## Die Grube "Heinrichsegen", der "katholische Bahnhof" und das "Bechlinger Peedche"

Obwohl diese, sicherlich etwas seltsam anmutenden, Namen und Begriffe auf den ersten Blick scheinbar nichts miteinander zu tun haben, so stehen sie doch bei näherer Betrachtung in einem engen kausalen Zusammenhang.

Die Grube "Heinrichsegen", ziemlich genau auf der Gemarkungsgrenze zwischen Ehringshausen und Werdorf gelegen, aus der soweit bekannt, seit Mitte des 18. Jahrhunderts zuerst im Tagebau, später auch "unter Tage", Braun und Roteisenstein mit einem Eisengehalt von 45% gewonnen wurde, war anfangs im Besitz des fürstlichen Hauses Solms-Braunfels, wurde aber am 1. Dezember 1906 neben weiteren Solms-Braunfelsischen Eisenerzgruben an die Firma Krupp in Essen verkauft.

Während der größte Teil der Betriebsgebäude, 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 Ehringshäuser Bahnhof an der Deutz-Gießener Eisenbahnstrecke gefahren, welche im Jahre 1862 ihren Betrieb aufgenommen hatte, dort in Waggons verladen, und zur Verhüttung und weiterer Verarbeitung in die ent-Industriestandorte sprechenden transportiert. Die in der Folgezeit gestiegene Nachfrage nach Eisenerz,



Die Eisenerzgrube "Heinrichsegen" zwischen Ehringshausen und Werdorf. Der Betrieb wurde 1961 eingestellt.

und die damit verbundene erweiterte Förderung, konnte mit der vorhandenen Transportkapazität nicht mehr bewältigt werden. Bereits seit dem Jahre 1884 bestand eine mit Dampf betriebene Seilbahnstrecke von der Halde (Hall) gegenüber dem Georgstollen über die Dill, bis zum Eisensteinlager auf der Rampe des Bahnhofes, deren Betrieb aber 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 Ehringshäuser 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



Der Eingang des Georgstollens heute. Er dient mittlerweile als Wasserreservoir der Gemeinde Ehringshausen.

grube heinrichsegen.indd 1 17.07.08 15:20:46

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; - zur Zeit wird an dieser Stelle die so genannte Osttangente mit Kreisverkehr gebaut- 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 in die des Solmser 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. Es waren aber größtenteils Protestanten die in der Folgezeit die katholisch regierten Länder verließen, man kann auch sagen, die das Land verlassen mussten. 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 Eisenerzverladestation an der Bahnstrecke etwa 300 m südöstlich des Ehringshäuser Bahnhofes. Heute befinden sich hier, auf der südlichen Seite der Bahnstrecke, die Röhrenlager der Fa. Ommniplast und auf der nördlichen Seite die Fabrikgebäude der Fa. Küster.

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 "Solmser Land", durch den damaligen Landesherren, den Grafen Konrad von Solms-Braunfels, auch offiziell der reformierten Glaubensrichtung zugeführt.

Ob und wieweit Menschen, katholischer oder anderer Glaubensrichtungen, in den Solmser 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



Die Masten der Drahtseilbahn mit dem "kath. Bahnhof" und der B 277, aus südwestlicher Richtung gesehen. Im mittleren Teil erkennt man den Verlauf der Dill. (Aufnahme 1960)

grube heinrichsegen.indd 2 17.07.08 15:20:46

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 Ehringshäuser 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 angestammten Glauben treu, und von diesen handelt unsere Geschichte.

Nach den Aufzeichnungen der Ortschronik gab es in den Jahren 1910 - 1915 in Ehringshausen neben 64 Juden und 1382 evangelischen, etwa 17 Einwohner katholischen Glaubens. Diese siebzehn Aufrechten, ob es immer alle 17 waren oder doch nur einige von ihnen möchte ich dahingestellt sein lassen, versammelten sich jeden Sonntag unter der Straßenüberbauung am Ortsausgang, wo sie zuerst von einem Pferdewagen, in späteren Jahren evtl. auch von einem Omnibus aufgenommen wurden, welche zu diesen Zeiten die Dilldörfer abfuhren und die katholischen Gläubigen zum Gottesdienst in den Wetzlarer Dom brachten. 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. Möglicherweise wurde dieser Fahrdienst schon vor dem ersten Weltkrieg und damit auch 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



(Luftaufnahme G. Müller 1971) Zu diesem Zeitpunkt ist der Gebäudekomplex der Grube Heinrichsegen noch weitgehend intakt. Nur der Förderturm und die Seilbahnstrecke sind bereits abgebaut. Im Bild links ist die damals noch etwas kleinere Anlage des "TC Heinrichsegen" zu erkennen.

Sudetendeutsch 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 zu dieser Zeit schon lange 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 im Winter bei einer geschlossenen Schneedecke, wenn 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, der sogenannten " Genahlte" 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 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

grube heinrichsegen.indd 3 17.07.08 15:20:47

am 31.Dezember 1961 die "letzte Schicht gefahren" und die Eisenerzförderung eingestellt. Der "Heinrichsegen" war der erste Betrieb in unserer Heimat der 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 alten "Heinrichsegen" Name

Ehringshäusern auch heute noch, "am katholischen Bahnhof "genannt.

lebt aber in dem gleichnamigen

Tennisclub fort, der seit dem Jahre 1966 auf dem ehemaligen Tagebaugelände seine Heimat gefunden hat.

> Quellenverzeichnis: Heimatbuch der Dorfgemeinde Ehringshausen, Teil 2 – 1969, Archiv Hessisches Bergamt, Weilburg, Eigenes Archiv.

17.07.08 15:20:47 grube heinrichsegen.indd 4