



La garde – étude d'un cas de déportation

« La route pour Auschwitz a été construite par la haine, mais elle a été pavée par l'indifférence ». (Franklin Littell)

Nous vous proposons ci-dessous une activité centrée sur la question de l'organisation des convois de déportations. Elle est extraite du livre écrit par Irena Steinfeld de Yad Vashem, paru en anglais, et qui porte le titre caractéristique de : « comment cela a-t-il été humainement possible ? ». *

Les thèmes abordés : la bureaucratie, les témoins, la collaboration, les responsables, les questions éthiques.

Période : Décembre 1941

Recommandé pour des élèves de : 15-18 ans

Introduction :

La méthode d'assassinat utilisé dans les six centres d'extermination était basée sur le principe de transporter les victimes jusqu'au site des tueries, au lieu de faire venir les assassins jusqu'à leur lieu de résidence. Les Juifs ont été déportés de l'Europe entière vers les camps d'extermination en Pologne annexée ou occupée. Il a donc fallu organiser un vaste système de transports. Cette détermination de la part des nazis de « nettoyer » l'Europe jusqu'au dernier Juif est l'une des marques du caractère unique de la Shoah : l'idéologie nazie était basée sur un fantasme dans lequel les Juifs, quels qu'ils soient, représentaient un danger mortel pour la race aryenne. Le système complexe mis en place pour le transport des Juifs éclaire le caractère prémédité et sans scrupule du crime des nazis contre les Juifs. Les concepteurs de la politique nazie s'efforcèrent de programmer une extermination « propre », ordonnée et efficace, plutôt que des explosions de violence haineuse. Werner Best, par exemple, un des leaders intellectuels nazis, parlait du besoin de tuer sans haine. Dans la pratique, bien entendu, l'assassinat était accompagné par des manifestations de brutalité et de cruauté. La complicité des travailleurs professionnels, comme par exemple les employés du chemin de fer, pose en elle-même une série de questions particulière sur l'attitude de ceux dont le rôle était indispensable pour l'accomplissement de la solution finale. Le régime nazi ne semble pas avoir rencontré des difficultés pour mobiliser des personnes qui ne partageaient pas nécessairement l'idéologie du parti pour les transformer en des éléments efficaces de l'appareil exterminateur. Le rôle joué par la technologie moderne dans le processus de la Shoah pose en lui-même toute une série de questions, sur la nature de la modernité, le rôle de l'Etat moderne et la place de la technologie. Les convois de déportations représentent un point de rencontre important entre bourreaux, victimes et témoins. Tous y sont manifestement présents.

Conseils pédagogiques :

Pour toutes les raisons soulignées plus haut, le cas présentement étudié est central pour la compréhension de ce qui a rendu possible la Shoah. Il peut être abordé de plusieurs points de vue et à des niveaux différents :

- Analyser les différents rôles, motivations et modèles de comportement des différents individus qui étaient impliqués dans le convoi.
- Le rôle des différentes administrations et bureaux dans l'organisation complexe des tâches réclamées par le processus. Ceci concerne aussi bien ceux relevant de l'Etat totalitaire, que ceux existant bien auparavant ou encore ceux engendrés par la modernité.
- Les questions de nature philosophique à propos de la responsabilité des individus dans une société totalitaire et le rôle joué par l'idéologie en contraste avec la dynamique bureaucratique propre, ce que Hannah Arendt appelait : la banalité du mal.

Suggestions d'activités :

Première étape : Le contexte historique.

Avant de commencer à travailler avec les élèves l'enseignant doit leur donner une introduction situant le contexte et l'arrière-plan des événements. Le convoi décrit ici se situe en décembre 1941, avant la conférence de Wannsee, mais elle se situe dans le même contexte. C'est pourquoi, si le timing le permet, on pourra présenter des extraits du film retraçant cette conférence, ou bien utiliser des passages sélectionnés du film Shoah. On pourra utiliser également des descriptions se trouvant dans différents sites d'Internet, notamment sur celui de Yad Vashem (en anglais). Il sera important également de travailler sur des cartes géographiques, en se servant par exemple de l'Atlas de la Shoah de l'historien Martin Gilbert.

Deuxième étape : « La garde » du convoi : lecture croisée des remarques sur le convoi à travers sa description par un responsable de la garde et par une juive déportée.

En suivant les instructions, les élèves peuvent tour à tour lire les différentes parties de « La garde ». Un élève pourra prêter sa voix à Saliter (le garde) et un autre à Hilde Sherman. Etant donné qu'il s'agit de longs textes, on peut organiser un système de relais entre élèves. On soulignera les différentes perspectives lorsque victime et bourreau décrivent le même événement. A la fin de chaque partie, nous suggérons que la classe analyse et discute le langage utilisé, les sujets inclus ou omis par chaque protagoniste et les différences dans leur description.

Quelques questions pour vous aider :

- ° Il y a de claires différences entre les deux descriptions.
 - Quels sont les éléments communs ?
 - Quelles sont les différences ?
 - Quels sont les éléments présents ou omis dans chacun d'eux ?
 - Quelle est la préoccupation centrale de chacun ?
 - Dans quel but chaque témoignage a t'il été rédigé ? Comment le style utilisé en témoigne t'il ?

- ° Dans le texte de Saliter, quels points indiquent-ils sa motivation comme :
 - officier de police faisant son travail ?
 - bourreau motivé par son idéologie et ses sentiments anti-juifs ?
 - Salitter remarque que certains gardes ont du être secoués pour agir avec plus d'énergie. Cependant, aucun n'a démissionné. Qu'est ce que cela nous indique en ce qui concerne la gamme des réactions parmi les gardes.

- ° Le rapport de Salitter est sec, factuel. A quel moment dévie t'il de cette voie ?

- ° En plus des victimes et des bourreaux, quelles indications dans le texte peuvent elles être trouvées concernant la présence d'autres personnes. Comment sont-ils décrits dans chacun des rapports ?

Introduction



Déportation des Juifs de Hanau, Allemagne, vers Theresienstadt, 30 mai 1942.

Le train a joué un rôle crucial dans l'application de la solution finale. L'organisation et la coordination des transports étaient un sujet compliqué, en particulier dans les conditions de la période de la guerre. Du fait de l'accroissement des manques en matière d'approvisionnement et de la priorité donnée aux transports militaires, l'attribution de trains pour la déportation des juifs n'était pas toujours une chose facile à accomplir. Cela demandait une collaboration étroite de toutes les administrations, la S.S., les responsables civils des chemins de fer allemands, le ministère des transports, et même, parfois, le ministère des affaires étrangères, pour pouvoir ainsi surmonter les difficultés et permettre aux transports de fonctionner si efficacement que des centaines de milliers de Juifs purent être déportés vers leur mort.

Les nazis avaient conçu un plan général de mise en œuvre de leurs théories raciales afin de faciliter une réorganisation démographique de l'Europe. Allemands et Polonais devaient être réimplantés dans de nouvelles zones. Les Juifs, eux, devaient être concentrés à l'Est et, plus tard, après que la décision de les assassiner avait été prise, ils devaient être déportés vers les centres de mise à mort.

En janvier 1942, les représentants d'un large éventail de ministères allemands et d'administrations militaires et civiles furent invités à une conférence dans une villa du quartier de Wansee, situé dans la périphérie de Berlin. Là, ils coordonnèrent l'énorme entreprise qui consistait à exterminer les Juifs d'Europe. Heydrich, le chef du Bureau Central de Sécurité du Reich déclara que l'Europe "devait être balayée d'Ouest en Est dans le cadre de la mise en œuvre concrète de la solution finale". Les personnalités présentes à cette réunion se mirent alors à examiner les détails pratiques.

Au printemps et en été 1942, les dispositions concernant l'extermination furent complétées et la déportation vers les camps d'extermination commença. Les nazis utilisèrent la technologie moderne et se servirent du large réseau européen de transports pour déporter des millions de juifs de tous les points du continent vers l'Est. Des juifs de Paris et d'Amsterdam, de Salonique et de Varsovie, furent rassemblés, enfermés dans des wagons à bestiaux, et transportés sur des centaines et des centaines de kilomètres, afin d'être, pour la majorité d'entre eux, immédiatement assassinés à leur arrivée à destination.

La déshumanisation, l'humiliation et la souffrance infligées aux victimes étaient effrayantes. Les juifs étaient transportés comme du bétail dans des wagons de marchandises hermétiquement clos. Ils souffraient du froid glacial en hiver et de la chaleur étouffante en été. Les wagons étaient remplis complètement, leurs occupants enfermés, privés d'un minimum de condition sanitaire, sans air frais, sans eau, et seulement avec la nourriture qu'ils avaient pu prendre avec eux. Une fois qu'ils étaient dans le train, ils se retrouvaient dépourvus de toute liberté de choix et de possibilité de contrôler leur vie. On ne leur avait pas dit où ils allaient, combien de temps le voyage durerait ou qu'est-ce qui se passerait lorsqu'ils arriveraient à leur destination finale. Souvent les convois étaient mis sur des voies de garage afin de permettre aux autres trains de passer. Cela signifie que les déportés passaient plusieurs jours enfermés dans les wagons. A l'arrivée, on dénombrait dans chaque wagon plusieurs cadavres.

La présente section examinera les différentes personnes qui ont été impliquées de différentes façons et à travers des aspects variés dans l'organisation et le fonctionnement des convois qui ont transporté les juifs vers les centres d'extermination à l'Est. Ceci inclus les équipes professionnelles des transports ferrés, sans lesquels aucun convoi n'aurait pu être mis en route, les policiers qui accompagnaient et gardaient les convois, et les officiers S.S. qui ont planifié et coordonné les déportations. Un autre groupe important est constitué des très nombreuses personnes qui ont vu les trains passer, les témoins qui ont pu constater la dure condition qui était faite aux juifs.



LA GARDE

Le transport des juifs de Düsseldorf à Riga. 11-17

Chaque transport était accompagné par un détachement de gardes, qui était généralement composé de policiers. Dans les convois de déportation qui partaient d'Allemagne, ce détachement était le plus souvent composé d'un officier et de 15 hommes. Leur tâche débutait avec la mise en place du train, et s'achevait lorsque toutes les personnes dont ils avaient la charge étaient livrées à leur destination finale. Salitter était l'un de ces officiers. Il avait reçu la charge d'escorter un transport de 1007 juifs qui quitta Düsseldorf pour Riga le 11 décembre 1941. Les juifs avaient été rassemblés dans la cour de l'abattoir de Düsseldorf. De là, ils furent menés à la gare où ils embarquèrent dans le train qui les conduisit à Riga. Salitter rédigea un rapport détaillé de l'ensemble du voyage, contenant des recommandations pour ses supérieurs. En dehors de ce document, nous n'avons aucune autre information sur lui. Ce rapport est présenté en parallèle avec le témoignage de Hilde Sherman, une jeune femme juive qui avait été déportée avec son mari et sa famille dans ce même transport.



La déportation des juifs de Hanau, Allemagne, vers Theresienstadt, 30 mai 1942

I. La préparation du transport



?

Salliter ne fait pas référence aux coups mentionnés par Hilde Sherman. Comme elle le raconte, elle fut battue "par un officier S.S. de haut rang". Il est possible que ce fut Salliter lui-même. Sinon, c'était certainement l'un de ses collègues.

Quelles peuvent être les raisons qui expliquent que cet incident ne trouva pas sa place dans le rapport ?

Le rapport de Salliter

Le convoi de juifs prévu pour le 11 décembre 1941 comprenait 1007 personnes... Le convoi était composé de juifs des deux sexes et d'âges variables, depuis les bébés jusque l'âge de 65 ans...

Sur la route entre la cour de l'abattoir [le point de rassemblement désigné] et le quai d'embarquement, un juif a essayé de se suicider en se précipitant sur un tramway. Mais il est tombé sur le pare choc du tram et a été seulement légèrement blessé. Il s'est remis pendant le voyage et a compris qu'il ne pouvait que partager le sort des évacués. Une vieille femme juive s'est éloignée du quai sans que personne ne s'en aperçoive – il pleuvait et il faisait très sombre –, est entrée dans une maison voisine, a enlevé ses vêtements et s'est assise sur un cabinet. Une femme de ménage l'a cependant aperçu, et elle a été ramenée au convoi.

Le témoignage de Hilde Sherman

... D'après les ordres de la Gestapo, nous pouvions prendre jusque 50 kg de bagages et un matelas fin de 70 cm, de long et de 30 cm, de large, avec les draps, etc.



Bien entendu, chacun essaya d'entasser ses meilleures affaires dans sa valise, car personne ne savait combien de temps durerait ce que l'on nommait "la réinstallation"... Et ainsi nous fûmes embarqués dans le train le 10 [décembre 1941]. Je dis au revoir à mes parents... Le nom de mon mari était Kurt Winter. J'ai été déporté avec sa famille. Nous sommes arrivés à Düsseldorf à la tombée de la nuit. Nous dûmes descendre du train et marcher jusqu'à la cour de l'abattoir, où nous avons été regroupés tous ensemble. Je me rappelle que même alors les personnes âgées étaient incapables de porter leur bagage, et simplement les amener dans la rue. J'ai vu comment les habitants de la ville observaient. Ils ne sont pas sortis dehors mais regardaient à travers leur fenêtre. Je pouvais voir les rideaux bouger. Personne ne peut prétendre qu'il n'a rien vu. Bien sûr qu'ils nous ont vus. Nous étions plus de mille personnes.

Nous sommes alors arrivés dans la cour de l'abattoir [le point de rassemblement] et nous y sommes demeurés une nuit entière. Tout était trempé. C'était une terrible nuit. C'était le commencement. Ce fut la première fois que j'ai été battu. C'était un officier S.S. de haut rang qui se tenait à l'entrée. Il y avait des escaliers raides qui menaient en bas dans la cour et les gens n'allaient pas assez vite. C'est pourquoi il m'a poussé et a hurlé: "qu'est-ce que vous attendez? Le prochain tram? Il n'y aura plus jamais de tram pour vous!"... Peu de temps après, nous avons du nous déshabiller totalement et nos affaires ont été prises.



Juifs rassemblés dans la gare pour être déportés, Olkusz, Pologne, juin 1942

II La montée dans le train



La déportation des juifs de Bielefeld, Allemagne, 13 décembre 1941

Le rapport de Salliter

Le départ du convoi était prévu pour 10:30. Les juifs ont été ainsi amenés sur le quai d'embarquement pour être prêts à monter à 04:30. Cependant, la Reichsbahn (la société de chemin de fer allemande) ne pouvait pas disposer d'un train prêt si tôt; ils ont prétexté d'un problème de manque de personnel. En conséquence, l'embarquement des juifs n'a pas commencé avant 09:00.

L'embarquement des juifs dans les wagons a été fait avec une grande hâte, car la Reichsbahn avait insisté sur le fait que le train devait partir à l'heure. C'est pourquoi il n'est pas surprenant que certains wagons aient été surpeuplés (60-65 personnes) tandis que d'autres contenaient seulement 30 à 35 passagers. Cela a causé des problèmes pendant tout le voyage jusque Riga, certains individus juifs tentant à plusieurs reprises de passer dans les wagons moins peuplés. Lorsqu'on a eu le temps, je les ai autorisés, dans certains cas, à faire le changement, d'autant qu'il y avait aussi certaines mères qui avaient été séparées de leurs enfants... Le chargement du train s'est terminé à 10:15 et ... le train a quitté la gare de Düsseldorf-Derendorf aux environs de 10:30.

Le témoignage de Hilde Sherman

Le lendemain à l'aube nous avons été conduits de force au quai. Le train n'était pas arrivé. Il faisait un froid de canard. Nous sommes restés là debout encore et encore de 04:00 à 9:00. On nous a alors appelés et le voyage a commencé ce 11 décembre 1941 ... Tout nous avait été pris. Une des personnes a questionné un des gardes, un S.S., pour savoir quand le train viendrait? Ils ont pris un gourdin et l'ont tellement frappé qu'il est resté là sur le sol. Il n'a pas fait partie du convoi. C'était notre premier mort. C'était le commencement.



La déportation des juifs de Thrace, Macédoine, vers Treblinka

III/ Le convoi se met en route



La déportation des juifs de Lodz, Pologne, vers Auschwitz.

Le rapport de Salliter

Je me suis aperçu que le wagon réservé aux gardiens n'avait pas été placé au centre du convoi, mais avait été accroché à la fin du train, c'est-à-dire qu'il était le wagon n° 21... Du fait d'un défaut du système de chauffage, la pression de la vapeur n'atteignait pas les derniers wagons. A cause du froid, les vêtements de l'escadron de garde n'étaient pas secs (il a plu pendant toute la durée du transport). En conséquence, j'ai dû me confronter aux gardes qui ne pouvaient pas rester à leur poste car ils se sentaient mal...

Du poste de commandement on ne pouvait pas voir la totalité du train. A chaque fois que le train s'arrêtait, les juifs tentaient de contacter les gens qui se trouvaient dans les différentes gares, afin de faire poster des lettres ou pour demander de l'eau. En conséquence, j'ai placé deux gardes dans l'un des wagons de tête...

Le témoignage de Hilde Sherman

Nous étions dans un wagon de voyageurs. C'était avant que l'on commence à utiliser les wagons à bestiaux. Nous étions tellement entassés qu'il faisait une chaleur insupportable. En plus de cela, le chauffage fonctionnait plus qu'il n'était nécessaire. Dans l'autre wagon, où étaient les enfants, il n'y avait pas du tout de chauffage. Ils étaient presque gelés ...

V Le voyage



Le rapport de Salliter

A 11:10 [le 12 décembre] nous arrivâmes à Konitz. [Salliter voulait réorganiser le train afin que le wagon de la garde se trouve au centre]. Au début l'idée a été acceptée, mais alors le chef de gare m'a déclaré ... que cela ne serait pas possible ... Il m'a dit que le train devait partir le plus tôt possible. Un réaménagement du train serait impossible... Le comportement du chef de gare m'a semblé étrange, et je l'ai informé que je voulais débattre de la question avec ses supérieurs. Il m'a répondu que je ne pourrais pas joindre ses supérieurs. Il avait ses ordres. Le train devait partir, de plus deux autres trains étaient en route. Il m'a suggéré de transférer les juifs du wagon du milieu et de les mettre dans le wagon de seconde classe où étaient les gardes. Et ainsi je pourrai installer mes soldats dans le wagon vide. Je pense que quelqu'un de l'échelon supérieur devrait se préoccuper que cet employé du rail soit informé que les membres de la police allemande doivent être traités différemment que les juifs. J'ai l'impression qu'il s'agit d'un homme qui parle encore de "ces pauvres juifs" et pour qui le terme "juif" est en fait inconnu...

... A Tilsit: Là ... le wagon des gardes a été mis en tête du train et ils ont eu finalement un peu de chauffage. Les gardes ont beaucoup apprécié cette chaleur ... étant donné que leurs uniformes étaient trempés et qu'ils pouvaient enfin les faire sécher... Normalement le trajet en train de ce point à Riga dure 14 heures, mais comme il n'y avait qu'une voie et que notre train était seulement d'une priorité secondaire, le voyage a souvent été stoppé pour de longues périodes de temps.

Le témoignage de Hilde Sherman

Je me souviens que nous souffrions terriblement de la soif. Nous avons pris du pain avec nous, mais la soif était terrible. Tout le monde dans le wagon était fiévreux à cause de cette chaleur torride. Nous sommes arrivés à Insterburg, juste avant la frontière, dans ce qui avait été la Pologne. Le train s'est alors arrêté. Les portes ont été ouvertes et nous avons été autorisés à sortir et à ramasser de la neige pour boire. Nous pouvions la boire lorsqu'elle fondait... Je n'avais pas ôté mes bottes car je savais que je ne pourrais pas les remettre sur mes jambes gonflées. J'étais la seule qui n'avait pas la fièvre et pouvait sortir du train. Aussi ai-je accumulé le plus possible de neige sur des plats et j'en ai même donné aux wagons voisins à travers leurs fenêtres. Au bout du quai j'ai aperçu une boîte aux lettres. J'ai écrit une carte postale à mes parents et leur ai marqué que quand viendrait leur tour de partir, il fallait qu'ils prennent uniquement des vêtements chauds. La carte postale a fini par leur arriver ainsi que l'une de mes connaissances me l'a raconté plus tard. Nous avons voyagé pendant trois jours et quatre nuits à travers la Lituanie. J'étais profondément impressionné par les maisons des paysans et leurs toits de paille. C'était quelque chose que nous ne connaissions pas en Allemagne. Ils utilisaient des puits. En Allemagne nous avons l'eau courante. Les gens étaient autour des puits avec des bottes de feutre et leurs peaux de mouton. Ils avaient l'air si misérable. J'ai pensé: mon Dieu, ces Lituaniens sont de bons catholiques, et si c'est cela leur vie sous l'occupation allemande, quel sera notre sort comme juifs, comme déportés...

?

Dans son rapport sur la dispute avec le chef de gare, Salitter se plaint que l'autre ne sait vraiment pas ce que signifie le mot "juif" et ses implications. Qu'est-ce que cela semble impliquer en ce qui concerne l'attitude de Salitter vis-à-vis de la tâche qu'il accomplit ? Ce passage n'est-il pas différent du reste du rapport qui est rédigé dans un style sec, et se veut un compte-rendu factuel uniquement?

?

- En décrivant les relations avec les Litvaniens, Salitter fait référence à leur comportement vis-à-vis des Allemands et vis-à-vis des Juifs. Qu'est-ce que cela nous apprend sur ses propres motivations à accomplir "ses devoirs"?
- Quel sont les motivations de Salliter lorsqu'il décide de garder les Juifs dans le train après leur arrivée à Riga?
- Quels sont les facteurs extérieurs qui contribuent à cette décision? Quelle en est la conséquence pour les Juifs?

Le rapport de Salliter

... Nous sommes arrivés à Riga à 21:50. Le train est resté à la gare pendant une heure et demie... Le train est resté là sans chauffage. La température à l'extérieur était de moins douze... A 1:45 du matin, nous avons abandonné notre responsabilité sur le convoi, et six gardes litvaniens ont pris en charge sa surveillance. Comme il était minuit passé, qu'il faisait noir et que le quai était recouvert d'une fine couche de glace, on a décidé que le transfert des juifs au ghetto de Sarnel n'aurait lieu que le dimanche matin...

... Riga a une population d'environ 360.000 habitants. Parmi eux il y avait sans doute 35000 juifs. Comme partout ailleurs, les juifs étaient très importants dans le commerce. Après l'entrée de l'armée allemande, les magasins ont été fermés et confisqués. Les juifs ont été enfermés dans un ghetto entouré de fils de fer barbelés. A ce moment, il n'y avait que 2500 juifs de sexe masculin qui étaient employés aux travaux forcés. Les juifs restant avaient été utilisés quelque part ailleurs ou bien tués par les Litvaniens... Ce que je peux dire c'est que les Litvaniens sont amicaux avec les Allemands et beaucoup d'entre eux parlent l'allemand... Leur haine est directement dirigée contre les juifs. C'est pourquoi, à partir du moment où ils ont été libérés, ils ont joué un rôle important dans l'élimination de ces parasites. Cependant ils trouvent étrange, comme je l'ai entendu de certains travailleurs du rail, que les Allemands transfèrent les Juifs en Litvanie au lieu de les éliminer dans leur propre pays.

Le témoignage de Hilde Sherman

A la nuit, le train s'est arrêté soudain. Nous n'avions aucune idée de l'endroit où nous étions. A l'aube, nous avons vu une pancarte indiquant que nous étions à Shirotaawa. Où est Shirotaawa? Qu'est-ce que Shirotaawa? Vers 10 heures, nous avons entendu des aboiements de chiens. Une troupe de S.S. est arrivée et a encerclé le train. Les portes ont été ouvertes et les hurlements ont commencé: dehors, dehors, vite, vite. Nous devions sortir et les derniers à descendre devaient nettoyer les wagons avec leurs mains. Il n'y avait pas de chiffons. Nous avons dû nous aligner le long du quai. Une voiture est arrivée avec deux officiers S.S. de haut rang. Ils sont sortis de leur voiture et je me souviens que l'un d'eux a commencé à crier: "Mettez-les par 5 et prenez-les avec vous au ghetto". Un homme appelé Meyer, qui venait de Gort, un petit village près de Düsseldorf, avait deux enfants, deux petits garçons, dans les bras, et il a demandé: Monsieur, le Ghetto est-il loin? Au lieu de répondre, l'officier a pris une cravache et l'a frappé au visage. Il a libéré un berger allemand qui a attaqué l'homme. L'individu est tombé à terre avec ses deux enfants. Quand il s'est relevé, sa bouche était pleine de sang et ses dents brisées. Ce fut notre première impression de Litvanie, de Riga, de Shirotaawa... Il y avait de la glace partout... Le ghetto était à peu près à 20-25 km de Shirotaawa. Des gens prenaient leurs sacs. Les Litvaniens ne se contentaient pas de regarder, ils pillaient. Lorsque le train est parti, ils ont volé tout ce qui était sur le sol. Ensuite nous sommes passés par une banlieue et avons gravi une petite colline. Il y eut alors une porte en fer. Elle s'est ouverte et nous nous sommes retrouvés dans le ghetto.

VI/ Conclusions

Le rapport de Salliter

1. Les provisions [pour les gardes] étaient bonnes et suffisantes.
2. Le fait que les hommes étaient équipés avec deux couvertures, des instruments de cuisine et un réchaud de campagne, des vêtements chauds, des fourrures et des bottes chaudes, a été très utile et cela doit être renouvelé pour de futurs convois.
3. Les armes et les munitions étaient suffisantes, à cause des risques d'attaque des partisans en Lituanie et en Lettonie.
4. Les deux lanternes ont bien rempli leur rôle.
5. L'assistance de la Croix-rouge [allemande aux gardes] est digne de louange.
6. Afin de fournir de l'eau aux juifs, il est essentiel que la Gestapo soit en contact avec la Reichsbahn pour coordonner une heure d'arrêt quotidien dans une gare du Reich.



La déportation des juifs de Hanau, Allemagne, vers Theresienstadt, 30 mai 1942.

* Le livre « How was it humanly possible ? » accompagné de la brochure pédagogique est disponible en anglais. Pour le commander contacter nous par email : education.sales@yadvashem.org.il