

Georg Fischer

„Goldfisch“ - Tarnname einer unterirdischen Rüstungsfabrik

1. Vorgeschichte: Ursachen und Interessen

Einer der Gründe, warum der nationalsozialistischen Partei Hitlers 1933 die Regierungsmacht in Deutschland übertragen wurde, war das Trauma von 1918. Am Ende des ersten Weltkriegs bestimmte der „Diktatfriede“ von Versailles, dass das „Deutsche Reich“ nur noch ein kleines Heer unterhalten durfte. Der Weg zu einer militärischen Großmacht war darum von der Rüstungsproduktion abhängig. Für den geplanten Krieg setzte die nationalsozialistische und die militärische Führung auf eine starke Luftwaffe. Dies eröffnete auch für die großen Automobilkonzerne BMW und Mercedes hohe Gewinne. So entstand als Teil der Kriegsvorbereitungen des Deutschen Reiches das Flugzeugmotorenwerk **Genshagen** der Daimler-Benz Motoren GmbH **südlich von Berlin**. In dieser modernen Rüstungsfabrik wurde ab 1941 der Zwölfzylindermotor „DB 603 und 605“ hergestellt: Spitzenprodukte der Rüstungstechnologie (1500 PS Leistung).

1944 machte der Flugmotorensektor mit über 300 Millionen Reichsmark mehr als ein Drittel des gesamten Umsatzes des Daimler-Benz-Konzerns aus. Die über 25000 Motoren, die 1944 ausgeliefert wurden, waren mehr als die Hälfte aller Flugmotoren für die Luftwaffe.

Nachdem bei Stalingrad die faschistische Eroberungspolitik gestoppt werden konnte, gewannen bis 1944 die Alliierten die Lufthoheit. Damit nahmen Bombenangriffe auf die Rüstungsbetriebe zu, die auch die Fabrik in Genshagen trafen. Der „Jägerstab“, im März 1944 als Koordinationsstelle von Luftwaffe, Rüstungsministerium, SS und Industrieunternehmen gegründet, sollte eine Steigerung der Flugzeugproduktion erreichen. Neben der Dezentralisierung von Produktionsstätten war die Strategie, Fabriken durch „unterirdische Verlagerung“ gegen Bombardierungen zu schützen. Für den Ausbau der unterirdischen Räume war der durchsetzungsfähige Dipl.Ing. Hans Kammler zuständig.

Weil die benötigten Arbeitskräfte nicht zur Verfügung standen und auch kaum noch Kriegsgefangene hinzu kamen, konnte das Verlagerungsprogramm nur realisiert werden, indem die SS „Schutzhäftlinge in ausreichendem Maße als Hilfskräfte für Bau und Fertigung“ (Bundesarchiv Berlin, R 7 / 1173) einsetzte.

Für die Flugzeugmotorenproduktion von Daimler-Benz - Genshagen wurde (neben Hochwalde bei Meseritz) als Standort die **Gipsgruben** „Friede“ und „Ernst“ **am Uferhang des Neckars bei Obrigheim** bestimmt, weil sie verkehrsgünstig lagen und schnell umzufunktionieren waren. Sie bekamen die Bezeichnung „A 8“ / „A 8 b“ und die Tarnnamen **„Goldfisch“ und „Brasse“**. Um die KZ-Häftlinge unterzubringen wurde in der Schule von

Neckarelz ein „Außenkommando“ des Konzentrationslagers Natzweiler eingerichtet. So entstanden die „**Neckarlager**“.

2. Bautätigkeiten: die Leiden der KZ-Häftlinge

Innerhalb von 7 Wochen sollte aus dem Gipsstollen eine unterirdische Fabrikhalle werden. Obgleich sich das schnell als Illusion herausstellte und das ganze Jahr des Bestehens von „Goldfisch“ gebaut wurde, markiert dies den ständigen Termindruck. Die Bauleitung lag bei Daimler-Benz, das Bauvolumen betrug 3,8 Millionen Reichsmark. Direktor Müller besichtigte die Grube am 7. März 1944 und gab dem Hausarchitekten von Daimler-Benz den Auftrag, eine Fertigungsfläche von 50000 Quadratmetern herzustellen. Vor Ort war für die Bautätigkeiten einerseits der „SS-Führungsstab A 8“ unter der Leitung von Hermann Glaser, andererseits der „Baustab U“ mit Eugen Kiemle (in Untertürkheim) und Architekt August Haag (in Obrigheim) von der Daimler-Benz-Bauleitung zuständig. Schon Mitte März 1944 transportierte die SS **die ersten 500 KZ-Häftlinge aus Dachau** an. Sie hatten die Baustelle zu eröffnen und sollten die „Planierungsarbeiten“ beginnen, denn der Boden des Gipsstollens musste für die Maschinen erst betoniert werden. Schon bald wurde deutlich, dass die KZ-Häftlinge, die sich bereits an der Grenze des Zusammenbruchs befanden, den Belastungen der schwersten Erd- und Bauarbeiten über- und unter Tage nicht gewachsen waren. So wurden ständig mehr und neue „Arbeitskräfte“ angefordert, um die befohlenen Termine annähernd einhalten zu können: ab Sommer 1944 sollte „Goldfisch“ Flugzeugmotoren liefern.

Die Baufirma Hochtief rechnete mit 470 Tonnen Baueisen und 270 Tonnen Maschineneisen. Geplant wurde die Verarbeitung von 440 Festmeter Bundholz und 870 Kubikmeter Schnittholz. Insgesamt sollten 270000 Ziegelsteine und 3200 Tonnen Zement verarbeitet werden (Bundesarchiv Berlin, R 7 / 1192). Dies geschah im traurigen und wahrsten Sinn des Wortes: auf dem Rücken der KZ-Häftlinge. Sie mussten unter Schlägen und der Drohung, erschossen zu werden, die Zufahrtswege zum Stollen herstellen. Sie trugen vom Bahngleis ab 50 kg schwere Zementsäcke 40 Höhenmeter Unterschied die „**Treppe**“ hoch, obwohl sie selbst kaum mehr Körpergewicht hatten. Sie mussten völlig unzureichend gekleidet in Tag- und Nachtschicht arbeiten, mussten hungern und hatten schlechteste Schlafräume: „nur mehrstöckige Pritschen, für 3 Mann 2 Strohsäcke. Zwischenwände in den Baracken zur Gewinnung von Raum entfernt. Sanitäre Anlagen außerordentlich minderwertig und unzureichend. Für Tag- und Nachtschicht ein und dieselbe Liegestätte.“ (IWM London, FD 2228/45). Während des letzten Kriegsjahres wurden die **etwa 5000 KZ-Häftlinge**, die insgesamt wegen „Goldfisch“ in die Region gebracht und aufgrund ihrer Häftlingskleidung „Zebras“ genannt wurden, ein Teil des Alltags. Sie wurden benötigt und mussten versuchen unterhalb des Existenzminimums zu überleben. Daimler-Benz nahm sie nur im Hinblick auf ihre Arbeitsleistung zur Kenntnis. Vielen Wachposten (der SS und der Luftwaffe) halfen, die letzten Kräfte für die Arbeit aus ihnen herauszu-

pressen. Die Bevölkerung sah zu, wie sie geschunden wurden. Einige Kinder sprachen mit ihnen und nur wenige Menschen wagten, ihnen zu helfen.

Ständig ergaben sich zusätzliche Bauarbeiten, denn Planung und Ausbau war streckenweise parallel durchzuführen. So wurde beschlossen, einen LKW- und den Elka-Stollen neu zu bauen und für die Zu- Ablieferung die Umschlagshalle zu errichten. Die Flugzeugangriffe machten Bunkerarbeiten nötig. Im Frühsommer 1944 wurde die „Durchführung von Grube Ernst mit Häftlingen“ (IWM London, FD 2228/45), Tarnname „Brasse“, begonnen, um weitere Produktionsflächen zu schaffen. Weil wegen der Temperaturen und der Luftfeuchtigkeit in den Stollen die Maschinen zu rosten drohten, wurden Belüftungsstollen und im Spätherbst unter **mörderischen Bedingungen** das „Kesselhaus“ gebaut.

Barackenlager zu bauen, war ein weiteres Erfordernis. Als nach dem Novemberhochwasser der Neckar einen großen Teil der Baustofflager von „Goldfisch“ weggeschwemmt hatte, wurde neues Material in unmittelbarer Nähe gebrochen und KZ-Häftlinge auch für primitivste Transportaufgaben eingesetzt. Oberbauleiter Kiemle beurteilte die Umstände, dass Häftlinge vorgefertigte Barackenteile vom Bahnhof zur Baustelle tragen mussten als „Baumethoden wie bei den alten Ägyptern“ (IWM London, FD 2228/45). Unterkünfte für bis zu 7500 Arbeiterinnen und Arbeiter mussten erstellt werden, um den Zwei-Schichtenbetrieb der Motorenproduktion im Stollen „Goldfisch“ zu organisieren. Diese Menschen stammten aus verschiedenen Ländern, waren Facharbeiter oder Zwangsrekrutierte, Militärinternierte oder SS-Strafgefangene, verschleppte Frauen oder Ostarbeiter, KZ-Häftlinge oder Kriegsgefangene. So ergaben sich „babylonische Verhältnisse“ auf den Baustellen, in den Lagern und in den Dörfern des Elzmündungsraums.

3. Rüstungsproduktion und ihre Folgen

Anfang Mai 1944 wurde von der SS und Planungsingenieuren des Daimler-Benz Werkes Genshagen im Amtsgericht Mosbach ein Verbindungsstab „Büro Melzer“ eingerichtet, um die Verlagerung von Maschinen und Menschen aus Genshagen in den Stollen zu organisieren. Nachdem die SS zugesagt hatte, dass bis Ende Mai 50000 qm „bezugsfertig“ seien, mussten Verlagerungspläne und Angaben über die Stromversorgung erstellt werden. Der Umzug sollte Mitte Juni beendet sein: In den unterirdischen Werkshallen waren alle 2000 Maschinen nach derselben Nummerierung wie im Werk Genshagen aufzustellen. Tatsächlich trafen die ersten 21 Maschinen aus Genshagen am 26. Juni 1944 im Bahnhof Neckarelz ein. Im Juli bekamen die Arbeiter eine Prämie von 100 Reichsmark und 100 Zigaretten für jede Maschine, die sie mehr als die geplanten 50 pro Tag verlagerten. Parallel dazu kamen auch Menschentransporte aus Genshagen, denn **die Arbeitskräfte wurden ebenso „verlagert“ wie die Maschinen**. Aber weder der Stollen war fertig, noch war die Unterbringung der Menschen gewährleistet. Als die 1. Stufe der Verlagerung zum „Goldfisch“ Ende August abgeschlossen war, wurde die Produktion aufgenommen. Anfang September stürzte Gestein vom Stollenfirst: die mehr als 20 Toten galten als Kriegsoffer und es wurde bedauert, dass „5 wertvolle Werkzeugmaschi-

nen zum Teil schwer beschädigt“ worden waren. Erst Anfang Oktober 1944 war die Fertigungstechnik in „Goldfisch“ so weit, dass die ersten vollständig untertage hergestellten Motoren ausgeliefert werden konnten. Monatlich sollten bis zu 500 neu gebaut und etwa 350 in der Rückmontage-Abteilung instand gesetzt werden. Diese und die noch höheren Soll-Leistungen konnten jedoch nicht erbracht werden und für den Winter befürchtete sogar die SS einen katastrophalen Häftlingsausfall.

Im Herbst 1944 wurde von Daimler-Benz zusätzlich die Rückverlagerung von Maschinen aus dem Werk „Rochen“, Dubnica / Slowakei, durchgesetzt und eine Teilverlagerung des Werkes Sindelfingen vorbereitet. Damit sollte einerseits die Forderung nach einem regionalen Produktionsverbund der Untertagebetriebe erfüllt werden. Andererseits diente dies aber auch dem langfristigen Konzerninteresse, die Maschinen zu erhalten, d.h. die Vermögenswerte zu sichern. In diesem Sinne plante Daimler-Benz auch für die Nachkriegszeit. Dafür aber störten die Arbeiterinnen und Arbeiter.

„Wie Fremdkörper wurden nach und nach die aus allen Ländern Europas herbeigeschleppten ‚Fremdarbeiter‘ aus dem Arbeitsprozess ausgestoßen. Während die ‚Ostarbeiter‘ evakuiert ... und die KZ-Häftlinge den Todesmärschen der SS überantwortet wurden, bot Daimler-Benz im Fall der SS-Häftlinge von sich aus die Übernahme der ‚Transportkosten‘ an. [„Goldfisch“ stellte] einen Kompromiss zwischen der auf den ‚Endsieg‘ orientierten Rüstungsplanung des Staates und der auf die Rettung des Investitionskapitals - auch und vor allem über den Krieg hinaus - angelegten Planung des Gesamtkonzerns dar.“ (R. Fröbe im Daimler-Benz-Buch, Nördlingen 1988, S. 459 und 409)

Schließlich konnte Ende März 1945 noch verhindert werden, dass der Befehl Hitlers, alle Industrieanlagen zu zerstören, im „Goldfisch“ umgesetzt wurde. Lediglich die Eisenbahnbrücke über den Neckar wurde gesprengt. Am 2. April 1945 besetzten amerikanische Einheiten die unterirdische Fabrik. Bis 1948 wurde der Stollen leergeräumt. Die Maschinen kamen in die UdSSR, nach Sindelfingen und Diedesheim; Menschen aus der Umgebung holten sich Steine aus dem Stollen und der Gipsabbau wurde wieder aufgenommen.

Die Verlagerung der Rüstungsfabrik ins Neckartal betraf die Menschen hier in verschiedener Weise. Sie brachte eine Art von Industrialisierung und veränderte den Kriegsalltag. In „Goldfisch“ und „Brasse“ waren mehr als 7000 Arbeiterinnen und Arbeiter, die unter Tage Flugzeugmotoren produzierten, und 3000 Arbeiter und KZ-Häftlinge waren bei den Baumaßnahmen beschäftigt. Mehr als 10000 Menschen veränderten die Region, in der weitere hierher gezwungenen Menschen (für die Stollen in Neckarzimmern und Hochhausen z.B.) untergebracht und versorgt werden mussten. Die örtlichen Handwerks- und Handelsbetriebe wurden ebenso dazu herangezogen wie die staatlichen und halbstaatlichen Behörden und Organisationen. Schließlich waren die Familien direkt betroffen, wenn eine Einquartierung erfolgte.

Ziel und Zweck des Geschichtslehrpfades

Obwohl die Firma "Goldfisch GmbH", die unter diesem Namen im Handelsregister der Stadt Mosbach eingetragen war, mit rund 10 000 Beschäftigten die größte Industrieansiedlung in der Geschichte des Elzmündungsraumes darstellt, breitete sich nach dem Kriegsende ein vollständiges Stillschweigen über die Vorgänge.

Erst vierzig Jahre später kam es durch das "Daimler-Benz-Buch" der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts zu einer öffentlichen Diskussion, nachdem die Examensarbeit des Mosbacher Historikers Michael Schmid Pionierarbeit geleistet hatte. Inzwischen hat sich der Daimler-Benz-Konzern zu seiner historischen Verantwortung bekannt und selbst wissenschaftliche Untersuchungen veröffentlicht (siehe Literaturverzeichnis).

Mit dem Projekt "Geschichtslehrpfad" verfolgt der Verein "KZ-Gedenkstätte Neckarelz" das Ziel, die Heimatgeschichte zu vervollständigen. Insbesondere für junge Menschen ermöglicht der Lehrpfad sinnliche Erfahrung: anhand der oberirdisch zugänglichen Reste der unterirdischen Rüstungsfabrik wird Geschichte "begreifbar", die vertraute Landschaft wird zum Schau-Platz einer Geschichte, die man, wenn überhaupt, irgendwo weit weg verortete.

Die zehn Stationen des Pfades waren Orte von im Wortsinn unvorstellbarem Leid; Informationstafeln können nur eine Ahnung davon vermitteln. Sie klären über die Fakten auf - in der Hoffnung, dass Nach-Denken entsteht, politische Meinungsbildung und demokratisches Handeln gefördert werden.

Der Geschichtslehrpfad dient diesen Zielen auch dadurch, dass er mit dem Namen "Goldfisch" bei älteren Menschen Erinnerungen, bei jüngeren Neugierde zu wecken vermag: der Tarnname weist auf das darunterliegende Tabu hin - damals wie heute. Dazu kommt, dass "Goldfisch" auch ein "sprechender Name" ist: der Profit spielte neben den militärisch-politischen Zielen eine große Rolle. "Vernichtung durch Arbeit" ist, wirtschaftlich gesehen, planmäßige maximale Ausbeutung menschlicher Arbeitskraft.

Der Pfad wurde vom Verein „KZ-Gedenkstätte“ geplant und von sechzig Jugendlichen im Rahmen eines Workcamps in der letzten Maiwoche des Jahres 1999 angelegt. Es nahmen teil:

- SchülerInnen praktisch aller weiterführenden Schulen in Obrigheim, Neckarelz und Mosbach, dazu von der GTO Osterburken.
- Eine Gruppe von SchülerInnen des Gymnasiums in Leszno/Polen
- Studenten aus Obrigheims französischer Partnerstadt Chantepie in der Bretagne
- Eine Gruppe der Jugendfeuerwehr Neckarelz-Diedesheim
- Lehrlinge des Werks Düsseldorf der Daimler-Chrysler-AG
- Auszubildende des Forstamts Schwarzach, Revier Obrigheim

Das Camp und die Einrichtung des Pfades wurden von der Europäischen Kommission, dem Land Baden-Württemberg, der Gemeinde Obrigheim, den Firmen Heidelberger Zement und Daimler-Chrysler sowie zahlreichen Firmen in Obrigheim und Mosbach unterstützt.

Geschichts-Lehrpfad in zehn plus zwei Stationen

Nur wenige Überreste im Gelände des steilen westlichen Neckarufers erinnern noch an die oberirdischen Teile der Firma "Goldfisch". Da in den Stollen durch die Firma "Heidelberger Zement" nach wie vor Gips abgebaut wird, bestand keine Möglichkeit, die Untertageanlage in den Gedenkpfad mit einzubeziehen.

Von den zehn plus zwei Stationen liegen sechs auf etwa gleicher Höhe über dem Neckar, da sie dem ehemaligen Gleisbett folgen; sechs weitere liegen ca. 40 m höher am Berghang.

Der Goldfischpfad ist als Rundweg angelegt, allerdings mit zwei „Stichwegen“, wo man zu Stationen hin- und wieder zurücklaufen muss.

Gesamtüberblick/Grundtafel

Der Zugang zum Geschichtslehrpfad erfolgt mit Pkw oder Bus von der B 292 aus (siehe Plan). Parkmöglichkeiten bestehen auf dem Gelände vor dem alten Rohlager (heute, nach Umbauten, als Lager genutzt von der Firma SEL). Dabei muss die Zufahrt zur Firma von parkenden Autos freigehalten werden.

Ausgangs- und Schlusspunkt bildet eine vor dem Nordausgang des alten Eisenbahntunnels errichtete große Tafel. Sie zeigt den Pfadverlauf und listet alle zehn Stationen auf. Eine Installation aus Baumstämmen und Eisenbahnschwellen verweist symbolisch auf das alte Bahngleis und bietet gleichzeitig einfache Sitzgelegenheiten für Gruppen/Schulklassen.

Station 1: Tunnel/ Bahnhof „Finkenhof“

Die Lebensader der Firma „Goldfisch“ war die in unmittelbarer Nähe der Stollen vorbeiführende Eisenbahnlinie Mosbach-Heidelberg, die sogenannte „Kraichgaulinie“, die nach 1945 nicht mehr betrieben wurde. Menschen, Maschinen und Material wurden auf ihr transportiert. Für „Goldfisch“ und das Schwesterprojekt "Brasse" (vgl. Stationen 8 bis 10) wurde eigens eine Art Werksbahnhof errichtet, der sogenannte „Bahnhof Finkenhof“. Dazu musste der Berghang von Häftlingen abgegraben und planiert werden. Alle Materialien für „Brasse“ wurden an dieser Stelle entladen und die steile Luttenbach-Schlucht hinauftransportiert.

Die gute Verkehrsverbindung durch Schiene, Straße und den Neckar war ein wichtiges Kriterium dafür, dass der „Jägerstab“ das Flugzeugmotorenwerk Genshagen/Brandenburg in die Obriheimer Gipsstollen verlegte.

Station 2: Kesselhaus

Da der Eisenbahntunnel nicht begehbar ist, führt der Pfad um den Berg herum, bis man nach dem historischen Bahnwärterhaus wieder auf das alte Schienenbett stößt. Der Südausgang des Tunnels ist nicht sichtbar (Privatgelände!). Erst wenn man bei der Station 2 ganz an die Hangkante tritt, werden die Reste des sogenannten „Kesselhauses“ sichtbar.

Dieser gewaltige Heizbunker wurde im Winter 1944/45 unter Einsatz von Hunderten KZ-Häftlingen gebaut, um im Stollen konstante Temperaturen und trockenere Luft zu erzielen - wegen der

Korrosionsgefahr für die Maschinen. Allerdings funktionierte die Anlage niemals in befriedigender Weise.

Das Kesselhaus, bis vor eineinhalb Jahrzehnten noch monumentaler Überrest der "Goldfisch"-Anlage, wurde im Jahr 1986 gesprengt. Übriggeblieben sind sechs riesige verwitterte Betonstufen, die man leicht für "gewachsenen" Fels halten könnte. Das Foto auf der Tafel zeigt die Dimensionen des Baus.

Station 3: Widerlager der alten Eisenbahnbrücke

Wenige Meter weiter gelangen die BesucherInnen an eine weitere Schieneninstallation vor einem großen Stein, der das Widerlager der ehemaligen Eisenbahnbrücke auf dem linken Neckarufer markiert..

Von 1864 bis 1945 überspannte diese Brücke den Neckar, als der Teil der badischen Eisenbahnverbindung Heidelberg-Mosbach via Kraichgau. Ihr gekrümmter Verlauf stellte eine technische und ästhetische Meisterleistung dar.

Am Kriegsende war die Brücke wegen ihrer strategischen Bedeutung, wohl auch wegen der auffälligen Zugbewegungen im Neckartal, das Ziel zahlreicher Luftangriffe. Häftlinge aus den Lagern der anderen Neckarseite wurden über sie zur Arbeit getrieben; Zeitzeugen schildern, dass das Klappern ihrer Holzschuhe weithin hörbar war. Die Brücke wurde nach Kriegsende gesprengt, da die Streckenführung geändert wurde.

Die Schienen der Installation führen in den Boden, um diese „Abgebrochenheit“ zu symbolisieren.

Station 4: Umschlaghalle

Nach der Brückenstation wird rechter Hand die Station 5 „Treppenweg“ sichtbar. An ihr geht man jedoch zunächst vorbei, auf breitem Weg, der auf der Trasse eines 1944 errichteten Rangiergleises in südlicher Richtung geradeaus führt. Nach etwa 150 Metern man rechterhand die Reste der ehemaligen „Umschlaghalle“.

Erhalten sind die verwitterten Betonpfeiler von Wand und Dach, stark von Bäumen und Waldreben überwuchert.

Hier wurden ab Januar 1945 angelieferte Rohstoffe bzw. fertige Maschinenteile umgeschlagen. Von der Umschlaghalle führte ein ca. 200 m langer, von Gefangenen angelegter Stollen in den Berg bis zu einer Aufzuanlage, die die Lasten auf das Niveau der eigentlichen Goldfisch-Produktionsstätte 40 Höhenmeter nach oben hievte. Umgekehrt wurden fertige Motorenteile auf diese Weise auf die Züge verladen. Da dieser kleine Stollen mit Elektrokarren befahren wurde, erhielt er den Namen „Elka-Stollen“. Er zeigt die Modernität und den hohen technischen Standard der Firma „Goldfisch“.

Die Infotafel zeigt auf einem Geländeschnitt eine schematische Darstellung von Stollen und Aufzuanlage.

Station 5: Treppenweg

Nun geht man auf dem ehemaligen Rangiergleis wieder zurück zur Tafel 5.

Sie markiert den Einstieg auf den Transportweg mit Treppenstufen zum 38 Meter höher gelegenen Stolleneingang. Dieser Treppenweg bildet das „Herzstück“ des Geschichtslehrpfades: täglicher Weg aller im Stollen beschäftigten KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter. Er musste von den Häftlingen oft im Laufschrift und mit schweren Lasten erstiegen werden. Stürze bei Eis und Schnee im Winter, mit unzureichendem Schuhwerk, aber vor allem die Schläge der Wachleute und Kapos ließen ihn zu einem wahren Kreuzweg für die geschwächten Menschen aus den Lagern werden. Für die Gefangenen von entscheidender Bedeutung war der Transport der Suppe, der ebenfalls auf diesem Weg erfolgte - nicht immer unfallfrei.

Der obere Teil der Treppenweges entspricht nicht mehr dem historischen Verlauf: durch die Erweiterung des Parkplatzes der „Heidelberger Zement“ in den 70er Jahren gingen die oberen Stufen verloren.

Bei der Arbeit am Pfad wurden im unteren Teil die Treppenstufen wieder freigelegt, im oberen Teil neue Stufen errichtet bzw. ein Stück des Weges auch völlig neu gebahnt und ein „Ausstieg“ auf diesen Parkplatz geschaffen.

Unten findet sich rechts neben dem Einstieg auf den Treppenweg ein Betonblock, in den einige Fundstücke einzementiert sind: neben Stacheldraht und Eisenteilen insbesondere ein Steinbrocken, in dem das eingeritzte Datum „24.4.44“ lesbar ist. Dieser Monument entstand im Mai 2000 im Rahmen eines „Goldfisch“- Anschlussprojektes.

Station 6: Talblick

Der hintere Teil des Parkplatzes wurde vom Werksgelände der „Heidelberger Zement“, das nicht betreten werden kann, durch einen Zaun abgetrennt. Durch Wegnahme eines Baumes kann von dieser Stelle aus der Blick nunmehr frei über den Neckar und Elzmündungsraum schweifen.

Jetzt erst lässt sich der tägliche Weg der KZ-Häftlinge aus Neckarelz voll überblicken und rekonstruieren: im Foto rechts auf der Tafel ist markiert, wo die KZ-Lager Neckarelz I und II sowie einige Zwangsarbeiterlager zu verorten sind. Historische Vergleichsaufnahmen zeigen die Verhältnisse in den vierziger Jahren und unmittelbar nach Kriegsende.

Beim Betrachten der Wegstrecke muss bedacht werden, dass die Zahl allein der KZ-Häftlinge in Neckarelz (ca. 2000) die der Einwohner der Gemeinde Neckarelz (1700) deutlich überstieg. Dazu kamen noch die anderen Gefangenen: SS-Strafgefangene, Kriegsgefangene, ZwangsarbeiterInnen aus fast allen europäischen Nationen: babylonische Verhältnisse am Neckar...

Station 7: Stolleneingang

Da das Werksgelände nicht zugänglich ist, kann nur von dieser Stelle ein Blick auf den Stolleneingang geworfen werden. Er liegt 60 Meter über dem Neckar und ist in der Ausbauform des Kriegsendes erhalten: ein starker Bunker-Vorbau schützte den LKW-Stollen gegen Bombenangriffe, die Oberfläche des Vorbaus trug ein Flak-Geschütz. Das eigentliche Schacht-Mundloch liegt unmittelbar hinter dem Vorbau.

Das für BesucherInnen nicht zugängliche Stollensystem der Gipsgrube wurde und wird von hier aus erschlossen.

Im Frühjahr und Sommer 1944 wurden im Inneren des Berges 50 000 m² Fläche für die Flugzeugmotorenproduktion hergerichtet. Die Arbeitsorganisation war primitiv, auch hier an „babylonische Verhältnisse“ gemahnend: KZ-Häftlinge mussten dafür, zum Teil im Wasser stehend, den

Boden planieren, Versorgungsleitungen legen, Schächte zur Bewetterung installieren sowie neue Stollen anlegen. Dies war stets mit dem Schleppen schwerster Lasten verbunden. Bei Deckeneinbrüchen kamen mindestens 23 Häftlinge ums Leben. Am Kriegsende mussten einige Gruppen Tag und Nacht im Stollen verbringen, um die Produktion zu gewährleisten.

Die Informationstafel ermöglicht auf verschiedenen Ebenen jene „Einblicke“ in den Stollen, die in der Realität für BesucherInnen nicht möglich sind.

Station 8: Küchenbaracke

Wieder führt der Weg nun ein Stückchen zurück zum alten Weg, der in zwei großen, neu angelegten Kehren nach oben zum öffentlichen Wanderweg führt. Auf ihm geht es ein ganzes Stück durch den Wald. Nach einer längeren, am Ende abfallenden Wegstrecke von ca. 1,3 km erreicht der Geschichtslehrpfad ein Plateau in der Luttenbachschlucht. Hier sind auf nochmals drei Stationen lokalisiert, die strenggenommen nicht mehr zu "Goldfisch", sondern zum Schwester-Projekt "Brasse" gehören.

Bis zum Frühjahr 2000 stand auf diesem Plateau die "Küchenbaracke", ein relativ umfängliches Gebäude und besterhaltener Rest des Verlagerungsprojekts "Brasse" (siehe Station 9). Diese Baracke wurde im Januar 1945 mit dem Ziel fertiggestellt, die Versorgung der Arbeitenden unmittelbar am Produktionsstandort zu ermöglichen.

Nach dem Krieg wurde das Gebäude mehrfach umgebaut und zu Fabrikationszwecken der verschiedensten Art genutzt – darunter auch der Produktion von Pflanzenschutzmitteln. Letztere ist der Grund dafür, dass das Gebäude wegen giftiger Altlasten aus den Nachkriegsjahren abgerissen werden musste.

Station 9 : Stolleneingang "Brasse"

Nur ca. 60 Meter von der Küchenbaracke entfernt liegt das Mundloch des Stollensystems "Ernst", Tarnname "Brasse". Es umfasste rund 9 000 m² Fläche und sollte, nachdem die Gänge planiert und ausbetoniert waren, Teile des Sindelfinger Motorenwerks der Daimler-Benz-AG aufnehmen. Das Herannahen der Front sowie die schweren Angriffe auf die Eisenbahnanlagen im Februar/März 1945 vereitelten eine Vollendung dieses Projekts.

Die breite Zufahrt sowie die seitlichen Stützmauern wurden von KZ-Häftlingen und Zwangsarbeitern errichtet, ebenso die Barackensiedlung in unmittelbarer Nähe, die man in der Schlucht vor Bombenangriffen relativ sicher waren, was sich aber letztlich als Irrtum erwies.

(Links und rechts des Weges findet man im Wald zahlreiche Fundamente dieser in den letzten Kriegsmonaten noch mit Hochdruck betriebenen Barackensiedlung, die allerdings im Sommer völlig überwuchert sind). Wegen des steilen Geländes mussten viele Baumaterialien von den Gefangenen auf dem Rücken heraufgeschleppt werden.

Anmerkung: Da wegen der Giftstoff-Belastung auch des Erdreichs noch Abtragungsarbeiten notwendig sind, haben die Stationen 8 und 9 bis auf weiteres provisorischen Charakter.

Keine Station: der „Wegeplan“

Links des Weges zum Stolleneingang findet man eine Tafel, die sich durch ihr Hochformat von den Stationen des Goldfisch-Geschichtslehrpfad unterscheidet: sie soll „Quereinsteigern“ auf dem Europäischen Fernwanderweg, der an dieser Stelle, vom Schloss Neuburg kommend, auf den Geschichtslehrpfad einschwenkt, eine Orientierung ermöglichen.

Station 10: Wasserversorgung

Wenige Meter nördlich der Küchenbaracke sind die Überreste der Wasserversorgung des hier begonnenen Barackenlagers zu finden. Die Station bietet Gelegenheit, die infrastrukturellen Schwierigkeiten der gesamten Rüstungsverlagerung zu verdeutlichen. An dieser Stelle wurde eine Quelle gefasst, um die Frischwasserversorgung der Küche zu ermöglichen. Angestrebt wurde eine möglichst große Sicherheit und "Autarkie", geplant war in der Schlucht außerdem ein zweites Kesselhaus, um die Produktionsbedingungen im „Brasse“-Stollen zu verbessern – für die kostbaren, stets vom Rost bedrohten Maschinen.

Der Gedenkpfad führt nun auf etwas steiler abfallendem, aber gut begehbarem Waldweg die Luttenbach-Schlucht hinunter zum Ausgangspunkt zurück.

5. Literatur:

Barrau, Jacques: Dessins d'un camp/Zeichnungen aus einem Lager. Le camp de Neckarelz/Das Konzentrationslageraußenkommando Neckarelz. Deutsch-Französisch. Karlsruhe 1992

Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im Tausendjährigen Reich. Herausgegeben von der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts. Nördlingen 1987

Gregor, Neil: Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich. Propyläen-Verlag 1997

Hopmann/Spoerer/Weitz/Brüninghaus: Zwangsarbeit bei Daimler-Benz (d.i. Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 78). Stuttgart 1994

Plock, Arno: Damals... in jenen dunklen Jahren. Als KZ-Häftling Zwangsarbeiter in der Rüstungsindustrie. Gedruckt bei Daimler-Benz o.J.

Schmid, Michael: Das Konzentrationslager-Außenkommando Neckarelz. Zulassungsarbeit im Fach Geschichte an der Universität Heidelberg, Heidelberg 1983.

GESCHICHTS- LEHRPFAD „GOLDFISCH“

OBRIGHEIM/NECKAR

ANFAHRTSBESCHREIBUNG

1. Sie fahren von **Obrigheim** in Richtung Haßmersheim. auf der Höhe der Gardinenfabrik unter der Umgehungsstraße durch (Richtung „Mosbach“), aber nicht auf die Schnellstraße, sondern kurz vorher RECHTS hoch (Schild „SEL“ und Goldfisch-Logo).
2. Sie fahren von **Mosbach** auf der B 292 über den Neckar Richtung Sinsheim, folgen der Ausfahrt „Obrigheim“. Bei der Gardinenfabrik links unter der Schnellstraße durch (Richtung „Mosbach“) aber nicht auf diese, sondern vorher RECHTS hoch (Schild „SEL“ und Goldfisch-Logo).
3. Sie fahren von **Heilbronn** am Mosbacher Kreuz kurz auf die B 292, Richtung Sinsheim. Raus bei Ausfahrt „Obrigheim“. Weiter wie 2.

Geschichtslehrpfad **„GOLDFISCH“**

Obrigheim/Neckar

KZ-Gedenkstätte Neckarelz e.V.
Mosbacher Straße 39
74821 Mosbach
Tel. 06261/670753
Fax 06261/672381
eMail: vorstand@kz-denk-neckarelz.de

