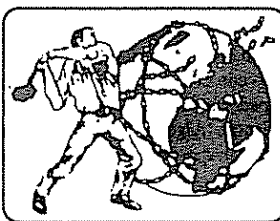


GEGEN DIE STRÖMUNG



Órgano para la construcción del Partido Comunista Revolucionario de Alemania

6-7/98 Junio-Julio de 1998 / En castellano Septiembre de 1999

Contra las celebraciones del 60 aniversario de la „empresa modelo“ del capital monopolista alemán:

La Volkswagen – en su ininterrumpida tradición criminal de la „empresa modelo“ nazi

El 26 de mayo de 1938, con un gran despliegue propagandístico, los nazis pusieron la primera piedra de la planta de VW. Hoy, a los 60 años de su existencia, no sólo los propios capitalistas de la Volkswagen, sino también las ‘eminencias de la política y la economía’ cantan las excelencias de la ‘historia de éxito’ y del ‘rendimiento’ de la VW. Esto no es ninguna casualidad, ya que esta empresa, fundada por los nazis y formada deliberadamente como ‘empresa modelo nacionalsocialista’, de hecho entonces como ahora juega un importante papel no sólo dentro del sistema de explotación del imperialismo alemán, sino que también en muchos aspectos es uno de los principales arietes dentro del sistema de la reaccionaria y chovinista ‘ideología alemana’.

La continuidad del nazismo, la tradición de empresa modelo para el capital monopolista alemán continúan en diversos aspectos más allá de 1945. Hasta hoy la VW se sigue negando a indemnizar a las víctimas de los trabajos forzados.

A la vez debe ponerse de manifiesto que los inmensos beneficios de la VW también hoy son en gran medida producto de la explotación y la opresión crueles de decenas de miles de obreros y obreras de VW, sobre todo en los países dependientes, así como de la especialmente dura explotación que sufren los obreros y obreras de otros países de procedencia en la propia Alemania donde se les niegan casi todos los derechos.

I. Ni olvido ni perdón: Los crímenes de la Volkswagen, empresa nazi de armamento

Desde el principio, la Volkswagen –junto con la ciudad de Wolfsburg que los nazis habían levantado de la noche a la mañana y que designaron con el nombre de „Ciudad del coche de la fuerza a través de la alegría“– fue parte fundamental de la industria de guerra del imperialismo alemán. La VW desempeñaba, en colaboración directa con el Ministerio de Guerra nazi, un importante papel militar para preparar y llevar a cabo la guerra de rapiña del imperialismo alemán:

■ Ya en 1939, un año después de la entrada en función de la planta, comenzó la producción de aviones de guerra (sobre todo del JU-88 y del caza Focke-Wulff Ta 152) [1/12-13].

■ Diferentes tipos de minas (minas planas e incendiarias), vehículos flotantes y motores para los pánzer fueron producidos por la VW [1/12-13].

■ Alrededor de 60.000 „coches cubo“ para el ejército alemán nazi y las Waffen-SS [1/13].

■ La propia VW producía en serie el misil V1 (aprox. 13.500) y coordinaba la producción total de V1 [1/12-13].

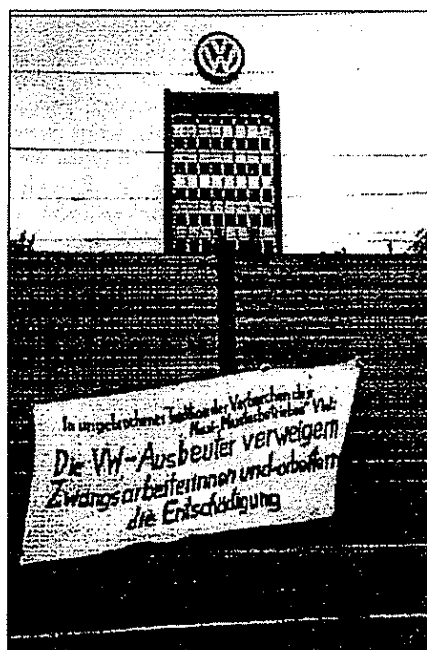
La Volkswagen se aprovechó no sólo de las „medidas de arización“ (p. ej. la confiscación de la fábrica de tejidos finos de Luckenwald en 1941), sino que los patronos de la VW, bajo la dirección de

los señores Porsche y Piëch y como consecuencia de la invasión militar de la Alemania nazi, consiguieron apoderarse de las plantas de producción en los países ocupados (por ejemplo los talleres de Peugeot en Montbéliard). El 30 de abril de 1943 la VW recibió el título de „Empresa de Guerra Modelo“, por su „destacable rendimiento en la producción de armamentos“ [2/27].

Desde el principio, la empresa nazi VW fue erigido sobre la sangre y el sudor de trabajadoras y trabajadores esclavos

Unas 18.000 personas se encontraban ocupadas para VW durante el fascismo nazi. Sólo alrededor de 1/6, es decir, 3.000, eran obreras y obreros alemanes, en su mayor parte capataces y jefes. De los ‘logros para los empleados’ de la empresa nazi puede hablar en ese estilo chovinista sólo quien ignore que la producción de la Volkswagen se basaba principalmente en la explotación extrema de trabajadoras y trabajadores forzados, de los prisioneros de guerra y reclusos de los campos de concentración, que allí fueron hostigados y vejados de diversas maneras hasta la muerte [3/64].

• **Los trabajadoras y trabajadores forzados:** en la búsqueda de trabajadoras y trabajadores forzados la VW siguió las huellas de los nazis en los países saqueados. En el año 1940, es decir, un año después de iniciarse la producción, llegaron los primeros trabajadores y trabajadoras forzados a VW, unos 1.500 polacas y polacos [2/13]. En octubre de 1942, la VW “recibió” 1.500 polacas y polacos más [4/528]. Estos tenían que llevar en el lado derecho del pecho, de manera bien visible, el distintivo „P“. A mediados de 1943 fueron deportados aproximadamente unos 1.500 franceses y 500 belgas para los trabajos forzados [1/34]. Tras unas jornadas de huelga en los Países Bajos, todos los estudiantes fueron “obligados” sin más por los invasores nazis a realizar trabajos forzados, y así entre 200 y 300 estudiantes neerlandeses fueron arrastrados a la planta de VW [1/35]. La mayor cifra de trabajadoras y



Obreros de la VW en Wolfsburg, que por obvias razones quieren permanecer en el anonimato, protestan contra la negativa al pago de indemnizaciones a las trabajadoras y los trabajadores forzados. En la pancarta se puede leer: En la ininterrumpida tradición criminal de la „empresa modelo“ nazi VW: ¡Los explotadores de VW les niegan a las trabajadoras y los trabajadores forzados las indemnizaciones!

trabajadores forzados (hasta 1944 ascendió a hasta 4.000-5.000 [1/36]) fue deportada desde la Unión Soviética socialista. Si ya la situación de los trabajadores y trabajadoras forzados en general se caracterizaba por la opresión más brutal, especialmente lo era en el caso de los trabajadores y trabajadoras forzados arrastrados desde Polonia y de la Unión Soviética socialista. Basándose en la ideología nazi del „infrahombre eslavo“, éstos fueron víctimas de vejaciones y maltratos sistemáticos. Al poco del asalto de la Alemania nazi a la Unión Soviética, la dirección de la VW mandó a un enviado personal de Porsche a la Unión Soviética ocupada, para allí „sobre el terreno“ „proveerse“ de trabajadores forzados [1/167].

Con el fin de „abastecerse“ de de trabajadoras y trabajadores forzados, la VW procedió con métodos extremadamente brutales: desde la supresión de las cartillas de racionamiento, pasando por las amenazas de fusilar o de detener a familiares, hasta las frecuentes cazas de hombres. Sobre todo en Polonia y en la Unión Soviética localidades enteras fueron cercadas. Los habitantes fueron desalojados de sus casas, apilados en la plaza y deportados a Alemania para los trabajos forzados. Entre ellos no pocas veces se encontraban niños, quienes a partir de los 10 años se consideraban como „fuerza de trabajo“ [1/154].

Sobre los días y las semanas llenas de sufrimientos de un transporte no pocas veces de miles de kilómetros en vagones de ganado nos informa uno de estos entonces trabajadores forzados:

„Aquí [en Lublin] había un campo de reclutamiento, donde reinaban condiciones terribles: hambre, frío, miedo, y teníamos que permanecer durante horas de pie en filas. Muchos lloraban, se quejaban y chillaban, ya que a las madres se les arrebataban los niños y a nosotros se nos ponía en orden como mercancías para vender... Entonces organizaron un gran transporte de personas aptas para el trabajo, y nos llevaron en vagones de mercancías a Alemania. Estuvimos aproximadamente dos semanas de camino. De vez en cuando se ocupaban de alimentarnos con un pedazo de pan o algo de sopa. Así se nos llevó a la „Ciudad del coche de la fuerza a través de la alegría“. Ahí se nos dijo que trabajaríamos en la planta. Algunos jefes salieron entonces de la planta y escogieron a algunas personas.“ [1/154]

• **Los prisioneros de guerra:** en el „empleo“ de prisioneros de guerra en la producción de armamento, la VW asumió la avanzadilla. Encargados de VW buscaron a prisioneros de guerra en el „campo XI B“ en Fallingbistel [2/45], pero también en los campos de prisioneros de guerra en los territorios de la Unión Soviética ocupados por los nazis [3/65].

Ya en el otoño de 1941 vinieron 850 prisioneros de guerra soviéticos [1/174], y en 1942 la VW exigió además 800 prisioneros de guerra franceses. En 1943, tras el derrocamiento de Mussolini, 1.400

prisioneros de guerra italianos fueron forzados a realizar los trabajos forzados en la VW [2/36], de igual modo se „empleó“ a 200 prisioneros de guerra serbios [4/529]. Los supervivientes coinciden al señalar que los prisioneros de guerra soviéticos fueron los más brutalmente tratados. Cualquier contacto con el resto de los reclusos les estaba prohibido, padecían hambre, frío y la brutalidad de sus vigilantes. Algunas veces no tenían ni alojamiento y tenían que dormir bajo la intemperie.

• **Los presos de los campos de concentración:** también de la „utilización“ de „reemplazos“ con presos de los campos de concentración en la industria armamentística, la VW sacó especial provecho. Hasta 1945 fueron construidos cuatro campos de concentración sobre terrenos de la VW o en las cercanías más inmediatas.

El primero fue un campo de concentración con el único nombre de „Villatrabajo“ erigido sobre terrenos de la VW. A propuesta de Porsche, Hitler había ordenado el 11 de enero de 1942 que, para construir la instalación de fundición de metal ligero, deberían ser empleados presos de los campos de concentración. El campo de concentración „Villatrabajo“ era un „proyecto piloto“ con el que los nazi fascistas buscaban averiguar y “probar” cuál era la

forma más efectiva de explotar a los presos de los campos de concentración en la industria armamentística. Para ello las SS pusieron a su disposición alrededor de 1.200 presos, sobre todo procedentes de los campos de Sachsenhausen, Neuengamme y Buchenwald [3/67 y 4/514]. Casi la mitad de los presos fueron vejados y explotados hasta la muerte en el medio año que duró el „proyecto piloto“.

Joseph Sobieralsky, un superviviente, nos narra:

“Yo fui llevado junto con otros 600 presos a Fallersleben, y tras tres meses habían muerto de nosotros unos 150, y conmigo fuimos enviados de vuelta 150 a Sachsenhausen por considerarnos incapaz de trabajar. Al final de los trabajos de construcción, esto es, tras seis meses, volvieron aun 150 hombres, que me dijeron que los 150 restantes habían muerto durante los tres meses últimos.“ [4/67]

A los presos de los campos de concentración les estaba prohibido cualquier contacto con el resto de los trabajadores forzados y prisioneros de guerra. Vejados por el más duro de los trabajos en la VW, la alimentación insuficiente y las enfermedades, encima estaban expuestos a los golpes y garrotazos de los SS. Más de un tercio de todos los presos de cam-

pos de concentración fallecidos fueron asesinados por los esbirros de las SS en la W mediante maltratos y tortura.*

No solamente se empleó en la propia Wolfsburg a prisioneros de los campos de concentración. En marzo de 1944 la VW presentó una petición ante Himmler reclamando para su explotación minera bajo tierra en la francesa Tiercelet a 3.500 presos del campo de concentración de Natzweiler, para la producción del V1 [3/67]. Debido a que las tropas de la coalición antihitler se aproximaban, la VW hizo trasladar la producción en septiembre de 1944 al campo de concentración Dora-Mittelbau.

En los años 1944 y 1945 se edificaron tres campos de concentración más en Wolfsburg. El 24 de abril de 1944 se erigió en Laagberg, a 3 kilómetros de la fábrica, una sección externa del campo de concentración de Neuengamme. Allí fueron reclusos 800 presos franceses así como 350 españoles [2/155].

• **Los presos judíos de los campos de concentración:** en mayo llegó a Lagerberg un grupo de 800 judíos húngaros que habían sido seleccionado en Auschwitz por ingenieros de la VW como „capaces de trabajar“ y que deberían ser empleados para la producción del V1 [4/864]. En agosto de 1944 fueron deportadas judías húngaras a VW. Para ellas se construyó un campo de concentración, el barracón subterráneo I como anexo externo al campo de concentración de Neuengamme. En total unas 650 prisioneras del campo de concentración tuvieron que matarse trabajando en la producción de municiones y minas planas [2/60].

• **Las matanzas de niños:** las mujeres embarazadas polacas y soviéticas de la fábrica debían ingresar en los barracones de la „maternidad de VW“ poco antes de dar a luz a hijos. Durante el parto carecían de asistencia médica, y a lo sumo 16 días después del alumbramiento eran obligadas a volver a su puesto de trabajo. Las mujeres tenían que dejar a sus hijos en el “centro maternal de VW”. Al principio, los barracones se alojaban sobre terrenos de VW, en el llamado „campo este“; luego fueron trasladados a Rühn [2/169]. Aproximadamente 400 lactantes y bebés fueron asesinados como consecuencia de infraalimentación, higiene insuficiente y enfermedades [3/66]. En 1944, la tasa de mortalidad entre lactantes enfermos, por ejemplo, alcanzó

* Así se nos informa de que los vedugos de las SS le destrozaron el cráneo con la culata de una metralleta a un prisionero soviético tras un supuesto intento de fuga. Para hacer un escarmiento, su cadáver fue expuesto en el campo y todos los demás presos del campo de concentración tenían que desfilar ante el cuerpo. Ver 2/154.



Presos supervivientes del campo de concentración Laagberg, propio de VW, durante su liberación por las tropas de la coalición antihitler en abril de 1945

El „clásico“ de Mommsen sobre el papel de la VW durante el fascismo nazi: una apología de los crímenes de VW y una burla hacia las víctimas de los nazis

En el año 1986 los patronos de la VW pagaron al historiador burgués Mommsen 2'6 millones de marcos para financiar un proyecto de investigación sobre la relación entre la Volkswagen y la „cuestión de los trabajadores forzados“. Cinco años después surgió como resultado la chapuza de 1055 páginas de Mommsen *„Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich“* (*„La Volkswagen y sus obreros en el Tercer Reich“*). Bajo la cubierta de „estudio científico“, este mamarracho embellece y justifica por un lado los crímenes de VW, y por otro se burla de las trabajadoras y los trabajadores forzados, de los presos de campos de concentración y de los prisioneros de guerra, describe su situación con increíble cinismo y presenta sus testimonios como inverosímiles.

El truco metodológico recurrente de Mommsen, con el que consigue que tras leer las 1055 páginas el lector „esté perdido“, consiste en mezclar las preguntas esenciales con un embrollo de detalles que se apartan del tema y no son de importancia. A lo largo de páginas y páginas se dedica a hablarnos sobre cuántos aprendices aprobaron el examen final en 1944 y con qué notas, en cuántos centímetros cúbicos se incrementó la cilindrada del vehículo anfibio de VW en su „versión tropical“, etc.

Primer argumento sucio: La formación nazi de aprendices = „reforma de importancia en la formación profesional en su época“

Quien lee el mamarracho de Mommsen se da cuenta en seguida de que tras la fachada de un rigor científico y una objetividad aparentes se esconde una clara toma de partido por los criminales de la Volkswagen. Hasta el vocabulario que emplea es asqueroso y nos muestra „a quién pertenece su corazón“. Llama a los campos de concentración „campos de trabajo“ [1], tranquilamente usa la jerga nazi hablando de „trabajadores del Este“ [2], la liberación de Wolfsburg la considera como una „ocupación“. Sin lugar a dudas, Mommsen se muestra no obstante impresionado por el rendimiento y los éxitos de la empresa modelo nazi. La formación nazi de aprendices la describe como „reforma de importancia en la formación profesional de su época“ [3].

Segundo argumento sucio: „La utilización de trabajadores forzados... un sorprendente logro organizatorio y logístico“

A su parecer, merece ser reconocida la organización del criminal trabajo forzado, sobre el que escribe:

„El empleo de extranjeros y trabajadores forzados en la planta de la Volkswagen GmbH muestra en muchos aspectos un sorprendente logro organizatorio y logístico...“ [4].

Sigue con una descripción casi idílica, modelica para los consorcios capitalistas actuales:

„Con excepción de los presos de campos de concentración... el resto de trabajadores extranjeros incluidos los prisioneros de guerra se encontraron en sus puestos de trabajo, y de esta relación se formó una estructura multiétnica por debajo del nivel directivo...“ [5].

Frente a esto, Mommsen se queja de lo „poco prestos al trabajo“ [6] que eran los trabajadores forzados, criticando su „poca motivación“, cuyos motivos los atribuye a la falta de „incentivos para el trabajo“ [7].

Tercer argumento sucio: ¡Las declaraciones de los presos de campos de concentración son presentadas como mentiras!

Para su „trabajo de investigación“, Mommsen tuvo acceso a todo el archivo de la VW. En él se apoya casi todo su „estudio“. Para alcanzar su objetivo de „javar la imagen de VW“, Mommsen no repara en desacreditar los testimonios de los supervivientes ni llenarlos de fango. Antiguos presos del campo de concentración de VW Laagberg, que declararon ante los jueces en posteriores procesos, son presentados por Mommsen como mentirosos:

„Las declaraciones, que en su mayoría se dieron en procesos judiciales, tienen en parte la tendencia a describir la situación en el campo de trabajo, siempre que les es posible, como insoportable, y a culpar a los juzgados tanto como pueden“ [8].

Cuarto argumento sucio: ¡“Las condiciones sanitarias” en los campos de concentración nazis de la VW son calificadas de „satisfactorias“!

Para Mommsen, sin embargo, la situación de los presos de los campos de concentración era „más o menos llevadera“ [9]. Sobre el campo de concentración de VW „Vilatrabajo“ declara:

„Las condiciones sanitarias eran (siempre en comparación con otros campos de trabajo) satisfactorias...“ [10].

¿A qué viene esta indicación a otros campos de concentración? ¿Es que los presos de la VW deben encima sentirse agradecidos porque allí tenían mejores retretes que en los campos de los que procedían?

Quinto argumento sucio: Mommsen propaga la idea nazi del „polaco asqueroso“ y calumnia a los obreros italianos explotados

El embellecimiento de las condiciones de esclavitud que reinaban en la VW se mezcla con el torpe racismo y chovinismo de Mommsen, con la imagen del „polaco asqueroso“, que no se lava hasta que sea forzado por los alemanes:

„Junto con una desinfección mensual de los barracones era ordenada una visita semanal a las duchas comunes de cada ocupante“ [11].

De manera clara Mommsen desprecia y abomina de los obreros italianos explotados. Sobre su protesta contra las insuficientes condiciones alimenticias tendrá Mommsen un sarcástico comentario:

„Cada vez era más difícil ... conseguir la botella de Chianti que parecía ser indispensable“ [12].

Sexto argumento sucio: Mommsen, en el estilo de un guardia de las SS, habla sobre la resistencia en los campos de concentración nazis de VW de „amotinamiento“ y „trabajadores forzados saqueadores“

La arrogancia de Mommsen se completa con el odio contra la resistencia. Una acción de resistencia espontánea en la planta de VW en la que se solidarizaron trabajadores forzados franceses y - en su mayoría estudiantes- neerlandeses, es para Mommsen un „amotinamiento“. En el estilo de un guardia de las SS escribe:

„El incidente no constituía ciertamente un motín, sino que se debía a la juvenil falta de madurez de los implicados“ [13].

Finalmente, poco antes de la liberación de Wolfsburg, Mommsen se indigna por los „insubmisos“ rebeldes trabajadores forzados:

„Ya en los días precedentes había habido entre la plantilla extranjera señales de rebeldía contra la los elementos de la “Seguridad y Vigilancia“. A partir de ese momento existía el peligro de que debido a los saqueadores trabajadores forzados que protestaban se produjeran mayores daños materiales“ [14].

Fuentes

1 Mommsen, Hans y Grieger, Manfred, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf, 1986, p. 796; 2 *Id.*, p. 597; 3 *Id.*, p. 241; 4 *Id.*, p. 44; 5 *Id.*, p. 513; 6 *Id.*, p. 522; 7 *Id.*, p. 583; 8 *Id.*, p. 769 y ss.; 9 *Id.*, p. 510; 10 *Id.*, p. 510; 11 *Id.*, p. 576; 12 *Id.*, p. 299; 13 *Id.*, p. 734; 14 *Id.*, p. 950.

prácticamente el cien por cien [2/19]. El director del „centro infantil de la VW“ era el médico de empresa de la VW Körbel, un veterano nazi.*

☆☆☆

Trabajadoras y trabajadores forzados, prisioneros de guerra y de los campos de concentración estaban expuestos a un monstruoso terror. El cuerpo de „Seguridad y Vigilancia“ de VW, que surgió del „Comando especial Volkswagen“ de las SS, se componía casi exclusivamente de elementos de las SS. Entre sus competencias se encontraba también la vigilancia del campo de trabajadores forzados y presos del campo de concentración [4/536]. De la tortura de un trabajador forzado francés se dice:

„Las SS lo llevaron hasta un bosque que se encontraba en terrenos de la fábrica, y lo obligaron a levantar repetidamente una pesada barra de acero estando de rodillas. Cada vez que el así castigado alzaba la barra, éste recibía un latigazo en la espalda desnuda...“ [1/101].

La „Seguridad“ de VW disponía también de un denominado búnker de castigo donde los alguaciles de las SS por los más insignificantes motivos maltrataban y torturaban. También la policía secreta nazi Gestapo tenía un centro en la fábrica [4/411]. Tenía a su cargo vigilar el propio „campo de castigo“ de la VW (campo 18) [2/94], así como el temido „campamento de trabajo“ 21 en Salzgitter, similar a un campo de concentración, donde los presos no pocas veces eran castigados hasta la muerte. Cada mes eran colgados allí públicamente varios trabajadores forzados como „escarmiento“ para el resto [2/104].

*El médico de empresa de VW Körbel ingresó a los 18 años en el NSDAP el 1 de diciembre de 1927, el 1 de noviembre de 1929 en las SA. En 1935 ingresó en las SS, en 1939 fue ascendido a Jefe de División de las SS. Ver 1/318 y ss.

Actos de resistencia en VW

Incluso bajo el cruel régimen de terror de la VW existía resistencia, resistencia desarrollada casi exclusivamente por parte de las trabajadoras y los trabajadores forzados, los presos de campos de concentración y los prisioneros de guerra. Sobre todo se encuentran documentadas acciones de sabotaje, manipulación de herramientas, cortocircuitos y cortes de corriente provocados, así como la producción intencionada de productos defectuosos. Los trabajadores forzados soviéticos que estaban ocupados en la inspección de material instrúan, por ejemplo, a los trabajadores de la producción sobre el elevado índice de producción defectuosa, los cuales recogían esta producción de la inspección secretamente y la arrojaban al canal central [1/204]. También se intentaba proporcionar a las fuerzas de la coalición antihitler informaciones sobre la producción de guerra en VW [4/737].

Los prisioneros de guerra soviéticos y franceses intentaban varias veces en una acción de resistencia conjunta volar el generador de electricidad de la planta con el fin de paralizar la producción. Al fallar éstos intentos, decidieron cortar la corriente de las turbinas, lo cual consiguieron [5/183 citado en 1/202].

La solidaridad por parte de alemanes la experimentaron los trabajadores y trabajadoras forzados de VW, los prisioneros de guerra y de campos de concentración sobre todo de los presos de los campos de concentración y los denominados „presos militares“ alemanes, en su mayoría „desertores“ de la Wehrmacht nazi. Está documentado un caso en el que 20 presos militares alemanes actuaron contra un elemento de la “Seguridad” de VW de las SS que había maltratado a un preso de guerra soviético [4/431].

Distinta era la situación en las instalaciones de VW fuera de Alemania, como era el caso de la Francia ocupada por la Alemania nazi. Por ejemplo, la producción en la planta francesa de Peugeot en Montbéliard con sus 15.000 obreros y obreras, no se realizaba como los nazis lo habían esperado. En la Francia ocupada existía un movimiento de resistencia fuerte y combativo que llevaba también la lucha armada, apoyado por amplios sectores de la población. Desde 1943 se multiplicaron los sabotajes también en la planta de Peugeot. Así la *résistance* logró en septiembre de 1943 incendiar totalmente el almacén de neumáticos. El jefe del cuerpo de la “Seguridad y Vigilancia” en la VW de las SS envió después a un alto cargo de las SS a la planta de Peugeot. En su informe se cuenta:

“En aquel tiempo los maquis franceses habían comenzado ya a hacerse notar. Se convirtió en una tarea importante proteger en la medida de lo posible las instalaciones de la planta y la misma producción ... Todas las naves y maquinarias amenazadas fueron protegidas del sabotaje con muros, alambradas, entradas secretas. Día y noche controlaban las patrullas, reforzando así los retenes de vigilancia...” [2/218]

Reiteradamente se hacían huelgas en la planta: cuando en 1944 la dirección de VW promulgó una prohibición para usar bicicletas, ya que luchadores de la resistencia habían disparado sobre puestos de vigilancia montados en bicicletas, todos los obreros y obreras fueron a la huelga. Finalmente, la VW tuvo que cerrar la planta, no sin antes arrastrar hasta Alemania su botín de „obreros y máquinas“ [2/129].

La Volkswagen = empresa modelo nazi

La Volkswagen fue una empresa insignia nazi y fue premiada con las más variadas „distinciones“: en mayo de 1943 obtuvo la „insignia de plata al rendimiento por su ejemplar formación profesional“ [2/217], en el mismo año consiguió la „condecoración de plata por los ejemplares hogares y residencias“ [2/217]. El uno de mayo de 1944 obtuvo por fin la distinción de „empresa modelo nacionalsocialista“ [2/14].

Todavía hoy con motivo de las diversas celebraciones por el 60 aniversario de su existencia, es directa o indirectamente propagada la demagogia reaccionaria y pronazi que pretende ver aún en la Volkswagen de los nazis „aspectos positivos“, a saber, una „empresa altamente moderna de su época“ que gozaba de „ejemplares logros sociales para los empleados“.

Es cierto que para los obreros y obreras alemanes muy privilegiados, que incluso como „simples“ obreros y obreras tenían de hecho un papel de capataces, existían ciertas prestaciones sociales como comedores y salones de lavado comunes, médicos de empresa, el seguro de enfermedad propio de la empresa, una formación de aprendices relativamente completa con la maquinaria más moderna de su tiempo, etc. Con ello se buscaba sobornar a los obreros y obreras alemanes, encadenándoles a la ideología y la política de la „comunidad del pueblo“, lo cual en gran medida se consiguió. Además se organizaron una amplia serie de actos culturales y deportivos nazis, de manera que la ideología de la empresa modelo nazi penetrara toda la vida.

Con la tesis del “aspecto” supuestamente “progresista” de la empresa modelo nazi VW, detrás de



la cual se esconde en realidad el “aspecto” supuestamente “progresista” del nazismo en general, se oculta y minimiza que la Volkswagen en general y en particular era producto del fascismo nazi y a la vez se aprovechaba de éste. Todas las medidas adoptadas por Volkswagen servían a los objetivos agresivos e imperialistas de dominio mundial hasta el genocidio que se proponía el fascismo nazi. La ideología de la „comunidad del pueblo“, de la conciliación de clases nazi, en la que sólo hay „camaradas del pueblo“ y „compañeros de trabajo“ que „tirán de la misma cuerda“, sigue existiendo hoy bajo otras formas. Esta tesis del „aspecto progresista“ se basa también y sobre todo en el punto de vista chovinista de la “superioridad alemana”. Pues esa tesis encubre que sólo los obreros y obreras alemanes eran los que disfrutaban de tales „prestaciones sociales“, mientras que la inmensa mayoría, los trabajadores y trabajadoras forzados, los prisioneros de guerra y los de los campos de concentración tenían que llevar a cabo trabajo de esclavos.

Sobre algunas particularidades de la empresa nazi VW

Es verdad que durante la dictadura nazi hubo poca resistencia entre la población alemana. Pero también es cierto que esa poca resistencia vino sobre todo de la clase obrera. Esta aseveración general no puede aplicarse sin más a la Volkswagen, ya que precisamente la „empresa modelo“ nazi presen-

ta algunas particularidades en comparación con muchas otras grandes empresas capitalistas de la Alemania nazi de la época.

De manera general debe quedar claro que la situación y la estructura de la clase obrera en la Alemania nazi sufrió una sensible transformación de 1933 a 1938 y aún más a partir de 1940-1941:

- Cuando comenzaron las obras para la construcción de la planta, los fascistas nazis ya habían conseguido destruir casi todo el movimiento obrero comunista en Alemania, y aún más, sus organizaciones. Una gran parte de los camaradas del KPD (Partido Comunista de Alemania) estaban encarcelados o reclusos en los campos de concentración.
- Las plantas de producción de la Volkswagen fueron erigidas en mínimo tiempo en una región no industrializada. Era por tanto una fábrica que carecía de historia, de tradición de lucha o de experiencia comunes de los obreros y obreras, que no contaba con años de trabajo político de compañeros comunistas en la empresa.
- En el reclutamiento de los obreros cualificados, VW buscaba -en la medida de lo posible en vista de la escasez de mano de obra- a nazis o partidarios de los nazis. * Para ser contratado como aprendiz en VW, por ejemplo, había que presentar un escrito de recomendación de las Juventudes Hitlerianas. La residencia de aprendices estaba subordinada a las Juventudes Hitlerianas y durante los tres años que duraba la formación en la escuela de empresa se le concedía una gran importancia a la transmisión de la ideología nazi. ** Con ello debía formarse un nuevo tipo de „obrero cualificado alemán“, que aunara una „alta cualificación con una firme convicción nacionalsocialista“ [4/232 y ss].
- Frente a sus competidores capitalistas, la VW, como „vanguardia“, perseguía desde el principio que sólo el 30% de la plantilla consistiera de obreros cualificados, capataces y jefes, y el 70% deberían ser peones [4/272]. Desde el comienzo de la guerra, éstos últimos eran los trabajadoras y trabajadores forzados, los prisioneros de guerra y de los campos de concentración.
- Las obreras y los obreros alemanes de VW eran privilegiados en todos los aspectos. Sólo ellos disfrutaban de las „generosas prestaciones sociales de la empresa“, y, mientras los trabajadores forzados tenían que alojarse en barracones, ellos se instalaban en las viviendas recién construidas de Wolfsburg, la „Ciudad del coche de la fuerza a través de la alegría“. Ideológicamente VW buscó (no sin éxito) adoctrinar a las obreras y los obreros alemanes con el veneno del chovinismo y del desprecio alemanes frente a los demás pueblos. ***

* En el departamento de recursos humanos de VW había un Jefe de División de las SS responsable de la „comprobación política“ de los recién colocados. Ver 4/411

** La escuela profesional propia de VW impartía entre otras la especialidad „Imperio Alemán“, con asignaturas como „Nuestra nueva patria: La Volkswagen. Historia de Volkswagen. Ideas del Führer y obras del profesor Dr. Porsche“. Ver 4/236

*** Así se puede leer en el periódico de empresa de VW de fines de 1943 que „el rendimiento de la mano de obra extranjera sólo es satisfactorio a condición de que los alemanes no dejen de instruirlos y obligarlos a trabajar“. Ver „Arbeitskräfte, zeigt Nationalbewußtsein“ en: *Das Volkswagenwerk und wir*, año 2, 1943. Citado en 4/353

Con la ayuda de esta corrupción material y sobre la base de la ideología criminal nazi de la "superioridad alemana", los patronos de VW consiguieron en gran medida adiestrar a una clase de obreros privilegiados y corrompidos que no sólo contemplaban sin escrúpulos la miseria de los trabajadores forzosos, sino que incluso a menudo insultaban a éstos, los maltrataban, les golpeaban, y no infrecuentemente los apaleaban hasta la muerte [1/74]. A la gran mayoría de los 3.000 trabajadores alemanes de VW en Wolfsburg en la época del fascismo nazi, les correspondían por ello las características de esa clase calificada como aristocracia obrera, frente a la inmensa mayoría de los 15.000 trabajadores y trabajadoras forzados, prisioneros de guerra

y de campos de concentración, sometidos a una explotación extrema que los llevaba hasta la muerte.*

No pocos de los vecinos alemanes de Wolfsburg sacaron provecho de los criminales trabajos forzados de los fascistas nazis. Por ejemplo, se organizaba una especie de "mercado de esclavos" de trabajadores forzados italianos. Los domingos a las nueve de la mañana, éstos tenían que formar en filas de cinco para ser elegidos para realizar trabajos en los hogares [1/120].

Es impactante la descripción de Julia Kertesz. Se salvó de la selección mortal en Auschwitz y fue

deportada a la VW. Cuando los domingos junto con otras compañeras que sufrían el mismo infortunio era llevada al trabajo de campo, pasaban por Wolfsburg:

„Nos daba un pellizco en el corazón cuando veíamos las casas particulares con jardín y a la población civil vestida de domingo. Observábamos que, mientras nosotros vegetábamos como topos, afuera la vida normal continuaba.“ [6/37]

☆☆☆

*Desde que el sistema capitalista de explotación con el paso al estado imperialista alrededor del 1900 se haya convertido en un sistema mundial para expoliar y soyuzgar a los pueblos oprimidos, los capitalistas de las grandes naciones industrializadas, con la ayuda de las superganancias que exprimen de la opresión a las obreras y los obreros de estos países, tienen la posibilidad de sobornar a un sector de la clase obrera en sus países, la aristocracia obrera.

Lenin define esta clase como chupaculos aburguesados de la burguesía:

„Ese sector de obreros aburguesados o de 'aristocracia obrera', enteramente pequeñoburgueses por su modo de vida, por sus emolumentos y por toda su concepción del mundo ... son verdaderos agentes de la burguesía en el seno del movimiento obrero, lugartenientes obreros de la clase de los capitalistas ... verdaderos vehículos del reformismo y del chovinismo...“

(Lenin, *El imperialismo, fase superior del capitalismo*, 1916, Obras Completas, tomo 27, p. 322).

La Volkswagen asume también hoy el papel de avanzadilla y de empresa modelo del imperialismo alemán

○ Papel de avanzadilla ideológica a la hora de propagar la conciliación de clases mediante la ideología de la „cooperación de los agentes sociales“

La Volkswagen asume también hoy, tal como hizo ya para los nazis, un importante papel, el de avanzadilla y „globo sonda“ del imperialismo alemán.

Mediante la propagación extrema de la ideología de la „cooperación de los agentes sociales“, reforzando la fibra nacionalista de la necesidad de conservar y asegurar la „competitividad del mercado alemán“ y de la propaganda más o menos desembozada de „puestos de trabajo alemanes primero para obreros y obreras alemanes“, la Volkswagen continúa con la ideología nazi de la comunidad del pueblo con formas más modernas. Tras 1945 no tardó en reanudar esa tradición nazi. En 1947 el director general de VW Múnich en las „10 razones para trabajar en Volkswagen“, acordadas con el comité de empresa, declaró que „el conjunto de los obreros y empleados de la Volkswagen“ forman una „comunidad de rendimiento“ [1]. También su sucesor, Nordhoff, quien con gusto saludaba a las obreras y los obreros en los actos de empresa con „queridas y queridos camaradas“, continuó esta tradición:

„El obrero sabe lo unidas que se encuentran su existencia y la de la planta. Aún tiene miedo de que cuando pierda la empresa, perderá su puesto de trabajo. El quitarle este miedo ha sido en estos años de posguerra la primera tarea de toda dirección de empresa responsable. Mediante la realización de esta tarea surge una nueva relación entre la dirección y el obrero: la relación humana. Esta relación es productiva y se encuentra diametralmente opuesta a la improductiva lucha de clases“ [2].

○ Encadenamiento a Volkswagen mediante privilegios

Además, como medio adicional para encadenar a los obreros y obreras a „su“ empresa, la Volkswagen sigue utilizando los privilegios con-

cedidos a los propios obreros y obreras. Gracias a las superganancias que Volkswagen obtiene especialmente de la explotación de obreras y obreros en los países dependientes del imperialismo, la empresa cuenta con un medio adicional para financiar las ventajas concedidas y el soborno a obreros y obreras sobre todo de la aristocracia obrera en las plantas de Alemania.

Mediante el pago de sueldos más elevados en comparación con los de otros obreros del sector del metal, mediante los denominados „convenios colectivos internos“ que estipulan especiales privilegios para las obreras y los obreros en Alemania, la VW ha conseguido hasta ahora en sus plantas de producción en Alemania evitar mayores acciones de resistencia contra la intensificación de la explotación, sobre todo mayores acciones de solidaridad con las luchas de las obreras y los obreros en otros países.

○ Papel de avanzadilla a la hora de probar e introducir nuevos conceptos de explotación

Bajo los lemas de „flexibilización del horario laboral“ y „empresa viviente“, la VW que contaba con el respaldo solícito de los burócratas obreros del Comité de empresa General de VW y de la central sindical del metal IG Metall, recrudesció las condiciones de trabajo y de vida de los compañeros y compañeras mediante la introducción de un nuevo modelo de la jornada laboral y de la semana de cuatro días en enero de 1994.

Con este nuevo modelo, las compañeras y los compañeros trabajan semanalmente entre lunes y viernes 28'8 horas, pudiendo ser ampliado el tiempo de trabajo según las necesidades a 38'8 horas semanales. Mediante turnos adicionales en sábado, este día pasa a ser un día laboral normal. Las obreras y los obreros deben estar a disposición de los mandamases de VW. Además a los nuevos empleados se les obliga a aceptar contratos temporales. Adicionalmente se endurece el control sobre las obreras y los obreros mediante la introducción del „trabajo en equipo“. Con la destrucción de 20.000 puestos de trabajo sólo en Wolfsburg desde 1991, la VW ha reforzado la presión ejercida

sobre los obreros y obreras de manera que las bajas por enfermedad se han reducido al 3'4%.

Con todas estas medidas los explotadores de VW han podido incrementar enormemente sus beneficios. Una pérdida en los sueldos del 18%, ahorros de 3.000 millones de marcos en costes sociales, una fuerte intensificación de la explotación y eliminación de „tiempos muertos“; todo eso se lo embolsan los explotadores de VW con su nuevo modelo.

○ Papel de avanzadilla también en la intensificación de la explotación a nivel internacional

La VW se empeña en introducir esta intensificación de los métodos de explotación en todas las plantas de producción que tiene en el mundo. Justo en los países donde la VW se enfrenta a un movimiento obrero más combativo es donde la ayuda de los burócratas sindicales y de la empresa juega un papel importante a la hora de imponer sus „modernos“ métodos de explotación. Así anunciaron los aristócratas obreros de VW durante la constitución del Comité de Empresa Mundial de VW el 13 de mayo de 1998 en Wolfsburg:

„La gestión y el modelo de VW de una solución cooperativa a los conflictos son artículos de exportación demandados. Así en estrecha colaboración con los comités de empresa alemanes, durante esta primavera las plantas de VW en Brasil han sido saneadas: en vez de despidos, los comités de empresa lograron recortes en la jornada laboral según el modelo alemán.“ [3]

Fuentes

- 1 Mommsen, H. y Grieger, M., *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf, 1996, p. 960 y ss.
- 2 Citado según: Koch, G., „Arbeitnehmer steuern mit“. En: *Mitbestimmung in Theorie und Praxis*, Bund-Verlag, 1987, p. 85.
- 3 Metall 6/98.

II. La tradición ininterrumpida en VW y en Wolfsburg más allá de la derrota militar del imperialismo alemán

En 1945 el imperialismo alemán sufrió un golpe, fue golpeado, pero no aniquilado ni destrozado. El sistema económico capitalista quedó intacto, los bancos y los consorcios alemanes no tardaron mucho en recuperar su antiguo poder y gloria. Como si fuera un espejo ustrorio, nos muestra este desarrollo de VW en Wolfsburg, si bien presenta algunas particularidades.

Especialmente hace patente el elevado grado de continuidad del nazismo también bajo el régimen democrático-burgués desde 1945.

Hay que resaltar la dualidad contradictoria en este desarrollo, pues en general y también en VW se daban pasos antinazistas insoslayables, que, sin embargo, no tenían trascendencia.

Por un lado, la historia de VW nos muestra claramente por qué en 1945 era absolutamente necesario que las tropas de la coalición antihitler ocuparan militarmente Alemania para eliminar el dominio nazi. Por otro lado, también nos hace ver que la

democratización y desnazificación de Alemania acordadas en el Tratado de Potsdam, en la parte occidental quedó letra muerta, porque las medidas previstas fueron saboteadas por los imperialistas occidentales con el aumento del anticomunismo.

„La VW se ha convertido en el cobijo de elementos reaccionarios y nacionalsocialistas...”

Al finalizarse las primeras medidas de desnazificación, el comandante británico mayor Hirst en abril de 1946 dio carpetazo a la desnazificación, con lo cual provocó una intensa resistencia del comité de empresa de VW y del sindicato [7/39]. Como consecuencia, se constituyeron dos comités de desnazificación, que se reunieron a partir de mayo de 1946 en la planta de la Volkswagen. De una plantilla de 8.000 personas (entre ellas ahora muchos alemanes trasladados desde Polonia y Checoslovaquia de acuerdo con el Tratado de Potsdam) se procesaron

1161 casos y propusieron el despido de únicamente 208 personas por haber apoyado activamente al NSDAP [4/958]. Sobre todo los empleados de VW en cargos directivos lograron interponer apelaciones con éxito.

En junio de 1946 tuvo lugar en Helmstedt ante un tribunal militar británico el juicio contra el médico de la empresa Körbel. Ya ahí se mostró lo fuerte que estaba arraigado el potencial nazi y pronazi. Körbel fue condenado a muerte por „negligencia deliberada” de cientos de bebés y niños polacos y soviéticos fallecidos en el „centro maternal” de VW [8/39]. Contra la sentencia se recogieron firmas y dentro de 11 días 589 ciudadanas y ciudadanos de Wolfsburg se expresaban contra la condena a muerte. La jerarquía eclesiástica subrayó en una petición de gracia a las autoridades militares la „religiosidad” de Körbel [9/7].

Algunos ex presos de los campos de concentración y antifascistas escribieron el 18 de junio de

El coche nazi “Volkswagen” y la VW como vehículo y transmisor de la “ideología del coche” nazista

Desde el principio, la Volkswagen, empresa modelo nazi, ha estado ligada a la propaganda de un „coche popular” (traducción del alemán „Volkswagen”) como parte constitutiva de la ideología nazi de la „comunidad del pueblo”. Muchos saben que, por ejemplo, el concepto de „receptor popular de radio” (en alemán: „Volksempfänger”) es una expresión inventada por los nazis. Sin embargo, el uso del concepto de „Volkswagen” que hasta hoy día se emplea “sin remordimientos” muestra que la ideología de la empresa modelo nazi VW hasta sus raíces es parte fundamental -apenas cuestionada y casi „natural” - de ideología reaccionaria dominante.

Nosotros opinamos que la lucha por romper cabalmente con la ideología burguesa en general y con la ideología nazi en particular hace también necesario explicar, denunciar y desenmascarar estos y similares aspectos de la „ideología alemana”. Por ello, queremos al menos esbozar y someter al debate algunos de estos aspectos:

El „coche popular”, según Hitler, debía significar que la posesión de un coche dejó de ser „un elemento que separara a los clases” [4/188]. Así el coche, y aunque fuera sólo la promesa de „un coche para todos”, debía reforzar la ideología nazi de la „comunidad del pueblo”. Se trata de que los nazis habían encontrado y conseguido algo que obviamente se prestaba perfectamente a sus objetivos ideológicos y políticos.

Cuando hoy se muestra en Alemania claramente que desde hace décadas existe una especie de „ideología del coche”, entonces es absolutamente necesario señalar de donde viene esta ideología. En un contexto más amplio la „ideología del coche” tiene que ver con las denostadas „autopistas” nazis. Aún hoy tienen buena fama y mucha gente sigue pensando que „Hitler” con ellas por lo menos consiguió un duradero „trabajo alemán de calidad”, sin importar que sobre ellas rodaran vehículos militares a los frentes de la guerra nazi o veraneantes alemanes a sus lugares de descanso.

Se trata de que para las clases dominantes es importante conseguir someter a su comando burgués a las masas trabajadoras mediante mecanismos como el culto a o fetichismo del coche. Esto forma un complicado conjunto con múltiples aspectos.

El aspecto material lo queremos explicar a modo de una analogía. Como es sabido, Marx y Engels han señalado repetidamente que la „obstinada mentalidad de propietarios” de los pequeños campesinos es un factor sumamente fuerte que los encadena a la gran burguesía y al capitalismo. La mentalidad de propietarios dificulta la tarea -incluso cuando la situación de la mayoría de los pequeños campesinos sea misérrima, estén fuertemente endeudados, etc.- que tiene delante el proletariado, a saber lograr la alianza con las capas inferiores del campesinado en la lucha por la revolución socialista. Si bien es cierto que la situación de la amplia mayoría de las masas trabajadoras es objetivamente muy distinta de la de las capas inferiores del campesinado, ya que estos últimos poseen, incluso sin explotar fuerza de trabajo ajena, medios propios de producción, no obstante, la burguesía dominante no escatima en medios para conseguir entre la amplia masa de trabajadoras y trabajadores este mismo efecto, a saber, inculcarles esta misma mentalidad burguesa o pequeñoburguesa de propietarios. Y desde hace décadas, esta tormenta continua de la „ideología del coche” tiene sus efectos. Muchos años se „ahorra” para compararse un coche nuevo. El coche por fin adquirido será mimado y cuidado, será lavado y encerado los sábados, y ¡qué dolor! si aparece un arañazo en la pintura. Así resulta lo que en el fondo todos sabemos: el coche no es sólo un objeto de uso, sino ante todo un símbolo de estatus social. El coche debe subrayar el estatus social y a la vez se presta a diluir las „diferencias de clase”. El tema del coche es así también el caldo de cultivo de la ideología pequeñoburguesa y del aburguesamiento. Si un obrero lleva un coche „más grande” que el del propio jefe, parece que las diferencias de clase hubieran desaparecido. El fetichismo del coche crea la ilusión de una presunta (ya que irreal para las masas trabajadoras en una sociedad capitalista) independencia („¡Viaje libre para ciudadanos libres!”). Para poder permitirse esta „independencia” centenares de miles o incluso millones de personas quedan endeudados hasta las cejas. Porque para la compra de un coche se endeuda uno. Esto se convierte en un muro de contención imposible de soslayar que dificulta la lucha de clases sin miramientos contra los explotadores capitalistas.

Aparte de esto, no se puede pasar por alto que la posesión de un coche o de una furgoneta de hecho constituye o puede constituir el paso hacia una existencia burguesa o pequeñoburguesa, en tanto que a veces se convierte en la primera condición que permite el desarrollo de actividades profesionales „inde-

pendientes” tales como representante de comercio, transportista, etc.

La „ideología del coche” también es expresión de la típica brutalidad capitalista del „todos contra todos”, que tiene su origen en la competencia burguesa capitalista. En las últimas décadas, sólo en Alemania, varios centenares de miles de personas han perecido en las carreteras o han sufrido graves lesiones muchas veces con daños para toda la vida. Entre las víctimas se registra un alto porcentaje de niños y niñas y jóvenes. Si tantas personas murieran o resultaran heridas a causa de disparos, entonces se hablaría de guerra civil o de una situación similar. La „ideología del coche”, fomentada y de mil maneras propagada por las clases dirigentes, significa también el „cosquilleo” de literalmente decidir tras el volante entre la vida y la muerte, el „habérle visto las orejas al lobo” tras un adelantamiento, etc.

No es por casualidad que cuando se comunican las cifras de muertos en accidentes de tráfico no se cree la misma conmoción que tras un accidente de tren, por no hablar de que los políticos siquiera hagan algo contra ello. Tras todo esto se esconden los fuertes intereses de los capitalistas de la industria del automóvil, una de las ramas de la industria más poderosas en Alemania. Más aun, tras la „ideología del coche” se esconden, en un nivel más profundo, los problemas que de manera inseparable se encuentran unidos con la estructura básica del orden social capitalista e imperialista, orientado al esfuerzo por obtener el máximo beneficio. Por la típica infraestructura capitalista, por su reparto de las zonas industriales, por los caminos del abastecimiento de materias primas y de salida de los productos, pero también por la distribución de los centros de producción por una parte y de las zonas residenciales por otra, se generan, con tendencia a incrementarse, absurdas corrientes de tráfico particular y de transporte de productos por las carreteras.

Contra la „ideología del coche” capitalista e individualista hay que dejar claro que el programa de la revolución socialista, el objetivo de la sociedad comunista sin clases encierra también el cambio total consciente y planificado de toda la infraestructura capitalista en interés colectivo de los productores y por los productores, en particular, el proletariado.

1947 a la dirección de VW:

„Nos es de sobra conocido que la VW se ha convertido en el cobijo de elementos reaccionarios y nacionalsocialistas.“ [9/16].

Esto era válido no sólo para las plantas de VW en la Alemania Occidental de aquel entonces. La VW estableció una línea de escondrijos hacia sus plantas de producción, sobre todo en los países dependientes en América Central y del Sur, mediante la cual cientos de verdugos nazis de mayor o menor envergadura quedaron a salvo. En una entrevista de finales de los años 70, Simon Wiesenthal declaró que las instalaciones de VW, lo mismo que las de Krupp y Siemens, eran „verdaderos nidos de nazis“, y que allí trabajaban cientos de pequeños verdugos nazis y por lo menos 18 oficiales de las SS [Reporter (revista de Río de Janeiro) n°6, abril de 1979. Citado en 10/142]. En este contexto es interesante la declaración de un colega brasileño. Con motivo de los comportamientos autoritarios y represivos de los jefes alemanes en la planta brasileña de VW, él supone acertadamente:

„Los nazis que ya no se quieren tener en Wolfsburg se nos envían 'a nosotros, allá lejos'.“ [11/96]

Uno de los grandes verdugos nazis, a los que VW se le ha demostrado „su gratitud“ enviándolo „allá lejos“, es, por ejemplo, Franz Paul Stangel, el *comandante del campo de exterminio de Treblinka*. En Treblinka fueron asesinados con gas en año y medio más de 800.000 personas, sobre todo la población judía de los guetos de Vilna, Varsovia y Bialistok. Stangel, hasta el momento de su detención, estaba empleado como jefe de la sección de montaje de VW Brasil en São Paulo [10/142].

En la planta de Wolfsburg, a principios de 1948 pasó a ser nuevo jefe de VW Heinrich Nordhoff. De 1942 a 1945, el nazi Nordhoff había sido jefe de producción de la fábrica de camiones de Opel en Brandenburgo [12/68]. Bajo su dirección fueron reubicados masivamente nazis que poco antes habían sido despedidos durante la desnazificación. Un compañero refiere:

„Los nazis que en el verano de 1946 tuvieron que levantar el campo, paulatinamente se han ido infiltrando; con pocas excepciones, han ocupado sus antiguos puestos o incluso mejores... Para los despedidos con antecedentes nazistas las puertas de la fábrica se abren rápidamente de par en par. Los demócratas... a pesar de las constantes nuevas colocaciones son sistemáticamente rechazados.“ [7/75]

Actividades nazis en y alrededor de VW después de 1945

En 1947 aparecieron en los muros dentro y fuera de la planta en Wolfsburg cruces gamadas y lemas nazis. La dirección de la Volkswagen no los hizo borrar. En el mismo año la bandera con la cruz gamada fue izada dos veces en el terreno de la planta. Durante la retransmisión por la emisora de la fábrica de una canción con la melodía de la „canción de Alemania“ un gran número de empleados alzó el brazo para hacer el saludo hitleriano [9/16].

Poco antes de las elecciones municipales previstas para noviembre de 1948 se fundó el nazi Partido Alemán del Imperio (DReP)*. En la lista de candi-

* Tres cuadros nazis fueron enviados a Wolfsburg para la constitución de un grupo local, entre ellos Adolf von Thadden, más tarde presidente durante largo tiempo del partido nazi NPD.



11 de septiembre de 1977: La Volkswagen felicita al asesino régimen de terror de Chile con motivo del cuarto aniversario

„La familia Volkswagen quiere agradecer en este gran día al Gobierno de Chile la oportunidad que le ha dado de llegar a este hermoso país, radicarse en él y compartir con su gente su libertad, empuje y alegría de vivir Viva Chile!

Volkswagen, 11 de septiembre de 1977

(El Mercurio, 11 de septiembre de 1977. Citado en Brasilien-Nachrichten, "VW do Brasil -Entwicklungshilfe im besten Sinne?", Bonn 1978, S.84)

datos del DReP figuraban casi exclusivamente antiguos miembros del NSDAP [13/1014. Citado en 7/61]. Resulta llamativa la relación personal de los nazis con la VW: el dirigente del grupo local nazi Rudolf Knöring [7/99] era obrero en la VW. Por poco tiempo fue también miembro del DReP Helmut Hillebrecht, antiguo mayor de paracaidismo en la Wehrmacht nazi y titular de la „cruz de caballero“. Durante años, Hillebrecht formó parte del comité de empresa de la VW [7/129]. Poco tiempo después fundó el partido nazi SRP. Los nazis del DReP dirigieron su campaña electoral bajo el lema „lucha contra la desnazificación y el desmantelamiento“ [7/61] y hacían abiertamente propaganda nazi: „¡Basta con el disfraz! Defendemos nuestra

opinión a cara descubierta! ¡Las fuerzas de ocupación deben enterarse de lo que nosotros opinamos!“, exclamó el cuadro nazi del DReP Falck el 10 de octubre de 1948 en un acto electoral en Wolfsburg ante sus 1.000 oyentes [7/81].

El 28 de noviembre de 1948, tres años tras la derrota militar del fascismo nazi, un partido de esta ideología logró obtener de nuevo en Alemania éxitos electorales: *los nazis del DReP ganaron la elecciones municipales en Wolfsburg con una mayoría de dos tercios* [7/1]. *El nuevo alcalde de Wolfsburg era un nazi* del DReP de nombre Heuchling, ingeniero eléctrico en la VW [7/102]. Tras su éxito electoral el nuevo jefe de VW Nordhoff no tardó en

Algunas luchas destacables que llevaron las compañeras y compañeros progresistas en la VW de Alemania desde 1945

Contra la explotación recrudescida y el desmantelamiento de los derechos democráticos sindicales ha habido también en las plantas de VW en Alemania protestas y resistencia. Así por ejemplo en la lucha por la semana de 35 horas en 1984 con en la lucha contra el párrafo 116.

- Están afectados de manera especialmente brutal por parte de la cruel explotación y sobre todo también por parte de la política de división chovinista y racista que persigue la dirección de VW, las compañeras y los compañeros de otros países de procedencia. En la VW de Wolfsburg no dejaron de volver a la carga contra los malos tratos que sufrían y sus malas condiciones de trabajo. Así en 1962 fueron a la huelga 4.000 obreros y obreras de otros países de procedencia en la planta de Wolfsburg *contra los sueldos mínimos, contra la agitación nacionalista, la insuficiente asistencia sanitaria y la mala alimentación*. A principios de noviembre de 1963 convocaron una *jornada de huelga contra la situación de las viviendas en la llamada „Villa de Italianos“* de Wolfsburg, que fue aplastada por la policía móvil. A consecuencia de ello unos 20 obreros fueron despedidos y más de 200 abandonaron „voluntariamente“ la planta.[1]

- También es de destacar que en los años 50 en las plantas de VW de Wolfsburg y Braunschweig tuvo lugar una de las pocas huelgas de protesta contra la remilitarización y el rearme atómico del Ejército Federal. El 28 de marzo de 1958 8.000 obreras y obreros de la VW en Wolfsburg se sumaron al paro durante hora y media,

sin el asentimiento de la central sindical IG Metall. Protestaban tanto *contra el rearme nuclear del Ejército Federal como contra la negativa de la dirección del la central DGB a utilizar contra ello el medio de lucha que es la huelga política general*. Por la misma época se organizó en la planta de VW en Braunschweig una huelga de advertencia de 3.200 obreros y obreras contra el rearme atómico. El jefe del comité de empresa se distanció de ella ante la prensa y declaró que se trataba de „una acción espontánea de la plantilla“ que carecía del asentimiento del comité de empresa.[2]

- De extraordinario significado es también la *huelga de solidaridad* de una hora y media por parte de 600 obreras y obreros de la planta de Salzgitter el 18 de agosto de 1987. Así los obreros se solidarizaron con la *huelga de las obreras y los obreros de VW en México*. Tales o similares acciones han sido y son muy pocas, pero no obstante son los primeros pasos hacia una solidaridad internacionalista practicada que indispensablemente las compañeras y los compañeros progresistas de la VW en Alemania deben conquistar.

Fuentes:

1 Ver „Rot Front. Revista para el Comunismo Científico. Órgano teórico de 'Gegen die Strömung', organización para la construcción del Partido Comunista Revolucionario de Alemania“, n°5, enero de 1988, p. 170 y ss.
2 Ver *ibid*, p. 40

Algunas luchas y huelgas de compañeras y compañeros en VW en otros países

México: Una de las luchas más sobresalientes de los entonces 11.000 obreros y obreras en Puebla fue la huelga de 58 días y la toma de la planta de Puebla entre julio y agosto de 1987. El detonante fue el anuncio de VW de reducir los sueldos en un 15%, de bajar a la mitad diferentes suplementos como las pagas extras de vacaciones o de Navidad y de despedir a más de 700 obreras y obreros a pesar de una tasa de inflación de más del 130% [1]. A raíz de la actitud combativa de los obreros y las obreras de VW en Puebla y del apoyo que recibían en todo México, éstos consiguieron una subida de sueldo del 78%.

En septiembre de 1988 se consiguió la destitución del dirigente sindical Durán en una huelga de cuatro días, al cual las compañeras y los compañeros reprochaban su colaboración con la dirección de la empresa en el despido de 1.200 obreros y obreras [2]. Al mismo tiempo la huelga se dirigió contra los despidos anunciados y contra las unidades policiales estacionadas en la planta desde hacía semanas. En el transcurso de la lucha 65 compañeras y compañeros fueron detenidos, muchos otros en parte quedaron heridos de gravedad [3].

Brasil: En diciembre de 1986 en la planta de VW de São Bernardo fueron a la huelga 30.000

obreras y obreros por el aumento del sueldo en un 20% prometido por la dirección de la empresa [4].

En octubre de 1987 se sumaron a la huelga 40.000 obreras y obreros del metal por una subida salarial del 66% y contra los despidos masivos en la industria del metal en la región de São Paulo [5].

A principios de mayo de 1989 surgió en Brasil, con más de 2 millones, el mayor movimiento huelguístico desde el final de la dictadura militar en 1985. En una manifestación en São Paulo cinco obreros, entre ellos tres compañeros de VW, resultaron heridos de bala. En el transcurso de la huelga echaron a la calle a 100 compañeras y compañeros de VW. Entre las grandes empresas, los compañeros y compañeras de la VW fueron los últimos en aceptar una subida salarial del 45% y dar por concluida la huelga a mediados de mayo [6].

Sudáfrica: En junio y julio de 1980 las obreras y los obreros de la planta de VW en Uitenhage junto con las compañeras y los compañeros de 12 fábricas realizaron con éxito una huelga conjunta de tres semanas por una subida de los salarios [7].

En octubre de 1987 hicieron huelga 5.000 obreras y obreros por la readmisión de un compañero despedido [8].

Dentro del marco de las negociaciones de convenio colectivo en agosto de 1989 en el sector de la automoción, secundaron la huelga convocada 12.000 obreros y obreras, entre ellos también la plantilla de la VW, por conseguir sueldos más altos [9]. Para romper la huelga tras más de dos semanas, la VW recurrió al lockout y les cerró la puerta a los 5.500 obreros y obreras.

En octubre de 1995 los obreros y las obreras de la VW en Uitenhage hicieron una huelga contra el despido de un compañero [10].

Bélgica: En septiembre de 1994 5.600 obreras y obreros de la planta de VW en Vorst, al sur de Bruselas, hicieron huelga durante tres semanas por unas mejores condiciones de trabajo y por la readmisión de compañeras y compañeros despedidos. La huelga la comenzaron los obreros y las obreras de la cadena de montaje, contra el continuo incremento de la velocidad de la cadena y el consiguiente ajeteo intensificado [11].

Fuentes

1 TAZ, 3. und 31.7.1987; 2 TAZ, 29.9.1988; 3 TAZ, 3.10.1988; 4 TAZ, 12.12.1986; 5 TAZ, 22.10.1987; 6 TAZ, 10.5.1989; 7 Gelsler, W./Wellmer, G., DM-Investitionen in Südafrika. In: Informationsstelle südliches Afrika e.V., Bonn 1983; 8 TAZ, 24.10.1987; 9 TAZ, 9.8.1989; 10 TAZ, 10.10.1995; 11 TAZ, 30.9.1994

prometerles a los nazis del DReP „una buena colaboración“ [7/75]. Un testigo describe la atmósfera:

„Los nazis se atreven de nuevo a hacer el saludo hitleriano. Se anuncia en la calle que van a desocializarse. En la reuniones públicas proceden con precaución, pero se subraya con una fervorosa ovación que la desnazificación acabe en Wolfsburg... Vuelven a cantar canciones nazis y de los pogromos. Marchan a la estación de trenes con la canción de Horst Wessel.“ [7/5].

Al fin, el resultado de las elecciones municipales de 1948 fue anulado por defecto de forma [7/117] y el DReP fue ilegalizado por las autoridades militares aliadas británicas en marzo de 1949 en la comarca de Gifhorn por su propaganda nazi [7/123]. Aunque por corto tiempo algunos nazis del DReP fueron inhabilitados para ejercer actividad política alguna, rápidamente encontraron un „hogar político“ en el resto de partidos burgueses. El antiguo presidente del partido en la región Schlüter fue a parar en el FDP y más tarde fue ministro de cultura en Baja Sajona. Luise Gericke, médica de empresa durante varios años y temporalmente miembro del comité de empresa de VW, tras su militancia en el

nazi Partido Nacional de los Trabajadores, fundado en los años 50, fue primero al FDP, y luego a la CDU, acabando finalmente en el SPD [9/14].

La Volkswagen sigue negándoles la indemnización a las víctimas de los criminales trabajos forzados

No es que VW niega en redondo toda clase de indemnización... Es que han sido indemnizados los 340.000 ahorradores alemanes que con sus cartillas de ahorro habían encargado y prefinanciado su „coche de la fuerza a través de la alegría“.*

Totalmente distinto es, no obstante, el proceder de la Volkswagen a la hora de pagar indemnizaciones a las mujeres y los hombres que durante el fascismo nazi debieron realizar trabajo de esclavos como trabajadores forzados, prisioneros de guerra

* Ver „Taz“ del 19 de diciembre de 1991. En el „Proceso Volkswagen“ celebrado en 1956 la VW se declaró incluso „no deudora de restituciones“, y, sin embargo, sí estaba dispuesta a una indemnización a los ahorradores alemanes. Ver 4/ 200

y presos de los campos de concentración. Por motivos de cuidado de la imagen pública, el directivo de VW Frerk hizo público en octubre de 1991 que se destinarían 12 millones de marcos a „financiar de ayuda infraestructural en el terreno social y cultural“ en aquellos países, de los cuales trabajadores forzados, prisioneros de guerra y presos de los campos de concentración habían sido deportados. Con „argumentos“ ya gastados como por ejemplo que el pago de indemnizaciones supondría un perjuicio de competitividad en el mercado [14], hasta hoy la Volkswagen se niega a pagar indemnizaciones individuales reivindicadas por las víctimas de los trabajos forzados. Así comentó hace unos días el directorio de la VW que la empresa tiene „incluso la obligación histórica y política de no abandonar (!!!) su pasado en el nacionalsocialismo, pero esto no implicaría ninguna obligación jurídica“ [15]. También para el „fondo de ayuda“ anunciado para los trabajadoras y trabajadores forzados, del que supuestamente se dispondrá a partir de septiembre de 1998 (cínicamente sólo para trabajadoras y trabajadores forzados que fueron explotados hasta la médula en VW entre 1944 y 1945, ¡como si antes de 1944 no hubiera habido ningún brutal trabajo forzado ni esclavitud en VW!), se subraya que la „interpretación jurídica“ de VW no ha cambiado [16].

III. La Volkswagen: uno de los mayores explotadores internacionales del imperialismo alemán

La Volkswagen se sitúa frente a las obreras y los obreros como uno de los mayores explotadores y chupasangres a nivel internacional. En total 280.000 obreras y obreros son explotados directamente en unas 35 plantas en todo el mundo. En las 10 plantas de la VW en Alemania están ocupados casi 140.000 obreras y obreros [17]. A ello se añaden otros más de 50.000 obreras y obreros sus plantas en Polonia, la República Checa, Hungría, Eslovaquia, Portugal y España. En América Central y del Sur, sobre todo en México, Argentina y Brasil, son alrededor de 50.000. Finalmente la VW explota en sus plantas

de producción en Sudáfrica a alrededor de 6.000 obreras y obreros y en China sobre 15.000 obreras y obreros. En total son varios centenares de miles los que VW exprime a través de una red de sucursales (por ejemplo en Corea del Sur, Indonesia, Filipinas).

En competencia con los otros grandes consorcios de la automoción, la VW ha aumentado su posición en el mercado automovilístico de manera sistemática y hoy dispone de una cuota en el mercado mundial del 10,4 por ciento sobre todos los coches y

vehículos industriales vendidos. Con la compra de marcas competidoras como Audi, SEAT, Skoda y hace poco Rolls Royce la VW no ha podido sólo defender su influencia en los „nuevos mercados“, sino reforzarla. Desde mayo de 1998 a través de Skoda produce VW automóviles en Sarajevo [18].

Con métodos de explotación refinados continuamente durante los últimos años y con el ajeteo intensificado, la Volkswagen ha reforzado la explotación de tal manera que sólo en los últimos tres años las ganancias respectivas se han duplicado. En

1997 la Volkswagen ha sacado de esta explotación mundial de sus obreras y obreros, con 1.400 millones de marcos tras el pago de impuestos, el más alto beneficio neto en la historia del consorcio [19].

Especialmente en los países dependientes del imperialismo en África, Sudamérica y Asia la VW obtiene con los más bajos salarios, el más brutal ajetreo laboral y las peores condiciones de trabajo enormes beneficios de las obreras y los obreros de estos países. El trabajo infantil, la persecución y prohibición de organizaciones y actividades sindicales en las plantas de VW son práctica común de la explotación endu- recida en estos países.

En ello se muestra sobre todo: 'Siguiendo las tradiciones alemanas' la Volkswagen invierte en precisamente en aquellos países en los que dictaduras militares fascistas le aseguran las mayores posibilidades de explotación. Significativa es la declaración del antiguo jefe de VW do Brasil, Werner Paul Schmidt, en 1971, quien afirmó su respaldo absoluto al reaccionario régimen de terror en Brasil:

"Seguro que la policía y el ejército torturan para obtener informaciones importantes; seguro que muchas veces ni siquiera se abren los juicios sumarios para procesar a los subversivos, sino que son fusilados sin más. Pero para ser fieles a toda la verdad hay que añadir algo: que sin dureza no vamos hacia delante. Y vamos hacia delante." [10/141]

Por otra parte los bien formados y experimentados demagogos de la Volkswagen saben muy bien capitalizar la más mínima "democratización" en estos países para presentarla como resultado de su intervención "positiva". Aquí algunos ejemplos su prácticas de explotación en otros países:

VW do Brasil: en la planta de São Bernardo, la mayor planta de automóviles de Sudamérica, VW explota a cerca de 30.000 obreras y obreros [20]. Durante la dictadura militar en Brasil de 1964 hasta mediados de los años 80, la VW se aprovechó de y reforzó las condiciones del Estado policial: las organizaciones sindicales fueron de manera sistemática obstaculizadas y hostigadas, las asambleas sindicales en terrenos de la empresa fueron prohibidas, etc. [11/4] El cuerpo de "Seguridad y Vigilancia" de VW en São Bernardo, formada por nazis que habían encontrado cobijo en VW y campo de acción de antiguos militares brasileños*, no era menos temida entre las obreras y los obreros de VW que la policía militar brasileña. Así cuenta el semanario "O São Paulo" del 17 de octubre de 1980:

"Cuando se acaba bajo sospecha, se descubre un fallo o hay una bronca con los jefes, llevan a los obreros a las salas de "seguridad". Los interrogatorios que allí

se desarrollan son más duros que en la comisaría. Amenazas y agresiones como 'te vamos a llevar a la cámara de tortura' no son raros. En otros casos los obreros son reclusos en estas salas durante la jornada (hasta una semana), como si fuera una cárcel privada. Muchas veces inocentes son obligados a confesar robos que en absoluto han cometido. Incluso niños, alumnos de la escuela de empresa, son amenazados por los vigilantes." [10/141]

Y sigue un líder sindical:

"... La 'seguridad' en Volkswagen es, comparada con todas las empresas del ramo, lo más parecido a un aparato policial." [10/141]

VW de México: en México está la VW presente desde 1964. Ahora explota en Puebla a 15.200 obreras y obreros. Las condiciones de trabajo en la VW de México se caracterizan por la más brutal explotación, las peores condiciones de trabajo y los sueldos más pequeños. El sueldo medio mensual alcanza ahora 3.600 Pesos (750 DM) [21].

ros y obreras en otras plantas de la VW, como por ejemplo la huelga de solidaridad de 1,5 horas de 600 obreras y obreros de la VW en Salzgitter, tuvieron que suspender su labor de esquirolaje y cancelar el turno extra. La central sindical alemana IG Metall así como el Comité de Empresa General en Wolfsburg se negaron a mostrar su solidaridad con los obreros y obreras combatientes en México con el argumento de que el sindicato local no estaba afiliado a la central oficial CTM. Sólo cuando ya habían transcurrido cinco semanas Comité de Empresa General de VW en Wolfsburg se vio obligado a enviar una declaración de solidaridad a los huelguistas [24].

Durante la huelga de 1992 en Puebla cuando la VW echó a la calle a toda la plantilla, el señor Uhl, miembro del comité de empresa en Alemania y responsable de relaciones internacionales, a la pregunta de si se volvería al esquirolaje para quebrar la huelga como ya habían hecho en 1987 dio una respuesta a gusto de los capitalistas de VW:

"¿Es que podemos tolerar que por las huelgas en México haya jornada reducida en Alemania?" [14]**

VW de Sudáfrica: con su planta en Uitenhage en la que en este momento hay 6.500 obreras y obreros explotados, la Volkswagen es el mayor consorcio extranjero en Sudáfrica. Con tres turnos al día y una semana laboral de 6 días VW obtiene enormes beneficios de sus obreras y obreros en Uitenhage, con los más bajos sueldos y las peores condiciones de trabajo.

En estos países, aún bajo las condiciones más difíciles las obreras y los obreros han llevado una lucha con éxito contra las brutales prácticas de explotación de la Volkswagen y por mejores condiciones de trabajo, por una actividad sindical libre y por mejores salarios. Precisamente estas luchas pueden ser modelo y aliciente para los obreros y obreras en Alemania, para hacer frente a la continua intensificación de la explotación de VW.

☆☆☆

Octavilla, 10 páginas

Pero las obreras y los obreros de VW en Puebla no dejaron de luchar contra la cruel explotación. Organizaron luchas muy combativas que no pocas veces la VW hizo acabar con la actuación de la policía militar. VW de México ha desarrollado una estrategia particular para "deshacerse" de obreras y obreros combativos: tras una huelga de una semana en junio de 1992 la dirección echó a la calle a toda la plantilla. La recolocación de 1.500 obreras y obreros que eran calificados como "cabecillas y violentos" fue rechazada [22]. Una manifestación de las obreras y los obreros no recolocados ante las puertas de la fábrica fue disuelta permitiendo la VW la actuación de la policía con porras y perros. Varios manifestantes tuvieron que ser hospitalizados con heridas de porra y mordiscos [23/11].

El ejemplo de la VW de México muestra claramente el papel reaccionario de los burócratas obreros. Así durante una huelga de 58 días en planta en Puebla, el comité de empresa de la planta en Baunatal (Alemania) consintió en introducir un turno extra para compensar los efectos de la huelga de México. Los burócratas obreros, sólo cuando se vieron confrontados con la presión ejercida por los obre-

Octavilla, 8 páginas

** Ver "Taz", 11 de agosto de 1992. Una vomitiva arrogancia alemana es lo que mostraron los dolidos burócratas obreros del Comité de Empresa General de VW en Wolfsburg, por ejemplo también tras una visita a la fábrica brasileña de São Bernardo en 1978. Cuando la dirección local de la empresa desestimó naturalmente todos los reproches por tortura, trabajo infantil, etc. en un diálogo conjunto con los delegados del comité de empresa, estos burócratas obreros llegaron a la conclusión de que "las compañeras y los compañeros brasileños estaban en gran parte desinformados", que ellos, "tenían que volver a empezar desde el principio", y que lo primero que debían hacer era "procurarse la necesaria base en la empresa mediante una decente formación sindical". Ver 11/7

* En los años 70 por ej., un antiguo superior del ejército brasileño fue también jefe de la "Seguridad y Vigilancia" de VW en São Bernardo. Ver 11/96

La VW muestra la necesidad de la lucha por la ruptura revolucionaria con todas las relaciones de explotación y todas las ideologías reaccionarias

Los hechos sobre el pasado y el presente de la Volkswagen muestran lo grande que son las tareas que tenemos delante para desarrollar un movimiento progresista y revolucionario de los obreros y obreras dentro de una tan importante „empresa modelo“ del capital monopolista alemán. Para poder unir y organizar a las obreras y los obreros realmente progresistas en la lucha sindical y democrática deben ser colocadas sobre todo dos piedras de toque en primer plano:

Primero, la lucha por la indemnización a los trabajadores y trabajadoras forzados, a los prisioneros de guerra y los presos de los campos de concentración. La obligación de luchar por las justas demandas de las víctimas de los crímenes perpetrados por la VW como por las víctimas de la barbarie nazi en general se debe a la responsabilidad compartida por el pueblo alemán ante los crímenes del fascismo nazi. El ejemplo de VW muestra claramente:

El pueblo alemán, la clase obrera alemana no impidió estos crímenes. Aparte de que la gran mayoría participó en ellos, los aprobó o no emprendió nada para impedirlos, el pueblo alemán en general no era capaz de derribar la dictadura nazi ni de acabar con la guerra criminal por sí mismo.

Segundo, la lucha contra el chovinismo y el racismo alemanes, por la unión proletaria internacionalista con las obreras y los obreros de otros países de procedencia y en otros países explotados por el „propio“ imperialismo. Esta obligación se deriva también de la responsabilidad compartida de las obreras y los obreros alemanes por los crímenes de la clase dirigente, si non son capaces de evitar estos crímenes.

La conclusión que sacamos de estos dos puntos es que las obreras y los obreros deben comprender que, tras el derrocamiento de la burguesía, entonces el proletariado organizado como clase dirigente tiene delante de sí la tarea de ofrecer la mayor compensación posible por los crímenes cometidos bajo el dominio del imperialismo. Sin llevar esto a la práctica no se puede pensar en una unión proletaria internacionalista con los pueblos que habían sido oprimidos por el imperialismo alemán, en el camino hacia la unificación voluntaria y basada en la confianza mutua de las naciones en el Comunismo.

La continuada serie de crímenes de VW, de Siemens, Krupp, BMW, etc., en todas las partes del mundo, y el enorme lastre de la maldita ideología chovinista de la „comunidad del pueblo“ enseñan que básicamente se trata de realmente destruir el imperialismo alemán, el capitalismo en Alemania y de construir la dictadura del proletariado y la democracia socialista en la lucha por el Comunismo, en resumidas cuentas se trata de hacer la revolución socialista como único y decisivo medio, como único camino

... para la supresión de las

diferencias de clase en general, para la supresión de todas las relaciones de producción en que éstas decansan, para la supresión de todas las relaciones sociales que corresponden a esas relaciones de producción, para la subversión de todas las ideas que brotan de estas relaciones sociales“.

(Karl Marx, *Las luchas de clase en Francia*, 1848, Obras Escogidas de Marx y Engels, tomo 1, Editorial Progreso, p. 288,)

☆☆☆

Fuentes

- (1) Siegfried, K.-J., *Das Leben der Zwangsarbeiter im Volkswagenwerk 1939-1945*, Francfort del Main/Nueva York, 1988
- (2) Siegfried, K.-J., *Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939-1945*, Francfort, 1993
- (3) *Heimatgeschichtlicher Wegweiser zu den Stätten des Widerstandes und der Verfolgung*, tomo 2: „Niedersachsen I“, Colonia, 1985
- (4) Mommsen, H. y Grieger, M., *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Dusseldorf, 1996
- (5) Brodski, J. A., *En lucha contra el fascismo*, Berlín, 1975
- (6) Initiativkreis für die Entschädigung ehemaliger Zwangsarbeiter, ed., *Erlitten, vergeben, nicht vergessen*.

sen. *Erinnerungen ehemaliger KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter in der Stadt des KdF-Wagens*

- (7) Bode, C., „Jedermann rechts heran!“, *die Deutsche Rechtspartei (DRP) und die Wolfsburger Kommunalwahl vom 28. November 1948. Eine Untersuchung zum frühen Rechtsextremismus in Niedersachsen*, Hildesheim, 1995
- (8) Hohnsbein, H., *Begegnungen mit der Wolfsburger Geschichte*, Wolfsburg, 1977
- (9) VVN/BdA, ed., *Wolfsburg 1945: Neuanfang oder Nazikontinuität?*, Wolfsburg, 1998
- (10) Weber, G., *Krauts erobern die Welt. Der deutsche Imperialismus in Südamerika*. Hamburg 1982
- (11) *Brasilien-Nachrichten, VW do Brasil – Entwicklungshilfe im besten Sinne*. Bonn 1978
- (12) Neugebauer, A. (ed.), „... ohne Rücksicht auf die Verhältnisse.“ *Opel zwischen Weltwirtschaftskrise und Wiederaufbau*. Frankfurt 1997
- (13) Schmollinger, H., *Die Deutsche Konservative Partei. Deutsche Rechtspartei*. En: Stöss, R., ed., *Parteienhandbuch*, Opladen, 1983
- (14) „Taz“, 19 de diciembre de 1991
- (15) „Frankfurter Rundschau“, 18 de junio de 1998
- (16) „Handelsblatt“, 8 de julio de 1998.
- (17) PFN del IG Metal (Sindicato del Metal), 19 de mayo de 1998
- (18) <http://www.volkswagen.com.br/prelease/>
- (19) „Die Strategie stimmt“, edición especial de la Volkswagen AG del 3 de junio de 1998
- (20) „Taz“, 12 de diciembre de 1986
- (21) IGM-Pressestelle, dpa-Basisdienst del 22 de mayo de 1998
- (22) „Taz“, 30 de julio de 1992 y 21 de agosto de 1992
- (23) *Lateinamerika-Nachrichten*, septiembre/octubre de 1992
- (24) „Taz“, 11 de agosto de 1987

Contacto a través de:

LIBRERÍA Georgi Dimitroff

Koblenzer Str. 4,
60327 Frankfurt/M.,
*Fax: 069 - 73 09 20
*E-Mail: BuLaGDimi@aol.com
*http://members.aol.com/
bulagdimi/gds.htm

(*No subestimar los servicios secretos de todos los países!)

Horario de apertura:
de miércoles a viernes
de 16:30 a 18:30,
sábados de 10:00 a 13:00,
lunes y martes cerrado

Vertrieb für Internationale Literatur

Brunhildstr. 5, 10829 Berlin

Abierto:
Sábados de 11.00 a 14.00

- ☆ Obras de Marx, Engels, Lenin y Stalin - disponibles en varios idiomas,
- ☆ Escritos del comunismo y de la Internacional Comunista,
- ☆ Novelas testimonio proletario-revolucionarias y literatura antifascista y antilimperialista,
- ☆ „Rot Front“, órgano teórico semestral de „Gegen die Strömung“ - Órgano para la construcción del Partido Comunista Revolucionario de Alemania
- ☆ Octavillas mensuales de „Gegen die Strömung“
- ☆ „Boletín para la información de las fuerzas marxistas-leninistas y revolucionarias de todos los países“ que aparece cada tres meses en turco, francés, inglés, castellano e italiano.