P7e

Das Kommando A 10 Kolmar in Zusammenhang mit dem Außenlager Urbis-Wesserling, 1944.

Über 33.000 dieser Flugmotoren baute Daimler-Benz für die Luftwaffe. Seit Kriegsbeginn bis zum letzten Atemzug auch mit KZ-Häftlingen – auch im Tunnel bei Urbès.
Motorenteile wurden geliefert vom Werk Colmar.
Etwa 1.500 Häftlinge aus verschiedenen Lagern und Nationen mussten das Lager aufbauen und den Tunnel für die Produktion herrichten.
Dann kamen nochmals 465 sog. jüdische Arbeitshäftlinge aus Polen für die Motorenproduktion.
Das Kommando bestand von März 1944 bis Oktober 1944.
Die Motorenproduktion wurde im Kommando Neckarelz fortgesetzt.
Die Häftlinge kamen sowohl dorthin als auch in verschiedene andere Lager.

1) Einige wichtige Angaben von Robert Steegmann :

In seiner Doktorarbeit, *« Struthof, le KL- Natzweiler et ses kommandos : une nébuleuse concentrationnaire des deux côtés du Rhin, 1941-1945 »*, Ausgabe Nuée Bleue /DNA, Straβburg, 2005, erklärt Herr Steegmann, dass der Transport mit den 465 jüdischen Häftlingen aus dem KL-Flossenbürg (Häftlingsnummern 33 017 bis 33 481 ; Siehe Lektion P7c) am **25. August 1944** in die Register des KL Natzweiler-Struthof eingetragen wurde.

Für eine ganz kurze Zeit wird für diese Gruppe jüdischer Häftlinge in den Dokumenten der Nazis der Ort « **Colmar Urbeis (D.Benz)** angegeben.

Diese jüdische Gruppe zählte 11 Deutsche, 9 Soviets, 1 Tscheche und 444 Polen, also insgesamt 465 Deportierte.

Deshalb kann das « **Kommando A 10 Kolmar** » eigentlich als ein « Unterkommando » des Auβenkommandos Urbis-Wesserling betrachtet werden (Siehe, Seite 70).

Auβerdem verweist Robert Steegmann auf die Zeugenaussage von Ernest Gillen, einem ehemaligen Deportierten aus Luxemburg und Häftling in Urbis. Ernest Gillen erläutert nämlich, dass diese 465 **« Daimler-Benz Juden »** oder **« Produktionshäftlinge »** in Urbis bereits im Ghetto von Reichshof / Rzeszow in Polen vom deutschen Konzern für die Montage von Diesel Motoren für DB-605 Flugmaschinen zugunsten der Luftwaffe ausgebildet worden waren.

Im Sommer 1942 waren die Namen der 465 Juden in den Registern des Ghettos vermerkt worden. Am Ende desselben Jahres zählte das Ghetto etwa 700 jüdische Häftlinge.

Nach Herrn Steegmanns Angaben seien 300 Juden im Ghetto von Debica von einem Vertreter des Daimler Konzerns ausgewählt worden, um in Reichshof für diese Montagearbeit speziell ausgebildet zu werden (Seite 70).

1944 war die Gruppe der 465 Juden immer noch in den Registern in Reichshof eingetragen.

Ihre Überstellung ins KL Natzweiler-Struthof fand im Juli/August 1944 statt. Bevor sie nämlich ins Elsass kamen, wurden sie zuerst nach Plaszow, Wieliczka, Auschwitz und Flossenbürg verlagert (Siehe Schutzhaftlagerrapporte vom 30. September 1944).

Auf diese Weise gelangten sie nach einem langen und erschöpfenden Transport von einem Lager ins andere nach Colmar, jedoch nur für eine ganz kurze Zeit, etwa eine Woche. Sie mussten warten, bis die Einrichtung der Maschinen im Tunnel von Urbis für die Montagearbeit von Diesel Motoren für DB-605 Flugzeuge beendet war (Seite 70).

Ihre Namen erscheinen in den Naziregistern des KL Natzweiler-Struthof ab 25. August 1944, wie oben erwähnt.

Die Haftbedingungen dieser jüdischen Gruppe im Rahmen des « Kommandos A 10 Kolmar » und dann des « Kommandos A 10 Kranich » im Lager von Urbis waren furchtbar wie in anderen Lagern ; das Motto « Vernichtung durch Arbeit » war in allen Lagern dasselbe.

Im Lager von Urbis wurden die jüdischen Häftlinge oder « **Produktionshäftlinge** » systematisch von den anderen Häftlingen oder « **Bauhäftlingen** » getrennt.

Interessante Erläuterung Herrn Steegmanns, was die zahlreichen Überstellungen der Deportierten betrifft.

Schon 1942 hatten das Scheitern der « Blitzkrieg -Strategie » sowie die bittere Niederlage der Wehrmacht bei der Schlacht um Stalingrad eine Wende in der Wirtschaft des III. Reiches herbeigeführt, insofern die Produktion von Waffen und von immer mörderischerem Kriegsmaterial beschleunigt und vervielfältigt werden musste.

Da im nazistischen Deutschland die männliche Bevölkerung in die Wehrmacht einberufen worden war, fehlte es an Arbeitskräften in den Rüstungsbetrieben; Aus diesem Grund wurden die KZ-Häftlinge ein riesiges „*Reservoir von billigen, sogar kostenlosen Arbeitskräften".*

Demzufolge wuchs die Zahl der Häftlinge ab 1943 und besonders ab 1944 im KL Natzweiler-Struthof erheblich an: « *das KL Natzweiler-Struthof wurde zum Hauptelement eines ganzen Netzes von insgesamt 70 Außenkommandos oder Außenlagern, verteilt im Zwangsannektierten Elsass und Moselland sowie jenseits des Rheins, am rechten Ufer"* (Robert Steegmann, S. 410).

« Die häufigen Überstellungen nach Wesserling-Urbis zeugen von dem Anstieg des Bedarfs an Arbeitskräften im KL Natzweiler-Struthof 1944; ein Beweis dafür sind die Häftlingstransporte aus Auschwitz, Lublin und Flossenbürg. Ebenso wie in Markirch zeigt Wesserling-Urbis, dass die wirtschaftliche Funktion des KL- Natzweiler ab dem ersten Semester 1944 immer wesentlicher und bedeutender in der Produktion bezüglich der Rüstungsindustrie wird".

Die Überstellung der Häftlinge in die Kommandos jenseits des Rheins beim Vormarsch der Alliierten bestätigt diese Funktion, trotz einer kurzen Übergangsperiode, dazu in immer eigenartigeren Verhältnissen" (Robert Steegmann, S. 71-72).

Diese Tatsache wird auch in R. Fröbes Werk über „*Die Daimler-Benz Flugzeugmotorenwerke von Reichshof*" bestätigt.

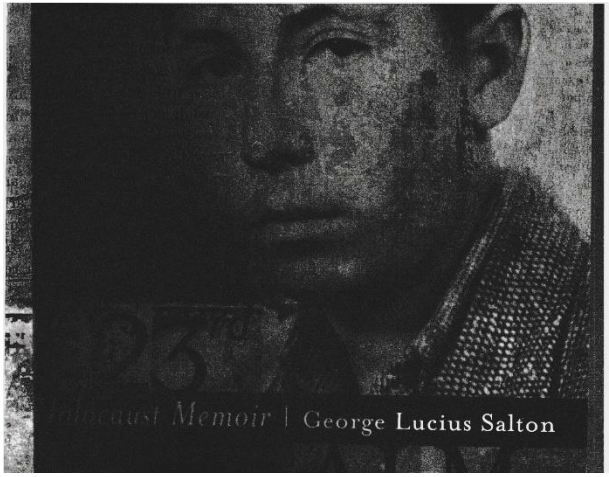
Nämlich trägt dieses Buch den anschaulichen Titel „*KZ-Häftlinge als Reserve qualifizierter Arbeitskraft"*.

Auf den 465 jüdischen Häftlingen wurden 462 am **12. Oktober 1944** in einem Viehwagentransport nach **Sachsenhausen** verlagert. Vor ihrer endgültigen Befreiung durch die Amerikaner wurden sie noch in andere Lager verschleppt und mussten noch viel Schrecken und Leiden miterleben.

Unter diesen 465 jüdischen Häftlingen waren **Lucius Salzmann und Heinz Rosenberg.**

Zeugenaussage von Lucius Salzmann, alias George Lucius Salton

1944 war er erst 16 Jahre alt !



In seinem Werk, « *The 23rd Psalm – a Holocaust Memoir »*, herausgegeben von « The University of Wisconsin Press », widmet Lucius Salzmann das Kapitel 17 der kurzen Inhaftierung in Colmar, im Rahmen des « Kommandos A 10 Kolmar » und der Daimler-Benz Werke.

Die Daimler-Benz Werke befanden sich bereits im November 1940 in einem von den Nazis beschlagnahmten Teil der Kiener Textilfabrik, in der Grillenbreit Straβe in Colmar.

Das Häftlingslager, das eigentlich kein Konzentrationslager im üblichen Sinn war, mag ganz in der Nähe der Werke gelegen haben.

Mit erschütternden Worten voller Anerkennung und Dankbarkeit gegenüber der Colmarer Bevölkerung von damals erzählt Lucius Salzmann den Marsch der Häftlinge mit Holzschuhen und gestreiftem Anzug durch die Stadt Colmar.

Er erzählt etwas Erstaunliches :

Als sie nach sechs Tagen und Nächten vom KL-Flossenbürg in den Güterbahnhof von Colmar ankamen, warteten viele SS-Männer draußen auf sie. Mit Peitschenschlägen, heftigem Geschrei und Fuβtritten mussten die Häftlinge aus den Waggons steigen und sich in Fünferreihen aufstellen.

Dann marschierten sie vom Güterbahnhof durch die Straβen der Altstadt. Hier und dort öffneten sich Fenster und Leute lehnten sich heraus. Andere blieben auf dem Bürgersteig stehen und gafften die Häftlinge an, die mit ihrem rasierten Kopf und ihrem zerlumpten gestreiften Häftlingsanzug wie Skelette aussahen. Die Kolonne verursachte anscheinend eine groβe Aufregung. Mit den Holzschuhen klappernd stolperte die Gruppe durch die Stadt; die Häftlinge waren hungrig, abgemagert, erschöpft und unter den Gewehrhieben ihrer Bewacher versuchten sie mühsam Schritt zu halten.

Und auf einmal geschah etwas Auβerordentliches: auf dem Platz im Stadtzentrum hörten die Häftlinge auf einmal seltsame Geräusche sowie Geflüster, die in der versammelten Menge immer deutlicher und lauter wurden. Heinz Rosenberg war ein deutscher jüdischer Häftling, also konnte er deutlich verstehen, wie einige Leute *« Schande ! Schande ! Kopf hoch ! Ohren steif ! »* riefen. Andere begannen zu klatschen.

Heinz Rosenberg und Lucius Salzmann wurde schnell bewusst, dass die Colmarer Bevölkerung auf der Seite der Häftlinge stand und dass die Schanderufe sich eigentlich gegen die Deutschen richteten.

Es war den SS Bewachern ebenso klar, denn sie wurden plötzlich sehr nervös, drohten sogar der anversammelten Menge mit ihren Gewehren und hieβen die Häftlinge schneller laufen und sogar ihre Holzschuhe ausziehen !

Seite 156 erzählt Salzmann : *« (…) Die Leute von Kolmar standen auf unserer Seite ! (…) Mit wachsender Wut riefen und schrien sie. Für mich war es ein Geschenk, eine Wundertat ! Die Leute von Colmar fühlten unseren Schmerz und gaben uns Trost, sie wurden Zeugen der Ungerechtigkeit und protestierten. Sie sahen unsere Verzweiflung und gaben uns Hoffnung ».*

Mit dankbaren Wörtern erzählt Salzmann imselben Kapitel, wie nachts Schatten sich dem von Stacheldraht umzäunten Lager näherten und Brot, Zigaretten oder andere Sachen über den Zaun warfen.

Für die hungernden Häftlinge, die wegen der Hitze in den Baracken bis spät in der Nacht draußen verweilten, waren diese Gaben wie vom Himmel gefallen !

Imselben Kapitel spricht er über das Lager Urbis ; er erzählt die Misshandlungen der Nazis, die er erleiden musste, während er nach seiner Arbeit innerhalb des Tunnels noch dazu verpflichtet war, das Wohnquartier der SS zu putzen.

Seite 162 schreibt er : *» Vor oder nach meiner Arbeit innerhalb des Tunnels, musste ich auch das Wohnquartier der SS Leute sauber halten, ihre Autos sowie ihre LKWs waschen, ihre Stiefel polieren. Egal wie und was ich tat, für die SS war es nie gut und schön genug, dann wurde ich verflucht und geschlagen ».*

Auβerdem musste Lucius Salzmann ab und zu ebenfalls in ein von den Nazis bewohntes Bauernhaus in einem Nachbarsdorf arbeiten gehen. Eines Tages wurde er beauftragt, alte Gartenmöbel, die vom Wetter schwarz und vermodert waren, abzuschmirgeln. Ein Nazi setzte sich auf einen Stuhl und schaute ihm zu. Sobald die Arbeit dem Nazi zu langsam oder schlecht schien, schlug er ihn (Seite 163).

Nach dem Krieg wanderte Lucius Salzmann in die USA, wo er ein höheres Studium in Physik und Industriemechanik aufnahm.

Er arbeitete sich glänzend hoch im Verteidigungsministerium des Pentagons sowie im industriellen Privatsektor und lieβ sich in Palm Beach Gardens in Florida nieder mit der festen Absicht, seine Existenz neu aufzubauen und wieder ein « normaler » Mensch zu werden, sowie er es seiner lieben Mutter versprochen hatte, bevor sie und der Vater in einer Gaskammer vernichtet wurden.

Abschlieβend die letzten Wörter seines Werkes Seite 232 : *„(…) To live as a good and decent person, to be a „Mensch“, as I promised my dear mother and father on the day that we parted, the last time in my life that I saw them“.*

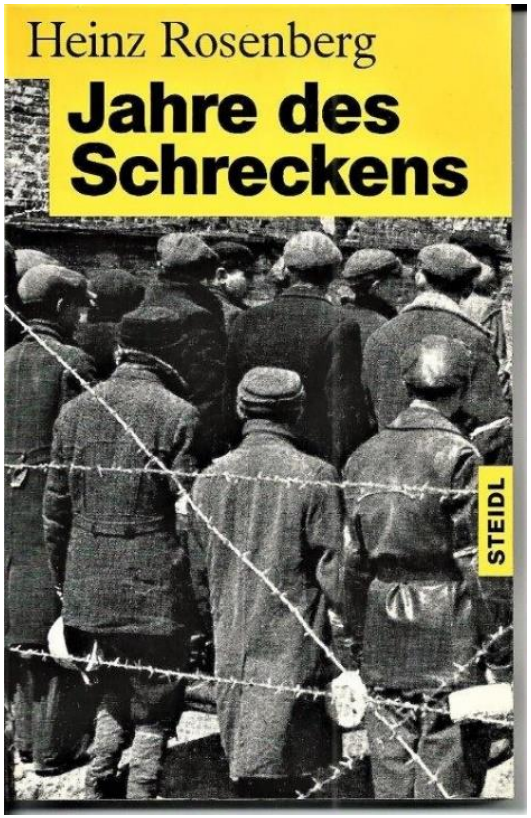
Quelle:

George Lucius Salton, „*The 23rd Psalm – a Holocaust Memoir“,* herausgegeben von „The University of Wisconsin Press“,USA / Kapitel 17, S. 155 bis 164.

Zeugenaussage von Heinz Rosenberg, deutscher Jude aus Hamburg

Titel seines Werkes « *Jahre des Schreckens* », herausgegeben von Steidel.

Nota bene : einige von Rosenberg angegebenen Daten, Zahlen der Häftlinge sowie Aussagen stimmen nicht immer mit den Naziangaben oder Schutzhaftlagerrapporten überein.



Im Kapitel über Colmar und das Lager Urbis liefert er einige interessante Angaben oder Details :

An ihrer Ankunft im Lager von Colmar wurde die Gruppe der jüdischen Häftlinge in 4 der 10 bestehenden Baracken untergebracht.

Seines Erachtens war das Lager eigentlich eine ehemaliges Lager für Kriegsgefangene ; jedoch gibt er den genauen Ort nicht an. Lag es in der Nähe der Daimler-Benz Werke, die sich in einem Teil der Kiener Textilfabrik in der Grillenbreitstraβe in Colmar befanden ?

Er erwähnt nur Folgendes : *« (…) in einem kleinen, ehemaligen Kriegsgefangenenlager, in dem jetzt etwa 200 jüdische Konzentrationslagerhäftlinge hausten (…) »* (S. 116).

Eine Baracke diente als Küche, in welcher einige Häftlinge arbeiten mussten ; in einer anderen konnten sie sich waschen.

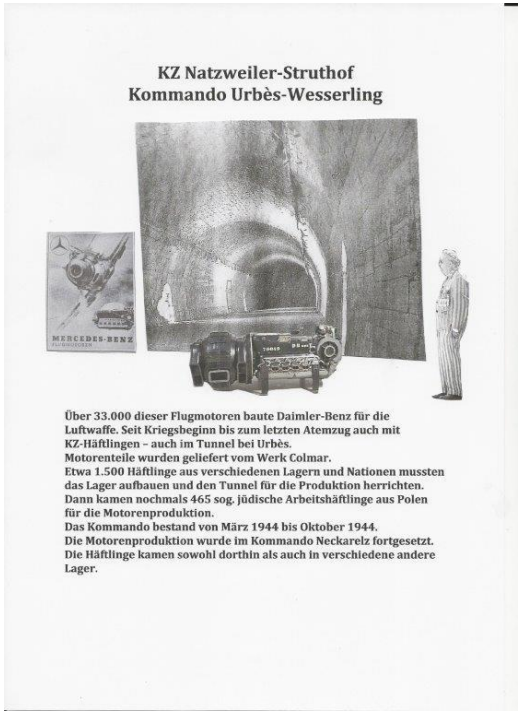
Für Rosenberg galten die Schlafräume fast als « Luxus », da jeder Häftling eine gute Decke besaβ !

Im Lager von Colmar verbrachten die 465 jüdischen Häftlinge [etwa 200 laut Rosenberg] die Tage ohne Beschäftigung, da sie auf ihre Überstellung ins Lager von Urbis warteten.

Dieser « Müβiggang » dauerte kurz eine Woche, jedoch erlaubte er ihnen, sich nach einem dreimonatigen erschöpfenden Transport in Viehwagen und nach mehreren kurzen Aufenthalten in verschiedenen Lagern sich ein bisschen zu erholen und besonders sich gründlich zu waschen und zu rasieren !

Was die SS-Wache betrifft, erklärt er, dass sie auβerhalb des Lagers blieb ; sie hatte die Verantwortung, jeglichen Fluchtversuch sowie jeglichen Kontakt der Häftlinge mit der lokalen Bevölkerung zu verhindern.

Die Nahrung, Brot oder andere Lebensmittel, wurden von den Soldaten der Luftwaffe [« von unseren Soldaten »] besorgt. Das Essen war weder gut noch genügend, jedoch kam es nie zu Streit unter den Häftlingen (S 116).



Rosenbergs Angaben über das Lager Urbis :

Wie in den Aussagen von anderen Häftlingen erzählt Heinz Rosenberg vom etwa dreistündigen Marsch vom Bahnhof in Wesserling bis zum Lager in Urbis.

Ihm schien das Lager besonders klein ; aber es war von Stacheldraht umzäunt und in drei geteilt ; in jeder Abteilung gab es Baracken, in welchen verschiedene Kategorien von Häftlingen voneinander getrennt hausten.

Die Latrinen schienen ihm ebenfalls klein und es gab wenig Wasser, um sich zu waschen.

Vor dem Eingang des Tunnels standen Luftabwehrkanonen oder Flakkanonen.

Innerhalb des Tunnels gab es Schichtarbeit von 7 Uhr bis 19 Uhr und von 19 Uhr bis 7 Uhr.

Schon nach dem ersten Arbeitstag in der unterirdischen Werkstatt waren die ausgehungerten jüdischen Häftlinge erschöpft, nicht nur wegen der Härte ihrer Arbeit, sondern auch wegen der erstickenden Luft sowie der Abgase, der Feuchtigkeit und des Mangels an Belüftung.

Nach 2 Wochen wurde die Schicht gewechselt, jedoch waren schon etliche Juden krank und von den schrecklichen Arbeitsbedingungen am Ende ihrer Kraft.

Eines Tages wurde auf einmal beschlossen mit der Arbeit aufzuhören und die Maschinen still zu legen.

Es war der Beginn der dringenden Evakuierung des Lagers wegen des Vormarschs der Alliierten, die sich von den Vogesen her dem Bussang Pass in der Nähe von Urbis näherten.

Zuerst wurden die Bauhäftlinge in 3 groβe Transporte jenseits des Rheins nach Neckarelz evakuiert ; am **12. Oktober 1944** war es an der Reihe der jüdischen Häftlinge oder der Produktionshäftlinge, die nach **Sachsenhausen** überstellt wurden.

Wiederum mussten sie sich zu Fuβ zum Bahnhof von Wesserling begeben und wurden in 3 Güterwagen verladen, ohne die geringste Ahnung, wohin diese Reise führen sollte.

Soldaten der Luftwaffe bewachten die Häftlinge, die den Befehl erhalten hatten, im Falle eines Luftangriffs sich nieder zu legen und sich ruhig zu verhalten. So reisten sie 4 Tage lang in überfüllten Waggons eingesperrt. Es gab keinen Luftangriff, jedoch musste der Zug oft mitten in einem Wald anhalten und warten. Warum ? Wieso ?

Die Häftlinge hatten Löcher in das Holz der Wagen gebohrt und so konnte jeder abwechselnd hinausschauen und sehen, wie sehr Dörfer und Städte durch den Krieg zerstört worden waren.

Schlieβlich hielt der Zug in Berlin an. Mit Fuβtritten, Peitschenhieben und unter furchtbarem Gebrüll mussten sie schnell aus den Waggons aussteigen. Vom Bahnhof in Oranienburg mussten sie dann zu Fuβ bis zum KL Sachsenhausen marschieren (S 123).

Bis zu ihrer endgültigen Befreiung durch die Alliierten wurde diese Gruppe jüdischer Häftlinge noch in andere Lager verschleppt, wie zum Beispiel Neuengamme, Bremen-Blumental und Bergen-Belsen, Wöbbelin, wo sie genau so sehr leiden mussten.

Ganz am Ende und kurz vor ihrer Befreiung, nachdem die Nazi-Schergen plötzlich geflohen waren, war ihre Lage im KZ oft noch schlimmer, denn sie waren allein und verlassen, hatten gar nichts mehr zu essen und waren oft totkrank.

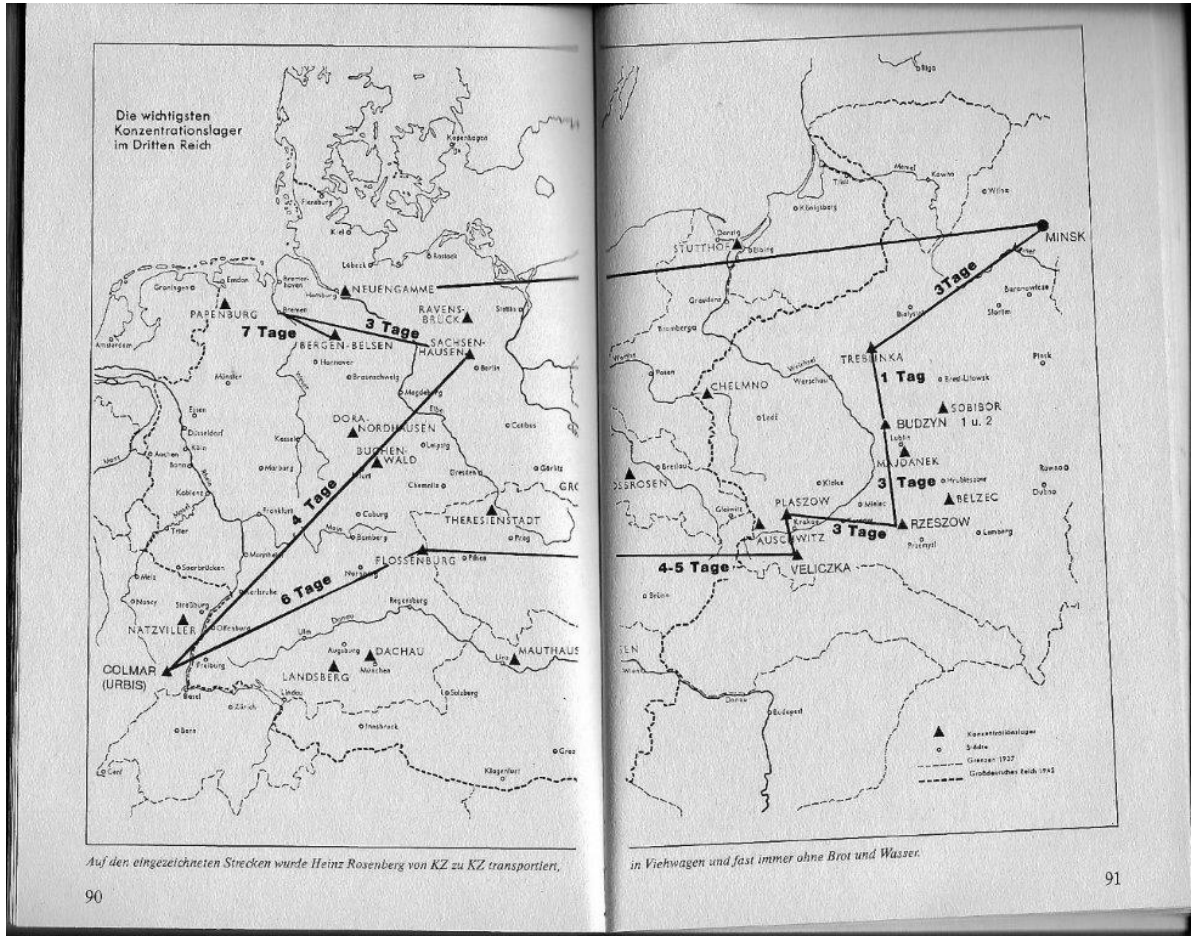
Quelle : Aussage von Heinz Rosenberg, « *Jahre des Schreckens »*, Steidl / Kapitel, « *Colmar und die Tunnel-Fabrik des KL-Urbis* », (S 116 bis 122).

Aussage von Adam Krakowski, ehemaligem jüdischem Polen und Häftling im Lager von Urbis, Nummer 33 216.

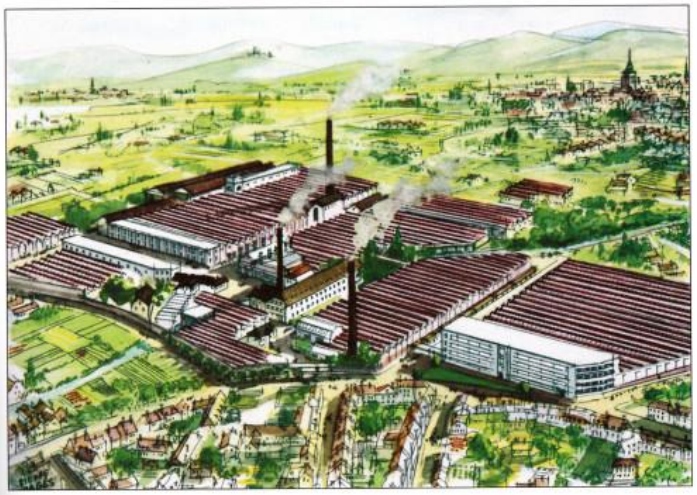
Auszug aus « *Voices of the Holocaust* », Internet. Interview in englischer Sprache vom 30. Juli 1946 geführt von David P. Boder in Paris.

Auszug aus Rosenbergs Buch, Seite 90.

Fuβnote : « Auf den eingezeichneten Strecken wurde Heinz Rosenberg von KZ zu KZ transportiert, in Viehwagen und fast immer ohne Brot und Wasser ».



Zusätzliche Angaben über die « Daimler-Benz Werke » in Colmar



Usine Kiener. Impression photomécanique à partir d'un dessin de Pierre Pagès. (BMC, cabinet des estampes.)

Die Kiener Werke wurden 1928 von André Kiener gegründet. Sie befanden sich in der Grillenbereit Straβe in Colmar, im Ort namens « Weidenmühle ».

Seine Woll- und Seidenweberei wurde etwas später zu einer Wollmanufaktur umstrukturiert. Kieners Unternehmen gedieh beträchtlich und entwickelte sich sogar neben Hauptmann und Hertzog zu einer der bedeutendsten Textilfabriken der Region.

1928 beschäftigte die Fabrik etwa 3000 Mitarbeiter.

1975 wurden die Kiener Werke vom englischen Konzern Courtaulds aufgekauft. Die Zahl der Beschäftigten schrumpfte auf 500 Leute.

1991 brannte ein Drittel der Gebäude nieder und am 6. September 1995 wurden die Kiener Werke endgültig still gelegt.

Die Stadt Colmar kaufte später diese industrielle Brache auf und die Industriegebäude wurden in ein Universitätszentrum umgebaut.

Während der Nazizeit oder kurz nach der Zwangsannexion des Elsasses im Juni 1940 wurde bereits im November desselben Jahres ein Teil der Kiener Werke vom Daimler-Benz Konzern gemietet und besetzt. Der Mietvertrag sollte bis 1950 gelten ! (Siehe Archivdokumente aus den Archives Départementales, Colmar).

Am 15. März 1941 wurde das Herstellen von Bestandteilen von Diesel Motoren für DB -605 Flugzeuge im Rahmen der Rüstungsproduktion bereits gestartet.

Ein anliegendes Archivdokument erwähnt die Tatsache, dass Daimler-Benz dringend zwischen 1500 und 2000 Lokalarbeiter benötigte, darunter 15 bis 20% Frauen.

Stefan Oser, Schwager des Gauleiters Wagner, übernahm schon im Januar 1941 die Leitung der Daimler-Benz Werke in Colmar.

Ende 1941 zählte Daimler-Benz eine Belegschaft von 741 Mitarbeitern darunter 78 Frauen ; Mitte 1942 beschäftigte der Betrieb 1136 Leute, meistens lokale Arbeitskräfte – freiwillig ? gezwungen ? – Auf jeden Fall Leute im Rahmen des RADs oder des Reichsarbeitsdienstes. Die Vorabeiter hingegen waren meistens Deutsche aus dem « Altreich ».

Da die Zahl der Beschäftigten nicht reichte, beschlossen die Daimler-Benz Werke in Colmar Zwangsarbeiter aus dem Osten oder « Ostarbeiter » kommen zu lassen, um die Belegschaft zu stärken. Dazu wurden ebenfalls qualifizierte und für die Montagearbeit der Motoren spezifisch ausgebildete jüdische KZ-Häftlinge nach Colmar überstellt.

Das war der Fall der 465 jüdischen Häftlinge aus Flossenbürg. Das Projekt trug den Namen von « A 10 Projekt » des Jägerstabs und die 465 jüdischen Häftlinge gehörten zum « Kommando A 10 Kolmar ».

Im Dezember 1942 beschäftigten die Daimler-Benz Werke 100 Ostarbeiter auf einer Gesamtzahl von 1172 Männern und 230 Frauen.

Von Januar 1943 bis Juli 1944 stieg die Zahl der arbeitenden Frauen auf 682.

Im Mai 1942 beschwerte sich die Leitung über « deutschfeindliche Einstellung und kommunistische Gesinnung » einiger Angestellten.

Die Leitung drohte ihnen sogar mit Erziehungshaft im Sicherheitslager von Schirmeck oder sogar mit Deportierung ins Lager von Urbis.

Auf diese Weise wurde Frau **Maria Gié, geborene Meyer,** die im Rahmen des RADs in den Daimler-Benz Werken arbeiten musste, bestraft und ins Lager Urbis geschickt, weil sie trotz des Verbots ihres Vorgesetzten einen Tag nicht zur Arbeit ging ; sie wollte unbedingt dem Gottesdienst zu Ehren ihres an der russischen Front gefallenen Bruders Paul beiwohnen . Er war nämlich wie viele andere junge Elsässer ein Zwangsrekrutierter der Wehmacht.

Argument ihres Vorgesetzten : sie sollte stolz darauf sein, dass ihr Bruder zu Ehren des Reiches gestorben war !

Quelle : Foto und Aussage aus dem Werk von François Wehrbach, « *Urbès 1944, un tunnel ferroviaire devait devenir une usine souterraine d'armement de la Luftwaffe », « KL-Natzweiler-Block W, Baustelle U « /* Colombier Verlag, S 109.

Daimler-Benz lieβ sogar Kriegsgefangene nach Colmar kommen : 221 im Oktober 1943 und 305 im März 1944.

Im August 1944 kamen die 465 jüdischen Häftlinge, die im Ghetto von Reichshof/ Rzeszow in Polen von Daimler-Benz für die Montagearbeit von Flugzeugmotoren speziell ausgebildet worden waren, in Colmar an.
Nach einer knappen Woche Aufenthalt im kleinen Lager in Colmar wurde beschlossen, sie ins Lager Urbis zu überstellen, wo ein Teil der Maschinen für die Montage der Motore ab März 1944 in der unterirdischen und geheimen Fabrik innnerhalb des Tunnels installiert worden war.
Das Jägerstab Projekt trug den Namen « Kommando A 10 Kranich » (Vogelname für die Luftwaffenrüstung und Fischname für die Kriegsmarinenrüstung).

Wo wurden die « Ostarbeiter » in Colmar untergebracht ?

Die Frauen oder « Ostarbeiterinnen » hausten unter strenger Bewachung in einem Eckhaus des Jeanne d'Arc Platzes, ganz in der Nähe der Kiener Werke der Grillenbreit Straβe.

Die männlichen Zwangsarbeiter wurden laut Salzmann in ein kleines mit Stacheldraht umzäunten Lager untergebracht. In diesem Lager wuchs Gras, das einige ausgehungerte Häftlinge aβen.

Nach Heinz Rosenbergs Aussage war dieses kleine Lager ein ehemaliges Kriegsgefangenenlager.

Jedoch wird in keiner Aussage der genaue Ort dieses Lagers angegeben.

Befand es sich in der Nähe der Kiener Werke ? Wahrscheinlich, denn gegenüber der Colmarer Bevölkerung musste alles im Geheimen vorgehen.

Der Geschichtsverband von Wintzenheim erwähnt ein interessantes Ereignis in Zusammenhang mit den Daimler-Benz Werken in Colmar.

Nämlich gelang es 3 jungen Zwangsarbeiterinnen aus der Ukraine die Flucht zu ergreifen.

Es waren Alexandra 18, ihre Schwester Nina 16 und Valentina 18. Seit dem 20. September 1943 waren sie bei Daimler-Benz zwangsbeschäftigt. Die 3 jungen Frauen fanden Zuflucht bei den Maquisards des Hohlandsburgs bis zur Befreiung des Elsasses durch die Alliierten.

Valentina

Nina und Alexandra

Nina

Quelle : Auskunft erhalten bei Herrn Guy Frank, Geschichtsverband von Wintzenheim + Fotos aus der Privatkollektion von Herrn René Furstoss, Auszug aus der Internet Webseite, « Le Maquis du Hohlandsbourg ».

Im September 1944 wurde die Produktion der Daimler-Benz 605 Motoren nach Kamenz in Sachsen verlagert. Das Projekt erhielt dann den Namen « Elster GmbH Kamenz ».

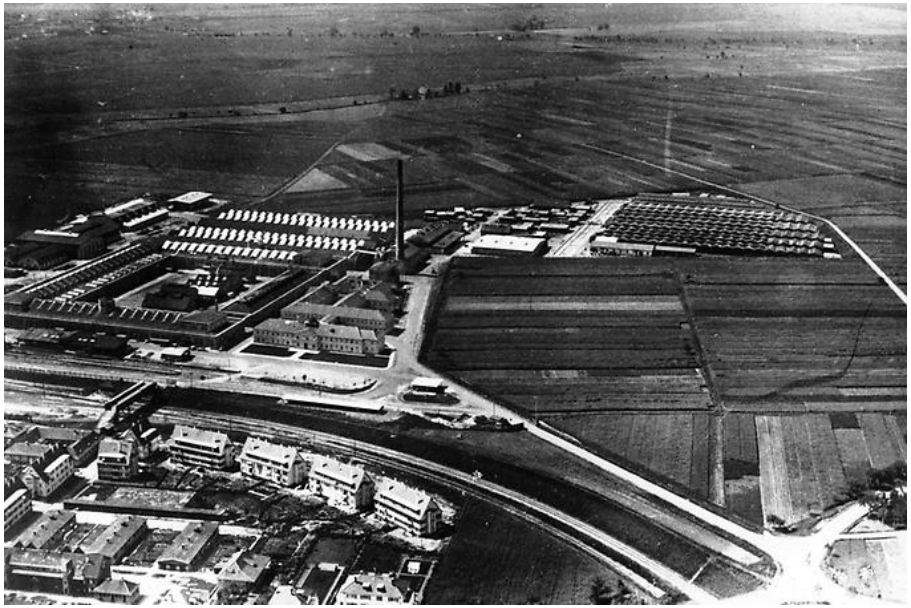
2 Fotos, Internet.

Neben den Daimler-Benz Werken in Marienfelde in Berlin lieβ der Konzern im Süden Berlins zusätzliche Werkstätte errichten.

Ab 1937 produzierten die Daimler-Benz Werke verstärkt Rüstungsgüter, wie Lastwagen und Flugmotoren DB-600, DB-601 und DB-605.

Die Nachfrage während der Nazizeit war sehr groβ.

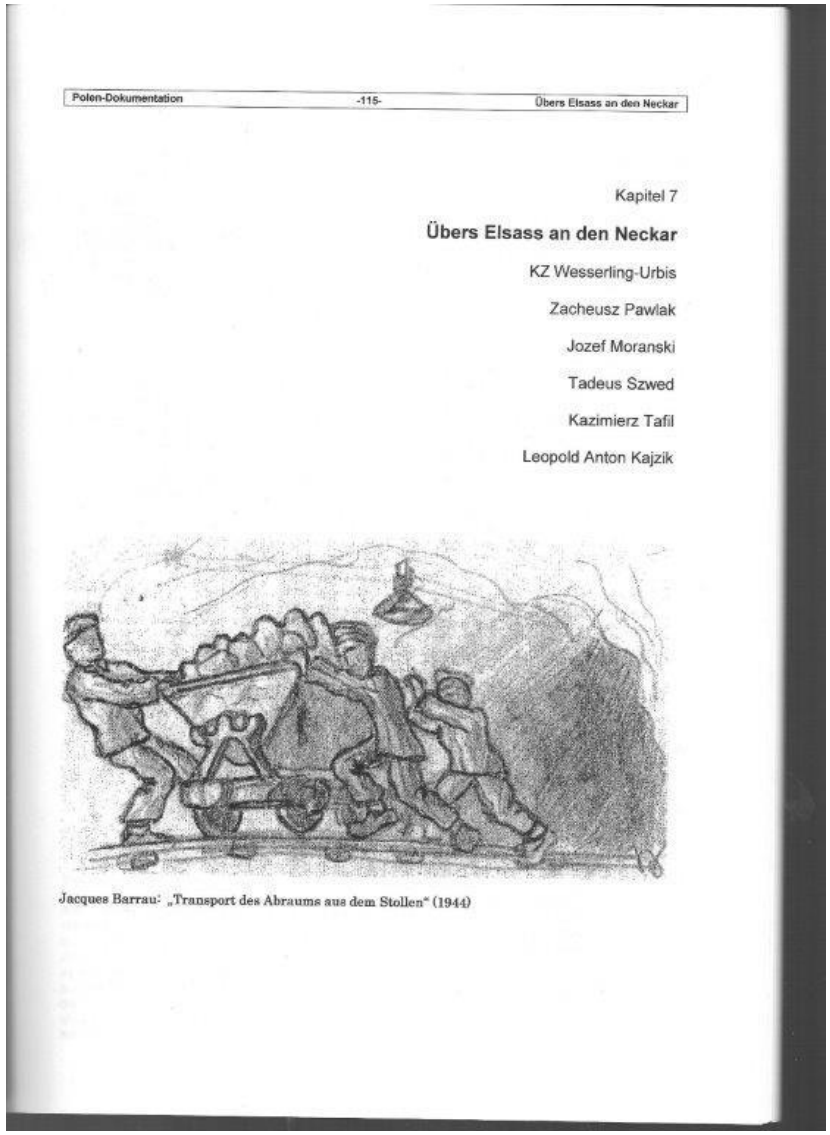
Die Daimler-Benz Werke in Sindelfingen während der Nazizeit.



1944 war die Hälfte der 63 610 Beschäftigten bei Daimler-Benz entweder Zivilzwangsarbeiter, Kriegsgefangene, « Ostarbeiter », oder auch noch Zwangsarbeiter aus KZs.

Zeichnung von **Jacques Barrau**, ehemaligem französischem Häftling in Neckarelz.
« Transport des Abraums aus dem Stollen », 1944.

Auszug aus dem Werk *« Polnische Zwangsarbeiter im Elzmündungsraum / Polen Dokumentation der KZ Gedenkstätte- Neckarelz*“, 2008/ Kapitel « Übers Elsass an den Neckar », S 115 / Arno Huth und Georg Fischer.



Kapitel 7

Übers Elsass an den Neckar

KZ Wesserling-Urbis

Zacheusz Pawlak

Jozef Moranski

Tadeus Szwed

Kazimierz Tafil

Leopold Anton Kajzik

Jacques Barrau: „Transport des Abraums aus dem Stollen“ (1944)

Der heutige Standort des Konzerns in Untertürkheim bei Stuttgart.

Baden Württemberg.

Fotos, Internet.

Zusätzliche Dokumente / Quelle :

1) Schriften der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts :

A) Karl-Heinz Roth und Michael Schmidt, « Die Daimler-Benz AG, 1916-1948 » / Schlüsseldokumente zur Konzerngeschichte/ Delphi Politik, verlegt bei Greno / Band 5.

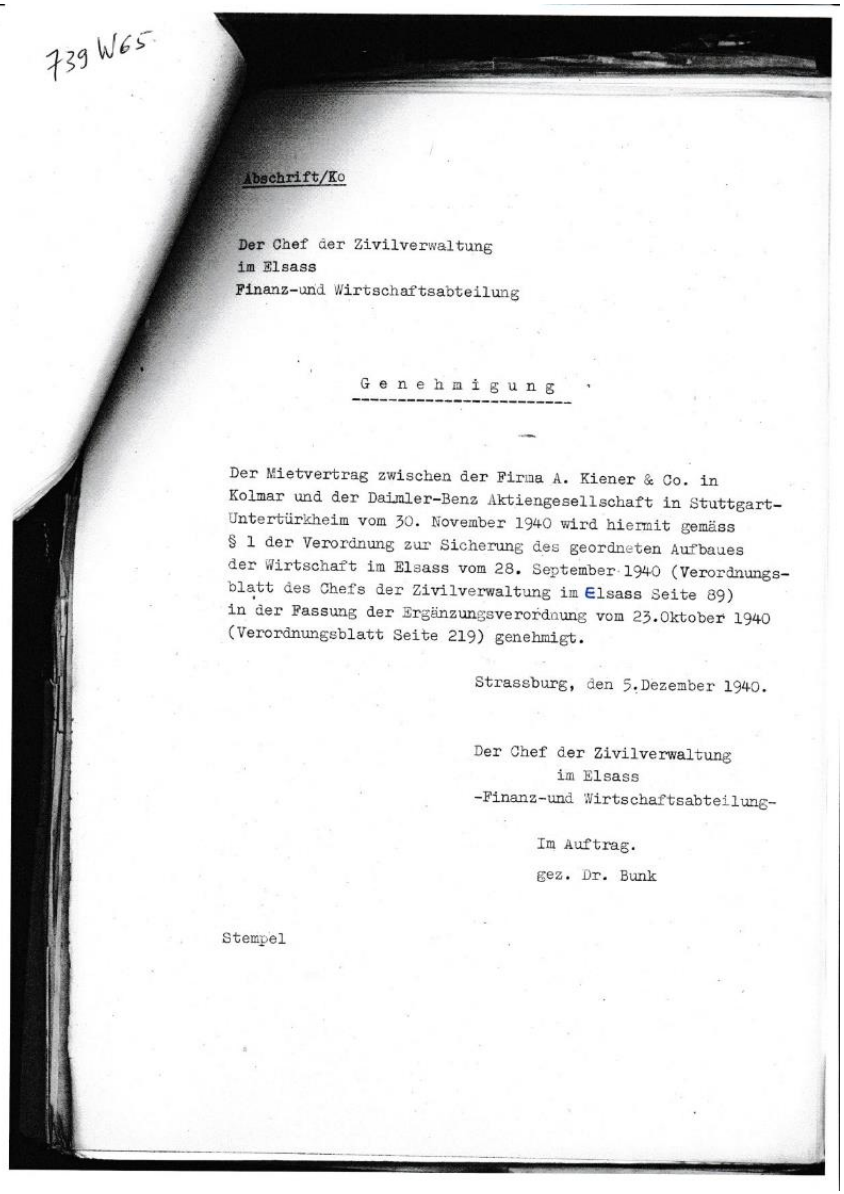
B) « Das Daimler-Benz Buch, ein Rüstungskonzern im « Tausendjährigen Reich » / Delphi Politik, verlegt bei Greno / Band 3.

Archives Départementales in Colmar

Das erste Dokument stammt vom 15. Dezember 1940 und hat als Inhalt den Mietvertrag zwischen den Kiener Werken und dem Daimler-Benz Konzern.

Dieser Mietvertrag sollte bis am 31. Dezember 1950 gelten !

Die Genehmigung hatte der Chef der Zivilverwaltung im Elsass, Finanz- und Wirtschaftsabteilung in Auftrag schreiben lassen.



739 W65

Abschrift/Ko

Der Chef der Zivilverwaltung
im Elsass
Finanz-und Wirtschaftsabteilung

Genehmigung

Der Mietvertrag zwischen der Firma A. Kiener & Co. in Kolmar und der Daimler-Benz Aktiengesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim vom 30. November 1940 wird hiermit gemäss § 1 der Verordnung zur Sicherung des geordneten Aufbaues der Wirtschaft im Elsass vom 28. September 1940 (Verordnungsblatt des Chefs der Zivilverwaltung im Elsass Seite 89) in der Fassung der Ergänzungsverordnung vom 23.Oktober 1940 (Verordnungsblatt Seite 219) genehmigt.

Strassburg, den 5.Dezember 1940.

Der Chef der Zivilverwaltung
im Elsass
-Finanz-und Wirtschaftsabteilung-

Im Auftrag.
gez. Dr. Bunk

Stempel

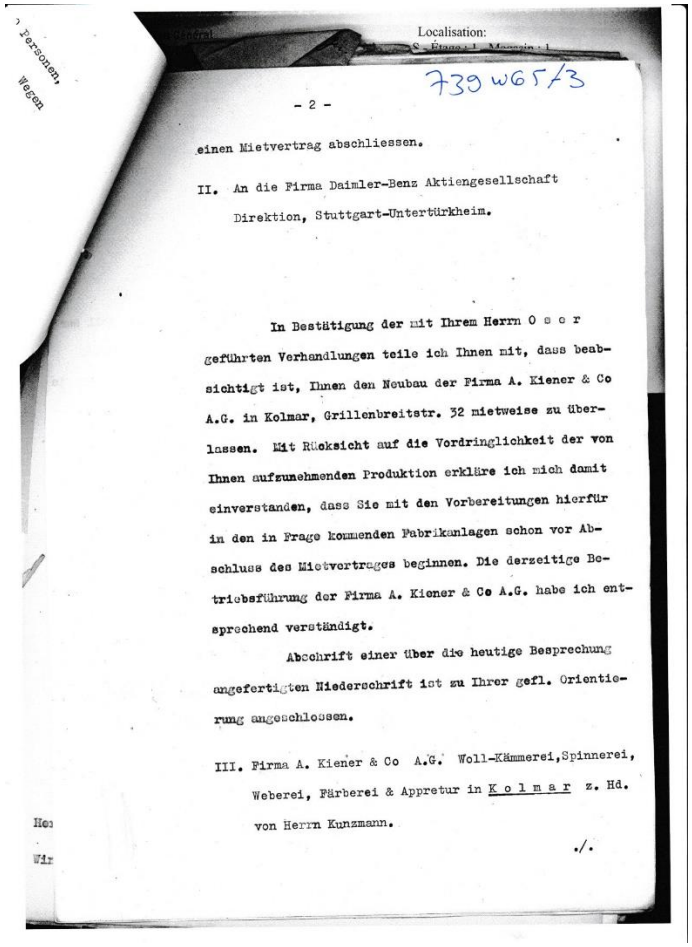
739 W65/2

In dem Betriebe sollen etwa 1500/2000 Personen, darunter 15/20% Frauen, beschäftigt werden. Wegen der Sicherstellung der erforderlichen Arbeitskräfte ist das Rüstungskommando Strassburg bereits an das Arbeitsamt Kolmar herangetreten. Die Firma Daimler-Benz betrachtet die Errichtung einer Niederlassung in Kolmar nicht lediglich als ein Mittel, um Produktionsspitzen zu übernehmen, sondern will die Fabrikation in Kolmar auch in Friedenszeiten aufrechterhalten. Gegebenenfalls kommt auch eine bauliche Erweiterung auf dem anliegenden Gelände in Frage.

Die Angelegenheit wird nun in der Weise weiterverfolgt werden, dass der Chef der Zivilverwaltung im Elsass -Finanz-und Wirtschaftsabteilung-für die Firma A. Kiener & Co, deren Gesellschaftskapital sich überwiegend in englischem Besitz befindet, einen kommissarischen Verwalter bestellt. Der kommissarische Verwalter wird dann auf der Grundlage eines Gutachtens über den Schätzungswert der Gebäude und des Grundstückes mit der Firma Daimler-Benz nach den Weisungen des Chefs der Zivilverwaltung-

./.

Das Dokument 2 erwähnt die Zahl der Arbeiter, die Daimler-Benz benötigte, um die Produktion gut vorantreiben zu können : 1500 bis 2000 Leute, darunter 15 bis 20% Frauen.



Localisation:

739 W65/3

- 2 -

einen Mietvertrag abschliessen.

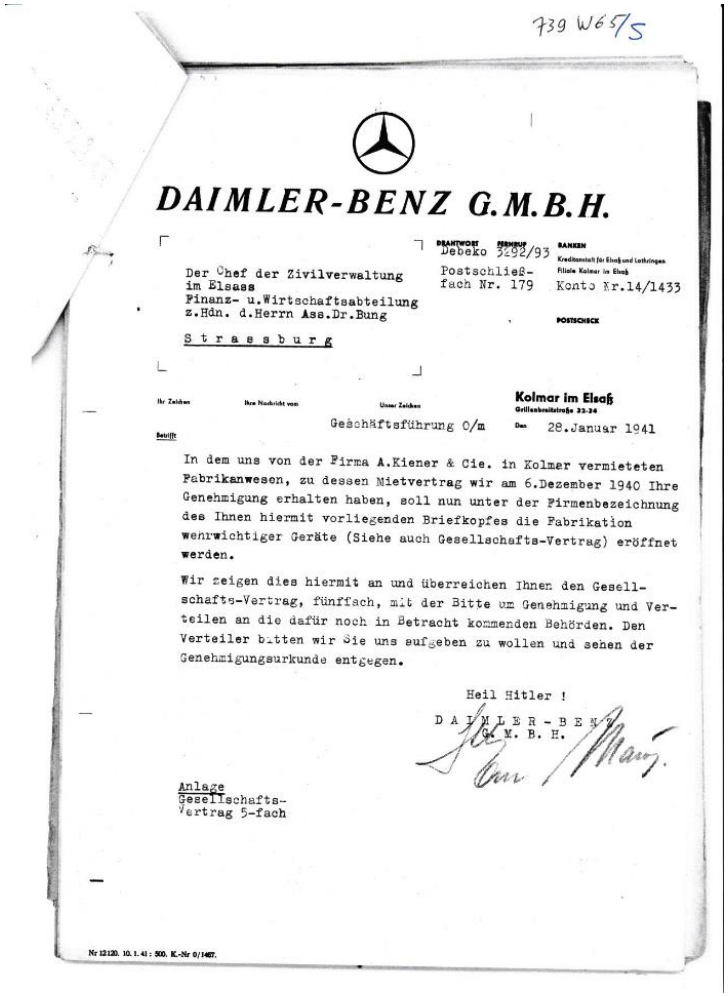
II. An die Firma Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Direktion, Stuttgart-Untertürkheim.

In Bestätigung der mit Ihrem Herrn O s e r geführten Verhandlungen teile ich Ihnen mit, dass beabsichtigt ist, Ihnen den Neubau der Firma A. Kiener & Co A.G. in Kolmar, Grillenbreitstr. 32 mietweise zu überlassen. Mit Rücksicht auf die Vordringlichkeit der von Ihnen aufzunehmenden Produktion erkläre ich mich damit einverstanden, dass Sie mit den Vorbereitungen hierfür in den in Frage kommenden Fabrikanlagen schon vor Abschluss des Mietvertrages beginnen. Die derzeitige Betriebsführung der Firma A. Kiener & Co A.G. habe ich entsprechend verständigt.

Abschrift einer über die heutige Besprechung angefertigten Niederschrift ist zu Ihrer gefl. Orientierung angeschlossen.

III. Firma A. Kiener & Co A.G. Woll-Kämmerei, Spinnerei, Weberei, Färberei & Appretur in K o l m a r z. Hd. von Herrn Kunzmann.

./.



739 W65/5

DAIMLER-BENZ G.M.B.H.

Der Chef der Zivilverwaltung
im Elsass
Finanz- u. Wirtschaftsabteilung
z.Hdn. d.Herrn Ass.Dr.Bung

S t r a s s b u r g

Antwort Debeko Fernruf 3292/93
Postschließfach Nr. 179

Banken: Kreditanstalt für Elsaß und Lothringen, Filiale Kolmar im Elsaß
Konto Nr.14/1433

Postscheck

Ihr Zeichen | Ihre Nachricht vom | Unser Zeichen: Geschäftsführung O/m

Kolmar im Elsaß, Grillenbreitstraße 33-34
Datum: 28.Januar 1941

Betrifft

In dem uns von der Firma A.Kiener & Cie. in Kolmar vermieteten Fabrikanwesen, zu dessen Mietvertrag wir am 6.Dezember 1940 Ihre Genehmigung erhalten haben, soll nun unter der Firmenbezeichnung des Ihnen hiermit vorliegenden Briefkopfes die Fabrikation wenrwichtiger Geräte (Siehe auch Gesellschafts-Vertrag) eröffnet werden.

Wir zeigen dies hiermit an und überreichen Ihnen den Gesellschafts-Vertrag, fünffach, mit der Bitte um Genehmigung und Verteilen an die dafür noch in Betracht kommenden Behörden. Den Verteiler bitten wir Sie uns aufgeben zu wollen und sehen der Genehmigungsurkunde entgegen.

Heil Hitler !

D A I M L E R - B E N Z
G. M. B. H.

Anlage
Gesellschafts-
Vertrag 5-fach

Nr 12120. 10. 1. 41: 500. K.-Nr 0/1467.

Im Dokument 3 steht der Name **Oser,** Schwager des Gauleiters **Wagner.** Bereits im Januar 1941 wurde er zum Produktionsleiter bei Daimler-Benz in Colmar ernannt.

Dokument rechts : Brief von Daimler-Benz an den chef der Zivilverwaltung in Straβburg, am 28. Januar 1941, in Bezug auf den Mietvertrag.

Bemerkenswert : die Begrüβungsformel am Ende des Briefes !

Gymnasium Scheurer-Kestner, Thann

Klasse : 1S1und 2 / 2016-2017

Deutschunterricht : Marguerite Kubler