

Die Eisenerzgrube „Heinrichsegen“, der „katholische Bahnhof“ und das „Bechlinger Peedche“.

von Gerhard Müller

Wenn man diesen, sicherlich etwas seltsam anmutenden Namen und Begriffen, auf den ersten Blick auch kaum Gemeinsamkeiten zuordnen kann, so stehen sie jedoch bei näherer Betrachtung in einem engen kausalen Zusammenhang.

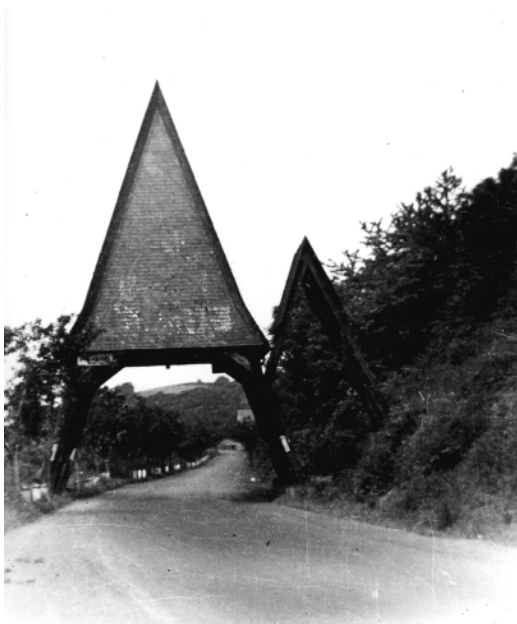
Die Eisenerzgrube „Heinrichsegen“, welche im Grenzbereich der Gemarkungen von Ehringshausen und Werdorf -heute Ortsteil von Asslar- angesiedelt war, und aus der, nach heutigen Erkenntnissen schon seit Mitte des 18. Jahrhunderts, zuerst im Tagebau später auch „unter Tage“, Braun und Roteisenstein mit einem Eisengehalt von etwa 45% gewonnen wurde, war anfangs im Besitz des fürstlichen Hauses Solms-Braunfels. Das Bergwerk wurde aber am 1. Dezember 1906, neben weiteren Solms-Braunfelsischen Eisenerzgruben, an die Firma Krupp in Essen verkauft.



Während der größte Teil der Betriebsbauten, wie Förderanlagen, Verwaltung, Werkstatt und Maschinenhaus, auf Werdorfer Gebiet beheimatet waren, lagen die meisten Tagebauhalden sowie Stollen-Aus oder Eingänge in der Gemarkung Ehringshausen. So auch der obere und untere Firschbachstollen und der im Jahre 1880 in Betrieb genommene Georgstollen am östlichen Ortsausgang von Ehringshausen.

Das zu Tage geförderte Eisenerz wurde, Mitte des 19. Jahrhunderts mit Pferdefuhrwerken über den „Eisensteinweg“ und die alte hölzerne Dillbrücke, zum Ehringshausener Bahnhof an der Deutz-Gießener Eisenbahnstrecke gefahren, welche im Jahre 1862 ihren Betrieb aufgenommen hatte, dort gewaschen, in Waggons verladen, und zur Verhüttung und weiterer Verarbeitung in die entsprechenden Industriestandorte transportiert. Die in der Folgezeit gestiegene Nachfrage nach Eisenerz, und die damit verbundene erweiterte Förderung, konnte mit der vorhandenen Transportkapazität nicht mehr bewältigt werden. Daher wurde ab dem Jahre 1884 eine mit Dampf betriebene Seilbahnstrecke, von der Halde (Hall) gegenüber dem Georgstollen, über die Dill bis zum Eisensteinlager auf der Rampe des Bahnhofes eingerichtet, deren Betrieb aber nach einigen Jahren nicht mehr den Erfordernissen entsprach und daher später eingestellt wurde. Während des ersten Weltkrieges, in den Jahren 1915/16, wurde dann eine neue Drahtseilbahn, auch unter Einsatz russischer und französischer Kriegsgefangener, von dem Stollenausgang der Grube „Schöner Anfang“ bei Werdorf, über den „Heinrichsegen“ bis zu einer Verladestation etwa 300 m südöstlich des Ehringshausener Bahnhofes gebaut. Heute, befindet sich an dieser Stelle eine Bahnüberführung und das Röhrenlager der Fa. Ommniplast. Das Eisenerz konnte nun direkt nach der Förderung in Seilbahnwagen geladen, und über den Talgrund der Dill zu der Verladestation an der Eisenbahnstrecke befördert werden. Dort wurde der Inhalt der Wagen, durch eine Abkippvorrichtung und eine Rutsche, direkt in die Eisenbahnwaggons entleert. Die leeren Seilbahnwagen fuhren dann in der Gegenrichtung zurück um erneut beladen zu werden, so dass während der Beladung eines Güterzuges ein ständiger Kreislauf zustande kam.

Allerdings mussten die oft auch bis über den Rand hinaus beladenen Seilbahnkörbe, welche jeweils eine halbe Tonne Eisenerz fassten, die damalige Landstraße und heutige Bundesstraße 277 überqueren, was bei ständig zunehmendem Straßenverkehr zu größeren Komplikationen führte, wenn Brocken von Eisenerz auf die darunter liegende Straße und auf passierende Fahrzeuge fielen. Man war daher gezwungen die Straße an dieser Stelle zu überdachen.



Zuerst baute man ein spitzgiebeliges, einem Haus ähnlich sehendes Holzgebäude, welches aber, durch das ständige Bombardement von Gesteinsbrocken, einen hohen Erhaltungsaufwand forderte und daher später durch ein Betonbauwerk mit flachem, an den Seiten erhöhtem Dach ersetzt wurde. Dieses Bauwerk, welches etwa 100 m hinter dem Ortsausgang von Ehringshausen in einer Linkskurve in Richtung Werdorf stand; - seit jüngster Zeit befindet sich an dieser Stelle ein Kreisverkehr mit der von dort abzweigenden Osttangente- wurde im Volksmund der „**katholische Bahnhof**“ genannt.

Um die Thematik dieses Begriffes und die sich daraus ergebenden Vorgänge zu verstehen, müssen wir uns auf einen kleinen Exkurs in die deutsche Geschichte und auch in die des Solmsler Landes begeben. Auf dem Reichstag zu Augsburg 1555, den man mit dem Begriff „Religionsfriede“ verbindet, und der eine Gleichstellung der beiden christlichen Konfessionen anstrebte, wurde

unter der Formel; „Cuius regio - eius religio“ eine unverbindliche Form des Nebeneinanders der Konfessionen gefunden. Wer das Land regiert, bestimmt auch die Religion. Der jeweilige Landesherr bestimmte also über die Konfessionszugehörigkeit seiner Untertanen. Allerdings wurde für Menschen die sich dem nicht fügen wollten ein Ausweg gefunden; das „jus emigranti“, das Recht zur Auswanderung. Das Prinzip des „cuius regio, - eius religio“ galt aber nicht in den Städten, dort wurde, wie auch in der „Freien Reichsstadt Wetzlar“, der Status quo zwischen den Konfessionen beibehalten. Es gab über die Jahrhunderte hinweg in Wetzlar, sowohl eine evangelische als auch eine katholische Kirchengemeinde. Obwohl schon in den Jahren vor 1550 einige Kirchspiele unserer Heimat zum protestantischen Glauben übergetreten waren – der Dillheimer Pfarrer Georg Schott hatte sich bereits 1549 zum evangelischen Glauben bekannt – wurde erst im Jahre 1582 das „Solmsler Land“, durch den damaligen Landesherrn, den Grafen Konrad von Solms-Braunfels, auch offiziell der reformierten Glaubensrichtung zugeführt. Ob und wieweit Menschen, katholischer oder anderer Glaubensrichtungen, in den Solmsler Grafschaften dazu gezwungen wurden zu konvertieren oder das Land zu verlassen, oder ob alle freiwillig die evangelisch reformierte Glaubensrichtung annahmen, ist nicht überliefert

Jedenfalls gab es seit dieser Zeit in unserer näheren Heimat keine Einwohner mehr die sich zum katholischen Glauben bekannten.

Abgesehen von einem kurzen, regionalen Intermezzo während des dreißigjährigen Krieges, als von 1626 bis 1632 das Solms-Braunfelsische Gebiet – nicht das Solms-Greifensteinische - von den Spaniern besetzt war, und die Einwohner zwangsweise rekatholisiert wurden, blieb das auch so bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Erst seit der Streckenlegung der „Deutz-Gießener Eisenbahnlinie“, dem Bau des Ehringshausener Bahnhofes und dem zunehmenden Wachstum der Industrie zur Mitte des 19. Jahrhunderts,

kam wieder eine größere Anzahl Menschen katholischen Glaubens in unsere Heimat.





Da es zu dieser Zeit aus den genannten Gründen nicht möglich war auf dem flachen Land einen katholischen Gottesdienst zu besuchen, konvertierten einige dieser Katholiken zur evangelischen Kirche. Andere blieben aber ihrem überlieferten Glauben treu, und von diesen handelt unsere Geschichte. Nach den Aufzeichnungen der Ortschronik gab es in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg in Ehringshausen neben 64 Juden und 1382 evangelischen, etwa 17-25 Einwohner katholischen Glaubens. Diese versammelten sich, nach den Erzählungen schon lange verstorbener

Zeitzeugen aus Ehringshausen und Werdorf (Dr. Hermann Scheidt und Andere) - jeden Sonntag unter der Straßenüberbauung am Ortsausgang, wo sie zuerst von einem Pferdewagen, in späteren Jahren evtl. auch von einem Omnibus? aufgenommen wurden, welcher zu diesen Zeiten die katholischen Gläubigen zum Gottesdienst in den Wetzlarer Dom brachte.

Das Bauwerk, welches auch Schutz vor Wind und Wetter bot, wurde seit dieser Zeit der „katholische Bahnhof“ genannt und der Name wurde zu einem festen Begriff im lokalen Vokabular. Wahrscheinlich wurde dieser Fahrdienst aber schon lange vor dem ersten Weltkrieg, und damit auch schon vor dem Bau der Straßenüberbauung aufgenommen. Die Situation änderte sich aber nachhaltig nach dem zweiten Weltkrieg, als in den Jahren 1946/47 viele Heimatvertriebene aus den sudetendeutschen Gebieten, die größtenteils katholischen Glaubens waren, in unsere Heimat kamen und in Ehringshausen eine katholische Kirchengemeinde entstand. Die Straßenüberbauung „katholischer Bahnhof“ welche am Anfang des zweiten Weltkrieges noch mit antisemitischen Parolen beschmiert worden war, hatte aber schon Jahrzehnte vorher ihre Funktion als „Bahnhof“ verloren.

„Das „**Bechlinger Peedche**“ wurde der Weg oder Pfad genannt, welchen die Bergleute aus Bechlingen und Breitenbach zu gehen hatten wenn sie ihren Arbeitsplatz, die Grube Heinrichsegen, erreichen wollten. Zu dieser Zeit – während und in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg - waren die Verkehrsverbindungen schlecht oder gar nicht vorhanden und nur wenige Leute hatten ein Fahrrad zur Verfügung. Da der Weg durch den Wald, das „Bechlinger Peedche“, um ein Beträchtliches kürzer war als die normale Straßenführung, wurde diese Querverbindung auch vielfach genutzt. Ich kann mich noch gut erinnern, wenn abends nach Schichtende die Kumpel mit ihren brennenden Karbidlampen in kleinen Gruppen in Richtung Heimat unterwegs waren. Besonders wenn im Winter eine geschlossene Schneedecke vorhanden war, und der Grubenstaub an den Schuhen der Bergleute im Schnee eine dichte rote Spur hinterließ, war dieser Weg leicht zu verfolgen.

Die rote Spur verlor sich dann, langsam dünner werdend, in nordöstlicher Richtung nahe der heutigen A 45. Nur hier und da war dann im Wald auf dem festgetretenen Schnee noch ein roter Fleck mit dem Abdruck von Nagelschuhen zu erkennen. Wenn man erfährt, dass die Bergleute neben der Schwerstarbeit „vor Ort“, jeden Tag zweimal diesen 4-5 km langen beschwerlichen Weg durch den Wald zurücklegen mussten und im Winter, je nach Schicht, kaum einmal das Tageslicht sahen, weiß man genug von den sozialen Verhältnissen und den Arbeitsbedingungen, aber auch von der Genügsamkeit und Anpassungsfähigkeit der Bevölkerung, in diesen Not – und Mangeljahren.

Die „Grube Heinrichsegen“ war noch bis 1961 in Betrieb, bis durch die Konkurrenz von qualitativ hochwertigerem Eisenerz aus anderen europäischen Ländern, die Nachfrage sank und der Betrieb der Grube unrentabel wurde. Auf Veranlassung der Harz-Lahn-Erzbergbaugesellschaft, wurde am 31.Dezember 1961 die „letzte Schicht gefahren“ und die Eisenerzförderung eingestellt.

Der „Heinrichsegen“ war das erste Bergwerk in unserer Heimat das dem Grubensterben zum Opfer fiel, dem aber nach und nach auch die anderen Eisenerzgruben im Lahn-Dillgebiet folgten. Nach dem Abbau der Fördereinrichtungen, der Verladestation und der Seilbahn, verschwand auch die Straßenüberbauung. Das entsprechende Straßenstück und die umgebende Flurgemarkung, wird von älteren Ehringshausener, auch heute noch, „am katholischen Bahnhof“ genannt. Der Name „Heinrichsegen“ lebt aber in dem gleichnamigen Tennisclub fort, der seit dem Jahre 1966 auf dem ehemaligen Tagebaugelände seine Heimat gefunden hat.



Zehn Jahre nach dem Ende der Eisenerzförderung war der Gebäudekomplex des „Heinrichsegen“ noch weitgehend intakt. Nur der Förderturm und die Seilbahnstrecke waren bereits abgebaut. Auf der Luftaufnahme aus dem Jahre 1971 ist in der Mitte des Bildes die damals noch etwas kleinere Anlage des „TC Heinrichsegen Ehringshausen“ zu sehen. (Foto: Gerhard Müller 1971)

Quellenverzeichnis:

Heimatbuch der Dorfgemeinde Ehringshausen, Teil 2 – 1969, Archiv Hessisches Bergamt, Weilburg- Gerhard Müller; eigenes Archiv.