

Uwe GERRENS, *Medizinisches Ethos und theologische Ethik. Karl und Dietrich Bonhoeffer in der Auseinandersetzung um Zwangssterilisation und »Euthanasie« im Nationalsozialismus*, München (Oldenbourg) 1996, 222 p. (Schriftenreihe der Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, 73).

Publiée dans la remarquable série d'études de l'Institut d'histoire contemporaine de Munich, cette thèse de théologie protestante, soutenue en 1995 à l'Université de Heidelberg, traite du rapport entre éthique scientifique et éthique protestante dans le contexte des stérilisations forcées et de la mise à mort des malades mentaux pratiquées sous le III^e Reich. Les travaux sur l'eugénisme et l'hygiène raciale ont connu depuis quelques années un grand développement, notamment en Allemagne et aux États-Unis, plus récemment aussi en France. Suscités en partie par les colloques organisés dans ces pays lors du cinquantenaire du procès des médecins nazis à Nuremberg.

L'intérêt du présent ouvrage tient essentiellement à sa focalisation sur les conceptions et l'attitude en la matière du neurologue Karl Bonhoeffer, président de 1918 jusqu'à son éviction en 1934 de la Société allemande de psychiatrie, chef de clinique du prestigieux hôpital berlinois de la Charité et celles de son fils, le théologien luthérien Dietrich Bonhoeffer, membre de l'Église confessante, pendu en avril 1945 au camp de concentration de Flossenbürg pour sa participation au complot antihitlérien de juillet 1944.

Précédée d'une présentation de l'état de la question, l'analyse en quatre parties aborde successivement la genèse et la mise en œuvre nazie de l'«hygiène raciale», la réaction des milieux médicaux allemands, en particulier des psychiatres, la réaction du théologien et l'importance de sa réflexion éthique pour la pratique médicale comparée à la pratique de son père. Bien que l'eugénisme ait connu depuis Galton une diffusion internationale et que la stérilisation ait été pratiquée officiellement jusque dans les années 70, notamment aux États-Unis et en Scandinavie, que l'Allemagne ait instauré dès 1923 des enseignements, qualifiés depuis 1905 d'«hygiène raciale», la radicalisation a atteint avec le national-socialisme des proportions inconnues jusqu'alors. Or, contrairement à la mise à mort des malades mentaux, décrétée en 1939 par Hitler, censée être tenue secrète, la stérilisation forcée de 360 000 personnes des deux sexes entre 1933 et 1937, l'entrée en vigueur de la loi du 14 juillet 1933 sur »la prévention d'une descendance atteinte de maladies congénitales« connut une large publicité. Notamment par le »commentaire autorisé« de trois »experts« – un médecin de campagne, un juriste et le généticien Ernst Rüdin – diffusé aux médecins au prix de 3 RM et par les revues spécialisées dont celle d'Otmar von Verschuer, titulaire d'une nouvelle chaire de biologie et d'hygiène raciale, partisan d'une ligne radicale. Ce qui ne l'empêcha pas d'être honoré après guerre.

Bien que l'interprétation de la loi sur les stérilisations donnée par les trois »experts officiels« contredise les résultats de la recherche médicale encore défendus jusqu'en 1933 par la majorité des membres de la Société allemande de psychiatrie, le professeur Bonhoeffer, qui la combat, est contraint d'abandonner la présidence. Il échoue aussi dans son opposition à la nomination d'un remplaçant nazi à la tête de sa clinique, de même qu'à celle contre le licenciement du personnel juif, comme contre la »mise au pas« de la revue qu'il dirige. Sa tentative d'atténuer la mise en œuvre de la nouvelle loi entraîne un avertissement du ministère de la Santé et l'interdiction de ses cours sur les maladies héréditaires. S'il boycotte l'obligation de signaler les personnes susceptibles de stérilisation forcée et s'efforce d'atténuer les expertises pour les cas déjà signalés, celles-ci aboutissent néanmoins à 49% d'avis de stérilisations. Sans avoir approuvé les études théologiques de son fils, Karl Bonhoeffer le soutiendra néanmoins dans son action au sein de l'Église confessante contre la mise à mort des malades mentaux. Son hostilité au nazisme ne le conduit cependant pas à l'opposition politique engagée de ses fils et de son gendre, exécutés à ce titre. Mais il est évident qu'il a influencé par son éthique et sa pratique médicale les réflexions du théologien. En particulier, dans l'esquisse de l'Éthique sur »les droits de la vie naturelle«, marquée par une conception conser-

vatrice du partage des rôles aussi bien entre hommes et femmes qu'entre une élite de la compétence et le commun des mortels.

Il n'en reste pas moins que ce texte introduit pour la première fois dans la théologie protestante allemande, une défense argumentée de la dignité de toute personne humaine incluant aussi la dignité du corps. De même qu'il se refuse à dissocier, comme Max Weber, éthique de la conviction et éthique de la responsabilité. Confronté à la politique criminelle de l'État nazi, le psychiatre s'est cantonné dans la défense de ses convictions scientifiques. Attitude non dénuée d'ambiguïté, comme je l'avais découvert aussi dans son expertise de Marinus van der Lubbe, lors du procès de l'Incendie du Reichstag. Plus sensibilisé par sa formation et ses nombreux séjours dans les démocraties occidentales, aspect insuffisamment mis en lumière par l'auteur, le théologien a su dépasser le cadre de la pratique professionnelle pour élaborer une éthique sociale, qui le conduisit dès 1933 à protester publiquement contre le dévoiement de son peuple dans le culte du chef et la pratique criminelle du régime. Ce qu'il paya finalement de sa vie.

Rita THALMANN, Paris

Neil GREGOR, *Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich*, Berlin (Propyläen Verlag) 1997, 448 p.

Après l'étude monumentale sur Volkswagen sous le III^e Reich dirigée par H. Mommsen et M. Grieger¹, voici, celle de volume plus modeste mais tout aussi intéressante que nous propose l'historien britannique Neil Gregor sur Mercedes-Benz.

Fondée en 1926 de la fusion de deux entreprises spécialisées dans la fabrication de relativement petites séries d'automobiles dont les fabriques se situaient à Mannheim et Stuttgart, l'entreprise, on le sait, atteint rapidement une renommée mondiale. A cette époque, on y comptait près de 17 000 employés (cadres, ouvriers, etc.) et la fusion entraîna une rationalisation considérable des procédés de fabrication – inspirée en partie du «fordisme» – qui permit de standardiser la production et de ne plus recourir à des sous-traitants pour nombre d'éléments. Ses ingénieurs surent mettre en place un potentiel de fabrication souple, adaptable à des fins civiles mais aussi militaires, témoignant du savoir-faire des techniciens, mais aussi et surtout de l'opportunisme de la direction de l'entreprise. Celle-ci, tout en misant sur des perspectives à court ou moyen terme où les commandes pour l'armée gonfleront le chiffre d'affaires, restera prudente et évitera dans la mesure du possible des investissements trop lourds pour modifier son parc de machines notamment. On constate que l'adhésion des dirigeants à la politique nazie est acquise très tôt – comme unique indicateur il suffit de citer Wilhelm Kissel, directeur général, membre du NSDAP depuis 1934, colonel SS – toute initiative dirigiste engagée par les responsables du réarmement, avec la mise en place du «Plan de quatre ans» et l'impulsion donnée par le ministère de l'aviation dirigé par Goering, par exemple, est considérée avec circonspection si elle ne garantit pas des bénéfices ou, au moins, de couvrir les frais d'expansion de la firme. En 1936, l'entreprise se réjouissait du développement ininterrompu de l'industrie automobile et de la fabrication des moteurs qui s'était produit depuis 1933. D'ailleurs, malgré l'effet déjà sensible des restrictions de devises et des limitations de l'importation de certaines matières premières – le caoutchouc par exemple – le volume d'exportations de Mercedes-Benz est passé entre 1936 et 1937 de 28 millions de RM à 45. En 1939 encore, la firme produisit 25 250 voitures sans trop tenir compte des demandes répétées de Hitler lui-même de réduire la diversité des modèles. Il est intéressant de noter que ce ne fut qu'à partir de février 1939 que l'industrie automobile reçut l'injonction de réduire le nombre

1 Voir notre compte rendu dans *Francia* 25/3 (1998) p. 259–261.