

La mémoire de la Reichsbahn et des cheminots en guerre à travers les expositions permanentes du DB Museum à Nuremberg

Rainer Mertens



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/535>

DOI : 10.4000/rhcf.535

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2006

Pagination : 75-90

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Rainer Mertens, « La mémoire de la Reichsbahn et des cheminots en guerre à travers les expositions permanentes du DB Museum à Nuremberg », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 34 | 2006, mis en ligne le 12 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/535> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.535>

La mémoire de la Reichsbahn et des cheminots en guerre à travers les expositions permanentes du DB Museum à Nuremberg

Rainer Mertens

Responsable des collections et expositions, DB Museum, Nuremberg

Le concept retenu en 1999 pour le musée de la Deutsche Bahn AG le caractérise comme la « mémoire de l'entreprise Deutsche Bahn »¹. En conséquence, le musée doit conserver le souvenir et l'héritage matériel de la longue histoire du chemin de fer en Allemagne. Dans le même temps, la direction a décidé que les expositions du musée devraient montrer non seulement l'histoire des succès, comme cela se fait habituellement, mais qu'elles ne négligeraient pas les aspects négatifs de cette histoire.

Le sujet central dans ce contexte était le rôle de la Reichsbahn pendant la période du national-socialisme. Ce sujet est maintenant présenté dans une nouvelle section du musée², avec l'histoire de la Reichsbahn au temps de la République de Weimar (« Weimarer Republik ») qui l'a immédiatement précédée. Les visiteurs apprennent comment le chemin de fer et ses cheminots sont devenus un instrument et un outil essentiel du régime nazi, mais aussi comment les dirigeants de l'entreprise, comme beaucoup de simples cheminots, ont contribué volontairement à ce processus. Ainsi la Reichsbahn a eu la capacité de devenir la colonne vertébrale de la logistique militaire et de l'Holocauste. Notre exposition montre avant tout « l'implication coupable » de la Reichsbahn (selon les mots de Raul Hilberg) dans la guerre raciale et dans l'Holocauste³. Pour cela, notre équipe chargée de cette exposition permanente a recherché de nombreux documents et objets, qu'elle a trouvés dans les collections du musée, grâce à l'aide d'autres personnes et institutions et, aussi, par le fait du hasard.

1- Pour une description actuelle du concept général, voir Rainer MERTENS, « The Home of German Railway History », *Japan Railway and Transport Review*, 43-44 (mars 2006), p. 17-23.

2- Voir le catalogue de cette section : DB Museum (éd.), *Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920-1945*, Nuremberg, 2002.

3- « Schuldhafte Verstrickung », voir Raul HILBERG, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Francfort sur le Main/Berlin, Ullstein, 1987 (1^{re} éd., Mayence, Dumjahn, 1981).

Je souhaite montrer à présent le chemin parcouru par la Reichsbahn dans cette « implication coupable » en vous conviant à un parcours virtuel à travers cette exposition (fig. 1).

Les débuts

La Reichsbahn, la société nationale des chemins de fer du « Deutsches Reich », a été fondée en 1920 après l'union des *Staatsbahnen* de sept *Länder*. Cette société était chargée d'assurer une bonne partie des réparations à la suite du traité de Versailles.

De son propre mouvement, l'entreprise a pris et appliqué de nombreuses mesures de rationalisation et de modernisation – avec par exemple l'arrivée de locomotives standardisées, la construction d'un réseau téléphonique, le début du trafic à grande vitesse et des premiers trains Diesel.

Bien que la Reichsbahn ait paru très moderne aux yeux du monde extérieur, son organisation correspondait à celle d'une administration publique autoritaire comme on la connaissait à l'époque monarchique : l'organisation était paramilitaire, régie par un système de commandement reposant sur l'obéissance aux ordres.

D'un autre côté, « Mère Reichsbahn », comme on la surnommait alors, s'occupait bien de ses employés. Le salaire était relativement bas, mais les cheminots bénéficiaient de beaucoup d'avantages sociaux, par exemple des habitations à bon marché dans de petites cités construites pour eux, des jardins potagers à exploiter, et leur assurance maladie et vieillesse était meilleure que celle des non-cheminots. Ils passaient une grande partie de leur temps de loisir dans des associations cheminotes, clubs de sport ou chorales.

La combinaison d'un principe d'obéissance stricte et de cette couverture sociale entraînait, comme dans tous les systèmes autoritaires, soumission et loyauté. La plupart des cheminots était syndiquée (en 1930 on comptait 700 000 cheminots syndiqués), mais seulement un tiers adhérait à une fédération social-démocrate. Tous les autres syndicats étaient plutôt conservateurs. La disposition à la grève était faible, les syndicats étant en désaccord sur ce point. La plupart des cheminots de la Reichsbahn était opposée à la nouvelle République déjà sur son déclin. Ils conservaient les valeurs et structures de l'Empire, travaillaient sans états d'âme, mais restaient éloignés de la culture politique nouvelle. Il n'est donc pas étonnant que les nazis aient gagné à leur cause beaucoup d'employés de la Reichsbahn, devenus leurs sympathisants. Déjà en 1930 des cellules du parti nazi existaient dans plus de 200 établissements.



Figure 1. Vue de l'exposition permanente du DB Museum sur la période 1933-1945. © et cl. DB Museum.

Les débuts



Figure. 2. Lors de l'ouverture officielle du chantier de l'« Autobahn », J. Dormmüller se présente comme un collaborateur dévoué de Hitler. © et cl. Bayerische Staatsbibliothek.

Que dire de la Reichsbahn après la prise du pouvoir par les Nazis en 1933 ? Que se passe-t-il ? Comment la Reichsbahn se positionne-t-elle face au nouveau régime ? L'exemple du Reichsbahnpräsident Julius Dorpmüller parle pour l'ensemble de l'entreprise⁴.

Dorpmüller, qui était le chef de la Reichsbahn depuis 1926, était en matière ferroviaire un expert de rang international dont la réputation était établie dans toute l'Europe. Il était très conservateur, mais n'était pas nazi, même s'il finit par adhérer au parti en 1941 ; cependant on ne peut guère le définir comme un démocrate.

Quand les Nazis ont pris le pouvoir, ils ont tenté de faire remplacer Dorpmüller par un dirigeant acquis à leur cause. Plusieurs manifestations de cheminots membres de la NSDAP demandèrent son départ.

Dorpmüller lui-même fut plus adroit qu'eux et exprima sa sympathie pour les tenants du nouveau pouvoir (fig. 2). Dès 1933, alors que le pouvoir nazi n'était pas encore bien établi, il fit connaître publiquement et solennellement son allégeance par le journal officiel de l'entreprise *Die Reichsbahn* :

« Le gouvernement national a pris le destin de la République en mains. Pour la reconstruction du Reich il peut compter sur l'assistance volontaire de la Reichsbahn⁵. »

Dorpmüller n'opposa aucune résistance à la *Gleichschaltung* (« synchronisation / mise au pas ») de la Reichsbahn. De nombreux cheminots ont été licenciés ou même arrêtés pour des raisons de « race ».

Environ 50 cheminots ont été assassinés dans des camps de concentration. On compte un seul groupe de résistance qui opérait depuis les Pays-Bas et le Luxembourg et passait en fraude en Allemagne le journal interdit *Fahrt frei*.

Mais, dans l'ensemble, la résistance des cheminots a été très faible. La plupart d'entre eux sont restés en service et beaucoup se sont engagés du côté des nazis.

4- Pour une vision critique de Dorpmüller : Alfred GOTTWALDT, *Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn, Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945*, Berlin, Argon, 1995.

5- *Die Reichsbahn*, vol. 9 (1933), p. 257.

La préparation et l'entrée en guerre

En 1937 la Reichsbahn a perdu son statut d'entreprise indépendante pour être intégrée dans le nouvel État : Dormmüller devint ministre des Communications. La Reichsbahn se prépara à l'entrée en guerre. Elle mit à l'épreuve ses capacités logistiques en organisant les transports liés aux manifestations nazies comme les fêtes de la récolte à Bückeberg (Basse-Saxe) et les *Reichsparteitage* à Nuremberg. En 24 heures elle réussit à transporter près d'un million de personnes.

Peu de résistance fut exprimée contre cette instrumentalisation ostensible : La Reichsbahn fonctionnait de la même façon que pendant la Première Guerre mondiale puis durant la République de Weimar. Elle fournit des efforts étonnants dès la préparation de la guerre. À l'entrée en guerre, en 1939, elle transporta avec 185 400 voitures et wagons : trois millions de soldats, 400 000 chevaux et 200 000 véhicules⁶. La Reichsbahn se montra un partenaire d'une fiabilité absolue lors de la conquête par les nazis des autres pays européens. La taille du réseau ferroviaire tripla, le volume de transport en fit autant. Cela ne fut possible que par le concours de cheminots très engagés, qui ont soutenu cette machinerie exorbitante. Les cheminots allemands ne furent à l'origine d'aucune résistance ou sabotage. Deux documents auxquels une place centrale a été donnée dans l'exposition le confirment :

- un album de photos d'un cheminot montre fièrement les efforts de la reconstruction dans l'atelier central de Mons en Belgique pendant l'année 1940 (fig. 3).

- Un autre album de cheminots pendant la campagne contre la Pologne est rempli de commentaires racistes contre la population polonaise et spécialement contre les Juifs (fig. 4).

Expansion et conquête

Une autre partie de notre exposition montre comment la Reichsbahn a organisé la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire (soit à peu près 180 000 km) dans les régions occupées.

6- Klaus HILDEBRAND, « Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945 », in Lothar GALL et Manfred POHL (dir.), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Munich, C. H. Beck, 1999, p. 165-250, section 6, « "Weichensteller des Kriegführung" und "Logistik der Holocaust" », p. 221-250, voir p. 223.

Préparation et entrée en guerre



Figure 3.
Album photographique
d'un cheminot alle-
mand : premier appel
des ouvriers belges de
l'atelier central de la
SNCB à Mons le 6 août
1940.
© et cl. DB Museum.



Figure 4.

Photographies prises par des cheminots lors de la campagne contre la Pologne en septembre 1939.

© et cl. DB Museum.

Les commentaires manuscrits sont franchement antisémites : « Siedlce avait 60 % de Juifs, et quel choix ! » ; « Un "pur race" devant la synagogue » ; « Il a pris 8 Zlotys pour 1 kg de pain ! »

L'exemple de la France⁷

Le chemin de fer français a été partagé après l'armistice : les voies ferrées de l'Alsace et de la Lorraine ont été annexées, la société des chemins de fer dans la zone occupée a été placée sous le contrôle de la nouvelle *Reichsbahndirektion* créée à Paris (fig. 5). Le réseau de la zone libre a été placé sous l'autorité de l'administration du gouvernement de Vichy.

On procéda à des déplacements de personnes considérables : en dépit des protestations de la commission d'armistice, 250 000 personnes ont été expulsées des régions annexées, ainsi que plusieurs dizaines de milliers de Juifs qui ont été envoyés en zone libre. À partir de 1941 les Juifs étrangers et français ont été rassemblés puis déportés dans les camps d'extermination⁸.

Seuls les itinéraires et réseaux d'importance stratégique particulière – par exemple le Nord-Pas-de-Calais – ont été placés complètement sous l'administration des cheminots allemands. À cette exploitation ont été affectés des cheminots de la Reichsbahn ainsi que les cheminots de l'armée. Selon la couleur de leurs uniformes, on parlait de « cheminots bleus » et de « cheminots gris ». Les « gris » ont travaillé surtout sur les axes importants au regard de la stratégie, les « bleus » ont surveillé les cheminots de la SNCF.

À l'Est, les Allemands ont directement assuré la gestion de l'exploitation. Toutes les sociétés de chemins de fer avec leurs bâtiments, leurs employés et leurs véhicules ont été complètement absorbées. Ainsi le nombre des employés de la Reichsbahn augmenta, de 1939 à 1943, d'un million à un million et demi. À l'Ouest, la confiscation des véhicules faisait l'objet de procédures, mais à l'Est l'appropriation n'était ni plus ni moins qu'un vol gigantesque. Aussi les cheminots y ont-ils été traités comme des forçats, alors qu'à l'Ouest ils restaient au moins formellement des employés de la SNCF ou de la SNCB.

Le travail forcé

En Allemagne même, comme dans les régions occupées, le service des chemins de fer ne pouvait être effectué qu'avec le concours d'employés étrangers. Tout d'abord, la Reichsbahn transportait ces

7- Selon Felix SCHRÖDER, « Die SNCF im Zweiten Weltkrieg. Ausbeutung und Kollaboration » (mémoire de maîtrise), Düsseldorf, 2002, p. 35-48.

8- Voir Serge KLARFELD, *Le Calendrier de la persécution des Juifs en France*, tome 1, *Juillet 1940 – août 1942* ; tome 2, *Septembre 1942 – août 1944* (réédité dans *La Shoah en France*, tomes 2 et 3), Paris, Fayard, 2001.

Expansion et conquête



Figure 5. Cheminots allemands de la Wehrmachtsverkehrsdirktion de Paris, 1940. © et cl. DB Museum.

Travail forcé



Figure 6. Travailleurs forcés soviétiques de la Reichsbahndirektion Augsburg. © et cl. DB Museum.

hommes vers l'Allemagne. Au début ce furent des volontaires, ou réputés tels, mais bientôt la plupart vint en Allemagne sous la contrainte. De plus la Reichsbahn employait aussi des prisonniers de guerre et des prisonniers des camps de concentration. Au total on comptait 200 000 travailleurs forcés en 1943 – sur un nombre total d'employés de 1,3 million. La plupart des travailleurs forcés venaient d'Europe de l'Est. Les employés venus de l'Ouest connurent des conditions de travail très dures, mais réglées par des procédures. Par contre les employés de l'Est ont été traités comme des esclaves. Ils étaient obligés de porter des emblèmes spéciaux avec l'inscription « Ost » et travaillaient sans salaire ni limitation des horaires de travail (fig. 6).

Notre exposition met en exergue les nombreuses preuves de ce travail forcé. Nous avons mis en scène les casiers d'un fichier où se trouvaient les dossiers des travailleurs forcés de la direction de la Reichsbahn à Augsburg qui sont reproduits sur des panneaux. Un témoin de l'époque, Rob Zweermann, un Hollandais, qui était travailleur forcé à la Reichsbahn à Nuremberg, raconte l'expérience qu'il a vécue (témoignage filmé diffusé sur une borne vidéo).

L'Holocauste

Le point culminant de « l'implication coupable » fut le rôle joué par la Reichsbahn comme cœur de la logistique de l'holocauste. Comme on le sait, plus de six millions de personnes ont été assassinées et environ la moitié d'entre elles sont allées à la mort en train (fig. 7).

Nous avons dédié un espace spécial à ce thème, pour en faire un espace de mémoire. Trois éléments transmettent cette idée aux visiteurs :

1. La reproduction des ordres de mission, qui montre que les responsables de la Reichsbahn étaient informés de tout qui concernait les camps de concentration et d'extermination (fig. 8).

La Reichsbahn transportait les déportés sur l'ordre du chef de la SS, Himmler. Les transports étaient strictement secrets, l'écriture d'ordres de mission a été évitée autant que possible mais il en reste suffisamment – ainsi que les dépositions des témoins – pour donner la preuve que les dirigeants savaient où l'on a transporté les Juifs et qu'ils connaissaient aussi le destin qui attendait les Juifs et bien d'autres victimes.

2. Un exemple local de déportation

Nous montrons l'exemple de Würzburg, ville située entre Nuremberg et Francfort. En 1941 les habitants juifs de la ville, qui s'y trouvaient encore, ont été déportés vers les camps d'extermination à l'Est. Il n'y eut presque pas de survivants (fig. 9).

L'holocauste



Figure 7.
Vue de l'exposition
permanente du DB
Museum dont une
photographie grand
format de la porte du
camp de Birkenau
est le point focal.
© et cl. DB Museum.



Figure 9. Train de déportation à Würzburg, le 25 avril 1942. © et cl. Bayerisches Hauptstaatsarchiv.

Nous incluons quelques documents qui frappent le visiteur sur cette déportation : des photos, des listes de déportés, des entretiens avec des survivants, des interviews empruntées aux archives de la télévision. La muséographie qui résulte de cette combinaison de documents authentiques, photographies, textes, et de témoignages produit un effet de vérité qui impressionne les visiteurs⁹.

3. Exemple : les témoignages des cheminots

Dans l'exposition se trouve une borne d'écoute audio où les visiteurs peuvent écouter le témoignage du cheminot Willi Hulse au procès d'Auschwitz, tenu en 1964. Il raconte d'une façon pour nous traumatisante que les cheminots « de base » savaient aussi ce qui s'est passé et que, en outre, ils connaissaient la dimension des déportations. Hulse lui-même enregistra entre 1940 et 1944 à la gare d'Auschwitz 120 trains transportant selon ses propres estimations chacun 3 600 personnes, c'est-à-dire en tout 432 000 personnes – et il n'exprime ni réticence quant à son travail, ni doute sur la nature des opérations. Il dit qu'il faisait son devoir et qu'à une occasion, quand il voulut donner de l'eau à une femme et à son enfant, il fut immédiatement menacé par un garde de la SS.

Après la guerre : la répression

Malgré cette « implication coupable » avérée, aucun représentant de la Reichsbahn ne fut incriminé pour sa responsabilité. Les Américains avaient même l'idée de nommer Dorpmüller directeur de la nouvelle société de chemin de fer. Au même moment le procureur du procès de Nuremberg l'inculpait, mais Dorpmüller était mort en juin 1945.

Pendant tous les *Nürnberger Prozesse* il n'y eut aucune accusation portée contre un cheminot et on n'ouvrit pas d'enquête particulière à propos de la Reichsbahn. Seul Ganzenmüller, l'adjoint de Dorpmüller et surtout l'intermédiaire entre la RB et le Reichssicherheitshauptamt, fut poursuivi, mais trop tard, et sa responsabilité ne fut pas établie, si bien que Ganzenmüller est mort en 1987, libre, sans aucune condamnation.

En fait les Alliés ont plutôt considéré les chemins de fer uniquement comme un système technique, qui n'avait rien à voir avec la politique. C'est ainsi que cela se passa dans l'entreprise elle-même. On élimina seulement les emblèmes nazis des bâtiments et des uniformes et on se mit à la reconstruction du réseau (fig. 10). Quelques cheminots

9- Les archives concernant la déportation des Juifs de Würzburg sont publiées : Albrecht LIESS, *Wege in die Vernichtung. Die Deportation der Juden aus Mainfranken 1941-1943*, Munich, 2003.

Après la guerre

Figure 10.
Casquette de cheminot
« dénazifiée » exposée
au musée.
© et cl. DB Museum.



La réorientation



Figure 11.
La page de couverture du
catalogue *Im Dienst von
Demokratie und Diktatur.
Die Reichsbahn 1920-
1945*, Nuremberg, 2002.
© et cl. DB Museum.

ont été révoqués à cause de leur appartenance au parti nazi – en Allemagne de l'Est plus souvent qu'à l'Ouest – mais en général les cheminots s'en sortirent sans trop de conséquences.

La façon dont beaucoup de cheminots ont considéré leur passé national-socialiste, c'est-à-dire sans y revenir ni y réfléchir, est d'ailleurs visible dans l'histoire de notre musée. Pour le 150^e anniversaire du chemin de fer en Allemagne, en 1985, une nouvelle exposition permanente sur l'histoire du chemin de fer a été inaugurée. Le national-socialisme en était complètement absent. Ce n'est que sous la pression des médias que la direction se décida à inclure le thème dans l'exposition, sous la forme d'un espace de 27 m² où l'on ne voyait que des photos et quelques documents qui montraient certes une participation de la Reichsbahn, mais passive – une Reichsbahn qui n'était qu'un outil, sans rôle actif.

La réorientation

Dans les années 1990 commence un processus de réorientation. Le comité directeur de la Deutsche Bahn AG, fondée en 1993, lança plusieurs actions pour faire face à la responsabilité qu'elle assume pour la Reichsbahn pendant l'époque nazie.

En 1998 fut inauguré un mémorial central de la participation de la Reichsbahn à l'Holocauste. Il se trouve à la station Grunewald à Berlin.

En 1999, le comité directeur a commandé la publication d'un livre confié à des historiens sur l'histoire du chemin de fer en Allemagne. L'historien Klaus Hildebrand a contribué à l'ouvrage par un chapitre intitulé : « le plus terrible chapitre de tout l'histoire du chemin de fer en Allemagne » qui fait la synthèse des recherches récentes¹⁰.

Enfin, depuis 2002, notre musée comporte une nouvelle section qui concerne exclusivement la Reichsbahn à l'époque nazie. Aujourd'hui ce ne sont plus 27 m², mais 200 m² qui lui sont consacrés. On peut dire qu'il n'existe pas un autre musée d'entreprise qui montre aussi franchement et clairement sa propre histoire dans cette époque terrible (fig. 11).

L'exposition n'est pas dirigée seulement vers l'extérieur, pour le public, mais aussi vers la communication interne : tous les apprentis de la DB AG suivent un programme de formation obligatoire dans le musée. L'idée d'organiser une formation similaire pour tous les employés de la société est à l'ordre du jour. ■

10- Klaus HILDEBRAND, in Lothar GALL et Manfred POHL, *op. cit.*, p. 165-250.