

L'Unità *due*

VENERDÌ 28 AGOSTO 1998

Migliaia di operai destinati ai lager, al lavoro nei bunker del Reich: così l'industria tedesca sopravvisse alla guerra

L 7 DICEMBRE del 1944 la cittadina bavarese di Mühldorf fu meta di uno straordinario pellegrinaggio. Al misterioso cantiere che sorgeva alla periferia del piccolo centro si presentarono i capi delle più grandi aziende tedesche: fra gli altri c'erano il presidente del consiglio di amministrazione della AEG Hermann Bücher, Friedrich Lüschen della presidenza della Siemens, il direttore generale della Rheinmetall, Hellmuth Roehmert, che rappresentava anche la Junkers e la Daimler-Benz.

Il gotha dell'economia del Reich era a Mühldorf per controllare lo stato dei lavori al «Weingut 1», un progetto studiato personalmente da Hitler per realizzare giganteschi bunker in cui mettere al riparo dalle incursioni aeree e dai sabotatori le maggiori industrie tedesche. Ai rappresentanti delle aziende furono mostrati gli impianti e i lavoratori che li stavano completando: migliaia di schiavi prelevati nei Lager, affamati, distrutti dalla stanchezza e sottoposti ai maltrattamenti delle SS.

Non era certo la prima volta che i dirigenti delle aziende del Reich venivano in contatto con i lavoratori schiavizzati (ebrei, appartenenti ad altre «razze inferiori», internati nei Lager o prigionieri di guerra), che avevano contribuito non poco, per tutto il corso della guerra, a tenere alta la produzione delle loro fabbriche e i loro profitti. Ma in quel dicembre del 1944 tutti sapevano che la guerra era persa: gli americani e gli inglesi avevano già conquistato la prima città tedesca, Aquisgrana, mentre all'est le truppe dell'Armata rossa dilagavano nella Prussia orientale. Che senso aveva farsi invischiare in un progetto faraonico ma disperato come il «Weingut»?

La risposta a questa domanda l'hanno data lo storico Rainer Fröbe e i colleghi che, con lui, hanno ricostruito la storia dello sfruttamento dei lavoratori-schiavi da parte della industria civile del Terzo Reich: i manager in visita a Mühldorf pensavano già al «dopo», a quando, finita la guerra, avrebbero dovuto riprendere la produzione avendo salvato, com'è ovvio, il più possibile di strutture e di impianti. Che per salvaguardare il proprio patrimonio si dovessero sacrificare migliaia e migliaia di vite umane non li disturbava minimamente. Come non li aveva disturbati, negli anni in cui la guerra e gli affari andavano a gonfie vele, il lavoro degli schiavi che avevano ricevuto «in affitto» dallo stato e dalle SS. Il lavoro coatto era un buon affare per tutte e due le parti: gli industriali dovevano pagare una certa somma ai comandi delle SS ma comunque avevano manodopera a un prezzo ridicolo rispetto al costo dei lavoratori tedeschi. Le SS ricavano somme discrete, che impiegavano per perfezionare il loro



esempio, i rappresentanti tanto della Daimler quanto della AEG si dettero molto da fare perché gli schiavi fossero evacuati dalle loro fabbriche prima dell'arrivo degli alleati. La loro fretta era tale che si spinsero fino a partecipare, con 10 mila Reichsmark, ai «trasporti» dei prigionieri che, lo sapevano tutti, si concludevano ad Auschwitz o negli altri campi di sterminio. Nelle officine Messerschmitt di Saal an der Donau e in quelle dell'azienda aeronautica Er-la di Lipsia si andò ancora più perle spicce: molti prigionieri vennero bruciati vivi nelle loro baracche.

Particolari atroci sono venuti alla luce anche sul comportamento dei dirigenti di un'altra grande azienda della quale si sapeva già quanto avesse tratto profitto dal lavoro schiavistico: la Volkswagen. Alle donne che venivano portate nelle fabbriche del gruppo a Wolfsburg venivano sottratti i figli, i quali erano poi affidati agli asili «per bambini delle razze inferiori» a Rùhen. Qui le condizioni erano talmente cattive che il tasso di mortalità, all'inizio sul 70%, verso la fine della guerra salì addirittura al 100%. I bimbi venivano lasciati morire di fame e di freddo, in un modo così crudele che, dopo una ispezione, un Gruppenführer delle SS suggerì nel suo rapporto a Heinrich Himmler che «se proprio non si vogliono i bambini, ci sono altri metodi (per eliminarli), senza torture e in modo indolore».

Gli studi di Fröbe, che aggiungono nuovi materiali a quelli già scoperti in passato in altre ricerche commissionate anche dalle stesse aziende, come quella di Hans Mommsen per la Volkswagen, potrebbero provocare un'ondata di richieste di risarcimento da parte degli ex lavoratori coatti ancora in vita o dei loro discendenti. Il rischio per le aziende interessate è forte, giacché le regole molto restrittive in fatto di risarcimenti che erano state imposte dal governo federale (con il beneplacito degli americani) nei primi anni del dopoguerra sono state superate di fatto dalla caduta del comunismo che ha «scongelato» centinaia di migliaia di richieste di risarcimento dai paesi dell'est (quelli da cui proveniva la maggior parte dei lavoratori-schiavi) che prima erano giudicate irricevibili dalle autorità federali. Soltanto in Polonia le domande sono più di 700 mila e 650 mila sono quelle presentate da cittadini ucraini. Finora, con gli accordi stipulati dopo la caduta del muro di Berlino, il governo federale ha messo a disposizione delle fondazioni incaricate di istituire le pratiche in Polonia, Ucraina, Bielorussia e Russia 1,5 miliardi di marchi, circa 1500 miliardi di lire, cui vanno aggiunti qualche centinaio di milioni di marchi dei fondi stanziati in proprio da alcune aziende, come la Volkswagen, la Mercedes-Benz e la Siemens.

Praticamente nulla in confronto ai benefici che l'industria tedesca ha ricavato dal lavoro degli schiavi. Sempre che simili calcoli abbiano un senso.

Paolo Soldini

La Germania salvata dai deportati

Industriali e finanziari tedeschi ricevuti da Seep Dietrich, capo del reparto delle SS «Adolf Hitler», nella foto pubblicata da «Stern»

Manodopera venduta a poco prezzo da Hitler alle aziende. Che si garantivano così un'immediata ripresa subito dopo la guerra. Lo rivela su «Stern» uno studioso tedesco

apparato di morte.

I risultati delle ricerche condotte da Fröbe, sui quali riferisce un reportage pubblicato nell'ultimo numero di «Stern», sono agghiacciati. Gettano un'ombra pesantissima sul passato di praticamente tutte le grandi aziende storiche della Germania, ma non risparmiano il loro presente, né i governi federali che si sono succeduti a Bonn, non escluso quello attuale guidato da Helmut Kohl, che hanno fatto ben poco per riparare una

delle ingiustizie più atroci perpetrate dai nazisti.

Nel solo cantiere di Mühldorf, secondo lo studio, dei 9 mila prigionieri messi al lavoro ne morirono sicuramente almeno 3 mila sul posto, mentre molti altri vennero sterminati nei Lager in cui furono successivamente trasferiti, oppure caddero, per la stanchezza o colpiti a morte dalle SS, durante le terribili «marce della morte» delle ultimissime settimane di guerra. E di cantieri come «Weingut 1», pur se più

piccoli, ce ne erano molti altri nel Reich. Secondo lo storico britannico Neil Gregor, furono proprio le fabbriche sotterranee e i bunker costruiti dagli schiavi che spiegano la velocissima ripresa della Daimler-Benz dopo la fine della guerra: «Il gruppo arrivò al termine del conflitto con un parco macchine largamente intatto, rispondente ai bisogni della produzione civile, e con una ben definita strategia industriale».

Una strategia costruita non solo

sullo sfruttamento dei «Bauhäftlinge», i prigionieri-costruttori come li chiamavano le SS, ma anche sul loro consapevole sterminio. Le prospettive di vita dei deportati veniva calcolata in mesi, verso la fine della guerra in settimane, e su queste basi ci si curava di pre-ordinare agli uffici competenti, il «materiale umano» che sarebbe servito in futuro. Il management di tutta l'economia industriale del Reich, scrive Fröbe, «si adeguò alla logica propria del pro-

cesso di sterminio e lo strumentalizzò per i propri fini: per raggiungere i propri obiettivi di produzione il più velocemente possibile, l'industria mise senza scrupoli in conto ciò che le SS consapevolmente perseguivano: la morte dei prigionieri». Ma c'è di più: esistono prove precise, secondo lo storico, del fatto che i dirigenti industriali furono complici, in qualche caso addirittura istigatori, delle uccisioni di massa da parte delle SS. Negli ultimi giorni di guerra, per

Gli allarmanti dati forniti dalla John Hopkins University: senz'acqua aumenteranno le malattie infettive. Fra trent'anni, due persone su tre soffriranno la sete

PIETRO GRECO

OGGI SONO già 500 milioni, distribuite in 31 diversi paesi, soprattutto in Africa e nel Medio Oriente, le persone che non hanno accesso all'acqua potabile. Ma tra una generazione, nel 2025, insomma appena domani, la più elementare delle risorse sarà negata ai due terzi dell'umanità: ben 2,8 miliardi di persone, distribuite in 48 diversi paesi. Compresi i due paesi continenti: l'India e la Cina.

Sono questi i dati, aggiornati, forniti dalla Scuola di Salute Pubblica della «Johns Hopkins University» negli Stati Uniti. Dati che Don Hinrichsen, direttore del gruppo che li ha elaborati, non esita a definire al-

larmanti. Per il semplice motivo che il non accesso, o l'insufficiente accesso, all'acqua potabile comporta il rischio altissimo (praticamente, la certezza) di contrarre malattie infettive debilitanti, se non mortali. E, in ogni caso, determina il brusco abbassamento della qualità della vita. Che, come si sa, è uno dei grandi fattori che contribuiscono al benessere sanitario.

L'acqua potabile è da tempo diventata una risorsa preziosa. Tanto da costituire un elemento di forte tensione tra paesi. Il controllo delle fonti di acqua dolce è uno dei nodi del contenzioso tra Israele, i Palestinesi, la Siria e la Giordania. Tuttavia,

dicono gli studiosi della «Johns Hopkins University», l'acqua si accinge a diventare un bene raro non solo nelle aree più secche del pianeta ma, praticamente, ovunque. I motivi sono noti: la crescita demografica e (soprattutto) l'aumento dei consumi pro capite fanno sì che in Africa come in Europa il prelievo sia diventato più rapido della capacità di rigenerazione. Gli abitanti degli Stati Uniti consumano in un anno il 25% di acqua dolce in più di quella che la natura riesce a riprodurre in quel paese che, pure, è tutt'altro che arido. E in Cina ormai il Fiume Giallo non riesce più a sfociare nell'oceano, a causa dei prelievi sem-

pre più massicci cui è sottoposto. Ma se i ricchi del mondo si adeguano alla penuria ricorrendo alle leggi di mercato, cioè pagando di più la risorsa e andandola a cercare lì dove è costoso prelevarla, non altrettanto possono fare i poveri. Per questo motivo la mancanza di acqua dolce è già oggi uno dei problemi più gravi nel Terzo Mondo. E si accinge a diventare quella che, senza giri di parole, il rapporto della «Johns Hopkins University» definisce una catastrofe planetaria.

I rimedi per evitarla, questa catastrofe annunciata, esistono e sono ben noti. Ridurre i consumi, attuare politiche di conservazione, gestire

meglio e inquinare meno. Distribuire equamente. Insomma chiudere il cerchio idrologico, in modo che il prelievo di acqua dolce non superi la pur generosa capacità di rigenerazione naturale. Tuttavia, sostengono Don Hinrichsen e colleghi, per evitare la catastrofe è necessaria la tempestività. Occorre agire subito. Ora. Ed è questa la condizione più difficile. Perché, come dimostra la timida risposta all'annuncio inasprimento dell'effetto serra naturale, l'uomo preferisce pagare altissimi costi per adeguarsi a un'emergenza in atto, piuttosto che pagare un piccolo prezzo per prevenirne una futura.

Cambio di stagione.