

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 30/3 (2003)

DOI: 10.11588/fr.2003.3.63809

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.

Athènes et Bruxelles. Ces années «victorieuses» se caractérisèrent par la volonté d'influencer les élites étrangères par la science, l'art et la culture, de les persuader, surtout dans les pays vaincus, qu'il fallait trouver un arrangement avec l'Allemagne; dans une seconde phase – 1943/44 –, furent fondés les instituts de Helsinki, Stockholm, Agram/Zagreb, Pressburg/Bratislava, Lisbonne, Venise et Tirana. Cette période est marquée par l'appel à sauver l'Occident: la grande Allemagne combat pour la défense de la culture et de la civilisation européenne.

Hausmann dégage finalement quatre catégories d'instituts et de pays hôtes:

1. le cas du Portugal et de l'Espagne, dans une moindre mesure de la Suède et de la Finlande: ces pays ne se sentaient pas directement menacés par la machine de guerre allemande et étaient capables, dans une certaine mesure, d'imposer des limitations aux projets allemands;
2. dans les pays occupés (Belgique, Danemark, France, Grèce, Serbie), les DWI se gardèrent, curieusement, d'exercer un endoctrinement massif: il ne fallait pas compromettre les chances de collaboration et tenter de préserver la «neutralité» de certains intellectuels;
3. dans les États pro-fascistes comme l'Albanie, l'Italie, la Croatie, la Slovaquie, les DWI ne se sentaient pas tenus de maintenir une certaine façade scientifique et un semblant d'objectivité.
4. Avec les pays partenaires, tels la Bulgarie, la Roumanie et la Hongrie, dont les élites étaient très majoritairement germanophiles, la tâche de la politique culturelle allemande consistait à tenir en main voire menacer ces régimes.

Tous les instituts étaient organisés autour de trois sections: la section scientifique était la principale, gérant les échanges d'universitaires, l'organisation des tournées de conférences, la mise sur pied des expositions, concerts, etc.; la section «académique» organisait les échanges d'étudiants, d'enseignants, d'élèves; elle reprenait essentiellement les tâches du DAAD et de l'Alexander von Humboldt-Stiftung; enfin, la section «langue» s'occupait des lecteurs et organisait les cours de langue. Dans quelques instituts pouvaient exister des sections supplémentaires ayant en charge les traductions, l'établissement de bibliographies, les publications, parfois même des sections d'archives ou d'archéologie.

Parmi ces institutions, l'Institut Allemand de Paris avait un rôle de premier plan et un statut spécial: il vivait en symbiose avec l'Ambassade dont il constituait en quelque sorte la section culturelle. Ses responsables entendaient en faire un centre de la collaboration. Malgré des succès initiaux, l'Institut Allemand devait voir sa force d'attraction diminuer en même temps que le III^e Reich marchait à sa perte.

Notons enfin que l'auteur n'a pas manqué d'évaluer l'impact de ces instituts par rapport à leur mission initiale. Cet ouvrage est donc à la fois une très belle étude sur la politique nazie de la science pendant la guerre et un outil de travail fondamental.

Corine DEFRANCE, Paris

Association pour l'histoire des chemins de fer en France. Une entreprise publique dans la guerre: la SNCF, 1939–1945. Actes du VIII^e Colloque de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, Paris, Assemblée nationale, 21–22 juin 2000, réunis sous la présidence de René RÉMOND. Textes réunis et édités par Marie-Noëlle POLINO, Paris (Presses Universitaires de France) 2001, VIII–414 p.

Usually it is the reviewer's task, when treating the printed proceedings of a scholarly conference, to praise the participants and to summarize their contributions. But in this instance our warmest accolades should be reserved for the superb editorial work of Marie-Noëlle POLINO, who has so expertly recreated the tense and sometimes tumultuous atmosphere of a recent gathering in Paris devoted to the role of French railways during the Second

World War. It is not so much the various papers contained in this volume, although a few of them are excellent, but the debates that followed them that rivet the reader's attention. Recording and transcribing the dozens of oral comments spoken rapidly and often heatedly from the four corners of a spacious assembly hall was surely no simple matter, but thanks to Madame Polino's efforts we have here a vivid reconstruction of the intense and revealing discussions throughout the symposium. This is, consequently, something more than merely a routine anthology of lifeless essays.

Why all the fuss? The most pertinent response is that the humiliation of military defeat and prolonged occupation by Nazi Germany still touches a raw nerve in France, more than fifty years after the fact, and the part played during that period by the French national railway system (SNCF) and its nearly 500 000 employees remains acutely controversial. If this book raises more questions than answers, a certain clarity nonetheless emerges from it that may serve as a suitable platform of further research.

Any analysis of railways must begin with the context of the armistice imposed by a victorious Germany, and accepted by a defeated France, in June 1940. The SNCF was deeply implicated in the *modus vivendi* that followed. Despite some ambiguity and thus room for maneuver, at least until November 1942 (when the Germans occupied all of France), there can be little question that collaboration with Hitler's New Order was pervasive in the railway sector, as in other major industrial enterprises such as chemicals, metals, coal, and electricity. As Georges RIBELL properly insists, this general policy conspicuously included a witch hunt of French communists, who were systematically eliminated from the cadre of cheminots. Otherwise the SNCF was characterized by a kind of corporatism, a tradition of entrepreneurial solidarity and independence in the interest of keeping the trains running on time.

Precisely that bureaucratic attitude has been subjected to sharp criticism in recent years, especially after the publication of works by the American historian Robert Paxton and the German Eberhard Jäckel, which raised doubts about the apparent indifference of transportation officials and personnel to the fate of foreign or French Jews deported by rail to the extermination camps of eastern Europe. The problem, it seems, was not to find enough trains but enough Jews to meet German demands. As Serge KLARFELD so chillingly and irrefutably puts it, there is »no trace« of protest by French engineers and firemen, nor their superiors, to the convoys that carried thousands of victims to their certain destruction. In turn, an issue thereby arises about the extent of resistance within the SNCF. The evidence in that regard is more anecdotal than archival, relying heavily on the often contradictory testimony of aging eye-witnesses and camp survivors. Again, we may conclude from the sessions of this colloquium that the SNCF must be described as collaborationist, ordinarily in compliance with the political stance of the Pétain government. To be sure, there was some foot-dragging and also several minor incidents of sabotage among French railway workers, but these tended to be individual acts of conscience. It is therefore more appropriate to speak of »resistances« than of »the Resistance.«

Among those in attendance at the conference a certain unease was apparent about the longstanding reticence of the SNCF to allow thorough and impartial access to its archival holdings of the war years. That criticism, however, has lost much of its force since the recent establishment of a central SNCF archive in Le Mans and the publication of four volumes of relevant documents. Moreover, we have assurances from the responsible authorities, including the eminent and ever optimistic René Rémond, that »transparence« will henceforth be the watchword of research. If so, one remaining desideratum is obvious enough: a closer cooperation between French and German railway scholars and a more effective pooling of their intellectual and financial resources.

Allan MITCHELL, San Diego