

1
LAABS 9 . Lettre BECKER -

En outre, j'ai ordonné que pendant les actions, tous nos hommes se tiennent le plus loin possible des camions à gaz afin que leur santé ne soit pas mise en danger par d'éventuelles fuites de gaz.

A cette occasion, je voudrais faire les remarques suivantes : Certains commandos font décharger les camions par nos propres hommes une fois le gazage accompli : je fais observer aux commandants de ces groupes spéciaux que les extraordinaires dommages spirituels et physiques, un pareil travail peut causer à nos hommes, sinon tout de suite, du moins plus tard.

← En allemand:

Les hommes se plaignaient à moi de maux de tête qui les saisissent après chaque déchargement. Pourtant, on ne veut rien changer à cet état de choses parcequ'on craint qu'en employant les détenus pour cette besogne, ceux-ci en profitent pour s'enfuir. Afin de protéger nos hommes, je vous demande impérativement de donner les instructions nécessaires. En outre, le gazage n'est nulle part effectué d'une façon adéquate, afin que l'action soit terminée aussi vite que possible, le chauffeur appuie à fond sur la pédale d'accélérateur et donne tous les gaz.

En agissant ainsi, les personnes à exécuter, meurent par étouffement au lieu de s'endormir doucement comme il était prévu.

Les instructions ont démontré qu'avec une juste pression de la pédale, la mort survient plus vite et, les détenus entrent rapidement dans le sommeil. En outre, il n'y aurait plus, ni visages tordus, ni défécation, comme on l'a observés jusqu'à maintenant.

ARCHIVES

U.S. HISTORICAL RECORDS

REPRODUCED FROM THE HOLDINGS OF THE

Signé Docteur Baker. Tels étaient les soucis de l'ingénieur Baker. Cette lettre est adressée de Kiev en Ukraine, le 16 Mai 1942, à l'Obersturmbahnführer RAUFF, Service central de Sécurité du Reich, à Berlin.

L'ingénieur Baker peut être considéré comme l'inventeur du système d'administration de mort par les camions à gaz et l'Obersturmbahnführer RAUFF coule aujourd'hui des jours qu'on espère pour lui paisibles en Amérique Latine.

Les camions de mort "SAURER" (c'était leur marque) ont opéré à Kiev, à SINFEROPOL, à TAGOROD, à STALINO, à MARIOPOL, à MINSK, à RIGA, à KAUNAS, pendant la deuxième moitié

de l'année 1941 et pendant toute l'année 1942.

Ils furent utilisés par les Einsatzgruppen,

Unité mobile de tueurs qui suivait la Wehrmacht dans son invasion du territoire soviétique et était spécialement chargée de procéder à la liquidation sur place, immédiate et massive des juifs d'Ukraine, de Biélorussie et des Pays Baltes.

Pourtant, il faut faire observer ceci ; S'ils se sont servis, en effet, des camions à gaz dans l'accomplissement de la tâche d'extermination qui leur incombait, la Einsatzgruppen répugnait à leur emploi sur une grande échelle. Ainsi administrée, la mort des juifs leur apparaissait à eux-mêmes, difficilement supportable. Ils préféraient les exécutions au pistolet mitrailleur qu'ils considéraient comme humaines et militaires ; *Mannliche und militärische*, disaient-ils.

Les camions à gaz, au contraire, leur imposaient, selon leurs propres paroles, une intolérable *seelische Belastung* ; cette expression typiquement nazie, est difficilement traduisible.

ARCHIVES

STOLICHOVSKAYA MUSEUM

REPRODUCED FROM THE RECORDS OF THE

LAABS 10 . Lettre BECKER

En outre, j'ai ordonné que pendant les actions, tous nos hommes se tiennent le plus loin possible des camions à gaz afin que leur santé ne soit pas mise en danger par d'éventuelles fuites de gaz.

A cette occasion, je voudrais faire les remarques suivantes :

Certains commandos font décharger les camions par nos propres hommes une fois le gazage accompli ; je fais observer aux commandants de ces groupes spéciaux quels extraordinaires dommages spirituels et physiques, un pareil travail peut causer à nos hommes, sinon tout de suite, du moins plus tard.

← En allemand:

Les hommes se plaignaient à moi de maux de tête qui les saisissent après chaque déchargement. Pourtant, on ne veut rien changer à cet état de choses parcequ'on craint qu'en employant les détenus pour cette besogne, ceux-ci en profitent pour s'enfuir. Afin de protéger nos hommes, je vous demande impérativement de donner les instructions nécessaires. En outre, le gazage n'est nulle part effectué d'une façon adéquate, afin que l'action soit terminée aussi vite que possible, le chauffeur appuie à fond sur la pédale d'accélérateur et donne tous les gaz.

En agissant ainsi, les personnes à exécuter, meurent par étouffement au lieu de s'endormir doucement comme il était prévu.

Les instructions ont démontré qu'avec une juste pression de la pédale, la mort survient plus vite et les détenus entrent rapidement dans le sommeil. En outre, il n'y aurait plus, ni visages tordus, ni défécation, comme on l'a observés jusqu'à maintenant

REPRODUCED FROM THE HOLDINGS OF THE AUSTRALIAN SECRET SERVICE

Signé Docteur Baker. Tels étaient les soucis de l'Ingénieur Baker. Cette lettre est adressée de Kiev en Ukraine, le 16 Mai 1942, à l'Obersturmbahnführer RAUF,

Service central de Sécurité du Reich, à Berlin.

L'ingénieur Baker peut être considéré comme l'inventeur du système d'administration de mort par les camions à gaz et, l'Obersturmbahnführer RAUFF coule aujourd'hui des jours qu'on espère pour lui paisibles en Amérique Latine.

Les camions de mort "SAURER" (c'était leur marque) ont opéré à Kiev, à SINFEROPOL, à TAGOROD, à STALINO, à MARIOPOL, à MINSK, à RIGA, à KAUNAS,

pendant la deuxième moitié de l'année 1941 et pendant toute l'année 1942.

Ils furent utilisés par les Einsatzgruppen,

Unité mobile de tueurs qui suivait la Wehrmacht dans son invasion du territoire soviétique et était spécialement chargée de procéder à la liquidation sur place, immédiate et massive des juifs d'Ukraine, de Biélorussie et des Pays Baltes.

Pourtant, il faut faire observer ceci ; S'ils se sont servis, en effet, des camions à gaz dans l'accomplissement de la tâche d'extermination qui leur incombait, la Einsatzgruppen répugnait à leur emploi sur une grande échelle. Ainsi administrée, la mort des juifs leur apparaissait à eux-mêmes, difficilement supportable. Ils préféraient les exécutions au pistolet mitrailleur qu'ils considéraient comme humaines et militaires ; Manliche und militarische, disaient-ils.

Les camions à gaz, au contraire, leur imposaient, selon leurs propres paroles, une intolérable seelische Belastung ; cette expression typiquement nazie, est difficilement traduisible.

Dont on ne peut donner qu'une approximation : fardeau moral, pression morale. Il est vrai que les chefs des Einsatzgruppen se prétendaient des intellectuels. Ils étaient avocats, docteurs, professeurs, même prêtres défrôqués. A Chelmo sur Ner, en allemand, Kulmhof, en Pologne, le Sonderkommando Bothmann n'eut pas de ces délicatesses. 360.000 Juifs, hommes, femmes et enfants furent tués à Chelmo, dans les camions à gaz. On ne voulut connaître là-bas aucun autre moyen d'administrer la mort et si l'utilisation des camions y créa comme partout ailleurs des difficultés, elles furent victorieusement surmontées, comme en témoigne cette autre lettre que je vais maintenant lire.

LAABS 1 : Lettre BECKER -

En outre, j'ai ordonné que pendant les actions, tous nos hommes se tiennent le plus loin possible des camions à gaz afin que leur santé ne soit pas mise en danger par d'éventuelles fuites de gaz.

A cette occasion, je voudrais faire les remarques suivantes : Certains commandos font décharger les camions par nos propres hommes une fois le gazage accompli ; je fais observer aux commandants de ces groupes spéciaux quels extraordinaires dommages spirituels et physiques, un pareil travail peut causer à nos hommes, sinon tout de suite, du moins plus tard.

← En allemand:

Les hommes se plaignaient à moi de maux de tête qui les saisissent après chaque déchargement. Pourtant, on ne veut rien changer à cet état de choses parcequ'on craint qu'en employant les détenus pour cette besogne, ceux-ci en profitent pour s'enfuir. Afin de protéger nos hommes, je vous demande impérativement de donner les instructions nécessaires. En outre, le gazage n'est nulle part effectué d'une façon adéquate, afin que l'action soit terminée aussi vite que possible, le chauffeur appuie à fond sur la pédale d'accélérateur et donne tous les gaz.

En agissant ainsi, les personnes à exécuter, meurent par étouffement au lieu de s'endormir doucement comme il était prévu. Les instructions ont démontré qu'avec une juste pression de la pédale, la mort survient plus vite et, les détenus entrent rapidement dans le sommeil. En outre, il n'y aurait plus, ni visages tordus, ni défécation, comme on l'a observé jusqu'à maintenant

ARCHIVES

U.S. HISTORICAL RECORDS

REPRODUCED FROM THE HOLDINGS OF THE

LAABS 1. Lettre BECKER.

Cette lettre a été écrite le 16 Mai 1942 par le Docteur Ingénieur BAKER et adressée au Sturnbahnführer RAUFF, à BERLIN

Le Sturnbahn Führer RAUFF était l'homme qui était en charge des camions à gaz. Quant à l'ingénieur BECKER, on peut dire qu'il fut leur inventeur.

Les camions à gaz ont opérés à partir de Juin 41 en Ukraine, en Crimée, en Biélorussie et dans les Pays-Bas avant d'être utilisés à CHELMNO , sur une très très grande échelle, à partir de Décembre 1941.

ARCHIVES

U.S. HOLOCAUST MEMORIAL MUSEUM

REPRODUCED FROM THE HOLDINGS OF THE

LAABS n° 2 : coupé.

LAABS TROISIEME . Lettre BECKER -

En outre, j'ai ordonné que pendant les actions tous nos hommes se tiennent le plus loin possible des camions à gaz afin que leur santé ne soit pas mise en danger par d'éventuelles fuites de gaz. A cette occasion, je voudrais faire les remarques suivantes :

Certains commandos font décharger les camions par nos propres hommes une fois le gazage accompli. Je fais observer aux commandants de ces groupes spéciaux quels extraordinaires dommages spirituels et physiques un pareil travail peut causer à nos hommes, sinon tout de suite, du moins, plus tard.

En allemand, la formule est la suivante :

...die Kommandeure der betreffenden Sonderkommandos habe ich darauf aufmerksam gemacht, welch ungeheure seelische und gesundheitlichen Schädigungen diese Arbeiter und Maenner, wenn auch nicht sofort- sondern spaeter- haben gehabt.

Les hommes se plaignaient à moi des maux de tête qui les saisissent après chaque déchargement. Pourtant, on ne veut rien changer à cet état de choses, parcequ'on craint qu'en employant des détenus pour cette besogne, ceux-ci en profitent pour s'enfuir.

ARCHIVES

US HOLOCAUST MEMORIAL MUSEUM

REPRODUCED FROM THE HOLDINGS OF THE

Afin de protéger nos hommes, je vous demande de donner les instructions nécessaires : Il y a plus, le gazage n'est nulle part effectué d'une façon adéquate. Afin que l'action soit terminée aussi vite que possible, le chauffeur appuie à fond sur la pédale d'accélérateur et donne tout le gaz.

En agissant ainsi, les personnes à exécuter meurent par étouffement au lieu de s'endormir doucement comme il était prévu. Mes instructions ont démontré qu'avec une juste pression de la pédale, la mort survient plus vite et les détenus entrent tranquillement dans le sommeil ; et, il n'y aurait plus, en procédant ainsi, ni visages tordus, ni défécation comme on l'a observés jusqu'à présent.

Cette lettre a été écrite le 1^{er} Mai 1942 de Kiev par l'ingénieur Docteur BECKER et adressée au Sturmbahnführer RAUFF à BERLIN, au Siège du Reich

Le Docteur BECKER était l'inventeur des camions à gaz ou plus exactement du système qui permettait aux gaz d'échappement de traverser quand ils étaient raccordés par un tuyau et revenaient à l'intérieur du camion.

Le Docteur BECKER, comme on le voit ici explique quelle est la façon la plus adéquate de procéder.

Les camions à gaz ont été employés à partir de Juin 1941 en Ukraine, en Biélorussie et dans les Pays Baltes. Des centaines de milliers de juifs ont été tués dans les camions à gaz mais c'est en Pologne, à CHELMNO, (on dit en allemand : KULMHOF) que les camions à gaz ont opéré de la façon la plus considérable.

REPRODUCED FROM THE HOLDINGS OF THE ARCHIVES OF THE HOLOCAUST MEMORIAL MUSEUM