

Georg Fischer

## „Goldfisch“ - Tarnname einer unterirdischen Rüstungsfabrik

### 1. Vorgeschichte: Ursachen und Interessen

Für den geplanten Krieg setzten nationalsozialistische und militärische Führung ab Mitte der 30er Jahren auf eine starke Luftwaffe. Dies eröffnete für die großen Konzerne wie Messerschmidt und Daimler-Benz hohe Gewinnchancen. So entstand als Teil der Kriegsvorbereitungen des Deutschen Reiches das Flugzeugmotorenwerk **Genshagen** (Kreis Treptow) im Großraum Berlin. In dieser modernen Rüstungsfabrik wurde ab 1941 die Zwölfzylindermotoren DB 603 und 605 hergestellt.

1944 machte der Flugmotorensektor mit über 300 Millionen Reichsmark mehr als ein Drittel des gesamten Umsatzes des Daimler-Benz-Konzerns aus.

Nach der Kriegswende, für die symbolisch der Name *Stalingrad* steht, gewannen bis 1944 die Alliierten die Lufthoheit über Deutschland. Damit nahmen Bombenangriffe auf die Rüstungsbetriebe zu, die Anfang März 1944 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 und Fabriken durch „unterirdische Verlagerung“ gegen Bombardierungen schützen.

Weil die benötigten Arbeitskräfte nicht zur Verfügung standen, konnte das Verlagerungsprogramm nur realisiert werden, indem die SS „Schutzhäftlinge in ausreichendem Maße als Hilfskräfte für Bau und Fertigung“ einsetzte.

Für die Flugzeugmotorenproduktion von Daimler-Benz - Genshagen wurde als Standort die **Gipsgruben** „Friede“ und „Ernst“ **am Uferhang des Neckars bei Obrigheim** bestimmt, weil sie verkehrsgünstig lagen. 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, dem noch mehrer folgten. So entstanden die „**Neckarlager**“.

### 2. Bautätigkeiten: die Leiden der KZ-Häftlinge

Innerhalb von 7 Wochen sollte aus dem Gipsstollen eine unterirdische Fabrik werden. Obgleich sich das schnell als Illusion herausstellte, markiert dies den ständigen Termindruck. Die Bauleitung lag bei der SS, 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 50.000 Quadratmetern herzustellen.

Schon Mitte März 1944 transportierte die SS **die ersten 500 KZ-Häftlinge aus Dachau** an. Bald wurde deutlich, dass die bereits erschöpften Häftlinge den Belastungen nicht gewachsen waren. So wurden ständig mehr 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 270.000 Ziegelsteine und 3.200 Tonnen Zement verarbeitet werden (Bundesarchiv Berlin, R 7 / 1192).

Dies geschah im wahrsten Sinn des Wortes: auf dem Rücken der KZ-Häftlinge. Sie mussten unter Schlägen und Drohungen die Zufahrtswege zum Stollen herstellen, arbeiteten, völlig unzureichend gekleidet, in Tag- und Nachtschicht, unter Hunger und Schlägen. 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.

**Neben den KZ-Häftlingen arbeiteten bei „Goldfisch“ noch andere Menschen unter Zwang: SS-Strafgefangene, Kriegsgefangene (vor allem italienische Militärinternee) und „normale“ Zwangsarbeiter (darunter auch Frauen). Die eigentliche Motorenproduktion wurde von diesen „Fremdarbeitern“ geleistet; sie waren bereits an den Maschinen eingearbeitet und zogen ab Juni 1944 zusammen mit den Maschinen von Genshagen an den Neckar.**

**Die „Fremdarbeiter“ waren in eigenen Lagern untergebracht, welche nicht der SS unterstanden (z.B. Lager Hohl in Neckarelz, Hammerlager in Mosbach.**

### ***3. Rüstungsproduktion und ihre Folgen***

Die ersten 21 Maschinen aus Genshagen trafen am 26. Juni 1944 im Bahnhof Neckarelz ein. Parallel dazu kamen auch Menschentransporte aus Genshagen, denn **die Arbeitskräfte wurden ebenso „verlagert“ wie die Maschinen**. Aber weder war der Stollen fertig noch die Unterbringung der Menschen gewährleistet. Als die erste Stufe der Verlagerung Ende August abgeschlossen war, wurde die Produktion aufgenommen. Anfang Oktober 1944 war die Fertigungstechnik in „Goldfisch“ so weit, dass die ersten Motoren ausgeliefert werden konnten. Monatlich sollten bis zu 500 neu gebaut und etwa 350 in der Rückmontage-Abteilung instand gesetzt werden. Diese Soll-Leistungen konnten jedoch nicht erbracht werden.

Im Herbst 1944 wurde von Daimler-Benz zusätzlich eine Teilverlagerung des Werkes Sindelfingen vorbereitet. Ziel war neben der Produktion auch, die Maschinen zu erhalten. 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)

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; anschließend wurde der Gipsabbau wieder aufgenommen.

Die Verlagerung der Rüstungsfabrik ins Neckartal betraf die Menschen hier in verschiedener Weise. Sie brachte eine Art von Industrialisierung; mehr als 10000 Menschen, die untergebracht und versorgt werden mussten, veränderten die Region. Die örtlichen Handwerker wurden ebenso dazu herangezogen wie die staatlichen und halbstaatlichen Behörden und Organisationen. Schließlich waren die Familien direkt betroffen, wenn eine Einquartierung erfolgte.

Dorothee Roos

## Ziel und Zweck des Geschichtslehrpfades

Obwohl die unterirdische Rüstungsfirma "Goldfisch GmbH" mit rund 10 000 Sklavenarbeitern 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. Inzwischen ist durch die Arbeit des Vereins KZ-Gedenkstätte das Schweigen gebrochen. Doch rückt für die jüngere Generation die Geschichte der NS-Zeit immer weiter weg.

**Mit dem Projekt "Geschichtslehrpfad" verfolgt der Verein "KZ-Gedenkstätte Neckarelz" das Ziel, dieses dunkle Kapitel der Heimatgeschichte sichtbar zu machen. Für Menschen jeden Alters ermöglicht der Lehrpfad sinnliche Erfahrung: anhand der oberirdisch zugänglichen Reste der unterirdischen Rüstungsfabrik wird Geschichte "begreifbar", die vertraute Landschaft zeigt sich als Schauplatz einer Geschichte, die man zeitlich und räumlich weit weg geglaubt hat.**

Der merkwürdige Name "Goldfisch" kann bei älteren Menschen Erinnerungen, bei jüngeren Neugierde wecken: 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 Neckarelz“ 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 sowie dem Ganztagesgymnasium 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 (damaligen) Daimler-Chrysler-AG
- Auszubildende des Forstamts Schwarzach

Das Camp und die Einrichtung des Pfades wurden von der Europäischen Kommission, dem Land Baden-Württemberg, der Gemeinde Obrigheim, HeidelbergCement und Daimlersowie zahlreichen Firmen in Obrigheim und Mosbach unterstützt.

## **Geschichts-Lehrpfad in zehn plus zwei Stationen**

Nur wenige Überreste im Gelände des steilen westlichen Neckarufers erinnern oberirdisch noch an die Firma "Goldfisch". Da die Firma HeidelbergCement in den Stollen nach wie vor Gips abbaut, sind die Untertageanlage nicht zugänglich und nur „von Weitem“ in den Gedenkpfad mit einbezogen.

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

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

### **Gesamtüberblick/Grundtafel**

Der Zugang zum Geschichtslehrpfad kann mit Pkw oder (einem) Bus aus verschiedenen Richtungen erfolgen. Parkmöglichkeiten für maximal 4 Pkw bestehen bei Station 1. Dabei muss die Zufahrt zur Firma von parkenden Autos freigehalten werden. Gruppen mit mehr Pkws parken im Industriegebiet Obrigheim.

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

## **Station 1: Tunnel/ Bahnhof „Finkenhof“**

Lebensader der Firma „Goldfisch“ war die damals in unmittelbarer Nähe der Stollen vorbeiführende Eisenbahnlinie Mosbach-Heidelberg, die sogenannte „Kraichgaulinie“. Menschen, Maschinen und Material wurden auf ihr transportiert. An einem Bahnübergang beim Weg zum Gutshof „Finkenhof“ wurden für „Goldfisch“ und das Schwesterprojekt "Brasse" (vgl. Stationen 8 bis 10) ein Rohlager für Materialien errichtet, im Volksmund „Bahnhof Finkenhof“ genannt. Dazu musste der Berghang von Häftlingen abgegraben und planiert werden. In diesem Lagergebäude wurden die aus Berlin ankommenden Materialien und Maschinenteile vor dem Weitertransport in die eigentlichen Stollen „Goldfisch“ und „Brasse“ zwischengelagert.

Die gute Verkehrsverbindung durch Schiene, Straße und den Neckar war ein wichtiger Grund dafür, dass die Gipsgrube Obrigheim als *bombensicherer* unterirdischer Produktionsstandort ausgewählt wurde.

## **Station 2: Kesselhaus**

Da der Eisenbahntunnel nicht begehbar ist, führt der Pfad um den Berg herum, bis man in der Nähe des historischen Bahnwärterhauses wieder auf die ehemalige Bahntrasse stößt. Der Südausgang des Tunnels liegt auf Privatgelände und ist seit kurzem wieder freigelegt und gut sichtbar. .

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 von KZ-Häftlingen unter schwierigen Arbeitsbedingungen gebaut. Die von dicken Betonwänden gegen Bombenangriffe geschützte Kesselanlage sollte im Stollen für konstante Temperaturen und trockenere Luft zu sorgen, weil die kostbaren Maschinen durch Feuchtigkeit zu rosten drohten. Allerdings funktionierte die Anlage niemals in befriedigender Weise.

Das Kesselhaus, monumentaler Überrest der "Goldfisch"-Anlage, wurde im Jahr 1986 abgerissen, die Fundamente jedoch nicht entfernt. Übriggeblieben sind sechs riesige verwitterte Betonstufen, die man leicht für "gewachsenen" Fels halten könnte. Das Foto auf der Tafel 2 zeigt die Dimensionen des ehemaligen Kesselhauses.

## **Station 3: Widerlager der alten Eisenbahnbrücke**

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

Von 1864 bis 1945 überspannte diese technisch und ästhetisch gelungene Brücke in leichter Krümmung den Neckar, als der Teil der badischen Eisenbahnverbindung Heidelberg-Mosbach via Kraichgau.

Am Kriegsende war die Brücke wegen ihrer strategischen Bedeutung, aber auch wegen der auffälligen Zugsbewegungen im Neckartal das Ziel zahlreicher Luftangriffe. Häftlinge aus den Lagern der anderen Neckarseite wurden über die Brücke zur Arbeit getrieben; Zeitzeugen berichten, dass das Klappern ihrer Holzschuhe weithin hörbar war. In den letzten Kriegstagen sprengte eine SS-Einheit die Brücke, um den vorrückenden amerikanischen Truppen den Übergang über den Neckar zu erschweren.

#### **Station 4: Umschlaghalle**

Fast direkt gegenüber der Brückenstation folgt scheinbar gleich die Station 5 „Treppenberg“. Doch diese lässt man zunächst rechter Hand liegen und folgt dem breiten Weg, der auf der Trasse eines 1944 für „Goldfisch“ gebauten Abzweiggleises in südlicher Richtung weiterführt. Nach etwa 150 Metern findet man rechts die Reste der ehemaligen „Umschlaghalle“. Erhalten sind die verwitterten Betonpfeiler von Wand und Dach, stark von Bäumen und Waldreben überwuchert.

Hier wurden ab Winter 1945 die fertigen Motorenteile gelagert und über die Rampe in den Zug „umgeschlagen“. Hinter der Umschlaghalle führte damals ein ca. 200 m langer, von Gefangenen angelegter Stollen in den Berg bis zu einer Aufzuanlage, die die Lasten vom Niveau der eigentlichen Goldfisch-Produktionsstätte 40 Höhenmeter nach unten transportierte. 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: Treppenberg**

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

Sie markiert den Einstieg auf den Transportweg mit fast 100 Treppenstufen zum 38 Meter höher gelegenen Stolleneingang. Dieser große Treppe, täglicher Weg aller im Stollen beschäftigten KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter, bildet das „Herzstück“ des Geschichtslehrpfades: Sie musste von den Häftlingen oft im Laufschriff 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: in den 70er Jahren gingen durch die Erweiterung des Werkparkplatzes der Gipsgrube die oberen Stufen verloren.

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

Aus Sicherheitsgründen war es erforderlich, schadhafte Treppenstufen auszubessern; dies erfolgte stets in auf der „Geländerseite“, also links, um rechts den historischen Zustand der Stufen zu zeigen. Die schadhafte Stellen rühren von Einschüssen her - im Frühjahr 1945 wurde der Treppenweg häufig von Jagdbombern beschossen, wobei es auch Opfer unter den Häftlingen gab. Der heute bewaldete Hang war damals fast völlig kahl.

Beim Einstieg zum Treppenweg fällt rechts ein Betonblock ins Auge, in den einige Fundstücke einzementiert sind: neben Stacheldraht und Eisenteilen insbesondere ein Steinbrocken, in dem das eingeritzte Datum „24.4.44“ lesbar ist. Dieses kleine Monument entstand als Schülerprojekt im Mai 2000.

### **Station 6: Talblick**

Wer den Treppenweg erstiegen hat, tritt aus dem Wald heraus auf die Plattform des Werksparkplatzes der Gipsgrube. Ihr nördlicher Teil ist vom eigentlichen Firmengelände durch einen Zaun abgetrennt. Richtung Osten schweift der Blick frei über Neckartal und Elzmündungsraum.

Von hier aus lässt sich der tägliche Weg der KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter aus Neckarelz überblicken und rekonstruieren: im Foto rechts auf der Tafel sind die KZ-Lager Neckarelz I und II sowie die Lager „Am Hammer“ und „Im Hohl“ markiert. Historische Vergleichsaufnahmen zeigen dreimal den gleichen Blick auf Brücke und Tal zu verschiedenen Zeiten. .

Beim Blick auf die Landschaft 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. Der Eingang zur Grube liegt unmittelbar hinter dem Vorbau.

Im Frühjahr und Sommer 1944 wurden im Inneren des Berges 50 000 m<sup>2</sup> Fläche für die Motorenproduktion hergerichtet. Die Arbeitsorganisation war primitiv, auch hier an „babylonische Verhältnisse“ gemahnend: KZ-Häftlinge mussten dafür, teilweise im Wasser stehend, den Boden planieren und betonieren, Versorgungsleitungen legen, Schächte zur Bewetterung installieren sowie neue Stollen anlegen. Dazu kam der Transport

schwerer Lasten, meist auf dem Rücken; bei Unfällen und bei Deckeneinbrüchen gab es zahlreiche Verletzte und auch Tote.

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

### **Station 8: Küchenbaracke**

Nach Verlassen der Plattform führt der Pfad 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 ohne weitere Stationen durch den Wald. Nach einer längeren, am Ende abfallenden Wegstrecke von ca. 1,3 km erreicht der Geschichtslehrpfad ein Plateau in der Luttenbachschlucht. Hier finden sich nochmals drei Stationen, die streng genommen nicht mehr zu "Goldfisch", sondern zum Schwester-Projekt "Brasse" gehören.

Bis zum Frühjahr 2000 stand auf diesem Plateau die "Küchenbaracke", ein relativ umfangreiches 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 der Eingang zum alten Stollensystem "Ernst", Tarnname "Brasse". Es umfasste rund 9 000 m<sup>2</sup> Fläche und sollte nach den üblichen Herrichtungs- und Erschließungsarbeiten 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. Geplant war eine Barackensiedlung in unmittelbarer Nähe des Eingangs, die man wegen der steilen Schlucht vor Bombenangriffen relativ sicher glaubte. Dies erwies sich indes als Irrtum.

Links und rechts des Weges findet man im Wald Fundamente dieser in den letzten Kriegsmonaten noch mit Hochdruck betriebenen Barackensiedlung, eine Betonfläche ist freigelegt. Wegen des steilen Geländes mussten viele Baumaterialien von den Gefangenen auf dem Rücken heraufgeschleppt werden.



## **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 her auf den Geschichtslehrpfad einmündet, eine Orientierung ermöglichen.

## **Station 10: Wasserversorgung/Infrastruktur**

Wenige Meter nordöstlich der Küchenbaracke sind die Überreste der Wasserversorgung der erwähnten Barackensiedlung zu finden. Die Station zeigt die Planungen für die Infrastruktur. Eine Quelle wurde gefasst, um die Frischwasserversorgung der Küche zu ermöglichen. Angestrebt wurde eine möglichst große Sicherheit und "Autarkie" für die Siedlung, 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.

## **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

**Markowitsch, Tobias/Zwick, Katrin:** Goldfisch und Zebra. Das Konzentrationslageraußenkommando Neckarelz – Außenlager von Natzweiler-Struthof. St. Ingbert 2011