P7e

Le Kommando A10 de Colmar et le camp d'Urbès

1) **Quelques indications essentielles de M. Robert Steegmann :**

Dans son ouvrage intitulé *« Struthof, le KL- Natzweiler et ses kommandos : une nébuleuse concentrationnaire des deux côtés du Rhin, 1941-1945 »*, Edition de la Nuée Bleue /DNA, Strasbourg, 2005, M. Steegmann précise que **le convoi des 465 Juifs** en provenance du KL-Flossenbürg (matricules 33 017 à 33 481, cf. liste des détenus juifs, leçon P7c) a été enregistré au KL-Natzweiler-Struthof, **le 25 août 1944.**

Les documents nazis situent, pour un laps de temps très court, ce groupe de déportés juifs à ***« Colmar Urbeis (D. Benz*) ».** Il comptait 11 Allemands, 9 Soviétiques, 1 Tchèque et 444 Polonais, soit un total de 465 déportés. Ce qui permet d'en déduire que le « **Kommando A 10, Kolmar »** était sur une période très courte un <u>sous-Kommando d'Urbès-Wesserling</u> (cf. p 70).

M. Steegmann ajoute également que, d'après le témoignage d'Ernest Gillen, ancien déporté luxembourgeois au camp d'Urbès, ces Juifs appelés également **« Daimler-Benz Juden »** ou encore **« Produktionshäftlinge »** à Urbès, ont été formés au ghetto de Reichshof / Rzeszow en Pologne par l'entreprise Daimler-Benz pour le montage de moteurs diesel pour avions DB-605 au profit de la Luftwaffe.

Lors de l'été 1942, le groupe des 465 Juifs est enregistré au ghetto de Reichshof/ Rzeszow. A la fin de l'année, le ghetto compte environ 700 détenus juifs.

En outre, M. Steegmann précise que 300 Juifs auraient été choisis par un représentant de Daimler-Benz au ghetto de Debica pour être formés à celui de Reichshof (p 70).

En 1944, le groupe des 465 déportés juifs est encore enregistré comme travaillant au ghetto de Reichshof.

Leur transfert a eu lieu en juillet 1944 vers le KL-Natzweiler via divers camps dont Plaszow, Wieliczka, Auschwitz et Flossenbürg, (cf. Schutzhaftlagerrapporte du 30 septembre 1944).

Ainsi, après leur long périple d'un camp à l'autre, ils ont été transférés momentanément à Colmar, le temps que les « Bauhäftlinge » achèvent l'aménagement du tunnel d'Urbès en usine souterraine destinée à la fabrication de moteurs diesel pour avions DB-605 dans le cadre de la production de guerre (cf. p 70).

Leur enregistrement au camp souche de Natzweiler date du 25 août 1944, comme précisé plus haut.

Les conditions de détention de ce groupe de déportés juifs appartenant au Kommando A 10 de Colmar, puis à celui d'Urbès, étaient analogues à celles des autres camps de concentration, même si au camp d'Urbès les « Produktionshäftlinge » étaient séparés des autres déportés appelés « Bauhäftlinge ». La devise nazie de « l'extermination par le travail » était la même.

<u>Précision importante de M. Steegmann</u> dans son ouvrage cité plus haut, pour mieux comprendre les multiples transferts des déportés d'un camp à l'autre :

Dès 1942, l'échec de la stratégie du « Blitzkrieg » [guerre-éclair], de même que l'échec cuisant de la Wehrmacht lors de la bataille de Stalingrad, ont entraîné un changement dans l'économie du IIIe Reich, dans la mesure où les nazis ont dû accélérer la production d'armes et de matériel de guerre de plus en plus meurtrier. La population masculine allemande étant engagée comme soldats dans la Wehrmacht, le IIIe Reich manquait de main-d'œuvre dans les usines de guerre. De ce fait, les camps de concentration sont devenus des « réservoirs de main-d'œuvre » bon marché, voire gratuits (p 410).

Ce constat est corroboré dans l'ouvrage de M. R. Fröbe au sujet des « Daimler-Benz Flugzeugmotorenwerke von Reichshof ».

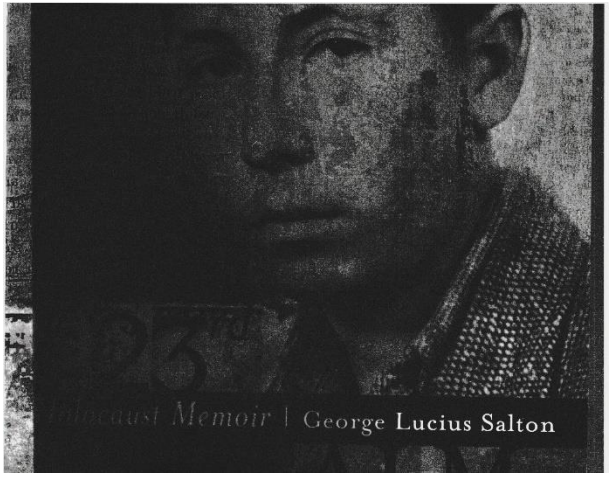
En effet, l'ouvrage même de M. Fröbe porte le titre évocateur de *« KZ-Häftlinge als Reserve qualifizierter Arbeitskraft »* [Détenus de camp en tant que réservoir de main-d'œuvre qualifiée].

Sur les 465 Juifs détenus au camp d'Urbès, 462 furent évacués sur **Sachsenhausen, le 12 octobre 1944,** dans 3 wagons de marchandise**.** Avant leur libération par les Alliés, ils connurent souffrances et tourments lors de leur transfert et durant leur détention dans d'autres camps.

Parmi les Juifs du camp d'Urbès figurent **Lucius Salzmann et Heinz Rosenberg.**

2) Le témoignage de Lucius Salzmann, alias George Lucius Salton, âgé de 16 ans en 1944.

Dans son ouvrage intitulé „*The 23rd Psalm – a Holocaust Memoir"* et édité par „The University of Wisconsin Press", Lucius Salton consacre le chapitre 17 au court passage des déportés juifs à Colmar, dans le cadre du Kommando A 10, Kolmar, à l'usine Daimler-Benz Werke installée dans la partie des établissements Kiener réquisitionnée par les nazis dès novembre 1940.



Lucius Salzmann / Salton raconte, en des termes émouvants et emplis d'une profonde gratitude à l'égard des habitants de Colmar, la marche des déportés en galoches à travers la ville.

En effet, il évoque un fait surprenant : en rangs de 5 et sous les coups de pied et de bâton des nazis qui escortaient la colonne, les déportés devaient marcher de la gare de marchandise de Colmar au camp, dans lequel ils séjourneront jusqu'à leur transfert au camp annexe d'Urbès, le 25 août 1944.

Alors qu'ils traversaient l'une des artères principales de la ville, humiliés, squelettiques et vêtus de leurs tenues de prisonnier loqueteuses et sales, ils virent des fenêtres s'ouvrir, des gens de plus en plus nombreux s'assembler sur les trottoirs.

Arrivée au centre ville, la colonne des déportés entendit s'élever de la foule des badauds des bruits d'abord sourds, de même que des paroles d'abord confuses puis de plus en plus distinctes.

Salzmann et son compagnon Heinz Rosenberg – un détenu juif de Hambourg- comprenaient l'allemand.

Au milieu de la foule, certains se mirent à crier: „*Schande! Schande! Kopf hoch! Ohren steif!*" [Honte ! Honte ! Gardez la tête haute ! Bouchez-vous les oreilles !].

Les 2 déportés juifs prirent rapidement conscience que des Colmariens avaient le courage de soutenir ces malheureux déportés, même face à l'escorte nazie ; ils osaient manifester leur opposition aux nazis en pleine rue ! C'était une situation invraisemblable !

D'ailleurs, la garde SS devint très nerveuse, voire menaçante ; les nazis brandirent leurs armes et accélérèrent la marche à travers les rues de Colmar, en sommant les déportés de courir pieds nus!

Lucius Salzmann écrit: *„(…) Je regardais hagard la foule en tentant de comprendre le sens de leur cris (…). Les applaudissements diminuèrent progressivement, remplacés par des hurlements de protestation continus. Je pris conscience que la chose la plus incroyable était en train de se produire. Les habitants de Colmar étaient de notre côté ! Leurs cris „honte, honte !" visaient les Allemands ! Emplis de rage, ils criaient de plus en plus fort. Pour moi c'était un miracle, un don du Ciel ! Les habitants de Colmar avaient compris notre souffrance et ils nous apportaient un peu de réconfort, ils*

étaient devenus témoins de l'injustice et ils protestaient, ils avaient pris conscience de notre désespoir et nous donnaient un peu d'espoir" (p 156).

En des termes touchants, Lucius Salzmann raconte que la nuit des ombres s'approchaient du camp et que des cigarettes, des morceaux de pain et autre nourriture étaient jetés par-dessus les barbelés. Pour les déportés affamés, qui passaient une partie de la nuit dehors à cause de la chaleur dans les baraques, c'était une manne divine !

Dans le même chapitre, Lucius Salzmann consacre quelques pages au camp d'Urbès ; il y évoque les traitements infligés par les nazis, alors qu'il devait, en plus de son travail au sein du tunnel, nettoyer le quartier résidentiel des SS.

A la page 162, il écrit: „*Avant ou après mon travail d'équipe à l'intérieur du tunnel, j'étais chargé de nettoyer le lieu de résidence des SS, je devais également nettoyer leurs voitures, leurs camions, cirer et faire briller leurs bottes. J'avais beau faire, ce n'était jamais assez ni assez bien aux yeux des SS, alors ils me maudissaient et me frappaient".*

En outre, Lucius Salzmann devait aller travailler dans une ancienne ferme occupée par les nazis et située dans un village voisin. Un jour, les nazis lui avaient ordonné de nettoyer à fond et de poncer de vieux meubles de jardin, altérés et noircis par le temps. Un nazi avait pris place sur une chaise et l'observait. Dès que le travail lui semblait trop lent ou mal fait, il le frappait. (p. 163).

Après la guerre, Lucius Salzmann émigra aux Etats-Unis où il entreprit des études supérieures en physique et en mécanique industrielle.

Il connut une carrière brillante au sein du Département de la Défense du Pentagone et dans le domaine de l'industrie privée. Il s'établit à Palm Beach Gardens en Floride avec la ferme volonté de reconstruire sa vie et de redevenir un être comme tout le monde.

Voici les dernières phrases de son ouvrage :

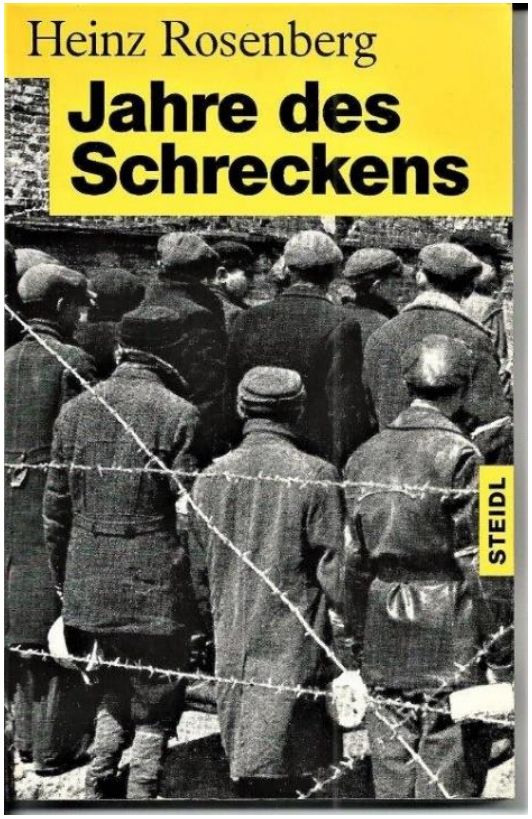
„(…) To live as a good and decent person, to be a „Mensch“, as I promised my dear mother and father on the day that we parted, the last time in my life that I saw them“. (p 232)

[Vivre en tant que personne bienveillante et respectable, devenir un „être humain“ à part entière, comme je l'avais promis à mes chers parents, le jour de notre séparation, la dernière fois que je les vis].

Source:

George Lucius Salton, „*The 23rd Psalm – a Holocaust Memoir“,* édité par „The University of Wisconsin Press“,USA / chapitre 17, p. 155 à 164.

3) Le témoignage de Heinz Rosenberg, Juif allemand, originaire de Hambourg.



Titre de son ouvrage „Jahre des Schreckens“, publié chez Steidl.

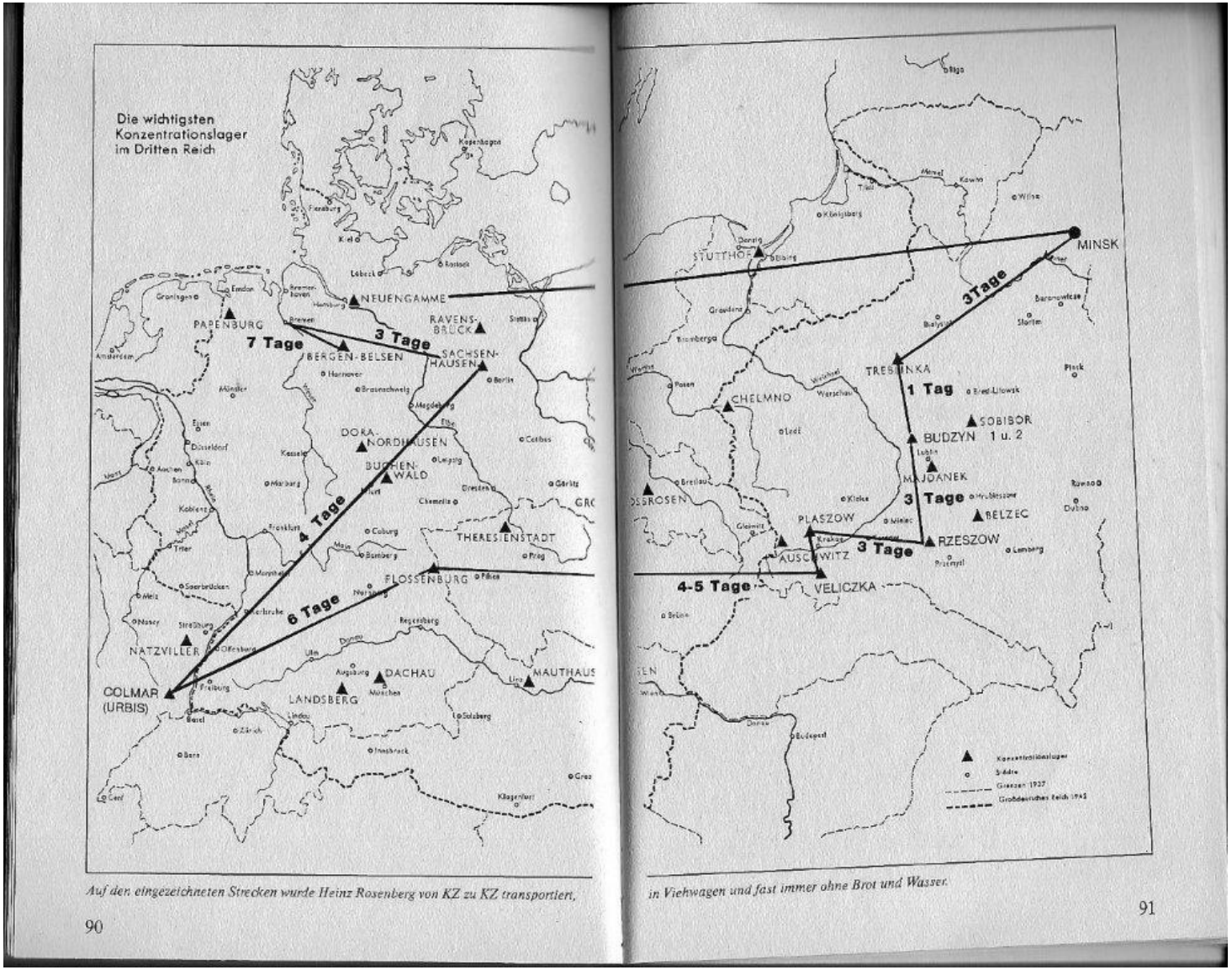
[Années de terreur].

Nota bene: Les dates indiquées par Heinz Rosenberg ne correspondent pas forcément à celles qui figurent dans les registres tenus par les nazis, ni le nombre des détenus juifs !

Carte extraite de son ouvrage p 91.

Précision en bas de page :

Transferts vers divers camps nazis vécus par Heinz Rosenberg, la plupart du temps sans pain ni eau et dans des wagons à bestiaux.



Auf den eingezeichneten Strecken wurde Heinz Rosenberg von KZ zu KZ transportiert,

in Viehwagen und fast immer ohne Brot und Wasser.

Dans le chapitre consacré à Colmar et au camp d'Urbès, Heinz Rosenberg précise des détails intéressants :

il raconte qu'à son arrivée au **camp de Colmar**, le groupe des déportés juifs devait occuper 4 baraques sur les 10 existantes.

Il précise également que le camp aurait été un ancien camp de prisonniers de guerre, sans toutefois indiquer le lieu exact par rapport à l'entreprise Daimler-Benz située dans une partie des établissements Kiener, rue du Grillenbreit à Colmar : *« (...) in einem kleinen, ehemaligen Kriegsgefangenenlager, in dem jetzt etwa 200 jüdische Konzentrationslagerhäftlinge hausten (...)* », (p 116).

Une baraque était affectée à la cuisine, où devaient travailler certains déportés juifs ; une autre servait de lieu de toilette.

Rosenberg précise également que les dortoirs au camp de Colmar étaient presque un « luxe », dans la mesure où chaque détenu disposait d'une couverture !

Au camp de Colmar, les 465 Juifs (environ 200 selon Rosenberg) passaient leurs journées de manière inactive à attendre leur transfert vers le camp d'Urbès.

Cette « oisiveté » de courte durée - elle ne devait durer qu'une semaine - leur permettait de « souffler » quelque peu et surtout de se laver et de se raser, après 3 mois de voyage dans des wagons à bestiaux d'un camp à l'autre et dans des conditions éprouvantes (p 116).

Quant aux conditions de détention à Colmar, Heinz Rosenberg raconte que la garde SS restait à l'extérieur du camp ; elle était chargée d'empêcher toute tentative d'évasion et tout contact avec la population.

Au sujet de la nourriture, il explique que le pain et les autres denrées alimentaires étaient fournis par les soldats de la Luftwaffe [« unsere Soldaten »] et que les repas n'étaient certes ni bons ni suffisants, mais ils étaient distribués « sans heurt ni problème » (p 116).

Indications sur le camp d'Urbès :

Comme dans d'autres témoignages, Heinz Rosenberg évoque la marche d'environ 3 heures, de la gare de Wesserling au camp d'Urbès.

Il était frappé par le fait que le camp était petit, mais entouré de barbelés et divisé en 3 parties distinctes pourvues de baraques où logeaient séparément diverses catégories de détenus.

Dans les baraques occupées par les Juifs, il n'y avait pas de châlits à plusieurs étages, mais seulement un assemblage de planches qui permettait de dormir également à l'étage du dessus.

Les latrines, elles aussi, lui semblaient petites et il y avait peu d'eau pour se laver.

Près de l'entrée du tunnel se dressaient des batteries antiaériennes ou « Flak Kanonen ».

Le travail à l'intérieur du tunnel se faisait par équipes de 7h à 19h et de 19h à 7h.

Dès le premier jour de travail à l'intérieur du tunnel, les détenus juifs étaient épuisés non seulement par la dureté du travail, mais également par l'air suffocant dû aux machines-outils, aux gaz d'échappement et surtout au manque d'aération. Au bout de 15 jours, on changeait d'équipe, mais beaucoup de Juifs tombaient malades, épuisés par les conditions éprouvantes dans lesquelles ils devaient travailler (p 118-119).

Puis, un beau jour, le travail fut interrompu et les machines arrêtées.

Ce fut le début de l'évacuation d'urgence, tout d'abord des déportés non juifs vers Neckarelz de l'autre côté du Rhin, à cause de l'approche des Alliés par les Vosges.

Le **12 octobre 1944** fut le jour de l'évacuation des détenus juifs ; ils durent se rendre à pied à la gare de Wesserling, monter dans 3 wagons de marchandise sans avoir la moindre idée de leur destination.

Ils étaient escortés par des soldats de la Luftwaffe et avaient reçu l'ordre de se coucher par terre et de rester tranquilles, en cas d'attaque aérienne.

Ainsi, ils voyagèrent plus de 4 jours sans subir de bombardements aériens, mais leur train devait s'arrêter fréquemment en plein milieu de la forêt. A travers quelques trous dans les planches de wagon, ils pouvaient voir à quel point villes et villages étaient détruits par la guerre.

Leur train s'arrêta à Berlin. A coups de pied, de matraque et de fouet et sous un déferlement de cris, d'injures et de menaces, ils durent descendre des wagons à la gare d'Oranienburg et se rendre à pied au camp de Sachsenhausen (p 123).

Jusqu'au moment de leur libération, ce groupe de Juifs a connu bien d'autres souffrances et d'autres camps, tels Neuengamme, Bremen-Blumental, Bergen Belsen, Wöbbelin.

Sources : documents procurés par Hans-Peter Goergens, Mémorial d'Offenburg-Rammersweier et par Arno Huth, Mémorial de Neckarelz.

1) Témoignage de Heinz Rosenberg „Jahre des Schreckens", Steidl / Chapitre, „Colmar und die Tunnel-Fabrik des KL-Urbis", p 116 à 122.

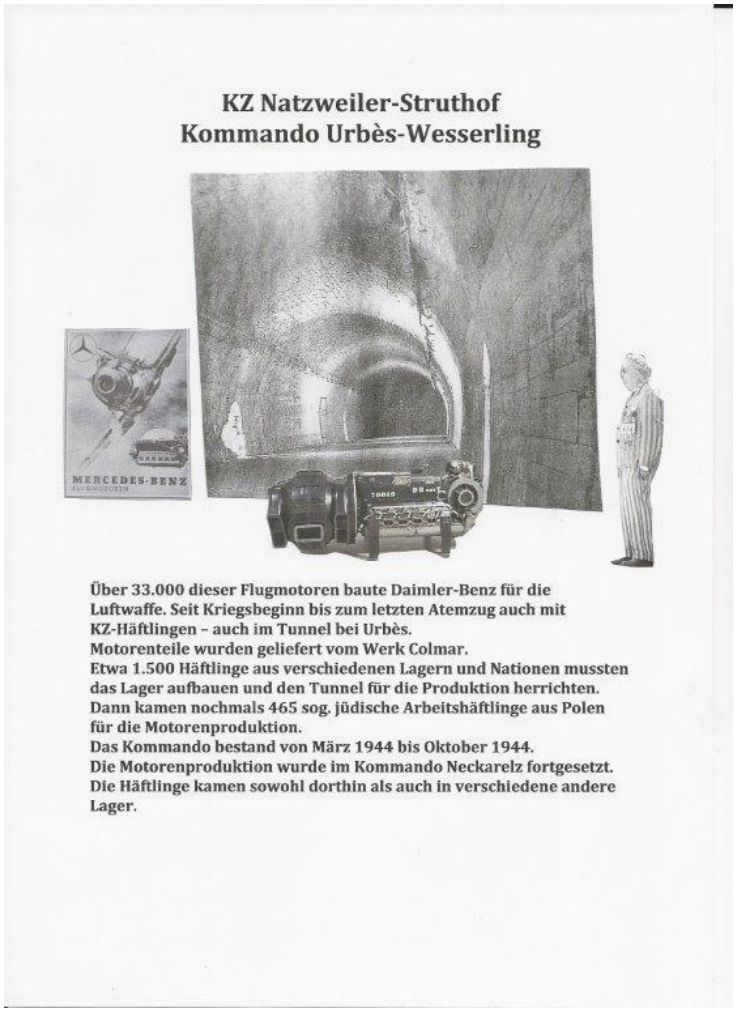
2) Témoignage **d'Adam Krakowski, ancien déporté juif polonais au camp d'Urbès, matricule 33 216,** extrait de « Voices of the Holocaust », Internet / Interview en anglais menée le 30 juillet 1946 par David P. Boder à Paris.

3) 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.

Les 2 dessins sur le camp d'Urbès sont extraits de l'ouvrage sur le travail forcé chez Daimler-Benz, « Zwangsarbeit bei Daimler-Benz » de Barbara Hopmann, Mark Spoerer, Birgit Weitz et Beate Brüningshaus / Edition Franz Steiner / Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 78.



<u>Traduction du texte en-dessous de l'image :</u>

Depuis le début de la guerre jusqu'au dernier souffle, Daimler-Benz avait produit plus de 33 000 moteurs au profit de la Luftwaffe, en utilisant aussi des déportés et travailleurs forcés, notamment au tunnel d'Urbès.

Les pièces pour moteur d'avion (DB-605) fabriquées à l'entreprise à Colmar étaient destinées au montage des moteurs au tunnel d'Urbès.

Environ 1500 déportés de nationalités diverses devaient aménager le camp, de même que le tunnel avant le démarrage de la production.

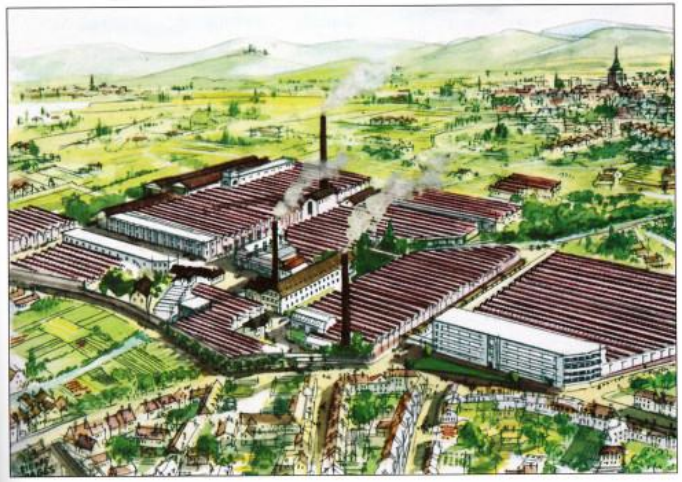
A ce nombre, il faut ajouter 465 déportés juifs d'origine polonaise appelés « Produktionshäftlinge » et chargés du montage des moteurs.

Le Kommando avait duré de mars à octobre 1944.

Après l'évacuation d'urgence du camp d'Urbès, la production et le montage des moteurs devaient se poursuivre au camp à Neckarelz.

La plupart des détenus du camp d'Urbès étaient transférés à Neckarelz, mais également dans d'autres camps.

4) Indications complémentaires sur les « Daimler-Benz Werke, Kolmar »



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

Cartes postales, images Internet.

Les établissements Kiener situés dans la rue du Grillenbreit ont été créés en 1928 par André Kiener au lieu-dit « Weidenmühle ». Il procéda à la reconversion du tissage de coton en manufacture de laine et développa considérablement son entreprise, devenue l'un des plus vastes complexes textiles de la région avec les établissements Hausmann et Hertzog. En 1928, l'entreprise comptait près de 3000 employés.

En 1975, l'usine est rachetée par le groupe anglais Courtaulds. Le nombre d'ouvriers n'est plus que de 500.

En 1991, un incendie ravage le tiers des bâtiments. L'usine ferme définitivement ses portes le 6 septembre 1995.

Rachetés par la ville de Colmar, les bâtiments abritent aujourd'hui le pôle universitaire colmarien.

Durant la période nazie en Alsace, une partie des établissements Kiener fut réquisitionnée par les nazis dès novembre 1940 au profit de l'entreprise allemande Daimler-Benz ; le contrat de location aurait dû expirer le 31 décembre 1950 ! (Cf. copie de documents officiels, Archives Départementales de Colmar).

Le 15 mars 1941 déjà démarra la production de pièces pour moteurs diesel destinés aux avions DB-605 au profit de la Luftwaffe et l'un des documents officiels en annexe mentionne la nécessité d'engager 1500 à 2000 personnes de la région, dont 15 à 20 % de femmes.

Stefan Oser, beau-frère du Gauleiter Wagner, prit la direction de la production dès janvier 1941.

Fin 1941, Daimler-Benz comptait 741 employés dont 78 femmes et mi-1942 l'entreprise employait 1136 personnes, de la main-d'œuvre locale (volontaire ? forcée ?). En tous cas, des personnes dans le cadre du service du travail obligatoire – STO ou RAD « Reichsarbeitsdienst en allemand. Les contremaîtres étaient pour la plupart des Allemands du « Altreich ».

Etant donné que le nombre d'employés ne suffisait pas, les « Daimler-Benz Werke, Kolmar » décidèrent de faire venir des travailleurs forcés de l'Est, des **« Ostarbeiter** », de même que des déportés juifs polonais formés et qualifiés, dans le cadre du **projet A 10**.

En décembre 1942, l'usine comptait 100 « Ostarbeiter » et un effectif global de 1172 hommes et de 230 femmes. De janvier 1943 à juillet 1944, le nombre de femmes s'élevait à 682.

En mai 1942, la direction se plaignait d'une part du mauvais rendement au niveau de la production, d'autre part de l'attitude « anti-allemande » et « pro-communiste » de certains membres du personnel, [« deutschfeindliche Einstellung und kommunistische Gesinnung »]. La direction menaça même le personnel de déportation au camp de sûreté de Schirmeck ou au camp d'Urbès.

Ainsi, Mme **Maria Gié, née Meyer**, qui travaillait chez Daimler-Benz à Colmar dans le cadre du service du travail obligatoire [STO] ou RAD en allemand, fut transférée le 15 juillet 1944 à titre punitif au camp d'Urbès, parce qu'elle avait osé braver l'interdiction de son chef d'atelier d'assister à une messe en la mémoire de son frère Paul, enrôlé de force dans la Wehrmacht et mort au front russe début juillet 1944.
Argument du chef d'atelier : elle devrait être fière d'avoir un frère mort pour le Reich !

Source : photo et témoignage extraits de l'ouvrage de François Wehrbach, « *Urbès 1944, un tunnel ferroviaire devait devenir une usine souterraine d'armement de la Luftwaffe », « KL-Natzweiler-Block W, Baustelle U « /* Editions du Colombier, p 109.

Daimler-Benz recruta même **des prisonniers de guerre**, à savoir 221 en octobre 1943 et 305 en mars 1944.
Août 1944 fut marqué par l'arrivée à Colmar des **465 déportés juifs de l'Est**, **formés par Daimler-Benz au ghetto de Reichshof/ Rzeszow en Pologne**.
Au bout d'une semaine à peine, il fut décidé de les transférer au camp d'Urbès, où une partie des machines-outils avait été installée à partir de mars 1944. Le projet au camp d'Urbès portera le nom de **« Projekt A 10, Kranich »** [grue].

Où étaient logés les travailleurs et les déportés de l'Est ?
Les femmes ou « **Ostarbeiterinnen** » logeaient sous étroite surveillance dans un édifice qui formait l'angle de la **Place Jeanne d'Arc** à proximité des établissements Kiener.

Les déportés masculins logeaient selon Lucius Salzmann dans un **petit camp** entouré de barbelés, pourvu d'un portail en fer et où poussait de l'herbe que certains déportés affamés mangeaient ; selon Heinz Rosenberg, c'était un ancien camp de prisonniers de guerre.
Cependant, l'endroit exact de ce camp n'est précisé dans aucun témoignage. Le camp n'était pas un camp de concentration à proprement parler, mais plutôt un camp d'hébergement sous surveillance pour les déportés masculins de l'entreprise Daimler-Benz.

Se situait-il à proximité des établissements Kiener ? Vraisemblablement, car il fallait rester discret par rapport à la population locale.

Fait intéressant mentionné par la Société d'Histoire de Wintzenheim :
Trois jeunes Ukrainiennes, Alexandra 18 ans, sa sœur Nina 16 ans et Valentina 18 ans réussirent à s'échapper de l'usine Daimler-Benz GmbH à Colmar, où elles travaillaient de force depuis le 20 septembre 1943.
Après leur fuite, ces 3 jeunes femmes se réfugièrent au campement des maquisards du Hohlandsbourg jusqu'à la Libération.

Valentina

Nina et Alexandra

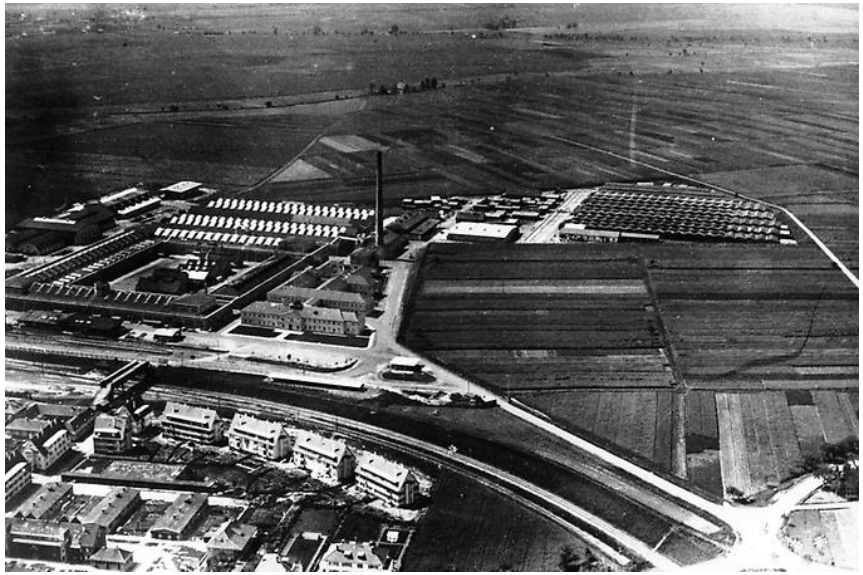
Nina

Source : renseignements fournis par M. Guy Frank de la Société d'Histoire de Wintzenheim + photos de la collection privée de M. René Furstoss, extraites du site Internet, « Le Maquis du Hohlandsbourg ».

En septembre 1944, la production de moteurs DB-605 fut délocalisée et transférée à Kamenz en Saxe. Le projet portait alors le nom « Elster GmbH, Kamenz » [Elster = la pie].

2 images internet.

En plus de l'usine à **Marienfelde** à Berlin, Daimler-Benz fit construire dès 1936 à **Genshagen** (au sud de la capitale) un nouvel atelier de production de moteurs DB-600, DB-601 et DB-605, afin de répondre à une forte demande durant la période nazie.

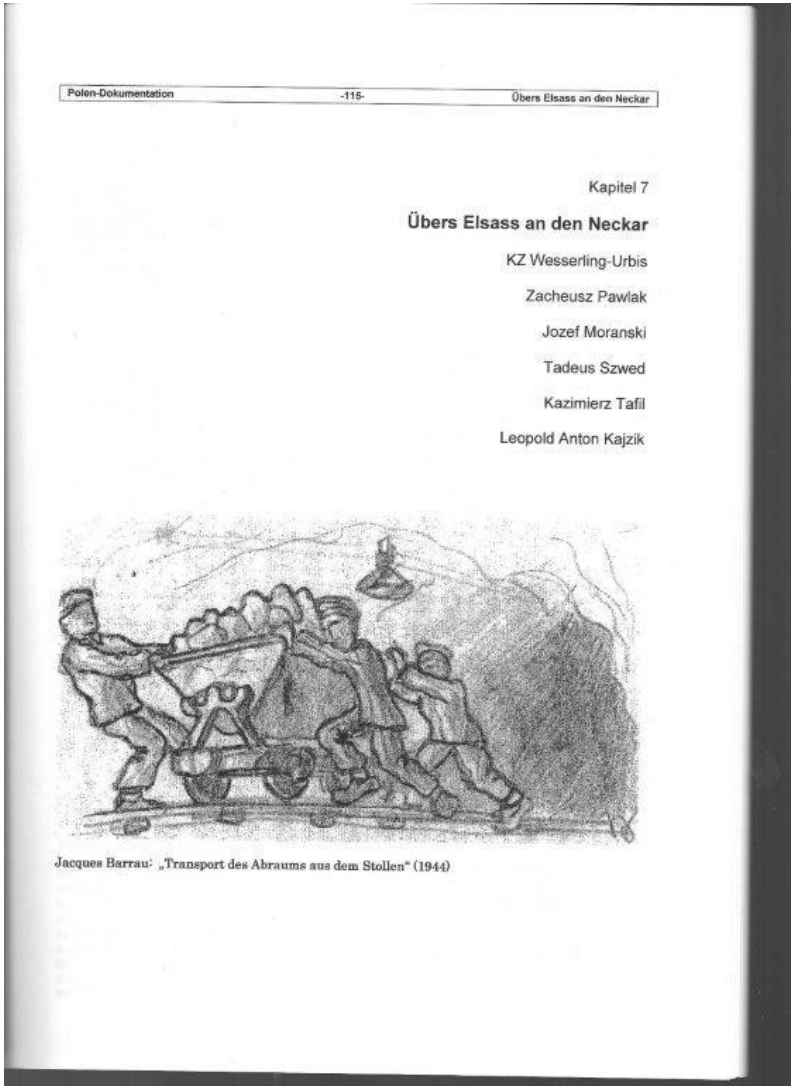


Usine Daimler-Benz à Sindelfingen durant la période nazie.

En 1944, plus de la moitié des 63 610 employés étaient soit des travailleurs forcés du civil, soit des prisonniers de guerre, soit des travailleurs forcés de l'Est ou « Ostarbeiter », soit des détenus et des travailleurs forcés de camps nazis.

Dessin de **Jacques Barrau**, ancien déporté français à Neckarelz.
« Transport des Abraums aus dem Stollen », 1944.
(Evacuation des blocs de gypse hors de la galerie).

Extrait de l'ouvrage intitulé, *« Polnische Zwangsarbeiter im Elzmündungsraum / Polen Dokumentation der KZ Gedenkstätte- Neckarelz*", 2008, chapitre « Übers Elsass an den Neckar », p 115 / Arno Huth et 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)

Le siège actuel du groupe Daimler-Benz à Untertürkheim, près de Stuttgart, au bord du Neckar.

Bade Wurtemberg, Allemagne.

Images Internet

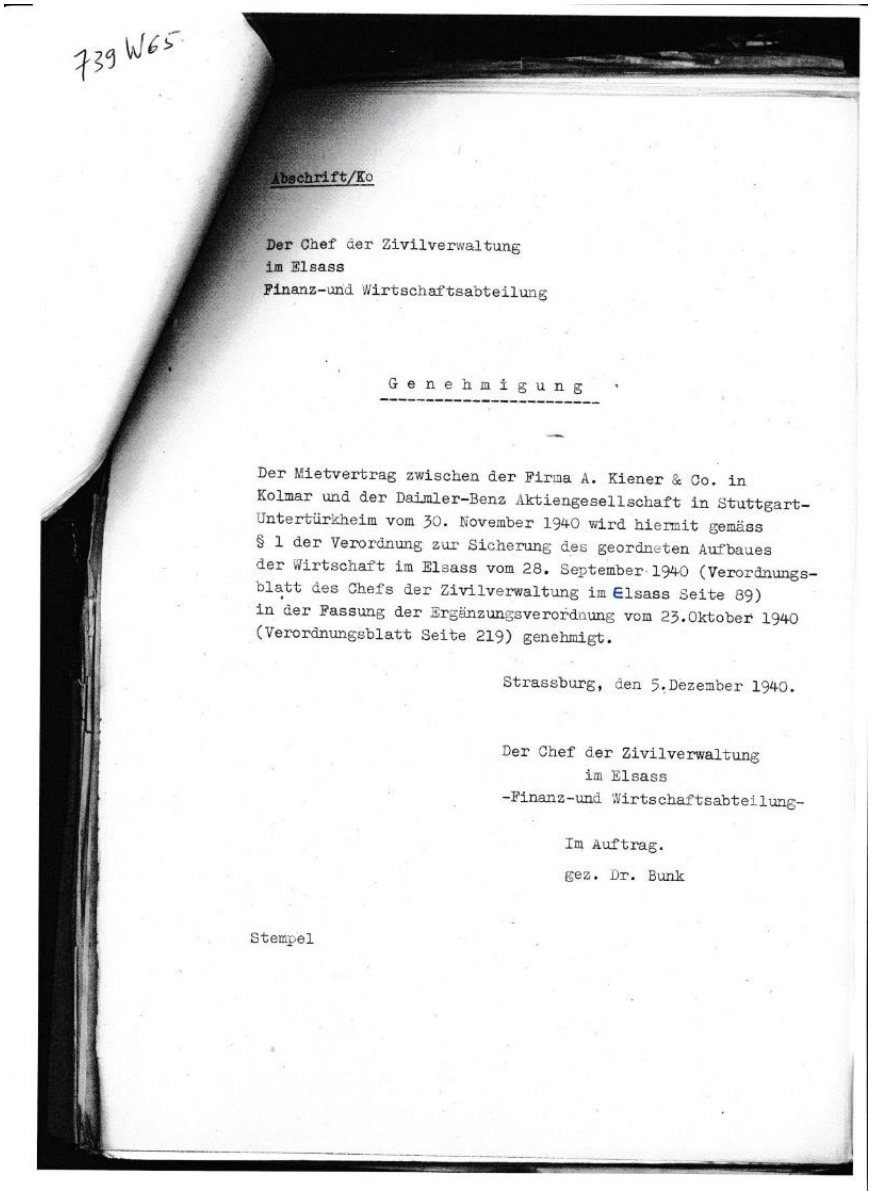
Archives Départementales de Colmar

Au sujet des « Daimler-Benz Werke, Kolmar » en relation avec les établissements Kiener, rue du Grillenbreit.

(1940-1944)

Le document 1 est daté du 15 décembre 1940 et il porte sur le contrat de location entre les établissements Kiener et Daimler-Benz. Il aurait dû expirer le 31 décembre 1950 !

Il a été écrit par le chef de l'administration civile en Alsace, service des finances et de l'économie.



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.

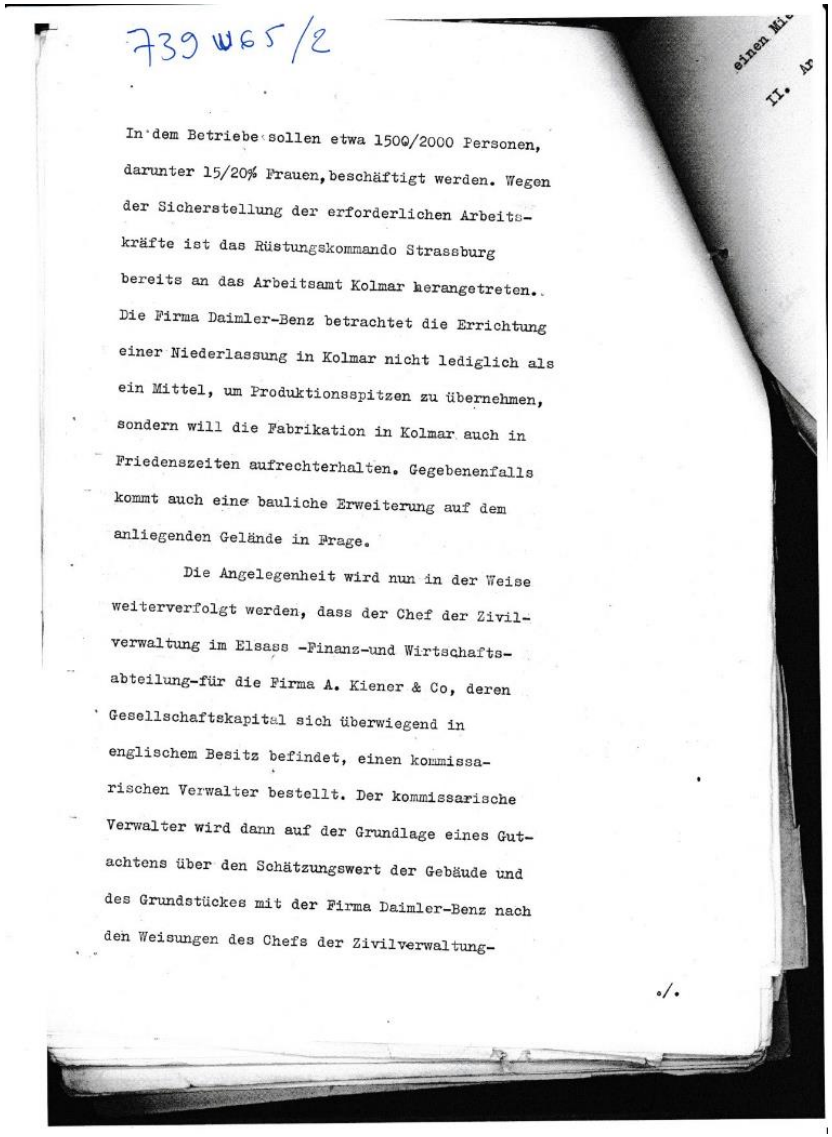
Strassburg, den 5.Dezember 1940.

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

Im Auftrag.
gez. Dr. Bunk

Stempel

Le document 2 indique le nombre d'employés dont Daimler-Benz avait besoin pour le bon déroulement de sa production : de 1500 à 2000 personnes dont 15 à 20 % de femmes.

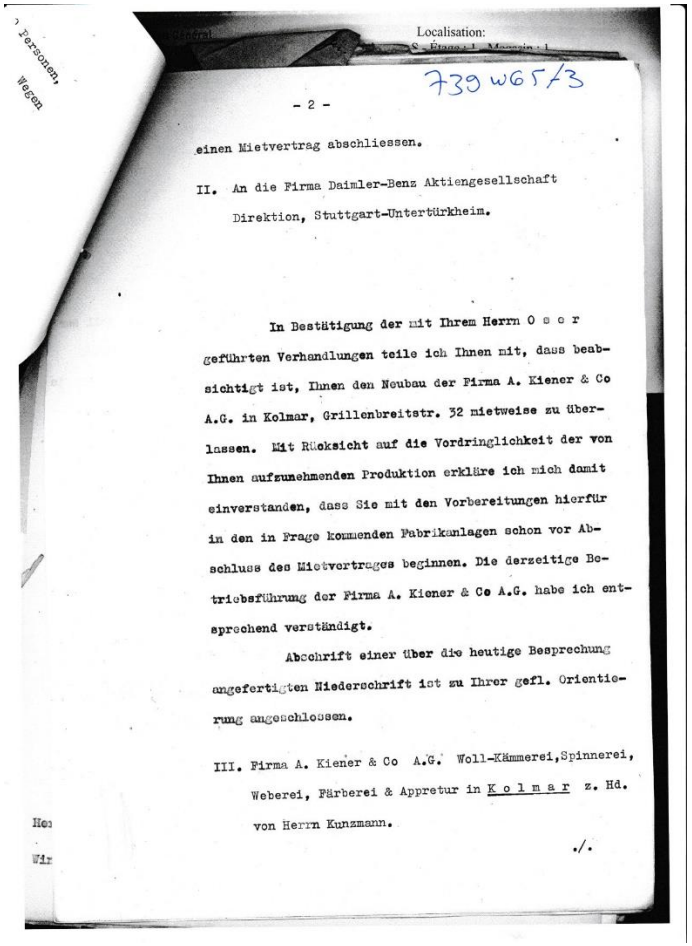


739 W65/2

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-

./.



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.

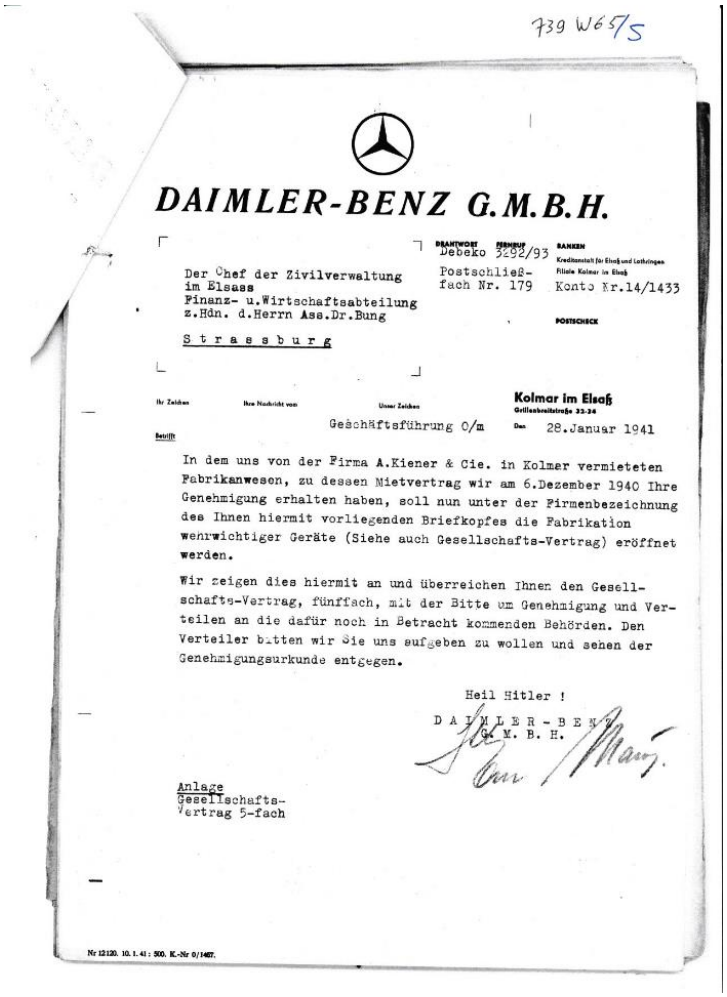
Abschrift einer über die heutige Besprechung angefertigten Niederschrift ist zu Ihrer gefl. Orientierung angeschlossen.

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.

./.

Dans le document 3 est mentionné le nom de **Oser**, beau-frère du Gauleiter Wagner.

Dès janvier 1941, il devient directeur de production chez Daimler-Benz à Colmar.



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

Debeko 3292/93
Postschließ-
fach Nr. 179

BANKEN
Kreditanstalt für Elsaß und Lothringen
Filiale Kolmar im Elsaß
Konto Nr.14/1433

POSTSCHECK

Kolmar im Elsaß
Grillenbreitstraße 33-34

Ihr Zeichen | Ihre Nachricht vom | Unser Zeichen: Geschäftsführung O/m | Tag: 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 wehrwichtiger 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 0/1487.

Document à droite :

Courrier de Daimler-Benz adressé au chef de l'administration civile à Strasbourg, le 28 janvier 1941, au sujet du contrat de location.

A noter les salutations finales !

Lycée SCHEURER - KESTNER
Thann

Classe de 1S1 et S2.

Année scolaire 2016/2017

Cours d'allemand, Marguerite Kubler.