

Italiani nella Germania degli anni sessanta: immagine e integrazione dei *Gastarbeiter*, Wolfsburg, 1962-1973

Katiuscia Cutrone

Università degli Studi, Roma Tre

Senza alcuna precedente comunicazione al proprio Ufficio del Personale, nel settembre 1961 il direttore generale della Volkswagen, Heinrich Nordhoff, annunciò pubblicamente alla Mostra Internazionale dell'Automobile di Francoforte che anche per la Volkswagen c'era la necessità di impiegare lavoratori stranieri. (Oswald, 1999b, p. 695)

Questo inaspettato annuncio da parte della casa del Maggiolino di voler far arrivare dei *Gastarbeiter* si ebbe appena un mese dopo la costruzione del muro di Berlino¹. Il direttore motivò questa sua dichiarazione più tardi, durante l'assemblea aziendale nel dicembre dello stesso anno, indicando come causa la scarsa lealtà e la pigrizia della manodopera tedesca, che non avevano permesso nell'ultimo periodo di terminare molti dei lavori secondo le scadenze (Oswald, 1999b, p. 696). Tra diverse nazionalità di lavoratori stranieri da impiegare, la scelta cadde esclusivamente sugli italiani, che sarebbero arrivati a Wolfsburg dalla metà del gennaio successivo. I motivi per cui la Volkswagen optò per una sola nazione sono diversi. Innanzitutto, fu determinante il personale contatto del direttore della Volkswagen, Nordhoff, con il Vaticano (Oswald, 1999b, p. 698), che avrebbe agevolato, come spiegheremo più avanti, il reclutamento di operai. Un secondo motivo fu che gli italiani avevano già lavorato a Wolfsburg, nel 1938-1939, costruendo la città stessa e la fabbrica; quindi, essendosi avuta già allora una buona esperienza, si sperava che la positiva situazione potesse ripetersi.

La Volkswagen non volle, inoltre, utilizzare lavoratori italiani assieme ad altri di diversa nazionalità, come gli spagnoli ad esempio, con i quali pure

esisteva negli anni sessanta un accordo bilaterale; forse perché si prendevano seriamente i consigli contenuti nella *brochure* «A cosa il datore di lavoro dovrebbe fare attenzione nel reclutamento, mediazione, assunzione e occupazione di forza lavoro straniera» (Oswald, 1999a, p. 84). In questa pubblicazione veniva infatti suggerito di non far vivere e lavorare insieme italiani e spagnoli, perché era accaduto più volte che, quando si erano avute liti o discussioni, gli italiani avessero velocemente messo mano al coltello contro gli spagnoli. Infine, un motivo sicuramente più pragmatico per questa scelta si presume sia il fatto che le Commissioni del Lavoro italiane, a Verona e Napoli, lavoravano molto più proficuamente di quelle di Madrid, Atene o Istanbul – per le commissioni italiane passavano in media ogni settimana 4.500 aspiranti emigranti, contro quelle di Spagna, Grecia e Turchia dove ne transitavano tra i 250 e i 750 (Oswald, 1997, p. 200).

In esecuzione all'accordo bilaterale italo-tedesco del 1955, difatti, il collocamento dei lavoratori italiani richiesti dalle industrie tedesche era gestito ufficialmente dalla *Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung* (Istituto Federale per il Collocamento della Manodopera e per l'Assicurazione contro la Disoccupazione) di Norimberga. Questo ente istituì uffici in Italia, rispettivamente a Verona e a Napoli (Kiesebrink, 1980, p. 2). Presso queste due commissioni avveniva la selezione medica e professionale, ma il processo nasceva molto prima e si sviluppava poi in modo complesso. Il primo passo veniva fatto dalle singole fabbriche tedesche che richiedevano un certo numero di lavoratori al *Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung* di Norimberga; questo organismo trasmetteva le offerte di lavoro alle due commissioni italiane, che si organizzavano per iniziare il reclutamento; parallelamente, il governo tedesco, che aveva anch'esso ricevuto dalle industrie le domande sul tipo e numero di lavoratori necessari, le comunicava a sua volta al Ministero del Lavoro italiano. Dal Ministero le offerte di impiego venivano inoltrate nei rispettivi uffici provinciali e regionali del Lavoro, che le pubblicavano localmente, prima ancora che gli aspiranti *Gastarbeiter* decidessero di partire per le selezioni a Verona o a Napoli. La Volkswagen, come altre aziende, inviava anche dei bandi in italiano da affiggere nei vari uffici di collocamento locali come pure nei locali delle commissioni, in cui erano indicati i dettagli più minuziosi, come lo stipendio orario, le ore settimanali di lavoro, il costo dell'alloggio e quello medio della vita in Germania, e così via (Oswald, 1999b, p. 725). Inoltre, la casa automobilistica tedesca diffuse un opuscolo in lingua italiana dal titolo: *Venite a lavorare alla Volkswagen!*, nel quale venivano presentate la città, la fabbrica e la vita che si sarebbe fatta una volta giunti nella Città dell'Auto, Wolfsburg.

La casa del Maggiolino escogitò negli anni anche altri sistemi, più veloci, per il reclutamento, aggirando i tempi lunghi di questo processo di emigrazio-

ne assistita. In Italia, infatti, la Volkswagen aveva 580 concessionarie, dirette a livello centrale italiano dall'Autogerma di Bologna, società che altro non era che un prolungamento della casa tedesca in Italia. Accadeva quindi che in queste concessionarie venisse domandato direttamente agli operai se fossero disposti a trasferirsi a lavorare in Germania a condizioni economiche, ovviamente, più accattivanti. I nomi di chi mostrava interesse erano spediti a Wolfsburg, e di lì la fabbrica inviava le condizioni di lavoro e un foglio da riempire per l'assunzione (Rademacher, 1963, p. 7).

In un secondo tempo, poi, la fabbrica si rese conto che la pubblicità migliore per far arrivare sempre nuovi operai era quella della «propaganda bocca a bocca» (Oswald, 1999a, p. 86), spingendo cioè coloro che già lavoravano per la fabbrica a riportare dall'Italia, quando ritornavano dalle ferie, parenti, amici e conoscenti. Molti italiani ricordano ancora come ci fossero spesso all'interno della fabbrica, nelle cantine e nei luoghi comuni, cartelli e avvisi con continue richieste di questo tipo. Nei primi anni invece, come già accennato, il sistema di reclutamento più proficuo risultò il contatto personale del direttore generale della VW, Nordhoff, con la Santa Sede. Già nell'ottobre del 1961, come si rileva da un carteggio tra il direttore generale e un funzionario vaticano di origine tedesca, B. Wuestenberg, ci fu un'esplicita richiesta da parte tedesca di 3.000 lavoratori. Il funzionario vaticano rispose alla preghiera tedesca, affermando che:

dopo una rapida consultazione con la Pontificia Opera per l'Assistenza, risult[ava] ben possibile inviare attraverso le Acli i giovani lavoratori italiani.

E che questa promessa, poi, fosse stata doverosamente mantenuta, risulta chiaro da una successiva lettera di Wuestenberg a Nordhoff, dove il primo scrive:

La voglio al tempo stesso ringraziare per la squisita cortesia con cui mi ha affidato alle cure della mia nuova auto: semper idem. Accetti da parte mia un caloroso augurio, che Dio gliene renda merito! (Oswald, 1999b, p. 698)

Questa collaborazione continuò peraltro per più anni, visto che la Volkswagen iniziò a inviare periodicamente un incaricato tedesco per il reclutamento, che veniva affiancato, al suo arrivo in Italia, da un inviato della Santa Sede. Questi due «agenti speciali» battevano il cosiddetto «spazio economico passivo», ossia il sud e le isole, appoggiandosi spesso alle parrocchie di campagna, dove all'arrivo dei due agenti il parroco aveva già radunato lavoratori maschi disoccupati dei dintorni. I selezionati erano inseriti in una lista che sarebbe giunta alle commissioni di Verona o Napoli. Per regola i candidati, infatti, dovevano comunque passare per le commissioni, ma si trattava in questo caso

di assunzioni nominative, avendo la casa automobilistica tedesca già l'indicazione dei candidati (Oswald, 1999b, pp. 698-99).

Di come questi sistemi paralleli di reclutamento ben funzionassero e di come le commissioni ben presto esaurirono il loro ruolo, sono indicativi i dati della tabella 1 (Kiesebrink, 1980, p. 3).

Tabella 1. *Percentuale dei lavoratori reclutati ufficialmente sul totale dei loro ingressi in Germania, per nazionalità.*

	Turchi	Iugoslavi	Greci	Spagnoli	Portoghesi	Italiani
1960	-	-	41	41	-	66
1961	31	-	58	53	-	65
1962	72	-	67	66	-	46
1963	84	-	70	68	-	24
1964	87	-	62	68	58	19
1965	76	-	54	62	74	13
1966	75	-	69	69	80	8
1967	49	-	26	42	46	7
1968	67	-	65	73	70	8
1969	81	35	79	84	86	8

Fonte: Romero, 2001, p. 413.

Come si può notare, a partire dal 1966 oltre il 90% degli emigrati italiani viaggiava di propria iniziativa e a proprie spese verso la Germania.

Ma torniamo all'arrivo degli italiani a Wolfsburg.

*Aktion Italiener*² titolava il quotidiano locale «Wolfsburger Nachrichten» del 18 gennaio 1962. Iniziava, quindi, in quei giorni per la Volkswagen la prima fase di arruolamento di manodopera a basso costo e per tempo limitato. Il primo treno con 86 italiani arrivò la notte tra il 16 e il 17 gennaio 1962; quella seguente ne arrivarono altri 63, e così si proseguì a notti alterne per tutto l'anno; si può calcolare che in quei primi dodici mesi arrivarono nella Città dell'Auto circa quattromila lavoratori italiani (Mario de Col, uno degli italiani intervistati). I futuri *Gastarbeiter* giungevano solitamente in piena notte, con treni speciali organizzati dalle commissioni tedesche in Italia. Accolti alla stazione di Hannover, dopo un veloce caffè, erano scortati fino a Wolfsburg. Dalla stazione venivano direttamente portati negli alloggi di fabbrica, dove ricevevano un pasto caldo e l'indicazione del turno che avrebbero avuto il giorno seguente in fabbrica. Il datore di lavoro che reclutava manodopera straniera in massa doveva, per legge, provvedere anche

agli alloggi. Molte aziende tedesche, quindi, costruirono le abitazioni per i futuri *Gastarbeiter* nel modo più economico e veloce possibile, altre utilizzarono invece le baracche di guerra che erano servite per gli *Zwangsarbeiter* (lavoratori forzati e prigionieri).

A Wolfsburg non si usarono le vecchie baracche, che pur esistevano; la fabbrica decise di far progettare un villaggio di prefabbricati in legno, a due piani con stanze e servizi comuni, in cui avrebbero vissuto esclusivamente uomini italiani. Questo *Italienerdorf* (villaggio degli italiani) prese il nome di *Berliner Brücke*, dall'omonimo ponte (Brücke) accanto al quale sorgeva. Quest'ultimo passava sopra il *Mittellandkanal*, che era di fronte alla fabbrica, e sopra i binari della stazione. Attraversando il ponte gli italiani arrivavano a piedi (circa 600 metri) in fabbrica. Gli alloggi della *Berliner Brücke* contavano, nel 1964, 46 case in legno a due piani, che nel 1966 erano diventate 58, più tre edifici in muratura, le *Kantine A* e *B* e il magazzino. Ogni baracca (così erano comunemente chiamate dagli italiani le case in legno) conteneva circa 32 stanze, ciascuna in media di 13 metri quadrati³ (Monferrini, 1987, p. 101), in cui vivevano due, tre o quattro persone, secondo il periodo; quindi in ogni edificio abitavano in media più di novanta persone⁴. Ogni stanza era fornita di due letti a castello, oppure un letto a castello e un singolo, un armadio per ogni occupante, con uno scomparto vestiti e uno viveri e un tavolino con quattro sedie. In ogni casa vi era, su ciascun piano, una cucina comune, delle toilette comuni, con tredici lavabi e quattro WC e orinatoi, e una stanza per stirare⁵ (Oswald e Schmidt, 1999, p. 187). Secondo la Volkswagen i servizi nelle case erano sufficienti (circa quaranta fornelli e otto WC per novanta persone), perché gli italiani che abitavano in questi prefabbricati lavoravano in turni diversi, quindi si alternavano nell'utilizzarli.

C'era inoltre in ogni casa una camera singola per il capo alloggio (*Hauswart*). Il suo compito era di controllare chi entrava e usciva dalla baracca, che si mantenesse l'ordine e la quiete, come pure la pulizia, e che il regolamento in generale fosse rispettato da tutti. Oltre alle abitazioni, nel Villaggio Italiano vi erano anche dei punti di incontro per il tempo libero: due case in muratura, sia per gli uffici che per le attività di svago. Nel primo fabbricato, chiamato *Kantine A*, si trovavano le stanze dell'amministrazione, una sala per i visitatori, una grande sala comune con tavoli da gioco, un juke box e uno spaccio dove si poteva comprare da bere. Nell'altra casa, la *Kantine B*, invece, c'erano le stanze dell'Ufficio Sociale (che aiutavano gli italiani a sbrigare le formalità e problemi vari, di lingua o altro) e quelle dell'Ufficio Personale (per il coordinamento del Villaggio Italiano), una sala cinematografica con circa 500 posti, dove, quando non si trasmettevano pellicole, c'era una tv oppure si celebrava la messa della do-

menica; poi c'erano degli sportelli che la Posta apriva tre volte al mese, quando gli italiani prendevano la paga, per l'invio delle rimesse in Italia; e c'erano infine un piccolo supermercato, l'infermeria con circa trenta posti letto, e una terza costruzione in muratura, il magazzino⁶, dove erano conservati chiavi, lenzuola e utensili vari che erano consegnati agli italiani al loro arrivo. Ogni italiano riceveva infatti: due piatti di ceramica, uno piano e uno fondo, una tazza, le posate, una pentola, una padella, uno scolapasta, tre grucce per gli abiti, due coperte, lenzuola, tre asciugamani, un lucchetto per l'armadio e una chiave della stanza, sulla quale erano incisi tre numeri: il numero della casa, quello della camera e quello relativo al singolo italiano⁷ (Mario de Col).

L'*Italienerdorf* era racchiuso da un recinto alto circa due metri, con un'entrata principale controllata da un corpo di guardia, con tanto di barra d'entrata. Ogni abitante doveva mostrare al suo passaggio un tesserino; i visitatori dovevano depositare un loro documento all'entrata, dichiarando chi andavano a visitare, mentre le donne non potevano entrare in nessun caso nelle camere, e dalle ore 22 alle 6 neanche nelle sale comuni⁸.

Le case in legno della *Berliner Brücke* erano state dichiarate agibili per dieci anni, appunto in nome di quel principio di provvisorietà legato, come già detto, alla figura del *Gastarbeiter* e la Volkswagen, partendo appunto da questo principio, aveva incaricato Georg Kugland di sviluppare il progetto degli alloggi. Egli fu scelto sulla base della sua precedente esperienza nel periodo del primo dopoguerra, come spiega egli stesso in un'intervista:

Inizio con il raccontare come ho lavorato per un lungo periodo nel Ministero di Hannover, dove ero responsabile per i cosiddetti *Heimatlose Ausländer* (o come si dice in inglese *displaced persons*): persone dell'Europa dell'Est, polacchi, lettoni, lituani e anche russi, che si ritrovavano alla fine della guerra nella Repubblica Federale Tedesca e che non volevano tornare nella loro patria. Furono riconosciuti dagli inglesi come *displaced persons* e furono raccolti in caserme. Per queste persone nella bassa Sassonia c'erano circa 20 *Lager*, e io ero responsabile, per i *Lager* nel mio distretto, circa la cura dei *Lager* e l'assistenza alle persone. Racconto questo perciò, perché allora ho raccolto le esperienze [che mi sarebbero servite], come si trattano le persone che devono vivere in un *Lager*.

Dalle parole di Kugland si può notare un chiaro parallelo tra quello che fu il suo lavoro nei *Lager* per gli *Heimatlose Ausländer* e quello che lo occupò poi con gli italiani. Prima egli gestì dei veri e propri *Lager* dichiarati, per persone senza patria; successivamente progettò e poi gestì un campo che la Volkswagen ebbe sempre la premura di non definire come tale.

La parola *Lager* potrebbe richiamare associazioni che noi in ogni modo abbiamo interesse di evitare. La definizione di «Alloggi *Berliner Brücke*» può essere usata in modo corretto in tutte le situazioni. (Oswald, 2002, p. 2)

Così dichiarò il direttore della VW, Nordhoff, in una comunicazione ufficiale all'Ufficio Personale del 5 gennaio 1962, conscio del pesante e pericoloso richiamo storico di questo termine. Il direttore, inoltre, invitò il personale a evitare il termine «baracche», quando si parlava delle «case in legno a due piani» del Villaggio Italiano, o al più di usare la parola «baraccamenti». Nonostante tutte queste premure da parte della fabbrica, come si può notare, uno tra i responsabili degli alloggi della *Berliner Brücke*, a distanza di quarant'anni, sembra aver dimenticato la terminologia ufficiale suggerita dalla direzione, e per tutta l'intervista parlerà sempre di baracche e di *Lager*. Gli stessi termini si sentono ripetuti anche nelle interviste fatte agli operai italiani di allora, quando ricordano la *Berliner Brücke*. Tale continuo riferirsi a un *Lager* può essere spiegato forse dal fatto che gli alloggi erano circondati da un alto muro (costruito nel maggio 1962), che ricordava chiaramente i campi di guerra⁹ e quindi richiamava quell'immagine di brutalità tedesca propagandata dai vincitori della guerra. Il fatto, inoltre, che la Volkswagen avesse già utilizzato dei lavoratori forzati internati in un vero *Lager*, le cui baracche erano ancora visibili a Wolfsburg, andò a rafforzare questo immaginario collettivo. La fabbrica giustificò invece la decisione di costruire questa recinzione con la spiegazione che essa era una protezione per gli abitanti del Villaggio Italiano dai pericoli esterni. Gli italiani che ancora vivono nella cittadina, al contrario, intervistati, ricordano il loro arrivo e il primo approccio a questo villaggio con una chiara suggestione legata a questa immagine di guerra; raccontano quasi tutti di essere arrivati con un treno dopo la mezzanotte, spesso nel freddo invernale tedesco, con nebbia e grigiore ovunque. E ad accoglierli, questo villaggio di legno, circondato da un alto muro e controllato da guardie; uno scenario che di certo rafforzò i pregiudizi con i quali molti erano partiti dall'Italia.

Quinto Provenzano, uno degli italiani giunti in quegli anni, racconta così le sue impressioni, ancora prima di arrivare a Wolfsburg, alla prima fermata del treno a Monaco:

Quello che mi ha colpito più di tutto erano i tedeschi. I tedeschi avevano quel microfono, sai quel 'parlante, erano due, tre che avevano l'incarico di raccoglierci e portarci giù, sotto alle catacombe della stazione di Monaco. Ci raccolsero tutti quanti, ma urlavano, come fossero [...] uh! E ci inquadrarono come fossimo in guerra, veramente sai, io mi presi paura. Dissi: che è successo qua?

Poi non li capivi, sai, da giovane, allora, 21 anni [...] proprio allora 21 anni [...] Avevano i paltò di pelle, no? E qualche nazi uno se lo ricordava e ci impressionò molto questo.

Tuttavia, Mario de Col, impiegato dell'Ufficio Personale, sdrammatizza queste descrizioni, dicendo:

Molti quando arrivavano, raccontavano, e raccontano ancora oggi – sono dei bugiardi – che sembrava di entrare in un campo di concentramento. [...] C'è uno che racconta tardi nella notte, la nebbia... ci fanno tutti le loro cornici. [...] Nonostante tutto eravamo all'inizio degli anni sessanta che avviene? Avviene che tanti avevano ancora in testa la guerra, tanti connazionali i campi di concentramento, tanti arrivavano qua con i denti alti. E io personalmente questa idea non ce l'avevo, perché conoscevo ormai la Germania da qualche anno. Di conseguenza avviene che tanti, per rendersi più interessanti, più belli e via di seguito, succede che dicono: c'era questo, c'era quello, c'era quell'altro.

Pur volendo eliminare l'elemento della suggestione emotiva legata alla guerra, bisogna tuttavia riconoscere che alcune caratteristiche degli alloggi della *Berliner Brücke* erano effettivamente molto simili a quelle di un *Lager*. Anne von Oswald, la prima storica dei *Gastarbeiter* italiani di Wolfsburg, ha utilizzato infatti il concetto di *Lager* per descrivere le condizioni di vita negli alloggi della Volkswagen negli anni sessanta e settanta.

Secondo von Oswald, la vita nei *Lager* è caratterizzata dalla:

Ristrettezza di spazio e dallo scarso comfort, con un relativo isolamento verso l'esterno e una vita comune forzata verso l'interno, che limita o fa perdere del tutto il senso del privato e impedisce libertà di movimento e ogni tipo di intimità; di solito nei *Lager* vige un regolamento talmente duro e formale da deprimere. (Oswald e Sonnenberg, 2000, p. 200)

E, in effetti, questi elementi c'erano tutti nella vita degli alloggi comuni. Forse solo la coercizione potrebbe sembrare non coincidere con tale definizione di *Lager*. In effetti nessuno costringeva gli italiani a rimanere ad abitare nella *Berliner Brücke*. Eppure von Oswald, riferendosi alla vita di questi *Gastarbeiter*, utilizza la definizione di *Zwangsgemeinschaft* (comunità forzata), appunto perché la libertà di scelta era puramente teorica: trovar casa a Wolfsburg, almeno agli inizi degli anni sessanta, era estremamente difficile (si veda la tabella 2), perché c'era scarsità di appartamenti liberi e soprattutto perché la politica immobiliare della città non favoriva gli stranieri (Moreschi, 2001-2002).

Tabella 2. *Situazione abitativa dei «Gastarbeiter» italiani.*

Anno	Italiani a Wolfsburg	Di cui negli alloggi «Berliner Brücke»
1962	3.439	3.086
1963	3.644	3.138
1964	4.503	3.877
1965	5.431	4.198
1966	3.535	2.182
1967	3.159	1.735
1968	5.742	3.842
1969	6.942	4.700
1970	7.691	4.872
1971	6.763	3.050
1972	6.777	2.040

Fonte: Oswald e Sonnenberg, 2000, p. 57.

Ma come vivevano gli italiani nel loro Villaggio? Convinti di ritornare presto a casa, la maggior parte dei *Gastarbeiter* cercava semplicemente di lavorare il più possibile, così da guadagnare velocemente il più possibile. Per questa ragione il tempo libero veniva impiegato dai più semplicemente per fare la spesa, cucinare, lavare e stirare, scrivere a casa e dormire. L'idea di perdere tempo inutilmente avrebbe creato, infatti, soltanto un ulteriore senso d'angoscia, invece alcuni gesti quotidiani potevano al contrario rafforzare in qualche maniera il legame con casa, come racconta Domenico Mango:

Quel piccolo spazio che noi c'avevamo a disposizione era, tra virgolette, impiegato oppure impegnato come lavare biancheria, preparare, diciamo, un pasto all'italiano, diciamo paesano, gradevole, come quel ricordo di una volta...

Anche se alle volte, come testimonia un altro ex operaio, Mario Diana Annino, l'impossibilità di ricreare realmente un ambiente o un modo di vivere italiano creava a sua volta ulteriori malumori nell'animo dei lavoratori italiani. Egli racconta:

quello che trovavo un po' più difficile qua era un po' il mangiare, perché noi avevamo giorno e notte, diciamo così, spaghetti e pasta, altro non c'era. Non è che si trovava la melanzana, la zucchina... non esisteva. Quello che mancava era quella

genuinità della roba fatta in casa. Maggiormente cominciamo dalle nostre parti, come in tutte le altre parti esistevano, mi trovavo in difficoltà. E anche l'ambiente un po', perché lasciando la famiglia, lasciando il paese, lasciando gli amici della scuola, delle scuole fatte in Italia, era un po' pesantuccio. Si sofferiva di nostalgia verso il paese natio, dove eravamo vissuti, questo sì. È durato, senza scherzi, un paio di anni è durata la nostalgia. Tanto è vero che dopo i primi sei mesi cominciavano ad arrivare i primi crampi allo stomaco... eh!

La fabbrica, ciò nondimeno, aveva creato all'interno della *Berliner Brücke* infrastrutture per lo svago. Era, infatti, opinione dell'allora direttore degli alloggi che «la nostalgia di casa si combatte in maniera migliore con Sofia Loren sullo schermo del cinema e un campo di calcio di fronte la porta, che con l'afflizione nel cuore e l'alcool nello stomaco» (Oswald e Schmidt, 1999, p. 205). Gli italiani stessi, pur convinti della temporaneità del loro soggiorno, cercavano di combattere la loro malattia, l'*Heimweh* (il dolore per la mancanza di casa)¹⁰, ma con armi diverse. Nelle loro stanze molti *Gastarbeiter* coltivavano basilico, pomodori o altre piante per cucinare. Le pareti delle loro stanze erano spesso tappezzate di foto di bellezze italiane, che potevano essere attrici, cantanti, modelle o a volte immagini di città italiane. In questo modo cercavano di creare un pezzettino di un mondo lontano e desiderato, in alloggi dove tutto sembrava loro impersonale e vuoto. Quando si recavano in città, gli italiani andavano quasi sempre in gruppo, elemento culturale caratteristico, ma anche una sorta di protezione, rappresentata dal gruppo, rispetto anche a un ambiente esterno che sentivano come estraneo e a volte ostile. Le difficoltà di comunicazione, dovute sia a una lingua che pochi impararono, ma anche alla grande differenza culturale, furono, e rimangono spesso ancor oggi, difficili ostacoli da superare. Muoversi in gruppo, passeggiare per strada, rimanere a chiacchierare all'aperto era infatti anche un modo per mantenere le vecchie abitudini di casa, persino in un posto, come la Germania, dove le condizioni climatiche invernali non permettono di rimanere troppo a lungo fuori. E questo aspetto, non va scordato, era anche visto dai tedeschi come una novità, un *modus vivendi* incomprensibile.

Racconta, di questa voglia di stare all'aria aperta, Armando Gobato:

Noi si passeggiava sulla Porsche Straße, che era una strada a doppia corsia, a destra e sinistra i negozi, e lì c'era il passeggio. Noi italiani eravamo abituati alla vita fuori, alla vita in piazza, noi siamo così anche nel nord. Da noi più che la piazza, è il sagrato, davanti la chiesa, ci si incontra, si parla, si discute, si fa politica, si parla di calcio [...] e per noi era la Porsche Straße. E questo i tedeschi non riuscivano a capirlo. Si chiedevano: cosa fanno qua? Davamo fastidio. Perché, mentre nelle altre grandi città della Germania gli stranieri, ancora, anche adesso, si incontrano alla stazione, per noi la stazione qui era piccola. Per noi il punto d'incontro era la Porsche Straße, si andava avanti e indietro, su e giù, su e giù.

Questa strada di Wolfsburg, tanto amata dai *Gastarbeiter*, si è trasformata negli anni sempre più, al punto che oggi appare come un vero corso all'italiana. Essa è diventata un'area pedonale che offre caffè, ristoranti e terrazze con tavolini all'aperto, con un'atmosfera «mediterranea» che difficilmente si trova in altre città della Germania settentrionale.

In alcuni periodi dell'anno, tuttavia, non era materialmente possibile rimanere fuori e, già dopo un anno dal loro arrivo, gli italiani crearono un luogo di incontro fuori degli alloggi: il Centro Italiano¹¹. La città donò un locale vuoto, in cui Don Parenti, Fedora De Stipanovic, assieme a moltissimi altri volontari italiani aiutati finanziariamente anche dalla Volkswagen costituirono il centro. Esso offriva un ristorante, diverse sale da gioco, una libreria, campi esterni per le bocce, una palestra per la box, e molto altro. Al primo piano della costruzione era stata insediata la redazione del giornale *Il Saluto della Domenica* diretto da Don Parenti, altro simbolo importante per la cultura italiana.

Un'altra attività del tempo libero dei *Gastarbeiter*, anch'essa all'aperto, era il calcio. Gli italiani non persero tempo e già nei primi mesi di permanenza organizzarono le prime squadre interne negli alloggi, divise secondo le diverse regioni di provenienza, o per baracche. Questi piccoli gruppi furono ben presto uniti in un'unica grande squadra di calcio: la Lupo. Il calcio divenne uno dei simboli più forti e tipici legati all'immagine dei *Gastarbeiter* italiani, che a Wolfsburg si mostrò con anticipo rispetto ai loro connazionali emigrati in Germania.

Chi invece cercò di uscire dalle attività del Villaggio Italiano, trovò spesso difficoltà. Ricorda un ex *Gastarbeiter*, Aldo Romei:

Qui a Wolfsburg era difficile avere contatti con il sesso femminile. Per quale motivo? Dato il numero eccessivo di italiani e dato il modo poco corretto con cui si sono comportati i nostri connazionali, in parecchi locali, a Wolfsburg, era vietato l'accesso agli italiani. Si andava nei locali, in piccole sale da ballo e c'era scritto: «vietato l'ingresso a stranieri». [...] in questi locali, dove gli italiani avevano fatto liti, si erano comportati male, avevano vietato l'accesso agli italiani.

C'è poi chi ricorda dei locali che, invece, erano frequentati solo dagli italiani, come raccontano Eugenio Moreschi e Mario Reina:

(Moreschi) Se uno a fine settimana voleva uscire, c'erano dei locali dove stava scritto: vietato agli stranieri, allora doveva andarsene via ... eh, eh! Tutto lì!

(Reina) C'era anche questo.

(Moreschi) E c'era solamente un locale che se chiamava «locale delle Vedove» che faceva entra tutti... perché erano tutte vecchie de ottant'anni... eh, eh, eh! Adesso a uno je viene da ride', però la realtà è quella... eh, eh! Te o' ricordi, sì?

Il fatto che gli italiani non fossero sempre graditi è stato confermato da un articolo del 1966, in cui si legge: «sicuramente i cartelli nei locali “*Gastarbeiter* non desiderati” sono un’eccezione, ma essi sono il segno di una chiara opinione di una parte della popolazione» («*Wolfsburger Allgemeine Zeitung*», 13 aprile 1966).

C’era poi il momento di festa delle ferie e del rientro in Italia. La *Volkswagen* organizzò sin dal principio, e ancora fino alla metà degli anni ottanta, treni che due volte l’anno (a Natale e per le vacanze estive) riportavano i *Gastarbeiter* a casa.

Ogni volta che gli italiani andavano via o tornavano, per la cittadina e per la fabbrica era un giorno di grande festa. Soprattutto durante i primi anni, suonavano alla stazione bande musicali, si sentivano annunci fatti in italiano dagli altoparlanti e quasi tutte le personalità del mondo della *Berliner Brücke* facevano la loro comparsa. Non ultima, era presente ogni volta anche la stampa locale, che per tutti gli anni sessanta e settanta riportò sempre fedelmente ogni partenza e arrivo dei *Südländer* (meridionali)¹², che pieni di temperamento ed esuberanza si godevano il grande evento.

In quest’occasione gli italiani mostrarono il carattere di popolo mediterraneo. Si avevano lunghe veglie per comprare i biglietti, un’atmosfera febbricitante negli alloggi per l’ansia dei preparativi, interminabili attese alla stazione la notte precedente per assicurarsi i posti migliori e, naturalmente, c’era anche la premura di partire sempre carichi di regali per tutti. La prima tappa di questo grande rituale iniziava appunto con la notizia dell’organizzazione dei treni speciali e l’acquisto del sospirato biglietto.

Racconta uno degli allora responsabili alle vendite, Aldo Romei:

Noi sapevamo per esempio che c’era 5.000 italiani e si preparavano treni per circa 5.000 persone. Erano 3 o 4 treni. [...] due che andavano in Sicilia, uno che andava in Puglia. Si organizzavano ’sti treni, si facevano dei depliant, in italiano, io preparavo questi in italiano, il mio collega li portava poi alla Druckerei, Druckerei vuol dire tipografia [...] si distribuivano volantini [...] si stabiliva il giorno in cui si vendevano i biglietti e si vendevano ’sti biglietti. Si incassava soldi a palate, non per noi, per l’ufficio viaggi [...] però per i connazionali era una cosa fantastica! Perché loro salivano alla stazione a Wolfsburg e arrivavano a casa, a destinazione dove dovevano arrivare. Ma il vantaggio di questi treni speciali era che loro portavano tutto ciò che volevano, dall’Italia a qui e da qui in Italia, non c’erano limiti [...] quindi lei vedeva alla stazione di Wolfsburg italiani che venivano con carri pieni di roba. Si portavano financo la carta igienica. È capibile, c’era allora in Italia quest’emigrazione, quindi un emigrato che tornava in Italia, doveva portare qualcosa, e questi connazionali avevano economicamente anche la possibilità di comprare... eh, eh... tanti portavano persino roba rubata... eh, eh... è normale, è normale!

Questo era il momento in cui gli emigrati scordavano la loro abituale parsimonia e facevano provvista di ogni tipo di mercanzia, pur di mostrare come all'estero stessero bene, almeno economicamente. La «Wolfsburger Allgemeine Zeitung» riporta come il giorno che sarebbero partiti i primi due treni speciali per l'Italia, gli italiani erano giunti alla stazione già dalle 2.30 della notte, per l'ansia di assicurarsi il posto migliore e soprattutto per poter trasportare per tempo tutte le valige. Eppure, almeno all'inizio, gli emigranti italiani erano visti dalla popolazione locale come gente povera, come ricorda ancora Romei:

Molti tedeschi, io penso che pensavano che l'Italia era una nazione morta di fame, o roba del genere, questo senz'altro lo pensavano.

I *Gastarbeiter* erano arrivati con sacche, fagotti e spesso anche con scatole di cartone. E se poi comprarono delle valige, l'immagine dei cartoni dei primi tempi rimase impressa nell'immaginario collettivo. Da qui derivò quella tipica espressione di *Kofferträger*, ossia degli italiani trasportatori di valige (di cartone). Ancora, Aldo Romei ricorda le condizioni in cui arrivò:

Eravamo nel treno io, questo ragazzo sardo e un paio di italiani, nello scompartimento. 'Sto ragazzo apre la valigia, la cosiddetta valigia di cartone, e nella valigia aveva soltanto formaggio e il pane sardo, che io non conoscevo... eh, eh... e mi invitò a mangiare con lui il pane e il formaggio. Fu la prima esperienza che io ebbi venendo in Germania con altri connazionali, che si trovavano nella mia stessa situazione di emigranti, ecco.

Tornando invece ai viaggi di ferie in Italia, c'è da sottolineare come questi non furono sempre per tutti quella festa a cui si assisteva alla stazione di Wolfsburg. Infatti, alcuni italiani che ritornavano a casa più di rado, dopo qualche anno, vedevano i legami familiari farsi sempre più labili. Così racconta Armando Gobbatto:

Ci sono quelli, quei poveri che sono tornati in Italia e la famiglia era già distrutta. La moglie aveva sempre vissuto da sola, non voleva più un intruso in famiglia. [...] erano le famose «vedove bianche»... i figli che crescevano vedevano il padre a Natale e alle ferie estive, e questo per trent'anni. E quando il padre tornava per sempre, dicevano: chi è questo? Un intruso. E questi sono quelli che non hanno mai voluto portare la famiglia qua. La possibilità c'era, era difficile, ma si poteva. Ma volevano risparmiare, per fare la casa. Una casa che poi rimane disabitata.

L'emigrazione significò per molti la rottura della famiglia e un destino spesso solitario, in un luogo dove avevano pensato di vivere solo per poco, e che diventò invece una seconda casa obbligata, in cui molti non riuscirono mai a integrarsi veramente.



Rientro dall'Italia, fine anni anni sessanta (foto fornita da Eckhardt Schmidt-Fink dell'Isoplan di Saarbrücken).



Valige alla Stazione di Wolfsburg, metà anni sessanta (foto di Attilio Bernacchi, gentilmente fornita da Ivano Polastri).



Il passaggio delle valige alla Stazione di Wolfsburg, metà anni sessanta (foto di Attilio Bernacchi, gentilmente fornita da Ivano Polastri).



Davanti alla Fabbrica, 1962 (foto di Antonio Diana Annino).



10 milioni di Maggiolini, 16 settembre 1965 (foto di Nicola Trabucco, gentilmente fornita dalla figlia Nunzia).



In bicicletta lungo il recinto del Villaggio Italiano, 1965 (foto di Mario Diana Annino).



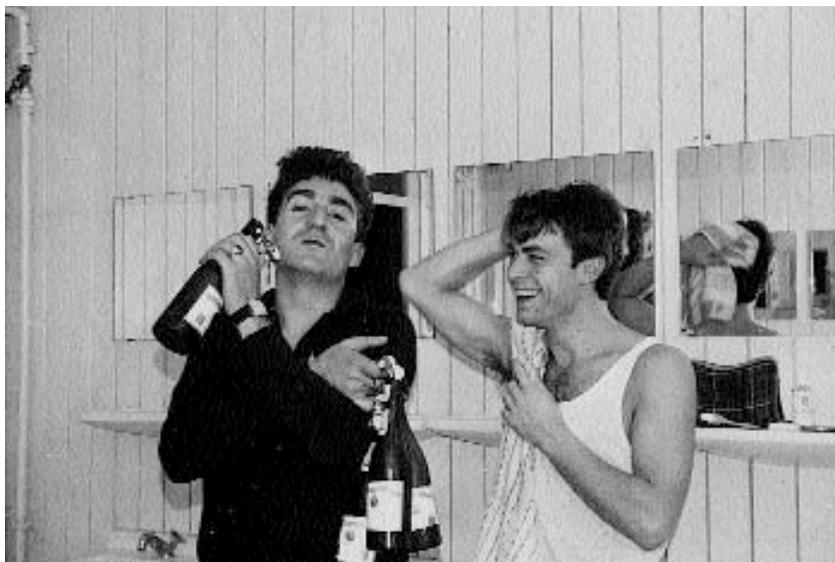
Musica per i viali, 1963 (foto di Mario Diana Annino).



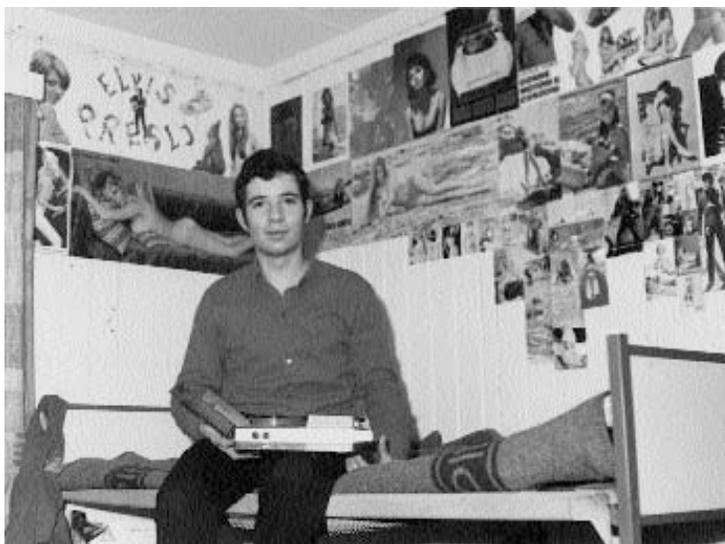
Partita di calcio, 1964 (foto di Quinto Provenzani).



Mangiadischi vinto a un concorso musicale, 1963 (foto di Benito Cuomo).



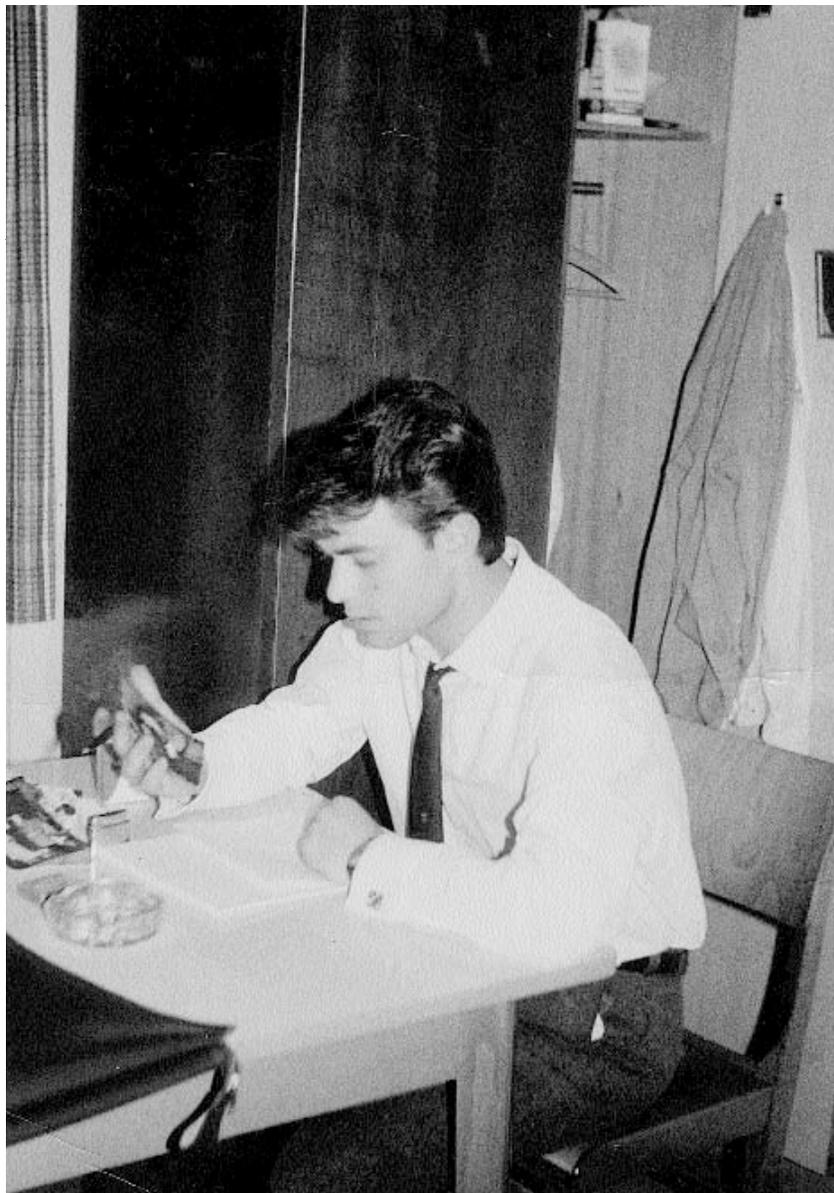
Preparativi per festeggiare nei bagni degli alloggi, 1962 (foto di Benito Cuomo).



Donne e musica (data incerta, 1965-1969) (foto di Nicola Trabucco gentilmente fornita dalla figlia Nunzia Trabucco).



Poster ordinati sulla parete, mostrando un completo italiano firmato, 1963 (foto di Quinto Provenzani).



Nostalgia: la lettera alla fidanzata in Italia, 14 aprile 1963 (foto di Benito Cuomo).



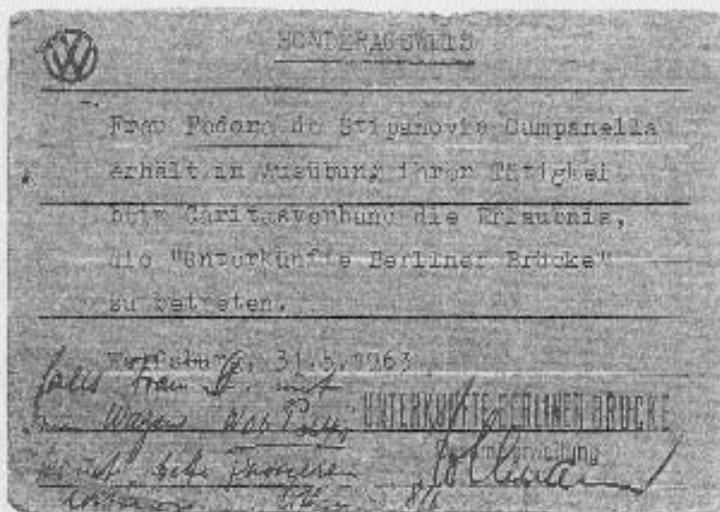
Al Centro Italiano con la moglie e una coppia di amici, 1965 (foto di Benito Cuomo).



Fedina De Stipanone
nata a Chitrovitza (Austria) il 29 marzo del 1911.
Imò non è da cavalletti cetera (etichette di giornali).
Dopo aver conseguito il diploma di maestra ha
coordinato tale professione per circa tre anni. In
seguito è stata assistente sociale presso la PDA
in Vienna. Ha lavorato da una famiglia di emigrati
nel territorio per anni in Bolzano in California.
Dal 1952 a Wolfsburg, dove svolge l'attività di
assistente sociale presso il Caritas Verband. Dal
1976 è stata commissionata per i problemi degli
stranieri.

Negli alloggi della Berliner Brücke
non erano normalmente ammesse donne.

Fedina
con l'unità donna italiana
con un permesso per entrare,
come assistente sociale della Caritas.



Tessera di un'assistente della Caritas, 1963.

Note

- ¹ Prima della costruzione del muro la maggioranza della manodopera impiegata dalla Volkswagen proveniva dalla Germania dell'Est e da altri paesi dell'Est.
- ² «Aktion» è un'offerta speciale di un determinato prodotto, venduto a prezzo ridotto per un preciso e limitato arco di tempo. Chiaro in questo senso il paragone con l'uso vantaggioso e limitato nel tempo dei *Gastarbeiter*.
- ³ La direttiva sugli alloggi per gli stranieri in Germania prevedeva un minimo di 3 metri quadrati a persona (comunicazione del Consolato di Colonia dell'8 novembre 1961 sulla base della legge sugli alloggi del 1951). Poi nel 1971 tale legge fu modificata (*Bundesanzeiger n. 63*, 1° aprile 1971) e i metri quadrati a disposizione per persona divennero 6; ma in questo secondo periodo la *Berliner Brücke* era in fase di smantellamento e si stavano costruendo già gli alloggi della Oebersfelder Straße (dati sulla legge del 1971 forniti da documenti a disposizione di Mario de Col).
- ⁴ Questi dati e quelli che seguono sulla descrizione delle strutture della *Berliner Brücke* sono purtroppo approssimati, dedotti da confronti incrociati tra varie fonti, quali Anne von Oswald, Heide Rademacher, interviste con Mario de Col, responsabile della *Berliner Brücke*, con Georg Kugland, che progettò il villaggio italiano, e altri ancora.
- ⁵ La legge sugli alloggi del 1959 prevede un bagno ogni quindici persone, quindi gli alloggi della VW rispettavano la direttiva.
- ⁶ Successivamente spostato in una terza costruzione in muratura, dove vi erano anche 17 docce per i capi alloggio. Gli operai semplici potevano fare la doccia solo in fabbrica.
- ⁷ Questo corredo aveva un valore di 161,25 DM – considerando che nel 1962 un Maggiolino in confronto costava 3.500 DM – ma non doveva essere pagato, se alla fine del contratto di lavoro era restituito in buono stato. Intervista del 21 novembre 2002 con Mario de Col.
- ⁸ In accordo con il regolamento degli alloggi.
- ⁹ Nell'immaginario collettivo, infatti, erano fresche le immagini dei campi di concentramento. Tuttavia va precisato che il concetto a cui ci si riferisce non è quello dei campi di sterminio per ebrei (*Konzentrationslager*, abbreviati in tedesco con la sigla di *KZ*), bensì quello dei campi di prigionia (chiamati più generalmente *Lager*).
- ¹⁰ Questo è il termine tedesco che più ricorre nella letteratura sui lavoratori stranieri in Germania. Pur esistendo anche il termine *Malinconie*, con valenza più romantica, si preferisce probabilmente usare *Heimweh*, perché meglio esprime un sentimento negativo di pesantezza.
- ¹¹ Il Centro Italiano fu inaugurato il 13 settembre 1964; nel 2004 lo storico edificio è stato abbattuto e oggi il centro sorge in un pub tedesco, in cui si è persa quell'atmosfera italiana tipica.
- ¹² Termine che compare in quasi tutti gli articoli dei due giornali locali, «*Wolfsburger Allgemeine Zeitung*» e «*Wolfsburger Nachrichten*» al posto del termine *Gastarbeiter*.

Bibliografia

Bevilacqua, Pietro, De Clementi, Andreina e Franzina, Emilio (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana, Partenze*, vol. I, Roma, Donzelli, 2001.

Delhaes-Guenther, Dietrich von, «La manodopera straniera nella Repubblica Federale Tedesca nel secondo dopoguerra», *Studi Emigrazione*, xxii, 78, 1985, pp. 199-212.

Herlyn, Ulfert e Tessin, Wulf, *Faszination Wolfsburg 1938-2000*, Opladen, Leske & Budrich, 2000.

Kiesebrink, Gerd, *Die Gastarbeiter und ihre kriminelles Verhalten*, Bochum, 1980.

Monferrini, Maurizio, *L'emigrazione italiana in Svizzera e Germania nel 1960-1975*, Roma, Bonacci Editore, 1987, p. 101.

Moreschi, Linda, *Die Integrationspolitik der Stadt Wolfsburg - zwischen Sonderfall und Integrationspolitischem Paradigma*, tesi di laurea, Facoltà di Scienze Politiche, Technische Universität di Braunschweig, a.a. 2001-2002.

Oswald, Anne von, «“Venite a lavorare alla Volkswagen!”», *Gastarbeiter in Wolfsburg 1962-1975*» in Beier, Rosmarie (a cura di), *Aufbau West Aufbau Ost*, libro per la mostra del Deutsches Historisches Museum di Berlino, 16 maggio - 12 agosto 1997.

–, «Arbeitseinsatz der *Gastarbeiter* im Volkswagenwerk (1962-1975)» in Dominik, Katja (a cura di), *Angeworben, eingewandert, abgeschoben: ein andere Blick auf die Einwanderungsgesellschaft Bundesrepublik Deutschland*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 1999a.

–, «“Venite a lavorare alla VW!”», Strategie aziendali e reazioni degli emigrati italiani a Wolfsburg, 1962-1975» in *Annali della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli*, xxxiii, 1999b, pp. 695-740.

–, «Stippvisiten in der Autostadt: Volkswagen, Wolfsburg und die italienischen, Gastarbeiter - 1962-1975», *Archiv für Sozialgeschichte*, 42, 2002.

Oswald, Anne von e Schmidt, Barbara, «“Nach Schichtende sind sie immer nach ihr *Lager* zurückgekehrt...” Leben in Gastarbeiter-Unterkünften in den sechziger und siebziger Jahre» in Motte, Jan, Ohliger, Rainer e Oswald, Anne von (a cura di), *50 Jahre Bundesrepublik, 50 Jahre Nachkriegsgeschichte: Nachkriegsgeschichte als Migrationsgeschichte*, Frankfurt - New York, Campus, 1999, p. 187.

Oswald, Anne von e Sonnenberg, Barbara, «Bullenkloster: Leben in Gastarbeiter Unterkünften in der sechziger Jahren», *SOWI, Geschichte, Politik, Wirtschaft, Sozialwissenschaftliche Informationen*, 3, 2000.

Rademacher, Heide, *Die ausländischen Arbeitskräfte - Vermittlung und Probleme. Aufgezeigt am Beispiel der Industriegemeinde Wolfsburg (Semestearbeit)*, Wolfsburg, 1963.

Romero, Federico, «L'emigrazione operaia in Europa (1948-1973)» in Bevilacqua, De Clementi e Franzina, 2001, pp. 397- 414.

Reimann, Horst, «Migrazione e mercato del lavoro nella Repubblica Federale Tedesca» in Hettlage, R. (a cura di), «Problemi migratori in Germania e in Italia tra spazi senza frontiere e nuovi confini», Associazione italo-tedesca c/o l'Università degli Studi di Trento, volume monografico degli *Annali di sociologia - Soziologisches Jahrbuch*, 10, I-II, 1994.

Direttore responsabile: Marco Demarie
Direzione editoriale: Maddalena Tirabassi

Comitato scientifico:

Sezione italiana

Raffaele Cocchi[†], Università di Bologna; Paola Corti, Università di Torino; Luigi De Rosa[†], Istituto Universitario Navale di Napoli; Francesco Durante, Università di Salerno; Emilio Franzina, Università di Verona; Claudio Gorlier, Università di Torino; Anna Maria Martellone, Università di Firenze; Gianfausto Rosoli[†], Centro Studi Emigrazione Roma; Maddalena Tirabassi; Chiara Vangelista, Università di Genova.

Sezione internazionale

Rovilio Costa, Universidade Federal do Rio Grande do Sul; Gianfranco Cresciani, Ministry for the Arts, New South Wales Government; Luis de Boni, Universidade Federal do Rio Grande do Sul; Luigi Favero[†], Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos, Buenos Aires; Ira Glazier, Balch Institute, Temple University, Philadelphia; Pasquale Petrone, Universidade de São Paulo; George Pozzetta[†], University of Florida; Bruno Ramirez, Université de Montréal; Lydio e Silvano Tomasi, Center for Migration Studies, New York; Rudolph J. Vecoli, University of Minnesota.

Redazione e segreteria:

Fondazione Giovanni Agnelli, via Giacosa 38, 10125 Torino, Italia
Tel. 011 6500563 - Telefax 011 6500543

Questo numero è stato realizzato con un contributo della Compagnia di San Paolo.

Altreitalie è prelevabile integralmente all'indirizzo

<http://www.altreitalie.it>
e-mail: redazione@altreitalie.it

Altreitalie intende favorire il confronto sui temi delle migrazioni italiane e delle comunità italiane all'estero. A tale scopo la redazione accoglie contributi che forniscano elementi al dibattito, così come repliche e interventi critici sui testi pubblicati. I saggi, gli articoli e le recensioni firmati esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Il prezzo di ogni volume dell'edizione cartacea, ordinabile direttamente all'indirizzo della redazione, è di € 16,00.

Autorizzazione del Tribunale di Torino n. 4037/89 del 16 marzo 1989
© Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli

La riproduzione del contenuto della rivista è consentita previa autorizzazione scritta della Fondazione Giovanni Agnelli.