femmes du KZ, comme bien d'autres concentrationnaires, ont subi l'évacuation à pied, la « marche de la mort ». Deux jours

avant, les concentrationnaires durent se déshabiller entièrement, on leur distribua les uniformes neufs qui étaient stockés dans le camp, et leurs hardes usées jusqu'à la corde furent brûlées, en même temps que la majeure partie des documents et des archives du camp. Le 17 avril 1945 elles durent prendre la route, d'abord jusqu'à Berlin, qu'elles traversèrent ensuite en métro (*S-Bahn*) pour atteindre Sachsenhausen, où elles passèrent 48 heures. De là elles marchèrent encore quelque 220 km en une douzaine de jours avant d'être

enfin libérées par l'armée américaine. Ici se termine ce résumé de la brève existence du KZ Daimler-Benz de Genshagen et de l'usine « modèle » où travaillèrent au total quelque 10 000 malheureux. Plus de 500 d'entre eux y laissèrent leur vie, sans compter les 130 victimes du bombardement d'août 1944.

### Le refus après-guerre de reconnaître les faits

Un aspect du travail d'Helmuth Bauer au sujet du KZ de Genshagen, mais d'une façon générale de l'attitude des dirigeants de la firme Daimler-Benz après la guerre, porte sur les dénégations obstinées des

responsables de la firme au sujet de l'utilisation de la main-d'œuvre forcée et surtout des détenus hommes et femmes des prisons et KZ au sein de leurs entreprises. Explications embarrassées, faux-fuyants, petits et grands mensonges, attaques injustifiées, aucun moyen n'a été évité pour tenter de « blanchir » les dirigeants de la période nazie et la renommée de l'entreprise. Certes, Daimler-Benz n'est pas une exception dans ce domaine, et la plupart des firmes ont utilisé les mêmes moyens. Une raison, entre autres, de cette obstination, est financière. Si les concentrationnaires français ont toujours rejeté l'idée de réclamer un salaire quelconque pour les travaux forcés auxquels ils ont été contraints, il n'en va pas de même pour les déportés des pays de l'est. La terreur des entreprises allemandes a longtemps été, autant (et peut-être plus) que la honte, la crainte de se voir condamner à verser salaires et dommages et intérêts aux millions de victimes des nazis. Certaines grandes firmes, après maintes tergiversations et l'emploi des arguments les plus minables, ont fini par comprendre que leur intérêt bien compris consistait à admettre les faits. On a plusieurs exemples de recherches lancées par des entreprises sur leur passé (Daimler-Benz en 1988), dans un esprit de travail historique honnête et sincère. Quant au plan financier, presque toutes les firmes impliquées ont fini par contribuer à une sorte de « Fonds commun ». Mais les blessures ne se refermeront certainement jamais pour un grand nombre de victimes.

Un article relativement aussi court que celui-ci ne peut rendre compte de tous les aspects du travail incessant mené par Helmut Bauer pour rendre justice aux femmes qui ont subi le régime épuisant de ce petit KZ. Il faudrait parler aussi des articles qu'il a écrits, des conférences prononcées, des films réalisés. Il faudrait encore parler des prix décernés, par exemple à certaines des réalisations des « femmes de Genshagen ». On ne peut que saluer un tel effort. Il dépasse le travail de l'historien par l'empathie évidente qui apparaît à chaque page. Merci Monsieur Bauer !

JEAN-LUC BELLANGER

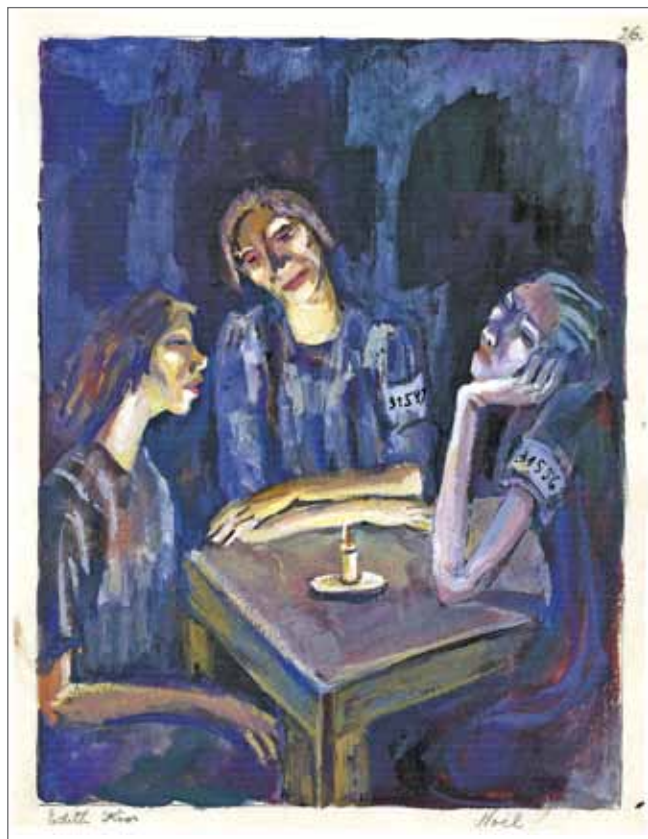
(1) Voir dans le PR d'octobre 2011 l'article sur la Légion Condor.

(2) Le 1<sup>er</sup> septembre 1944 tous les camps extérieurs de KZ furent rattachés administrativement au « camp principal » le plus proche, ici Sachsenhausen.

(3) Voir l'article sur les camps du Neckar dans le PR de décembre 2005.

(4) Les projets d'avions à réaction de constructeurs nazis et les décisions les concernant ont été traités en détails dans un article du PR d'octobre 2007.

■ Bauer, Helmuth, *Innere Bilder wird man nicht los, Die Frauen im KZ-Aussenlager Daimler-Benz Genshagen (Des images intérieures qui nous poursuivent, Les femmes du camp extérieur du KZ de Daimler-Benz Genshagen)*, 704 pages 21x26 cm, 723 illustrations, Volume n° 30 de la série des Publications de la Fondation Mémoires du Brandebourg, Editions Metropol, Berlin, 2011. Non traduit.



© Archives Bauer/Bedó/Csongovai - Metropol Verlag.

« NOËL », GOUACHE D'EDIT BAN KISS.