

# 1945, la corsa francese ai cervelli ... tedeschi

(Pubblicato sulla rivista informatica Rivista Informatica "Rassegna Militare dell'Esercito on line", n. 2, marzo-aprile 2016)

<http://www.esercito.difesa.it/comunicazione/editoria/RassegnaEsercito/Tutti-i-numeri>

***Deutsche Qualität:*** alla Liberazione, l'industria francese si rimette in carreggiata grazie all'apporto di ingegneri d'oltre Reno, raggiunti dai servizi segreti. Un argomento che è stato per lungo tempo un ... tabù.

**D**al 1940 al 1944 l'industria francese segna il passo mentre le sue omologhe dei paesi rimasti nella guerra marciano a pieno regime. Di colpo, la competitività della Francia subisce un tracollo ed il prezioso patrimonio di conoscenze e di saper fare inizia ad erodersi. Si aggiunga a tutto questo il saccheggio sistematico da parte tedesca delle imprese francesi, l'effetto dei bombardamenti alleati, oltre a sabotaggi, fortunatamente abbastanza selettivi, operati dalla Resistenza. Risultato: un vero disastro !

Tuttavia, sarà proprio su questa tragica situazione che prenderanno le mosse alcune grandi avventure industriali francesi, come quella della popolare 4 CV (4 Cavalli) degli Stabilimenti **Renault** o quella di **Airbus** di Tolosa, fiore all'occhiello dell'aviazione da trasporto. Ci sono dunque diverse buone ragioni per questa frenetica rincorsa ai cervelli ed agli specialisti delle imprese tedesche, che impegnerà, Americani, Britannici, Sovietici e, naturalmente, anche i Francesi.

Gli agenti segreti francesi percorreranno dunque la Germania in rovina in cerca di scienziati e professionisti tedeschi di alto livello e se la caveranno abbastanza bene, nonostante l'accanita concorrenza. In tale contesto l'ingegnere austriaco di fama mondiale, **Ferdinand Porsche** (1875-1951), verrà portato via, sotto il naso ed in barba agli Americani, nel dicembre 1945 dalla squadra della Direzione Generale degli Studi (Etudes) e Ricerche (DGER) del tenente **Raymond Hamel**.

Dopo una tappa nella prigione di Digione, Porsche viene preso in carico dalla Sezione Riparazioni/Restituzioni del Ministero della produzione industriale. La sua nuova destinazione sarà la fabbrica Renault, da poco nazionalizzata sotto la direzione del resistente **Pierre Lefauchaux** (1898-1955). Porsche potrà, in tale contesto dare il suo parere ed il suo consiglio nella messa a punto della 4 CV. Un ruolo di rilievo che la regia governativa si guarderà bene dal propagandare per salvaguardare l'onore nazionale.

Un onore nazionale da salvaguardare a qualsiasi costo in quei tempi di esaltazione patriottica: l'amor proprio francese e l'orgoglio nazionale, hanno effettivamente bisogno del massimo segreto. Da ciò, il ruolo privilegiato svolto dai "servizi" in tutta l'operazione. A Vienna, Hamel, riuscirà a recuperare presso l'attrice **Magda Schneider** (1909-1996), madre della futura attrice **Romy Schneider** (1938-1982), l'uomo che ospitava: il grande specialista tedesco dell'aeronautica, il **Dott. Juncke**. Il ritardo francese in questo campo è il più importante e occorreva recuperare al più presto il ritardo accumulato.

### **Ex nazisti rilanciano l'aeronautica francese**

Basta esaminare in tale settore il caso di **Felix Kracht** (1912-2002). Primo pilota ad attraversare le Alpi in aliante nel 1937, questo geniale ingegnere ha diretto l'istituto tedesco di ricerche sul volo a vela (*Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug*), basato a Prien, a sud est di Monaco di Baviera. I primi ad individuarlo saranno gli Americani, che gli inviano il leggendario **Charles Lindbergh** (1902-1974), pioniere della transvolata atlantica. Un personaggio certamente leggendario, ma indubbiamente troppo arrogante, tanto che il loro incontro del 4 giugno 1945 finisce con un fallimento. Gli uomini del DGER e l'ingegnere aeronautico **Michel Decker** (1913-2003), giocando più sul suo orgoglio scientifico, piuttosto che sulla prospettiva di guadagno, otterranno successo: Kracht decide di andare a lavorare in Francia. Insieme all'ingegnere **Henri Ziegler** (1906-1998), allievo del Politecnico, il tecnico tedesco sarà alla base del progetto Airbus, dimostrazione lampante che, una volta riconciliati, i nemici di ieri sono capaci di costruire grandi cose insieme.

Grandi cose, ma molto discrete. In effetti ai governanti francesi si pone il problema di come una opinione pubblica, segnata dalla guerra e dall'occupazione

tedesca, possa accettare che degli operai francesi lavorino agli ordini di ingegneri tedeschi. Ma questa sarà, in effetti la realtà dei fatti !! Ma tutto ciò non è un caso isolato ed un altro esempio ci aiuta a capire la situazione: quello dello specialista di motori d'aereo **Hermann Oestrich** (1903-1973), padre del reattore BMW 003, che firma di un contratto quinquennale con la Società di Aeroplani Voisin, filiale nazionale della Società Nazionale di Studi (Etude) e di Costruzioni di Motori d'Aviazione (**SNECMA**), creata il 29 maggio 1945 attraverso della nazionalizzazione delle fabbriche *Gnome & Rhone*. Recuperato a Monaco di Baviera dalla DGER, Oestrich guida la vecchia fabbrica *Dornier di Lindau-Rickenbach*, posta nella zona di occupazione francese in Germania.

In questa località andranno a lavorare tecnici ed operai qualificati francesi del settore aeronautico. Certuni era stati, fino a poco tempo prima, al servizio della macchina da guerra tedesca, sia nella posizione di ingaggiati sotto contratto con la *Aktien-Gesellschaft Otto-Flugzeugwehre G.m.b. H.* (AGO), sia come personale requisito a forza a titolo dell'STO (Servizio del Lavoro-Travail Obligatorio). Questi uomini hanno inizialmente operato in Francia, nell'ambito del *Frontreparaturbetrieb GL* (impresa di riparazioni) di Bievres, catalogati al riferimento n. 918 dell'organigramma dell'AGO. Alla fine del 1942, una ventina di essi, fra i quali un certo **Georges Marchais** (1920-1997), futuro segretario generale del PCF (Partito Comunista francese), hanno accettato, dietro compenso, di continuare le loro attività in Germania.

## **II PCF denuncia questi strani espatriati**

Nel 1945, la maggior parte di questi espatriati vengono aggregati alla squadra di Hermann Oestrich nella zona di occupazione francese. In questa località prosegue la concezione del reattore ATAR (Ateliers Techniques Aeronautiques de Rickenbach) che la SNECMA presenterà poi come 100% francese, sempre in onore e dell'orgoglio nazionale !

Nel 1946, infine, questi lavoratori vengono rimpatriati per la maggior parte a Decize, nella regione della Nièvre, al centro della Francia, dove devono seguire ed applicare le direttive del team di Oestrich. Effettivi francesi che hanno acquisito una grande esperienza, poiché 120 ingegneri tedeschi sotto contratto vivono ormai nella piccola cittadina francese. questi che ben pagati, alloggiano in

un loro quartiere e si spostano in auto, un lusso per l'epoca, mentre le loro mogli fanno le loro spese in città nei migliori mercati. Una provocazione inammissibile proprio nel momento in cui gli operai francesi tirano la ... cinghia. Nell'estate del 1946, il ministro per l'Armamento, **Charles Tillon** (1897-1993) visita Decize. Il PCT ed il sindacato comunista CGT della Nièvre colgono l'occasione per manifestare contro quella che essi giudicano "*una seconda occupazione di Decize da parte dei Tedeschi*": quale migliore occasione dato che, in fin dei conti, Tillon è una figura di spicco del partito comunista e membro dell'ufficio politico.

### **Utilizzare la competenza ed il saper fare dei vecchi dell'STO**

Che sorpresa quando, alla vista dei loro cartelli e bandiere, il compagno ministro esclamerà furioso: "Voi non siete stati altro che dei collaborazionisti!". Il fatto che essi mettono in evidenza uno scandalo che comprometterebbe anche lo stesso Tillon ed il suo partito, oltre che le possibilità di rinascita dell'aeronautica francese.

Occorre dunque nascondere alla vista questi Tedeschi e mascherare anche i loro ausiliari francesi di un tempo, sconvenienti in questa Francia del dopo guerra, dove la classe operaia viene, "alquanto surrettiziamente", considerata e mitizzata come quella che ha sostenuto in blocco la Resistenza. Su richiesta del Ministero dell'Aviazione, l'apparato del PCF si incaricherà di "ripulire e scagionare" i vecchi operai di Bievres e di Rickenbach, ai quali la CGT degli Stabilimenti Aeronautici Voisin fornirà, generosamente, dei certificati di "buona condotta", anzi di "Buon Francese" (sic)!

Coperti dal segreto militare tedesco quando lavoravano per l'AGO in Francia e quindi in Germania, ecco dunque Marchais ed i suoi compagni d'avventura, protetti stavolta da un altro segreto militare, questa volta francese. Questo è quello che occorre nell'interesse nazionale: si tratta appena di un lembo della difficile ricostruzione dei paesi europei e della Francia, in particolare, che occorre preservare dalle curiosità malsane.

In tale contesto, passeranno ben degli anni in Francia, prima che i nomi di Oestrich, rivendicato dalla SNECMA o di Kracht, iniziatore di Airbus, smetteranno di rappresentare dei ... tabù.