

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 31/3 (2004)

DOI: 10.11588/fr.2004.3.63580

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.

Ernennung einiger kommissarischer Verwalter, der bürokratischen Trägheit der französischen Verwaltung und mit den typischen Komplikationen, die eine »Arisierung« häufig mit sich brachte. Die Studie schließt mit einer Betrachtung der Wiedergutmachung nach dem Ende der Besatzungszeit unter der Ägide des ehemaligen Universitätsprofessors Emile Terroine. Insgesamt konnten nach dem Krieg 63% aller Güter ihren rechtmäßigen Besitzern wieder zugeführt werden. Dem gegenüber stehen allerdings 28,4% der Güter, deren Verbleib Douzou aus verschiedenen Gründen nicht klären konnte.

So verdienstvoll das Vorhaben auch ist, die »Arisierungen« im Département Rhône zu quantifizieren, so weist die Studie dennoch einige Schwächen auf. Wohl bringt die Untersuchung eine Unmenge an Einzelinformationen ans Licht, die oft in Form langer Aneinanderreihungen von Beispielen und Zitaten vorgetragen werden, doch eine ausführlichere Analyse der gesammelten Daten fehlt weitgehend. Insbesondere werden die Informationen nicht in den historischen und politischen Kontext der »Arisierung« gestellt, die Entwicklungslinien der wirtschaftlichen Verfolgungsmaßnahmen im Spiegelbild der politischen und ökonomischen Lage bleiben oft weitgehend unberücksichtigt. Ebenso erfährt man streckenweise nur wenig über den administrativen Aufbau der Dienststelle und ihrer Position im lokalen Machtgefüge. Leider wird auch kein Vergleich mit den »Arisierungen« in der besetzten Zone geliefert, welcher Antwort auf zahlreiche Fragen hätte geben können, etwa zu der Frage, ob Vichy in den zwei Zonen unterschiedliche Strategien verfolgt hat. Wenn man allerdings die Studie ungeachtet dieser Schwächen nicht als Analyse sondern eher als erste Bestandsaufnahme wertet, so legt sie durchaus einen Grundstein für die weitere Erforschung der »Arisierung« in der unbesetzten Zone.

Martin JUNGIUS, Paris

Jürg ALTWEGG, *Geisterzug in den Tod*. Ein unbekanntes Kapitel der deutsch-französischen Geschichte 1944, Hamburg (Rowohlt) 2001, 240 p. – IDEM, *L'Odyssée du train fantôme*, 3 juillet 1944. Une page de notre histoire, Paris (Robert Laffont) 2003, 292 p.

Ce compte rendu arrive fort tard, non que le livre n'ait pas été lu mais parce que sa lecture nourrit une perplexité qui va croissant au fil des chapitres.

En journaliste d'investigation, Jürg Altwegg, après plusieurs ouvrages dont »Die langen Schatten von Vichy, Frankreich, Deutschland und die Rückkehr des Verdrängten« (Munich 1998), s'attache à retracer ce que le sous-titre appelle »un épisode de l'histoire franco-allemande« et la 4^e page de couverture de l'édition allemande »ein bislang unbekanntes Kapitel der Holocaust Tragödie«, à savoir l'errance lamentable et, argumente le livre, inexplicable dans la France à nouveau en guerre de l'un des derniers trains de déportés où sont embarqués à l'été 1944 des résistants et les derniers prisonniers du camp du Vernet¹, accompagnés d'un détachement d'Allemands en retraite avec armes et bagages. Parti de Toulouse le 2 juillet, le train passe la frontière à Metz le 28 août après une tentative de passage par Angoulême, un retour à Bordeaux où les passagers sont parqués dans la synagogue pendant plusieurs semaines (12 juillet–10 août) et des marches entre gares détruites, les survivants étant dirigés vers Dachau et vers Ravensbrück.

Les faits ont été établis et Serge Klarsfeld porte le départ du train à la date du 2 juillet dans le »Calendrier de la persécution des juifs de France«². Par ailleurs Altwegg consacre un chapitre aux commémorations et manifestations lancées depuis une dizaine d'années par les témoins du passage du train et, en particulier, de l'épuisante marche de 17 km effectuée par les déportés entre Roquemaure et Sorgues. Cette mémoire locale a été mise en valeur par le

1 D'où les Allemands partent le 3 juillet.

2 Tome 2, 1^{er} septembre 1942–31 août 1944, Paris (Fayard) 2001, p. 1869.

documentariste Laurent Lutaud qui a, depuis la publication de l'ouvrage, réalisé un film, en projet depuis 1999, diffusé sur France 3 et Arte à l'été 2002 sous le titre «Lettres du train fantôme», où il suit le trajet dans les sites d'aujourd'hui en y faisant intervenir ces témoins et les survivants³. Kurt Werner Schaechter a donné depuis plusieurs années une importante publicité à l'épisode, dénonçant publiquement le crime de haute trahison que représente pour lui le passage de ce train dans une France déjà libérée, tandis que Altwegg tend plutôt à montrer que le train s'est pour ainsi dire déplacé avec le front, restant toujours dans une zone contrôlée, pour quelques heures seulement parfois, par les troupes allemandes⁴.

L'ouvrage semble osciller entre trois orientations: écrire une histoire méconnue, revendiquer une mémoire étouffée mais aussi, semble-t-il, réunir les pièces du procès de la déportation contre les chemins de fer, en particulier contre la SNCF.

Commençons par les deux derniers objectifs: dans les chapitres 10 à 12, Altwegg retrace le destin d'après-guerre de quelques-uns des déportés survivants, évadés avant l'arrivée en Allemagne ou revenus des camps. À chacun de ceux qu'il a approchés il a posé la question de son sentiment à l'égard du train et la réponse ouvre les portraits; il regrette que leur association, constituée à partir de 1991 grâce à deux Sorguais qui ont construit la mémoire locale du passage du train et poussé les survivants à se rassembler, n'ait pas attaqué la SNCF en justice: «aucun passager du train fantôme n'a jamais songé à porter plainte contre les chemins de fer ni contre la police française, c'est peut-être regrettable, car un procès aurait permis d'éclairer un peu cet épisode de l'histoire»⁵. On peut espérer que la justice n'est pas considérée ici comme le seul moyen de faire avancer la connaissance des faits mais plutôt comme une étape de leur reconnaissance. Cependant, d'une prise de position à l'autre, de la citation d'un témoin à l'autre, le point de vue change, sans se fixer. L'auteur reproduit ainsi, au chapitre suivant, les déclarations de la présidente de l'association de 1999, résistante de Bordeaux qui a repris le discours commun à beaucoup de déportés de répression qui font primer dans leur jugement sur la SNCF leurs communautés de résistance avec les cheminots sur le rôle du train et de la SNCF dans leur déportation⁶. Il constate que certains témoins ont même souhaité la présence du conducteur du train et des membres de l'escorte survivants lors des commémorations qui sont depuis l'été 2001 marquées par un marathon sur les traces de la marche de 17 km qui a entraîné la mort de nombreux déportés, initiative qu'il salue et à laquelle il consacre deux pages, insérées dans l'édition française. Par ailleurs, il retrace rapidement l'action de K. W. Schaechter et le procès qu'il a intenté contre la SNCF en 1999⁷ après huit années d'action médiatique, pour le juger dépassé⁸ au point que la tra-

3 Le film a été accompagné d'un ouvrage, également paru en 2002: Laurent LUTAUD, Patricia DI SCALA, *Les Naufragés et les rescapés du train fantôme*, Paris (L'Harmattan), collection «Mémoires du XX^e siècle». Deux versions du film sont disponibles: «Lettres du train fantôme» de Laurent Lutaud, coproduction Same Films, France 3 Sud, Stalker Film, 85 min 48", mars 2002. Version pour la télévision: «Sur les traces du train fantôme», de Laurent Lutaud et Christophe Hainaud, coproduction Same, Arte, France 3 Sud, ZDF, 53 minutes, 2002. Il apparaît en compétition dans les programmes de plusieurs festivals (6^e Festival international de Santiago du Chili à l'automne 2002, Festival international grand reportage d'actualité, Le Touquet, mars 2003 ...).

4 Voir son intervention dans les débats du 8^e colloque de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, *Une entreprise publique dans la guerre: la SNCF 1939-1945* (Paris, 21-22 juin 2000, Assemblée Nationale), et son altercation avec René Rémond à ce sujet publiée dans les actes du colloque, Paris (PUF) 2001, p. 29 et 124.

5 Voir ALTWEGG, p. 265 (éd. allemande: p. 215).

6 Voir *ibid.*, p. 275 (éd. allemande: p. 220).

7 La plainte a finalement déclarée non recevable le 14 mai 2003.

8 «La plainte [...] arrive un peu tard et fait l'effet d'une tentative désespérée pour obtenir quelques gros titres grâce à un débat en cours depuis longtemps, dans une conjoncture totalement différente», p. 255 (éd. allemande: p. 207).

duction française de l'ouvrage efface son nom de la liste des personnes remerciées en conclusion de l'édition allemande⁹, tout en conservant en fond de la jaquette de l'ouvrage la carte que Schaechter diffuse sous son timbre. Au-delà de l'opportunité, qui n'est pas autrement débattue, d'une action en justice, cette suite de points de vue n'apporte aucun éclaircissement sur des questions qui restent latentes: s'agit-il de juger du rôle de la DRB et de la SNCF dans la déportation, de la responsabilité des cheminots ou de savoir pourquoi et comment le train est passé? Ces trois questions demandent, pour la discussion de leurs termes et de leur pertinence comme pour leur éventuelle réponse, des études et des débats que ne peut assumer l'ouvrage, qui s'en tient ici au reportage.

De même, l'auteur laisse sourdre une revendication contre l'oubli qui ne dessine pas clairement ses ennemis au cours d'une évocation de la mémoire de la résistance et de la déportation qui semble par endroits convaincante mais reste tout aussi partielle. On voit se succéder un jugement sur la «Bataille du rail», considéré comme principal outil du refoulement, jugement emprunté à Ch. Bachelier qui n'est cité qu'à cet endroit alors qu'il est largement utilisé ailleurs un autre sur l'extirpation du souvenir des MOI d'une mémoire communiste teintée d'antisémitisme, un rappel des grandes étapes parcourues par la France dans la reconnaissance d'un passé refoulé dont on peut seulement dire qu'elles ont été plus complètement mises en lumière par d'autres, depuis «Le Chagrin et la pitié» jusqu'au procès Papon en passant par l'assassinat de R. Bousquet ou le rappel de l'attitude de Sartre ou de François Mitterrand empruntés à un précédent ouvrage de l'auteur. Pour le moins, Altwegg met en valeur le rôle joué par Claude Lévy, le plus célèbre des survivants, dans l'ensemble de ce processus.

La «page d'histoire» annoncée se livre et se lit ... comme une histoire. Pourtant, le propos est ambitieux: il ne s'agit de rien moins que de traiter à la fois plusieurs sujets dont chacun mérite une étude approfondie, à savoir le trajet de ce train, la Résistance et l'épuration à Toulouse, l'histoire et la mémoire de différents groupes concernés (MOI, antifascistes espagnols et italiens internés en France, différents mouvements et réseaux de Résistance), sans compter une série de biographies. Or Altwegg reprend l'enquête en juxtaposant acteurs et témoins, mémoires de dates diverses, dont il cite parfois des chapitres entiers¹⁰, qu'il lie par un récit de type romanesque reconstituant les émotions et sentiments des acteurs auxquels il rattache des faits et anecdotes présentés comme exemplaires. Mais, de ce récit, on sent toutes les coutures. Est-ce un emprunt voulu à la technique cinématographique que mime une succession heurtée de scènes où s'insèrent des voix *off* – le journaliste accompagne le voyage en donnant la parole aux victimes – et des images terribles brusquement rappelées? N'est-ce pas plutôt que le récit suit de si près des sources inégales que l'on distingue facilement leur succession? L'auteur en effet enchaîne ce qu'il sait, privilégie les antifascistes connus – surtout par leurs écrits utilisables –, les résistants majeurs (comme Albert Lautmann, auquel il consacre un chapitre final pour fustiger l'oubli dans lequel il serait tenu¹¹), le groupe des MOI de Toulouse dont l'histoire a été faite, tous regroupés dans ce train. Il passe de l'un à l'autre, suivant la liste des passagers par une série de portraits d'un degré d'information et

9 «Von Kurt W. Schaechter, dem grandiosen Don Quijote in den verbotenen Archiven, kam ein erster Anstoß», p. 237. Il conserve ailleurs une affirmation de Schaechter à propos de la participation des cheminots français à la déportation: «Certains témoins font état d'une prime spéciale qui aurait été versée aux conducteurs – mais ce fait n'est pas prouvé» (p. 37, éd. allemande p. 31).

10 Toutes les références du 1^{er} chapitre désignent le même ouvrage, les mémoires de Francesco Nitti publiés en 1945.

11 Prouvé selon lui, outre son absence des dictionnaires de philosophie comme de la Deuxième Guerre mondiale, par une erreur de *Libération* qui le nomme «Lotman», titre qu'il donne au chapitre 11 p. 259. Altwegg écrit de son côté que Pierre Bertaux et Albert Lautmann se sont rencontrés «à l'ENA en 1926», ce qui ne semble pas avoir gêné le traducteur.

d'un style différents car dépendant de sources rabouées. Mais de ces sources on ne sait rien: aucun des galets de formes, de taille et de nature différentes choisis pour se suivre sur le fil du récit n'est soumis au ciseau de la critique, une critique dont on n'attend pas, bien sûr, qu'elle mette en cause la réalité des faits mais qu'elle en restitue le contexte et les lacunes, surtout lorsqu'ils sont exposés pour lancer la controverse.

Si le rapport de l'auteur à ses sources, on le voit, est pour le moins ambigu, il est critiquable quand les sources recopiées – surtout quand leurs auteurs sont les seuls historiens susceptibles de jeter de la lumière sur ce point nodal qu'est la circulation du train, à savoir Ch. Bachelier et K. Hildebrand – ne sont pas citées en note. Il l'est davantage quand, devant leur mutisme, il se contente de les enchaîner, sans crainte d'amalgames spécieux qui accréditent l'erreur qui en est le résultat¹². Or l'auteur a été l'un des premiers à lire le rapport de Ch. Bachelier remis à la SNCF en septembre 1996, qu'il a consulté à la bibliothèque de l'IHTP pendant l'été 1999 et dont il a tiré un article, paru dans la *Frankfurter Allgemeine Zeitung* du 28 août 1999, qui mettait en cause aussi bien l'IHTP que la SNCF. Cet article a eu le mérite indirect d'accélérer la réponse de la SNCF aux accusations publiques dont elle était l'objet, déclenchant par la suite la préparation par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France du colloque des 21 et 22 juin 2000 *«Une entreprise publique dans la guerre: la SNCF 1939–1945»* auquel l'auteur, invité, n'a pas souhaité participer. Il ne cite, on l'a dit, le rapport qu'au chapitre de la mémoire actuelle des faits. Pourtant, il lui emprunte une bonne part de son chapitre 2, *«des trains sans horaires»*¹³.

Cet exemple initial jette le discrédit sur la méthode de l'ensemble de l'ouvrage. Aller comme on le peut du connu au connu sans critique des sources pour enchaîner un récit qui fonde son succès sur l'émotion, insiste sur l'absurde, l'horreur, accuse l'époque sans chercher à comprendre, est-ce servir les objectifs qu'affiche l'auteur, au premier rang desquels l'histoire et la défense des victimes?

Altwegg nous met devant les Français qui ont arrêté Walter Benjamin à la frontière espagnole, les anonymes qui n'ont pas arrêté le train ou les Alliés qui n'ont pas bombardé Auschwitz. Va-t-il plus loin? Si l'horreur est là pour déclencher la recherche des responsabilités, l'ouvrage n'apporte pas d'hypothèse, pas d'explication; il laisse planer le doute et s'ancrer la culpabilité en professant de donner une voix à ceux qui souhaitent à bon droit que les faits ne soient pas oubliés. Il faut dans tous les cas, pour poser ces questions fondamentales, dépasser le paradoxe du fonctionnement d'un train¹⁴ pendant les combats d'une guerre de libération doublée parfois d'une guerre civile. Or, même pour ne répondre qu'à cette question, il faudrait mettre en œuvre une histoire critique qui prenne en compte l'histoire de l'administration de l'Occupation et celle du système concentrationnaire dans leurs derniers mois de l'été 1944, l'histoire des opérations militaires et de résistance intérieure, l'histoire

12 L'exemple le plus flagrant et le plus malheureux de ce procédé est la mention de la tarification, par les chemins de fer français et allemands, du transport des déportés: faute d'information sur le trajet Drancy-frontière lorraine, Altwegg reprend ce que l'on sait des trajets d'internés d'un point à un autre en France (*«le coût de ces »convois spéciaux«* sont facturés par la SNCF aux préfets) et enchaîne avec la tarification des trains de déportés pendant leur trajet allemand par la DRB, sujet abordé par Klaus HILDEBRAND, in: Lothar GALL, Manfred POHL (éd.), *Die Eisenbahn in Deutschland*, Stuttgart 1999, p. 239–240, qu'il cite (*«le calcul se fait sur la base d'un trajet en 3^e classe, 4 pfennigs par km»*, etc. (p. 39, éd. allemande: p. 31).

13 Voir p. 34–40, par exemple l'arrestation de la direction de la SNCF à l'été 1944. L'allusion faite par Christian Bachelier dans le résumé de son rapport aux 3 000 trains de déportés juifs sur l'ensemble du Reich entre octobre 1941 et octobre 1944, correspondant à 15% d'une journée de trafic fret de la DRB, se retrouve, sans précisions, p. 32. Il est vrai que la presse en fait libéralement 3 000 trains français ...

14 Altwegg fait le catalogue des derniers trains qui tous posent les mêmes questions (p. 36–37, éd. allemande, p. 37–38).

des différents transports et de leur fonctionnement dans la désorganisation des réseaux. Mais il faudrait que cette histoire intègre, aussi et surtout, comme le fait justement ce livre, les victimes et leurs témoignages.

Reste la question du rapport de la mémoire de la déportation et de l'histoire de cette mémoire – où le train est l'instrument de la déportation et le premier instrument qui inflige la souffrance, jusqu'à en devenir par métonymie le symbole et le mémorial partout en Europe et aux États-Unis¹⁵ – à l'histoire des transports. Jusqu'ici les points de rencontre ont été rares, le dialogue souvent impossible, les échelles d'analyse, on l'a vu, différentes comme le sont les sources. L'explicitation du fonctionnement technique et économique d'une organisation à l'échelle européenne, qui n'en est qu'à ses débuts, ne donne bien entendu aucune justification du résultat de son activité. Mais elle peut en donner les conditions de possibilité et, si cette analyse ne saurait répondre aux questions des victimes, il faut pourtant la poursuivre. C'est la conclusion la plus certaine que l'on peut tirer de la lecture de l'ouvrage de Altwegg.

Marie-Noëlle POLINO, Paris

José M. SÁNCHEZ, *Pius XII. und der Holocaust. Anatomie einer Debatte*, aus dem Amerikanischen übersetzt von Karl NICOLAI, Paderborn (Schöningh) 2002, XXI–167 S.

In der Literaturschwemme über Pius XII. nimmt dieses Buch einen besonderen Platz ein. Es steht außerhalb der im Bereich dieses Themas zur Mode gewordenen akkussatorischen Literatur, die kritische Geschichtsschreibung mit Schreibtischmoralismus verwechselt. Dieser glaubt sein Ziel zu erreichen, wenn er den hohen moralischen Anspruch des Papsttums in Kontrast setzt zur Ungeheuerlichkeit des Holocaust und Pius XII. als tatenlosen Zuschauer der Verbrechen überführt. Von ihrer Anlage her mußte diese »Beweisführung« ihrerseits eine Literatur hervorrufen, die nicht anders als apologetisch sein konnte. Beide Literaturgattungen schaukeln sich gegenseitig auf und reproduzieren sich in endlosen Varianten. José M. Sánchez, Historiker an der Universität von Saint-Louis, durchbricht diese Schablonen und lenkt zurück zur Wirklichkeit und zu den historischen Tatsachen. Ihm ist nicht entgangen, daß in der Anklageliteratur deutliche Projektionen sich auf die Gestalt des Pacelli-Papstes konzentrieren: christliches Schuldbewußtsein in all seinen Varianten, nachkonziliare Kritik am Führungsstil von Pius XII., der an seinem Nachfolger Johannes XXIII. gemessen und zu »vorkonziliar« befunden wird, moralische Entrüstung, die von ihrem hohen Podest Fakten unterschlägt und Kontexte ignoriert. Sánchez geht es primär um das Verstehen einer Debatte, die sich weitgehend verselbständigt hat. Systematisch behandelt er die biographischen und politischen Voraussetzungen des Pontifikates, das Wissen des Papstes um den Holocaust, das spezielle Verhältnis des Pacelli-Papstes zu Deutschland und den Gewissenskonflikt der deutschen Katholiken, die Angst vor dem russischen Kommunismus mit seiner längst dokumentierten stalinistischen Menschenvernichtung, die wenig realistische aber durchaus ehrenswerte Motivation des Papstes, als Vermittler zwischen den Lagern tätig zu werden. Sánchez spielt auch die Hypothese eines

15 Voir Alfred GOTTWALDT, *Der Güterwagen als Symbol für den Judenmord oder Ein Wagen ist ein Wagen*, *Dumjahn's Jahrbuch für Eisenbahnliteratur* 16 (2000) p. 43–53; les prisonniers de guerre américains se sont également tournés, plus récemment, vers le wagon comme symbole: voir William W. BERKMAN, *Forty and eight*, article publié sur le Site Internet de l'Air Force Museum Foundation (Ohio) à propos d'un wagon restauré en France pour être exposé aux États-Unis (http://afmuseum.com/tour/pdf/40and8_updated25July.pdf), et l'ouvrage de souvenirs au titre évocateur de l'un des promoteurs du projet: *When I see a Forty and Eight, I remember World War II* (<http://www.40and8.com/>).