

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 34/3 (2007)

DOI: 10.11588/fr.2007.3.50752

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Alfred GOTTWALDT, Diana SCHULLE, *Die Judendeportation aus dem Deutschen Reich 1941–1945. Eine kommentierte Chronologie*, Wiesbaden (marixverlag) 2005, 509 p., ISBN 3-86539-059-5, EUR 15,00.

À partir du constat de données lacunaires concernant les transports de juifs du Grand Reich, c'est-à-dire d'Allemagne, d'Autriche et du protectorat de Bohême-Moravie, les deux auteurs, qui furent associés à l'université technique de Berlin, aux travaux de Wolfgang Scheffler, expert juridique et historien du génocide des juifs, ont réalisé cette chronologie de tous les convois connus. Comportant les directives techniques du RSHA, un tableau chronologique de tous les convois mentionnés, un index des noms et lieux cités, l'ouvrage utilise de nombreux fonds d'archives (procès des criminels nazis des deux Allemagnes, fonds de pays de l'Est récemment ouverts, fonds Gestapo de Würzburg et Düsseldorf seuls entièrement conservés) ainsi que de nombreuses études mentionnées dans la bibliographie. Mais il existe peu de synthèses sur le sujet, hormis celles de Peter Longerich et de Christopher Browning et, plus récemment, de Birthe Kundrus et Béate Meyer. Cependant, par-delà le titre de l'ouvrage, les auteurs incluent aussi ce qu'ils appellent « les transports » c'est-à-dire les convois vers les ghettos et les camps, même antérieurs à la guerre et aux déportations de masse à partir d'octobre–novembre 1941. Sont ainsi inclus les 17 000 juifs polonais expulsés du Reich en octobre 38, les 30 000 hommes envoyés dans les trois grands camps d'Allemagne après le pogrom de novembre 1938. Cinq transports de Vienne, Moravie, Kattowitz pour Nisko, en octobre 1939; les convois de Stettin et Schneidemühl pour le ghetto de Lublin; l'Action Bürckel-Wagner d'envoi de 6504 juifs de Bade, Palatinat et Sarre en France non occupée, en octobre 40, et cinq autres convois de juifs viennois, en mars 1941, dans le Gouvernement général (Pologne).

L'inclusion de ces différents transports se justifie, selon les auteurs, parce qu'elle révèle une organisation progressive – y compris avec les chemins de fer du Reich – que les responsables nazis utiliseront pour les déportations ultérieures. Avec néanmoins, une hypothèse peu convaincante selon laquelle ils auraient acquis la conviction qu'une « solution finale » n'était pas possible à l'Ouest, compte tenu des protestations françaises après l'arrivée des juifs de Bade-Palatinat. Outre le fait qu'il n'était pas encore question de « solution finale » à cette époque et qu'Eichmann en était encore à projeter l'installation d'une réserve juive à Madagascar, une connaissance des travaux français à ce sujet aurait permis de constater que la protestation française ne visait que l'arrivée d'« indésirables » sans concertation préalable des autorités de Vichy, qui s'empressèrent de les interner puis, de les renvoyer avec les premières déportations de la zone encore non occupée en août 1942. À juste titre, les auteurs notent que le service de coordination des transports de juifs (IV-B4 Eichmann) ne fut créé qu'en janvier–février 1940 auprès du RSHA et que la légalisation des expropriations des juifs du Reich n'intervint qu'avec la 11^e ordonnance du 25 novembre 1941, en même temps que la perte de la nationalité allemande. Soit un mois après l'interdiction d'émigrer pour les juifs du Reich, obligés de porter l'étoile depuis septembre 1941.

C'est dans ce contexte qu'intervient, entre octobre et novembre 1941, la première grande vague de déportations de 20 000 juifs et 5000 tziganes pour Litzmannstadt (ex Lodz) selon les directives du service IV-B4. L'évacuation était destinée au ghetto de l'ancienne Lodz germanisée où vivaient déjà 158 000 juifs autochtones. Étaient prévus 20 trains spéciaux avec wagons de 3^e classe et des wagons de marchandises pour les bagages, à raison de 50 kg par personne – réduits en 1942 à 20 kg – puis, à une valise ou un sac à dos. L'encadrement comportait un officier et 15 policiers (*Schupo* ou *Orpo*) et officiers, une direction juive devait désigner un agent d'ordre par wagon, qui devait aussi assurer le nettoyage des wagons à l'arrivée. En 1942, 4261 personnes étaient déjà mortes des conditions déplorables du ghetto. Jusqu'en janvier 1942, les 4300 tziganes, parqués dans un enclos contigu, furent transférés et assassinés à Chelmno. 10 000 juifs du Reich y furent également gazés en mai 1942. Les derniers juifs allemands travaillant au ghetto furent envoyés à Auschwitz après la liquidation du ghetto en août 1944.

La présentation de ce transport, comme des suivants et de ce qu'il en advint, constitue la trame, graphique à l'appui, des 9 chapitres de l'ouvrage. Soit, après Lodz, les 7 transports destinés à Minsk, mais partiellement dérivés, par suite de problèmes ferroviaires, sur Kovno (Lituanie) entre novembre et décembre 1941. Déviation évoquée au chapitre 3, consacré aux victimes des exécutions massives de l'*Einsatzkommando Jäger*, qui tua près de 140 000 juifs-dont préalablement, selon la pratique introduite depuis Lodz, ceux du ghetto, puis ceux du Reich. Le 4^e chapitre traite des convois pour Riga en novembre-décembre 1941 puis, en janvier et février 1942. Au total 25 000 juifs furent déportés à Riga et Kovno auxquels s'ajoutèrent encore 5 convois de Berlin et Therezin en octobre 1942, fusillés dès leur arrivée.

Évoquée au chapitre 5, une nouvelle vague de déportations du Grand Reich intervint entre mars et octobre 1942 pour le district de Lublin dépendant du chef de la SS et de la police (HSSPF) Globocnik chargé aussi, depuis octobre 1941, de la construction d'une chambre à gaz à Belzec. C'est au cours de deux réunions chez Eichmann, l'une le 19 février avec les responsables des communautés de Berlin, Vienne et Prague, l'autre, le 6 mars, avec les experts de la «question juive» de la Gestapo, qu'avait été évoquée la déportation de 55 000 juifs du Grand Reich. 15 000 à 20 000 personnes âgées seraient envoyées à Therezin «pour sauver la face». Selon les statistiques de Reinhard Heydrich, exposées lors de la conférence de Wannsee (20.1.1942) on comptait encore 248 000 juifs dans le Grand Reich, soit 131 000 en Allemagne, 43 000 en Autriche et 74 000 dans le Protectorat. Selon la méthode habituelle, le ghetto de Lublin est vidé de ses habitants initiaux pour les nouveaux arrivants, bien que ceux-ci soient presque aussitôt envoyés soit au travail forcé à Maidanek, soit fusillés ou gazés à Sobibor, Belzec et Treblinka. À l'automne 1942, de nouveaux convois de près de 20 000 juifs sont envoyés au gaz de Therezin à Treblinka. Ces transports sont réalisés avec des trains de marchandises munis de banquettes, arrivés avec des travailleurs forcés de Russie et de Pologne. D'une capacité de 700 places, celle-ci est augmentée à 1000 pour les déportés:

Parallèlement aux nouvelles directives du 4 juin 1942 concernant les transports de Lublin, une dépêche rappelle celles du 15 mai concernant «l'évacuation» des juifs de plus de 65 ans, des invalides et décorés de guerre ainsi que des métis classés juifs pour Therezin.

Après les déportations massives de 1942 pour Lublin, une autre vague de 17 convois est dirigée sur Minsk et Maly Trostinec entre mai et septembre 1942 (chap. 6). Pris en charge par le responsable Sipo-SD de Ruthénie, Eduard Strauch, un convoi est déjà déchargé à Baranovitchi et assassiné sur place. Sur chacun des convois, 20 à 50 personnes sont envoyées au travail forcé dans le domaine du commandant, les autres exécutés au site de Maly Trostinec, à 15 km de Minsk. Les exécutions ont lieu devant des fosses ouvertes avec 80 à 100 *Schupo* et Waffen-SS. À partir de juin 1942, le site dispose aussi de trois camions de gazage. Sur ces exécutions il existe un rapport de l'*Unterscharführer* Arlt, commandant d'un groupe de 10 Waffen-SS durant l'été 1942. Après l'arrêt de la 2^e vague de déportations vers les pays baltes en février, Eichmann décide d'envoyer à nouveau 7 trains de Berlin et Therezin entre août et octobre 1942 (chap. 7). Dont 5 sur Riga et 2 sur Raasiku près de Reval (Estonie). Selon la Reichsvereinigung des juifs d'Allemagne, sur les 75 816 juifs encore présents dans l'ancien Reich en septembre 1942, les deux tiers vivent à Berlin, la vie s'avérant désormais quasiment impossible en province pour les juifs. Or, en ce même mois de septembre, 12 346 juifs sont encore déportés dont 10 212 à Therezin. En octobre–novembre 42 800 autres juifs suivront le même chemin. Pour faire de la place aux nouveaux arrivants, les anciens résidents sont envoyés à Rasiku. Dans un camp sous la direction d'un commandant de la Sipo, avec des policiers estoniens, environ 200 déportés juifs des deux sexes étaient employés à l'extraction du schiste bitumeux; plus de 1800 personnes juifs emmenés en bus à Kalavi Livie, sont exécutés. En 1944, le *Sonderkommando 105* utilisera des juifs avant de les fusiller, pour déterrer et brûler les corps des anciens convois. Sur les 30 000 juifs du Grand Reich, envoyés dans les pays baltes entre novembre 1941 et octobre 1942 seuls 1174 ont survécu.

Le 8^e chapitre traite des transports du Grand Reich vers Therezin entre juin 1942 et la fin de la guerre. Selon Hans G. Adler, l'un des survivants, auteur de deux ouvrages sur ce site et d'une autre survivante, Ruth Klüger, déportée enfant de Vienne (née en 1931) qui qualifia le ghetto «d'étable avant l'abbatoir», cette ancienne forteresse servit, à partir de novembre 1941, de transit pour 73 608 juifs du Protectorat, 6000 du Reich – dont 1700 Autrichiens. Pour 88 000 hommes, femmes et enfants, Therezin fut en effet une étape de transit vers l'extermination. Contrairement aux grands convois, ceux pour Therezin ne comprenaient que des wagons de 50 personnes accrochées à des trains réguliers. Therezin n'étant pas extérieur au Grand Reich, la liquidation des biens, au lieu d'être réglée par la 11^e ordonnance, passait par un contrat d'achat de résidence avec versement sur le compte de la Reichsvereinigung. Versement confisqué ultérieurement comme bien ennemi du peuple et de l'État. En février 45 1200 juifs de Therezin arrivèrent en Suisse après un accord entre Himmler et l'ancien conseiller fédéral Musy. À la même période, 15 350 survivants des marches de la mort arrivèrent encore à Therezin provoquant une épidémie de typhus. Therezin fut libérée en mai 1945. Les survivants – dont le Grand rabbin Baeck, dernier président de la Reichsvereinigung, rapatriés par les Alliés.

Épisode mieux connu, les déportations du Grand Reich vers Auschwitz depuis mai 1942 où, après les prisonniers polonais, étaient arrivés les premiers convois d'Europe occidentale. La première sélection de juifs intervint vraisemblablement le 4 juillet 1942 sur un convoi de juifs slovaques. C'est aussi en juillet que Himmler inspecta Auschwitz et assista à la sélection de 2000 juifs des Pays Bas. C'est également sans doute le 22 juillet 1942, que Fritz Sauckel, secrétaire d'État à la main-d'œuvre, reçut l'ordre de préparer l'exclusion des requis juifs des entreprises du Reich en vue de leur déportation. Après un convoi de 995 juifs de Vienne en juillet 1942, ce n'est qu'en octobre.

1942 que l'on retrouve des convois du Reich, notamment de Berlin et de Therezin. En décembre 1942, Müller, chef de la Gestapo propose à Himmler de déporter à nouveau 45 000 juifs du Grand Reich dès la reprise du trafic ferroviaire en janvier 1943. Dont 30 000 du district de Bialystok, rattaché à la Prusse orientale. Les grands convois du Reich étant terminés en mars 1943, restent de petits convois, comme ceux pour Therezin, rattachés à des trains réguliers. Le 20 février 1943, une nouvelle directive du RSHA précise que les métis célibataires et les juifs «privilegiés» sans conjoint ni enfant n'habitant plus avec un parent de «sang allemand» doivent désormais être déportés. C'est le 27 février que commence la *Fabrikaktion* aboutissant à la déportation du Reich de 12 496 hommes, femmes et enfants juifs pour Auschwitz. Sont libérés après leur arrestation, les juifs en mariages mixtes (on connaît les protestations efficaces des femmes et proches non juifs de la Rosenstraße) et, à Berlin aussi les employés de la communauté et de la Reichsvereinigung en sursis. En effet, selon un document du 21 mars, signé Kaltenbrunner, le *Reichsführer SS* a ordonné que tous les juifs du Grand Reich soient envoyés à l'Est ou à Therezin jusqu'au 30 juin 1943. Les institutions juives encore existantes devront être dissoutes après «évacuation» de leur personnel. Au plus tard début 1944 les frontières s'estompent entre transports juifs et non juifs, comme dans le cas de déportés à Auschwitz, qui sont ramenés pour travailler aux pièces de fusées dans les souterrains de Dora (Harz). D'autres sélectionnés pour l'industrie de guerre sont voués à «l'extermination par le travail». Suivent cependant encore plusieurs grands convois pour Auschwitz destinés à rendre le ghetto de Therezin plus habitable en prévision d'une inspection de la Croix-Rouge prévue le 23 juin 1945.

Au total 130 000 juifs passèrent par Therezin, 30 000 moururent sur place, 88 000 furent envoyés dans les sites d'extermination. Chronique d'un acharnement criminel impliquant une masse d'acteurs et de services malgré les efforts exigés par la guerre.

Rita THALMANN, Paris