

Bergbau im Biebortal am Fuße des Dünsbergs

Inhalt

1.	Geologischer Hintergrund	1
2.	Anfänge des Bergbaus am Dünsberg.....	5
3.	Neue Gruben am Fuße des Dünsbergs	6
4.	Die wichtigste Ressource: die Grube „Eleonore“	7
5.	Weitere Gruben im Biebortal	10
6.	Die Biebertalbahn	12
7.	Anfang und Ende des Biebortal-Bergbaus: die Königsberger Gruben.....	16
8.	Relevanzvergleich	18
9.	Besichtigung.....	20
	Anhang: Hessenkarten	22

Im Jahr 2013 lag das Ende des Bergbaus im Biebortal, der seine ersten Wurzeln in der Keltenzeit hatte und dann vor etwa 450 Jahren seinen neuzeitlichen Lauf nahm, genau 50 Jahre zurück. In der Landschaft sieht man davon kaum noch etwas. Deshalb soll dieser Text die nötigen Anhaltspunkte aus der Literatur beschaffen, um im Gelände einer beeindruckenden aber fast völlig verschütteten Bergbaugeschichte auf die Spur zu kommen.

Die Darstellungen zur Geschichte des Bergbaus im Biebortal wurzeln vor allem in einer Auswertung des Buchs von Rainer Haus, Die Biebertalbahn – ein Beitrag zur Montangeschichte des Lahn-Dill-Gebietes und Oberhessens, Biebortal 1998. Alle nicht weiter spezifizierten Seitenzahlen in Klammern, ggf. ergänzt durch I oder II zur Angabe der Spalte im zweispaltig gesetzten Text, beziehen sich auf dieses Buch.

1. Geologischer Hintergrund

Im ausgehenden Ordovizium (vor 440 Mio. a), über das Silur hinweg (449 bis 415 Mio. a) bis ins Unterdevon hatten sich die beiden Kontinente Laurentia und Baltika plattentektonisch zu einem Großkontinent zusammengeschlossen, auf den von Süden her noch das Terran „Avalonia“ gestoßen war, das sich vom heutigen Afrika abgespalten hatte (Abb. 1). An den Stoßkanten der zusammengetriebenen Platten faltete sich das Kaledonische Gebirge auf. Es markiert den ersten großen Gebirgsbildungsprozess (von dreien) im Phanerozoikum (griechischer Wortsinn etwa: „Zeitalter des sichtbaren Lebens“), also der letzten 542 Mio. von 4,55 Mrd. Jahren Erdgeschichte. Dieser Großkontinent, der heute „**Laurussia**“ genannt wird, in der älteren geologischen Literatur aber noch als „**Old Red Kontinent**“ gehandelt wurde, unterlag – wie jedes Gebirge – der Abtragung und bildete das Liefergebiet für mächtige, vor allem Sandstein-Sedimente, deren rote Farbe auf enthaltene Eisenoxide hinweist. Diese Eisenoxide konnten sich zu Eisenerzlagerstätten anreichern,

wenn sie (untermeerisch oder im Grundwasser) in Lösung gingen und dann wieder abgeschieden wurden.

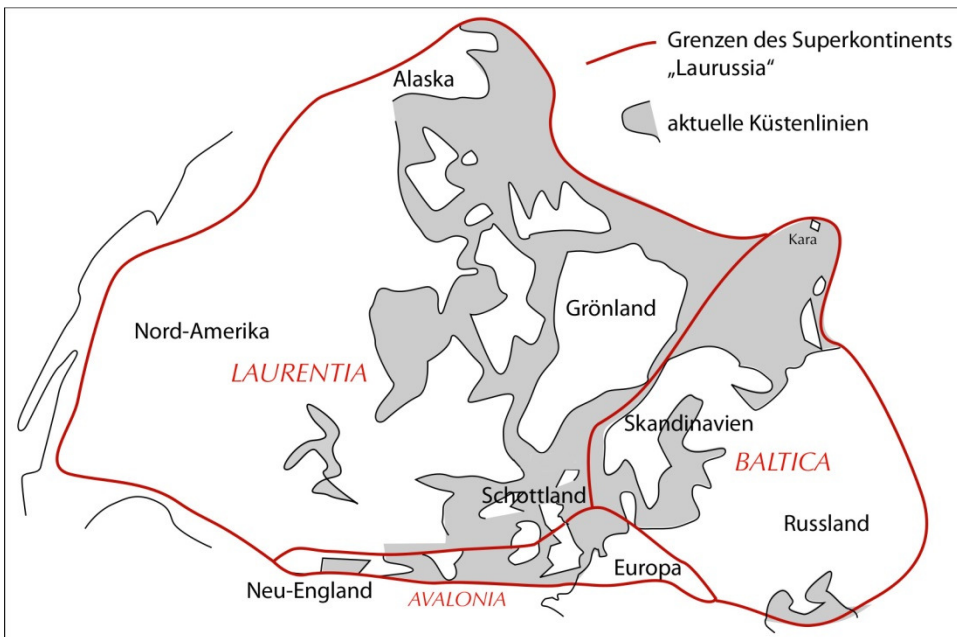


Abb. 1: Der im Devon plattentektonisch aus den Kontinenten bzw. Terranen „Laurentia“, „Baltica“ und „Avalonia“ zusammengefügte Großkontinent „Laurussia“.

Diese Lagerstätten auf und vor dem südlichen Rand von Laurussia liegen heute aber nicht mehr ungestört vor. Denn am südlichen Rand von Laurussia ereignete sich bald nach der kaledonischen Gebirgsbildung, ab Oberdevon über das gesamte Karbon hinweg, die zweite große Gebirgsbildung im Phanerozoikum, die **Variskische Gebirgsbildung**. Sie hat ihre Ursache in weiteren Terranen, die sich vom afrikanischen Kontinent lösten, nach Norden drifteten und auf die Südfront von Avalonia stießen – zunächst Armorika, dann Norika (Abb. 2). Schließlich folgte auch die afrikanische Platte selbst, die damals mit Südamerika den Großkontinent „Gondwana“ bildete. Im Osten blieb aber noch das große Urmeer der Tethys offen, das sich erst im dritten Gebirgsbildungsprozess (dem „alpinen“) schloss und heute auf ein Restmeer (das Mittelmeer) geschrumpft ist.

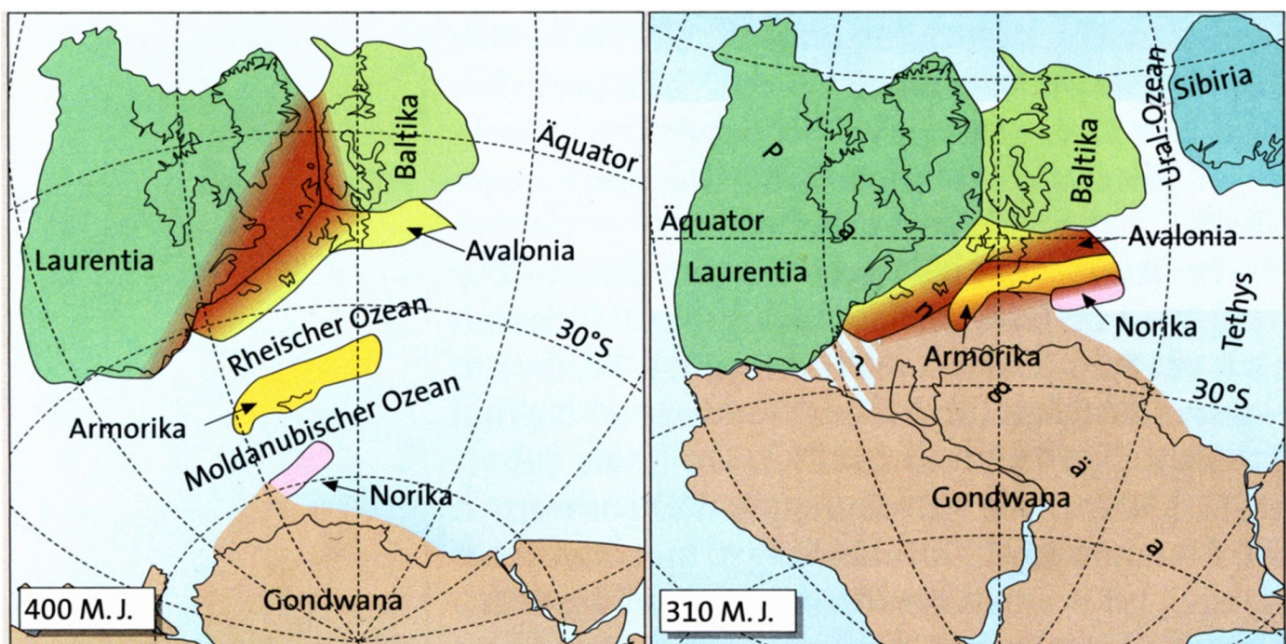


Abb. 2: Plattentektonische Entstehung von Pangäa, nach: W. Frisch/M. Meschede, Plattentektonik, Darmstadt 2007, S. 164. Brauner Bereich links: das kaledonische Gebirge, brauner Bereich rechts: das variskische Gebirge.

Im Zuge dieser Zusammenballung der Kontinente zu dem *einen*, alle Kontinentalmassen der Erde vereinigenden Super-Kontinent Pangäa wurden die von „Old Red“ gelieferten Sedimente kräftig verformt, aufgefaltet, zusammen- oder überschoben. Die Kollision der Kontinente hat in Mitteleuropa (namentlich Deutschland) eine Front gebildet, die sich in vielerlei Befunden geologisch nachzeichnen lässt und generell eine SW-NO-Ausrichtung aufweist. Man nennt sie (nach Rhein und Harz als zwei Regionen auf dieser Front) auch das **Rheno-Herzynikum**. Mitten darin liegen die stark verformten devonischen Sedimente und somit auch die aus diesem Kontext rührenden Eisenerz-Lagerstätten.

Diese Lagerstätten wurden mit dem Aufbruch ins Industriezeitalter intensiv erkundet. Eine Publikation „Die Eisenvorräte des Deutschen Reiches“ von 1910 (Abb. 3) zeigt Ergebnisse dieser Lagerstätten-Kartierung (gelb), wobei die roten Linien darin die Schnittlinien der Geländeoberfläche mit den plattigen Lagerstätten zeigen und zugleich auffällig deren Rheno-Herzynische SW-NO-Ausrichtung (das „herzynische Streichen“) verdeutlichen. Diese Linien im Gelände, an denen tektonisch schräg gestellte und gehobene Lagerstätten die Oberfläche erreichten („Ausbis“), waren seit Keltenzeiten immer auch der Angriffsbereich, an dem die Erzgewinnung begann und dann zunächst im Tagebau voranschritt.

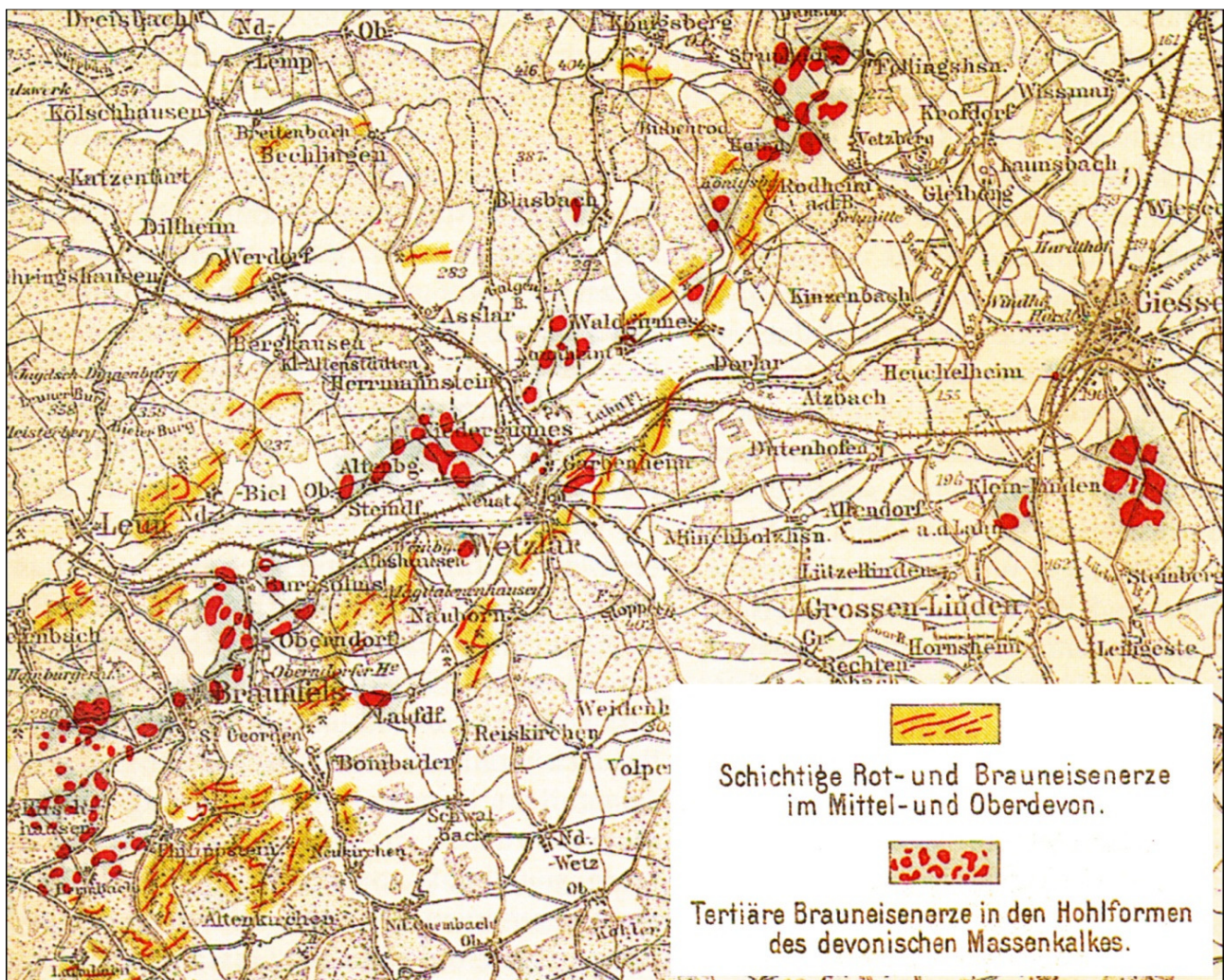


Abb. 3 : Devonische und tertiäre Lagerstätten im Bereich der Lahnmulde (28)

Die Gegend, in der heute die Lahn fließt, lag im Devon am Südrand von Laurussia etwa 20° südlich des Äquators. Es war also ständig tropisch warm, so dass sich in den flachen Meereswassern ideale Bedingungen für die Entstehung von biogenen Riffen boten. Diese **Riffe** wurden aus den

Kalkskeletten von Korallen und – im Devon vor allem – Stromatoporen (schwammartigen Organismen) aufgebaut. Sie bilden die mächtigen Riff- oder Massenkalk, die auch über weite Strecken im Rheno-Herzynikum zu finden sind.

Abb. 4 zeigt die Verteilung der Massenkalk (schräges Backsteinmuster) im Westen bis Süden des Dünsbergs an Hand der Kartierung zu einer geologischen Exkursion in diesem Raum und ihren 13 Stationen. Zur besseren Orientierung ist dieser Kartierung der passende Ausschnitt aus der topografischen Karte nachgestellt.

0 1 2 Km

Quartäre Überdeckung

Deckdiabas

Intrusivdiabas

Unterkarbon

Kieselschiefer
Grauwacke
Tonschiefer

Oberdevon

Schiefer, Flaserkalk

Mittel- u. tiefes Oberdevon

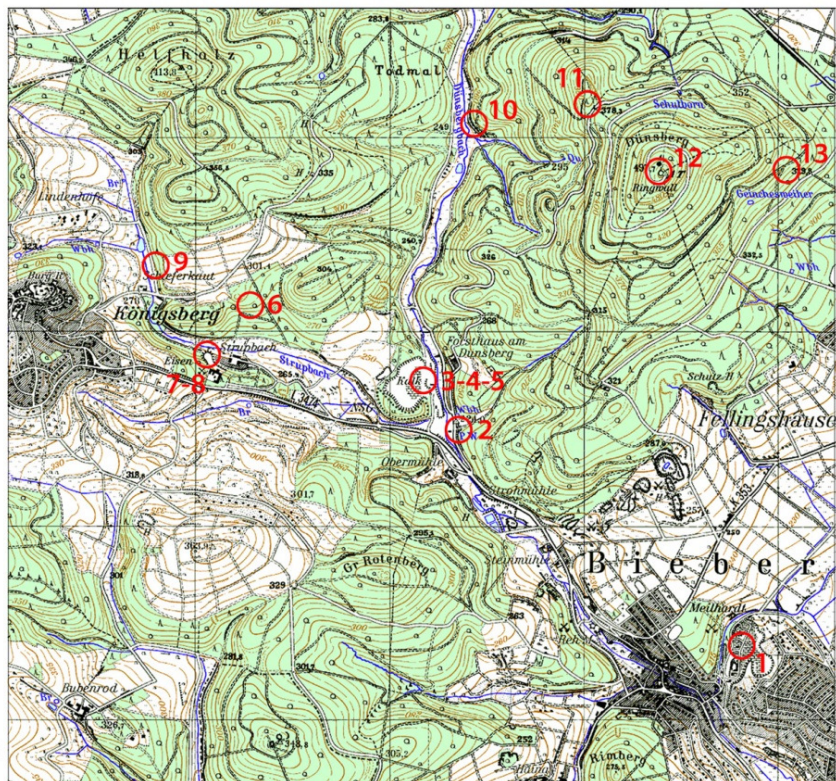
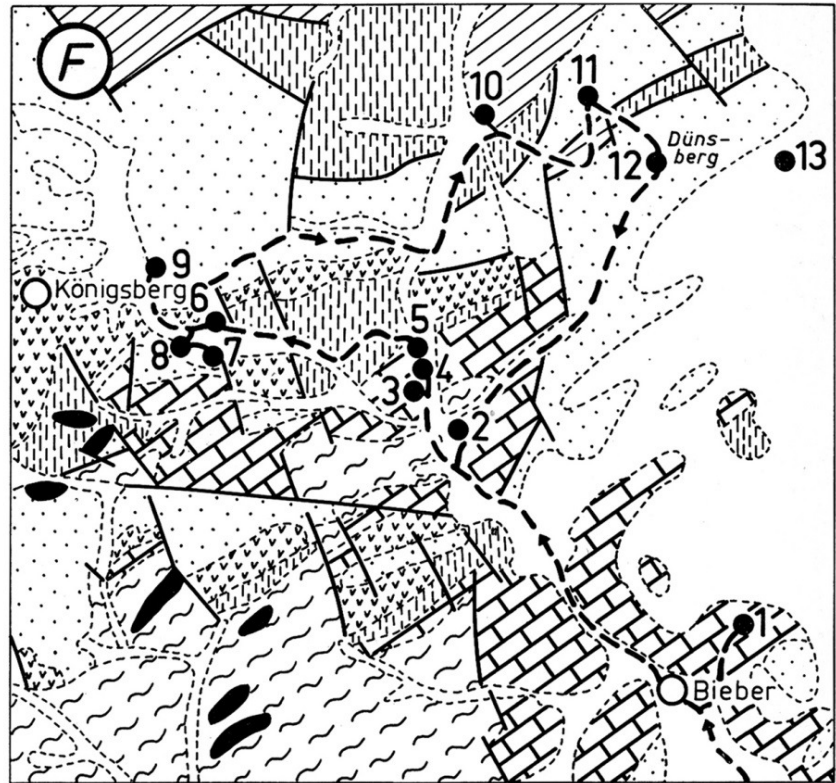
Massenkalk

höheres Mitteldevon

Schalstein

Mitteldevon

Tonschiefer



oben:

R. Weyl, Geologischer Führer durch die Umgebung von Gießen, 1967, S. 89

darunter:

Topografische Karte, gleicher Ausschnitt mit den gleichen Exkursionspunkten

Abb. 4: Geologische Kartierung des Dünsberg-Umfeldes. Punkt 12 = Dünsberg-Gipfel, Punkt 1 = Massenkalk-Steinbruch im Kehlachtal bei Bieber, der nachfolgend noch eine Rolle spielen wird, Punkt 7 = Halde der neuen Grube Königstein (vgl. Abschnitt 7)

Der relativ leicht wasserlösliche Kalk bildet bekanntlich über lange Zeiten der Wassereinwirkung hinweg Hohlräume (Höhlensysteme) in die sich im Zusammenhang mit dem tertiären Vulkanismus als **Brauneisenstein** weitere Eisenerz-Lagerstätten abgeschieden haben (vgl. Abb. 3, „*Tertiäre Brauneisensteine in den Hohlformen des devonischen Massenkalkes*“, rote Linsen). Dies sind insbesondere auch die Lagerstätten im Biebertal.

Brauneisenstein wird auch als „Limonit“ bezeichnet – ein „Koffermineral“, das Minerale wie Goethit ($\text{Fe}^{3+}\text{O}(\text{OH})$) und andere hydratisierte Eisenoxide zusammenfasst. Insbesondere diese tertiären Lagerstätten sind Gegenstand der Erzförderung in den Gruben am südlichen Dünsbergfuß gewesen, die nun näher betrachtet werden sollen.

Dabei spielt immer auch die **Biebertalbahn** eine Rolle, die lange diskutiert wurde, bis endlich ab 1898 (nur) eine Rumpffrealisierung dieser einspurigen Bahn für Erz-, Kohle-, Kalk- und Personentransporte in den Betrieb ging.

2. Anfänge des Bergbaus am Dünsberg

Die ältesten, eindeutig datierten Metallfunde vom Dünsberg stammen aus der Früh-Latènezeit (350-250 v. Chr.; Haus S. 9), sind also den örtlichen Kelten zuzuordnen, die auf dem Dünsberg eine Festung errichtet hatten. Diese Anlage war sukzessive über die Jahrhunderte hinweg zu einem dreifachen Ringwallsystem ausgebaut worden. Wann allerdings die Keltensiedlung oberhalb der Eisenerzlagerstätten bestand oder wann gar die Kelten mit der örtlichen Eisengewinnung begannen, ergibt sich nicht einmal aus der örtlichen Fachbroschüre „*Archäologische Ausgrabungen in einer keltischen Stadt*“ (Biebertal 2006). Der enzyklopädische Kelten-Reader von Sabine Rieckhoff und Jörg Biel nennt eine sehr lange Besiedlungsdauer vom 8. Jh. (späte Bronzezeit) für den inneren Ring bis zur Zerstörung durch die Römer in den Jahren 10/9 v.u.Z.. Es handelt sich um eine der wenigen Anlagen in diesem Raum, die bis zur Römerzeit Bestand hatten.

Seit der ersten *urkundlichen* Erwähnung von Eisenbergbau im Biebertal aus dem Jahr 1569 (9-I) entstand hier in einem Teil des **Großherzogtums Hessen-Darmstadt** eine Bergbauinfrastruktur von hoher Bedeutung, die über die Stahlproduktion in den Weltkriegen bis in die 60-er Jahre des 20. Jahrhunderts genutzt wurde – auch wenn davon heute leider kaum noch etwas zu sehen ist. In ihrer Anfangsphase wurde folgende Infrastruktur aufgebaut:

- Als erste Grube förderte die alte Grube **Königsberg** (südlich des heutigen Orts, vgl. Abschnitt 7 und Abb. 13 unten).
- Die Verarbeitung des geförderten Erzes fand in einem seit 1659 staatlich betriebenen Hüttenwerk an der **Steinmühle** statt (9 f), wenig nordwestlich von Bieber an der Straße nach Königsberg unmittelbar am Bieberbach gelegen (zur Lage vgl. Abb. 5, dort links unten).
- Zur Weiterverarbeitung des Schmelzguts wurde weiter Biebertalabwärts bei **Heuchelheim** (heute ein westlicher Vorort von Gießen) ein Hammerwerk errichtet (ebenfalls seit 1659; 9 f)
- Ein weiteres Hammerwerk entstand weitab bei **Schellnhausen** (11-I). Gemeint ist jenes Schellnhausen, das heute einen Ortsteil von Groß-Felda bildet, das wiederum zur Großgemeinde Feldatal im Vogelsberg (zwischen Grünberg und Alsfeld) gehört. Groß Felda besitzt laut [Wikipedia](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9F_Felda) ein Wappen mit Hammer und Nägeln. Dies Schellnhausen liegt nördlich von Ermenrod an der B 49, dazwischen die ehemalige „Herrenmühle“ am „Hammergraben“ (Geokordinaten: 50.659011°N, 9.141526°O, vgl. Website zum „Schellnhäuser Eisenhammer“: http://www.waldschmiede.natpa.de/menu_17794.html).

Beide Hammerwerke wurden vom Hüttenwerk im Biebertal beliefert. Der Großherzog in Darmstadt legte per Verordnung fest, welche Orte in seinem Beritt (und damit auch deren Handwerker) von welchem Hammerwerk ihr Eisen zu beziehen hatten.

Schon 1749 waren diese Hütten- und Hammerwerke aber nicht mehr in Betrieb, die gesamte Produktion ging über auf das

- Hüttenwerk bei **Biedenkopf**

(11 f), das damals ebenfalls noch zum Großherzogtum Hessen-Darmstadt gehörte (vgl. Karten im Anhang). Dorthin transportierten nun tägliche Fuhrwerkskolonnen das nach wie vor im Biebertal gewonnene Erz (12-I). Das Ende der örtlichen Eisenverhüttung und -bearbeitung hatte wohl vor allem mit dem Raubbau an den örtlichen Wäldern zu tun (11-II). Deren Vernutzung wurde erst später obsolet, als Holzkohle durch Koks als Hochofenbrennstoff ersetzt wurde (15-I).



Die „Herrenmühle“ am Hammergraben zwischen Ermenrod und Schellnhausen im Vogelsberg – Blickrichtung West (unmittelbar dahinter querlaufend die B 49)

3. Neue Gruben am Fuß des Dünsbergs

Die Exploration neuer Lagerstätten am Südfuß des Dünsbergs kam durch einen Justus Kilian in Gang, Besitzer der

- „Wilhelmshütte“ in **Dautphe** an der Lahn (nördlich des Biebertals, ca. 7 Kilometer südlich von Biedenkopf).

Als weitere wichtige Infrastruktur errichtete Kilian im Jahr 1854 unmittelbar an der Bahnstrecke Frankfurt-Kassel das

- Hochofenwerk „Hedwigshütte“ bei **Lollar** an der Lahn (nördlich von Gießen, vgl. Abb. 9). Nur sieben Jahre später (1861) ging das Werk an Buderus über (14-I). Die Hochofen wurden ab 1864 nach neuester Technologie mit Koks betrieben (15-I)

Diese Hütte musste mit Rohstoffen versorgt werden. Kilians erstes Ziel war der Zugriff auf ein „Eisensteinlager im Distrikt Buchholz am Fuß des Dünsbergs“ (12-I). Später heißt es – wohl auch weil er seine Konzession ausweiten wollte –, dass hier nur „nesterartig vorkommenden Brauneisensteine entdeckt“ werden konnten (was aber typisch für den Brauneisenstein in den devonischen Kalkauhöhlungen ist). Kilian bekam dann eine weitergehende Lizenz für die Gemarkung Fellingshausen (13-I). Hier am „Buchholzgraben“ (vgl. Abb. 5) – und nach Klärung eines Konkurrenzstreits auch im Grubenfeld „**Buchholz**“ – wurde nur wenig später (1863) vom Hedwigshütten-Übernehmer **Buderus** nach **Brauneisenstein** gegraben (15-I – vgl. zu allen nun erwähnten Grubenfeldern die Abb. 5). Das Feld „Buchholz“ ist in den verfügbaren Flurkarten nicht unter diesem Namen ausgewiesen. Aus dem Kontext ist aber zu schließen, dass es sich in den nachstehend beschriebenen Feldern „Elisabethe“ und „Friedberg“ konkretisiert.

Der **Buchholzgraben** kommt westlich von Fellingshausen aus einer Waldbucht heraus, an deren nordwestlichem Ende noch heute eine Abgrabung in den Karten vermerkt ist. Auf der historischen topografischen Karte sind auch Abgrabungen entlang des Buchholzgraben-Begleitwegs zu erkennen. Das Gelände gehört in der Flurkarte (16) zum Grubenfeld „**Elisabethe**“, das den westlichen Teil des Grubenfeldes „Buchholz“ bildete (östlicher Teil = Grubenfeld „Friedberg“)

Neben dem Buchholz-Feld (d.h. im engeren Sinne dem Feld „Elisabethe“), dessen Lizenz mit der Übernahme der Hütte bei Lollar verbunden war, erhielt Buderus 1864 ergänzend das Feld

„**Friedberg**“. Textlich wird dies auch als „östlicher Teil des Grubenfeldes „Buchholz“ ausgewiesen (15-II). Der Brauneisenstein aus dem Feld „Friedberg“ erwies sich aber schon bald als nicht mehr rentabel verhüttbar (15-II). Das sollte sich später mit tieferem Bergbau wieder ändern.

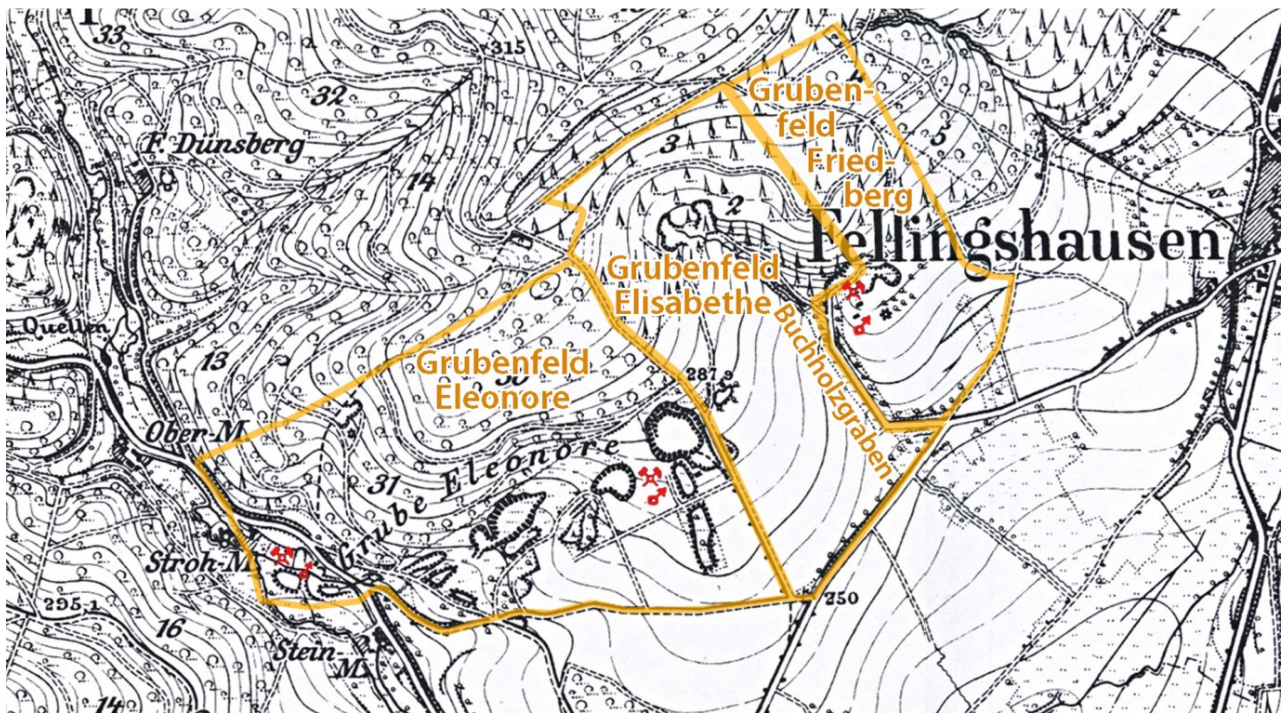


Abb. 5: Ungefähre Lage der Grubenfelder „Friedberg“, „Elisabethe“ (beide zusammen auch als „Buchholz“ wegen des durchfließenden Buchholzgrabens) sowie „Eleonore“ (nach einer Flurkarte bei Haus, S. 16. Dort sind die Grubenfelder-Grenzen aber nicht nach allen Seiten eindeutig ausgewiesen).

4. Die wichtigste Ressource: die Grube „Eleonore“

Das qualitativ und quantitativ ertragreichste Grubenfeld „**Eleonore**“ schloss südwestlich an das Grubenfeld „Elisabethe“ an und reichte bis an den Bieberbach. Es sollte fürderhin (bis zum kurzzeitigen, finalen Übergang auf die neuere Grube Königstein) das Hauptfördergebiet im Biebertal werden.

Die erste Lizenz ging 1856 an einen Biedenkopfer Eisenhändler namens Bastert, wurde aber bald von Stahlproduzenten aus der Saar übernommen. Unter diesen Eigentümern wurde die Grube dann bis 1929 betrieben und bildete in dieser 73-jährigen Betriebsdauer das Rückgrat des Biebertaler Eisenerz-Bergbaus.

Dies Feld ist insofern von herausragender Bedeutung, als sein Brauneisenstein einen hohen, nämlich ungefähr hälftigen, Mangananteil ausweist.

Mangan (Mn) wird hauptsächlich industriell als Legierungsbestandteil von Stahl eingesetzt – die Eisen-Mangan-Mischung nennt sich dann „Ferromangan“. Das Metall bewirkt eine bessere Durchhärtung des Stahls (vgl. zur Qualität der manganreichen Erze am Dünsberg-Fuß insbes. Haus S. 17)

Das Eleonoren-Erz wurde vor allem an die **Saar** verbracht, wo es als Zugabe zu minderwertigerem lothringischen und luxemburgischen Eisenerzen mit geringem Mangananteil die Roheisenqualität verbesserte (15-II). Das dortige Eisenwerk **Neunkirchen** bezog wesentliche Anteile seiner Rohstoffe aus der Region Wetzlar / Biebertal.

1863 ging der Abbau vom Tagebau in den Bergbau über, ein Stollen wurde in den Berg getrieben, das Mundloch dieses **August-Stollens** lag „100 m oberhalb der Steinmühle in Richtung Königstein“

(22-I, Bild des Stollens aus 1887: S. 67) Womöglich bezeichnet das **Mars-Symbol** ♂ – zugleich von Mars abgeleitet auch das Planetenmetallsymbol für Eisen – in Abb. 5 (und den weiteren Ausschnitten aus der alten topografischen Karte) Stollenmünder oder Schächte. Ganz links wäre das dann der August-Stollen nordöstlich der linken Halde; die rechte Halde ist inzwischen einem Wegebau gewichen.

Im Jahr 1866 verlor das Großherzogtum Hessen Darmstadt sein Hessisches Hinterland westlich von Gießen – und damit auch das Biebertal – an Preußen (vgl. Karten im Anhang). Diese Flächenabtretungen waren eine Konsequenz aus dem Krieg zwischen dem siegreichen Preußen und Österreich, in dem sich Darmstadt auf die unterlegene österreichische Seite geschlagen hatte. Dennoch erreichte in diesem Jahr die Förderung im Eleonorenfeld eine Spitzenmenge. Zu beachten ist, dass seinerzeit eine „Tonne“ 6,4 Zentnern entsprach (23-I), wobei als „Zentner“ die 100 Pfund zu je 500 Gramm des damaligen Zollvereins zu verstehen sind, also 50 kg. Die für 1866 angegebene Fördermenge von 45.166 „Tonnen“ entspricht also nach heutigem Maßstab 14.453 t Erz.

Im Jahr 1869 war die Produktion der Eleonorengrube bereits auf 17.694 t (353.893 Zentner) angewachsen und machte damit mehr als die Hälfte aller damals produzierenden sieben Betriebe im Biebertal aus.

1872 wurde die Eleonorengrube durch die Gebrüder Stumm aus **Neunkirchen** für eine außerordentlich hohe Summe übernommen, womit sich diese Eisenerzverarbeiter auch der Rohstoffressourcen am Dünsberg versicherten. Die Käufer aus der Saar'schen Schwerindustrie erwarteten offenbar angesichts der laufenden Eisenbahnplanung genügend Sicherheit hinsichtlich einer dauerhaften Belieferung der Saarwerke mit den hochwertigen Eisen-Mangan-Erzen aus dem Biebertal (31-I). Es dauerte aber noch 26 Jahre, bis im Oktober 1898 die Erz- und Kalksteintransporte mit der Biebertalbahn aufgenommen werden konnten (126-I).

Im Kontext mit der Eisenbahnplanung und zwecks Ausbaus der Förderung wurde ab 1884 ein weiterer Stollen projektiert, der später den Namen „**Ida-Stollen**“ erhielt (Vorname der Ehefrau des Inhabers Carl Ferdinand Stumm – 80-I). Dieser Förder- und Entwässerungsstollen sollte im Ort „Bieber“ beginnen. Er würde dann 18 m tiefer liegen und damit eine untere Ebene im Erzkörper erschließen. Der Stollen sollte 1350 m weit in das Grubenfeld getrieben werden (67-I). Dies Projekt war auch als Entgegenkommen gegenüber den Bahnplanern gemeint, die die Ausbaukosten bis zur Steinmühle scheuten. Mit diesem Stollen würde dann das Erz direkt aus dem Stollen nach Bieber herausgebracht und der Bahninvestor könnte sich zwei weitere Kilometer Strecke nebst Bauten sparen (so kam es dann später auch). Sechs Jahre dauerte es aber noch, bis 1890 die Arbeiten an diesem Stollen begannen (80-I). Eine örtliche Chronik vermerkt, dass

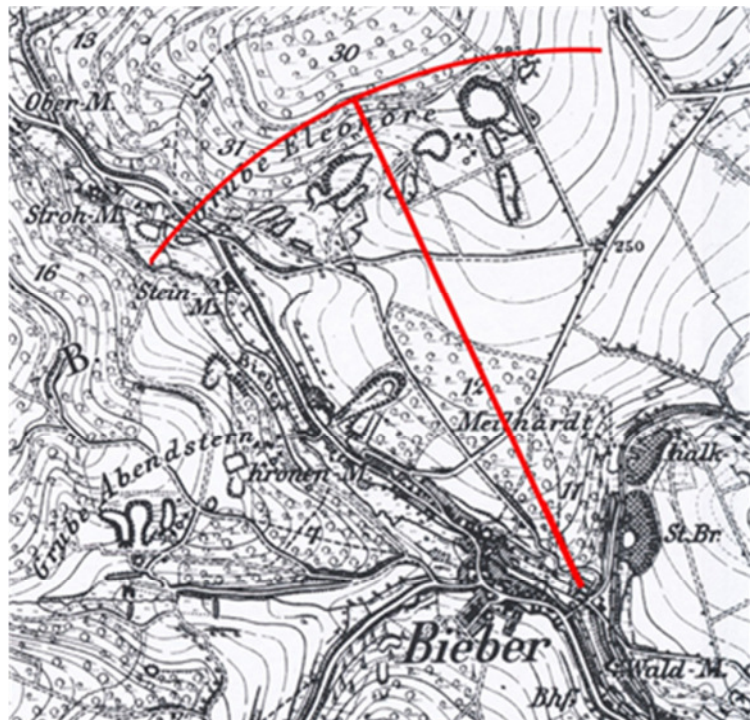


Abb. 6: Mutmaßliche Lageplanung des von Bieber aus aufzufahrenden 1350 m langen Ida-Stollens in die Grube Eleonore, ausgeführt aber wohl nur über ca. ¼ dieser Länge.

dann nur noch eine Länge von 1.052 Meter ausgebaut wurde, ehe man 1895 das Ostlager erreichte („*der_verein_die_chronik_rodheim_bieber.pdf*“).

Die genaue Lage des Mundlochs zum Ida-Stollen lässt sich aus den Quellen nicht rekonstruieren. Aus den Bahnplanungen zu schließen, müsste es im Zentrum von Bieber an der Bergnase zwischen Kehlachtal (mit den Kalkbrüchen) und oberem Biebertal gelegen haben. Dies Gelände ist heute flächig neu bebaut (vgl. ergänzend Abschnitt 9).

Man muss sich wohl die Lage des Stollens so vorstellen, wie es Abb. 6 andeutet. Der eingezeichnete Radius entspricht 1350 m, so dass der von Bieber ausgehende Stollen ursprünglich bis unter den Waldrand des Dünsbergs geplant war. Zur Lage des Stollens wird an anderer Stelle aus den Eisenbahnplanungen zitiert: „*Der Gleisanschluss der Grube Eleonore (war) südlich der beim Vortrieb des Ida-Stollens angelegten und noch heute teilweise vorhandenen Bergehalde vorgesehen*“ (124-II).

Leider gibt das Haus-Buch nicht den geringsten Hinweis auf Lagen, Mächtigkeiten und Erstreckungen der örtlichen Erzvorkommen. Ebenso wenig verrät es etwas über die Ausführung von Untertagestollen und -schächten, über die der Bergbau betrieben wurde, und liefert auch keine Zeichnung des Bergwerks, wie sie etwas für die Fortuna-Grube existiert (siehe unten Abb. 15). Eine Quelle erwähnt lediglich den Bau eines grubeneigenen **Kraftwerks** u.a. zum Betrieb von Fördereinrichtungen, das ab 1907 über die Biebertalbahn mit Kesselkohle versorgt wurde: „*Mit dem Übergang zum Tiefbau – auf der Sohle des Ida Stollens wurde 1907 im Ostlager ein Blindschacht abgeteuft – entstand die Notwendigkeit zur Wasserhaltung, außerdem mußte eine Fördermaschine aufgestellt werden*“ (171-II).

Ein „**Blindschacht**“ (Prinzipdarstellung in Abb. 7), der nicht bis zur Oberfläche durchstößt, dient zur Erschließung tieferer Sohlen, auf denen dann weitere Stollen aufgefahren werden. Man ist gerne auf diese Weise verfahren, um eine Grube nach außen unsichtbar zu machen – insbesondere für feindliche Luftaufklärung. Nachteil ist, dass man davon auch als Interessent an Bergbaugeschichte nichts mehr zu sehen bekommt.

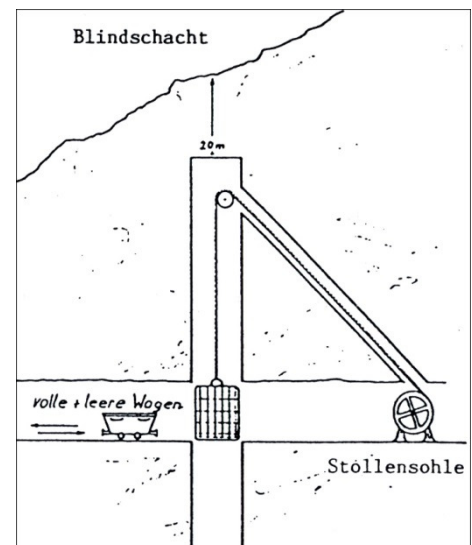


Abb. 7: Prinzip eines Blindschachts mit Fördermaschine in einem Stollen, keine oberirdischen Bauten (aus Dokumenten zur Grube „Fortuna“).

In den Folgejahren konzentrierte sich der Erzabbau immer mehr auf das Eleonorenfeld, das ab 1904 der einzige tätige Grubenbetrieb im Biebertal war. Produktionsdaten liegen für 1906 mit 31.136 Tonnen vor (*heutiges* Tonnenmaß) – eine Erzmenge die noch über die gemeinsame Produktion von Abendstern, Friedberg und Eleonore im Jahr 1899 hinausging. 153 Mann leisteten diese Förderung (171-II).

Auch in der Folgejahren wuchs die Förderung weiter an und erreichte in den Jahren des ersten Weltkriegs mit dessen hohen Bedarf an Stahl für die Rüstungsindustrie neue Höchstwerte: 1915 wurden 41.653 t gefördert (195-I), 1916 gar 56.911 t (197). In dieser Zeit war insbesondere das manganreiche Erz am Dünsberg begehrt, weil das Deutsche Reich von **Mangan**-Importen abgeschnitten wurde, die zuvor aus Indien und dem Kaukasus kamen (195-I).

Nach dem Krieg entwickelte sich die Förderung in der Eleonorengrube immer mehr zurück. 1928 lag die Grube Königsberg, in die inzwischen die Firma Mannesmann eingestiegen war, erstmals mit 13.776 t vor Eleonore mit 13.362 t (212). 1928 wurde der Eleonoren-„Westschacht“ stillgelegt

(wohl der „August-Stollen“), 1929 auch die Förderung im „Ostlager“ (wohl die über den „Ida-Stollen“). 1931 folgte das Förderende in der Königsberger Grube. Das Ende des Bergbaus im Biebertal schien besiegelt.

Doch in der Nazizeit mit ihren massiven Rüstungsanstrengungen entstand erneut ein Bedarf an den Biebertaler Erzen. „Eleonore“ war zwar nicht mehr mit dabei. Aber die Grube Königsberg (jene südlich von Königsberg - vgl. Abb. 13 unten) wurde 1933 wiedereröffnet und nahm die Lieferung an die Ruhrhütten sowie die Sophienhütte in Wetzlar auf. Sie endete endgültig im Jahre 1949. Auch im Grubenfeld „Friedberg“ wurde noch einmal kurzzeitig gefördert.

5. Weitere Gruben im Biebertal

Zu den anderen Gruben im Biebertal (neben der Eleonorengrube) seien nur wenige wesentliche Aspekte zusammengestellt (vgl. die Darstellungen in Abb. 8):

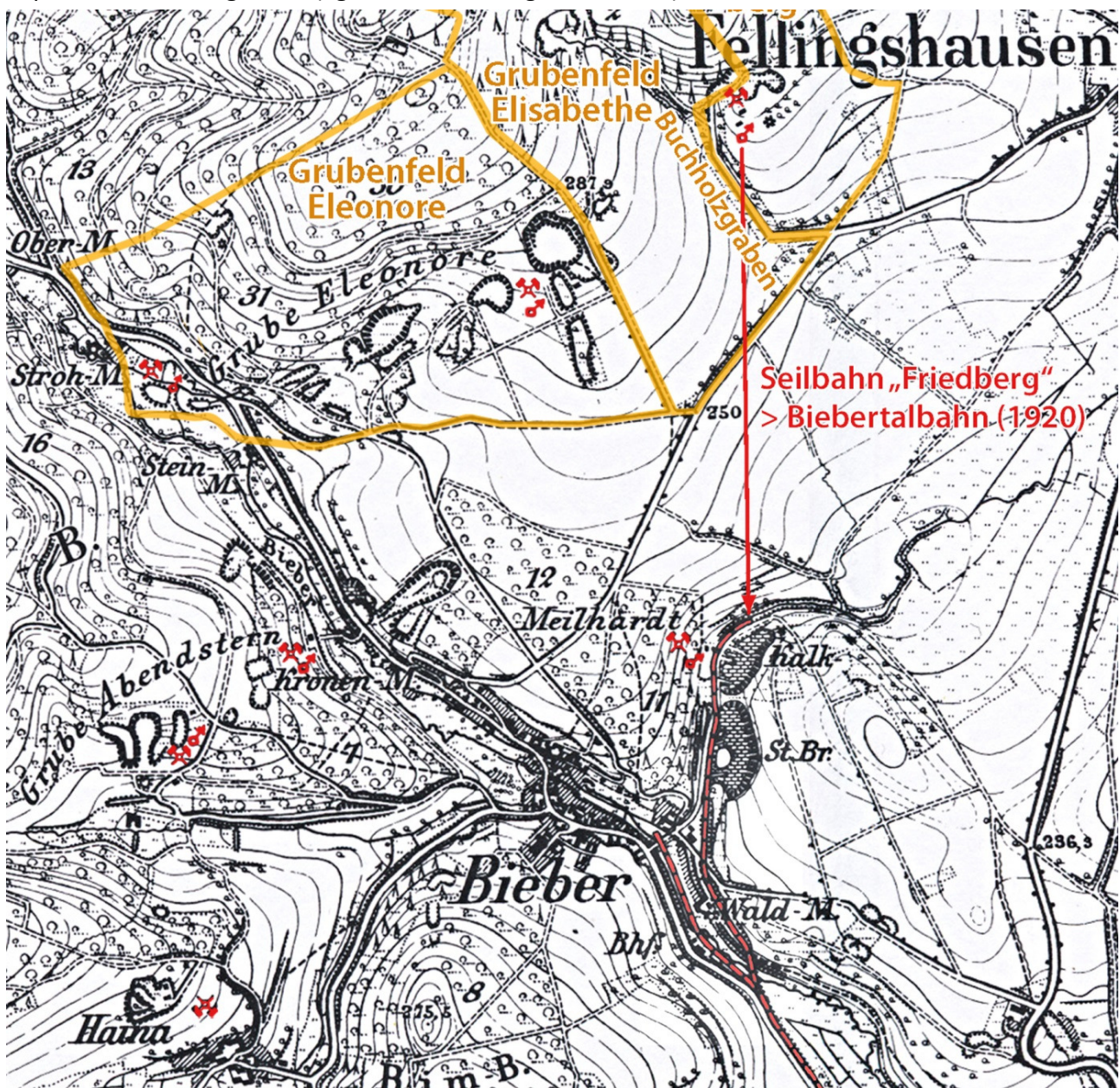


Abb. 8: Rohstoffförderung rund um den Ort Bieber am südlichen Dünsberg-Fuß. Links oben führt die Straße nach Königsstein hinaus. Oben rechts daneben und gelb umrandet das Grubenfeld „Eleonore“ mit dem August-Stollen bei der Strohmühle. Darunter die Steinmühle, bis 1749 Standort eines Hüttenwerks.

Im südlichen Anschluss an „Eleonore“ das nur phasenweise genutzte Grubenfeld „Meilhardt“. Südlich des Bieberbachs die Gruben Abendstern sowie die schon früher stillgelegte Grube bei Haina.

Nordöstlich von Bieber, östlich gegenüber dem Feld Meilhardt, die Kalksteinbrüche für den Zuschlagstoff der Hüttenindustrie.

Südöstlich des damals noch kleinen Ortes Bieber ist der Bahnhof der Biebertalbahn markiert („Bhf“). Markierungen zu Bergwerken und Stollen in der topografischen Grundkarte sind rot hervorgehoben, ebenso die beiden einzigen gebauten End-Äste der Biebertalbahn sowie die Seilbahn, die ab 1920 vom Grubenfeld „Friedberg“ zur Verladestation im Kehlachtal führte (vermutlicher Verlauf).

Schon bevor die Biebertalbahn Realität wurde, kam als neue Grube ergänzend zu den drei Grubenfeldern am südlichen Dünsberg-Fuß das Grubenfeld **Meilhard** hinzu, das sich südlich an das Eleonorenfeld anschloss. Man erwartete 2,25 Mio. Tonnen Erz (32-I – *noch im alten Maß gerechnet?*). Auch hier wurde ein Stollen in den Hang nordwestlich des Kehlachtals getrieben (67-II).

Obwohl noch immer ohne Bahnanschluss gelang es den Biebertalgruben (v.a. Eleonore und Meilhardt) im Jahr 1874, ihre Produktion auf nahezu die Hälfte der Produktion im Bergrevier Wetzlar zu erhöhen (33-I). *„Neben den für Inlandserze sehr hohen Metallgehalten der Gruben ... dürfte die Erklärung ... auch in der Zugehörigkeit dieser Bergwerke zu den Hüttenwerken in Neunkirchen und Schalke zu sehen sein“ (a.a.O.).*

Der Bau einer Bahn in das Biebertal wurde von den nun im Biebertal engagierten Firmen Buderus, Stumm und Schalker Gruben- und Hüttenverein massiv betrieben. Als weiteres Argument für den Eisenbahnbau führten sie ins Feld, dass auch der im Biebertal anstehende und abgebaute **Kalk** von der Hüttenindustrie begehrt sei und deshalb aus dem Revier in großen Mengen heraus transportiert werden müsse. Man setzte insofern einen Bedarf von 1 Mio. Zentnern pro Jahr an (= 50.000 t).

Kalk wird von der Hüttenindustrie als Zuschlagsstoff benötigt. Er wird mit dem zerkleinerten Erz nebst Koks im sogenannten „Möller“ vermischt. So nennt der Bergmann die Mischung, mit der er den Hochofen beschickt. Kalk senkt den Schmelzpunkt der Erze und dient einem besseren Fluss der Schlacken, die dann einen hohen Anteil gebrannten Kalks enthalten (CaO). Außerdem entfernt Kalk nicht gewünschte Eisenbegleiter wie Schwefel und Phosphor.

Die devonischen Massenkalk am Dünsberg und im Biebertal bildeten somit einen weiteren bedeutenden Rohstoff in dieser Region, der sich ideal zu den dort förderbaren Erzen ergänzt.

Eine noch mit dem Mischgut gefüllte riesige **Möllerhalle** kann im Weltkulturerbe „Völklinger Hütte“ (westlich von Saarbrücken) besichtigt werden.

Doch zunächst entwickelte sich seit 1890 die Erzförderung wieder rückläufig. Grund waren vor allem die sinkenden Metallgehalte im Grubenfeld Meilhard mit nur noch 22-28 % Eisen und 10-12 % Mangan. Demgegenüber steigerten sich die Fördermengen im Eleonorenfeld weiter und erreichten 1894 über 20.000 Tonnen/Jahr (99-II).

Im Jahre 1893 reaktivierte Buderus die stillgelegte Grube im Feld „Friedberg“ (194-II).

Im Sommer 1898 nahm die Biebertalbahn ihren Betrieb auf und konnte endlich die Fuhrwerkstransporte durch Eisenbahnwaggons ersetzen.

Im Rahmen der Kriegswirtschaft wurde erneut die von Buderus gehaltene **Grube Friedberg** reaktiviert. Insofern wird vom Bau eines Maschinenschachts berichtet, der bis auf eine Tiefe von 90 Metern niedergebracht wurde (vermutlich der in der topografischen Karte mit dem Pfeilsymbol

markierte Standort). Die Erzfunde auf der 70 und 90-Metersohle veranlassten ferner den Bau einer 1060 m langen Transport-**Seilbahn** bis zum Seitenast der Biebertalbahn im Kehlachtal (195-II).

Im Jahr 1917, also auf dem Höhepunkt der kriegsbedingten Steigerung der Erzförderung – begann der bis dahin reine Stahlverarbeiter und Röhrenhersteller **Mannesmann** die Umsetzung der schon in Vorkriegszeiten geplanten strategischen Erweiterung auf Rohstoffförderung (195-II). Dazu zählte während des zweiten Weltkriegs der Erwerb von Erzgruben im Sieg-Lahn-Dill-Gebiet, in Oberhessen und im Hunsrück. Im Biebertal betrafen die Ankäufe das Grubengelände „**Abendstern**“, dessen Betrieb Mitte 1879 wieder aufgenommen wurde. Die Grube Abendstern sollte alsbald noch eine besondere Rolle bei der Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur spielen.

6. Die Biebertalbahn

Über lange Zeiträume hinweg waren die Erze aus dem Biebertal mit von Ochsen und Pferden gezogenen Fuhrwerken zu den Verarbeitungsbetrieben gekarrt worden. Besonders wegen der fernen Verarbeitung der Biebertal-Erze an der Saar (insbesondere aus der Eleonoren-Grube), entstand der Bedarf an leistungsfähigeren Transportkapazitäten. Die Diskussionen über eine Ergänzung der Bahninfrastruktur im Raum westlich von Gießen nahmen schon früh ihren Lauf. Gießen war bereits ein wichtiger Eisenbahnknoten, der um eine Linie durchs Biebertal bis hinauf nach Biedenkopf ergänzt werden sollte („Lenne-Lahn-Bahn“, vgl. Plan bei Haus S. 19). Das Projekt zerschlug sich aber vor allem im Zuge der Flächenabtretungen von Hessen-Darmstadt an Preußen nach dem verlorenen Krieg mit Österreich von 1866 (vgl. Anlage-Karten).

Demgegenüber sollte ein ganz anderes Bahnprojekt letztlich auch dem Biebertalbahn-Projekt einen gewissen Schub verleihen: Nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 musste Frankreich Elsass und Lothringen an Deutschland abtreten. Damit wurde auch **Metz**, die heutige Hauptstadt des Departements Moselle, (vorübergehend) deutsch. Zur Sicherung und Anbindung der Lorraine trieb die Regierung in Berlin die Einrichtung einer Bahnlinie Berlin-Metz voran, die ob ihrer militärstrategischen Bedeutung im Volksmund alsbald „**Kanonenbahn**“ genannt wurde. Die Trassenführung nutzte weitgehend vorhandene Bahnstrecken, wurde aber auch im Sinne einer flüssigen Verkehrsführung durch Neubaustrecken ergänzt (die Kanonenbahn und ihre Teilstrecken sind in vielen Wikipedia-Artikeln v.a. eisenbahntechnisch detailliert beschrieben).

Eine dieser Neubaustrecken war der **Abschnitt Lollar-Wetzlar**. Diese 1878 eröffnete Strecke diente der Umfahrung von Gießen. Sie war mit großen Radien, geringen Steigungen und nur wenigen Haltepunkten für einen flüssigen Verkehr trassiert. Als wesentlicher Haltepunkt in diesem Abschnitt entstand eine Art Kunstbahnhof im Außenbereich beim Dorf **Kinzenbach** westlich von Gießen (heute ein Heimatmuseum).

Zum Biebertal hatten die kaiserlichen Verkehrsplaner zuerst gar keine Verbindung vorgesehen. Die Erzkutscher sollten zum Bahnhof Kintzenbach fahren, was sie aber wegen der dorthinauf zu bewältigenden Steigung ablehnten (38-I).

Da die neue Strecke die Hüttenwerke in Wetzlar und Lollar hervorragend anband, erhob sich von Seiten der Bergwerksbetreiber alsbald die Forderung, das Biebertal direkter anzuschließen. Dafür bot sich ein Kreuzungspunkt nördlich von Heuchelheim an (vgl. Karte und Abb. 9).

Nach langem hin und her übernahm die Eisenbahnverwaltung zehn Jahre nach Eröffnung der Lollar-Wetzlar-Strecke in einem Vertrag von 1888 den Bau und den (mit allerlei Restriktionen ausgestatteten) Betrieb einer „Ladestelle“ an besagtem Kreuzungspunkt. Die Station erhielt den Namen „**Abendstern**“, weil die Kosten auf die Betreibergewerkschaft der Grube Abendstern überwälzt wurden (75). Die Verladestelle wurde noch im gleichen Jahr in Betrieb genommen. Die Erze mussten allerdings nach wie vor von den Fuhrkutschern an diesen Ort gebracht werden (was immerhin kürzer war als frühere Transporte zum Bahnhof Gießen an der Main-Weser-Bahn – 13-II).

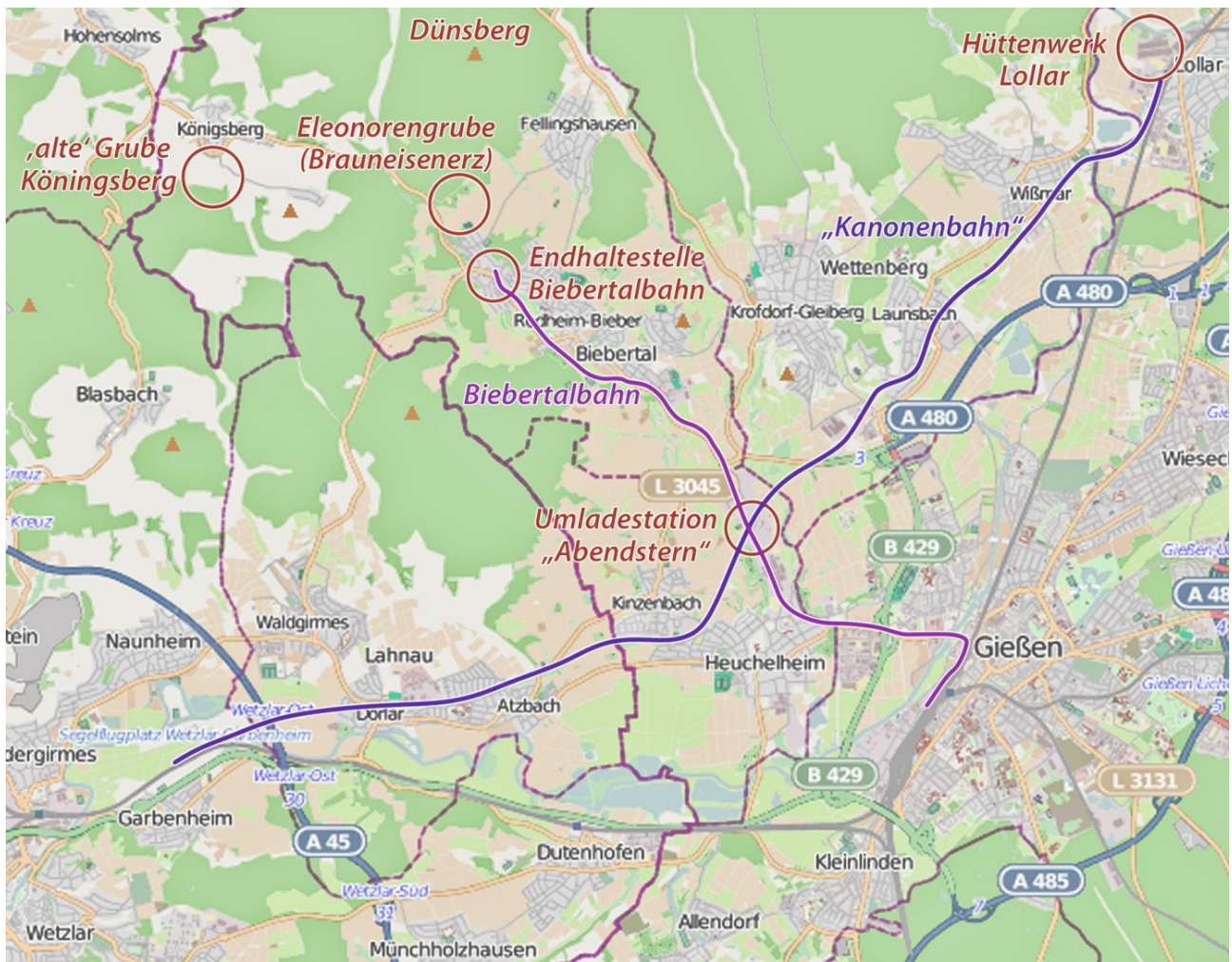


Abb. 9: Der 1878 eröffnete „Kanonenbahn“-Neubauabschnitt zwischen Lollar und Wetzlar westlich von Gießen (blaue Linie) und die erst 1898 eröffnete (reduzierte) Streckenführung der Biebertalbahn zwischen Bieber und Gießen (lila Linie). Im Kreuzungspunkt der beiden Bahnen die Umladestation „Abendstern“. Ganz oben der Dünsberg-Gipfel, darunter die Lage der Gruben „Königsberg“ und „Eleonore“ umkreist (aktuelle Kartengrundlage: OpenStreetMap).

Dennoch hatte diese bescheidene Infrastrukturg Ergänzung die Wiedereröffnung der Gruben Friedberg, Elisabeth und Meilhardt zur Folge. Die Erzgewinnung im Folgejahr 1890 mit insgesamt rund 24.300 t verteilte sich nun auf die Biebertalgruben wie folgt (78):

– Eleonore	9.735 t
– Meilhardt	6.157 t
– Friedberg	5.510 t
– Abendstern	2.907 t

Auf den Grubenflächen des Biebertals und angrenzender Gefilde sowie den erschließenden Straßen und Wegen muss über Jahrhunderte hinweg mächtig Betrieb von Ochsen- und Pferdegespannen geherrscht haben, die die Ausbeute der Gruben und Bergwerke nach Norden (Biedenkopf), Süden (Wetzlar) und Osten (Main-Weser-Bahnhof Gießen, später Umladepunkt „Abendstern“ an der Kanonenbahnstrecke Lollar-Wetzlar) gekarrt haben. Das kostete ordentlich Geld, so dass die Grubenbetreiber immer wieder auf dem Bau einer Bahnlinie pochten. Rainer Haus hat ein dickes Buch mit einem Kondensat aus der Unzahl von Dokumenten gefüllt, die das Gezerre um Trassen, Beförderungsentgelte, Spurweiten (Schmal- oder Normalspur?) sowie Ausstattung dieser Bahn und ihrer Varianten dokumentieren.

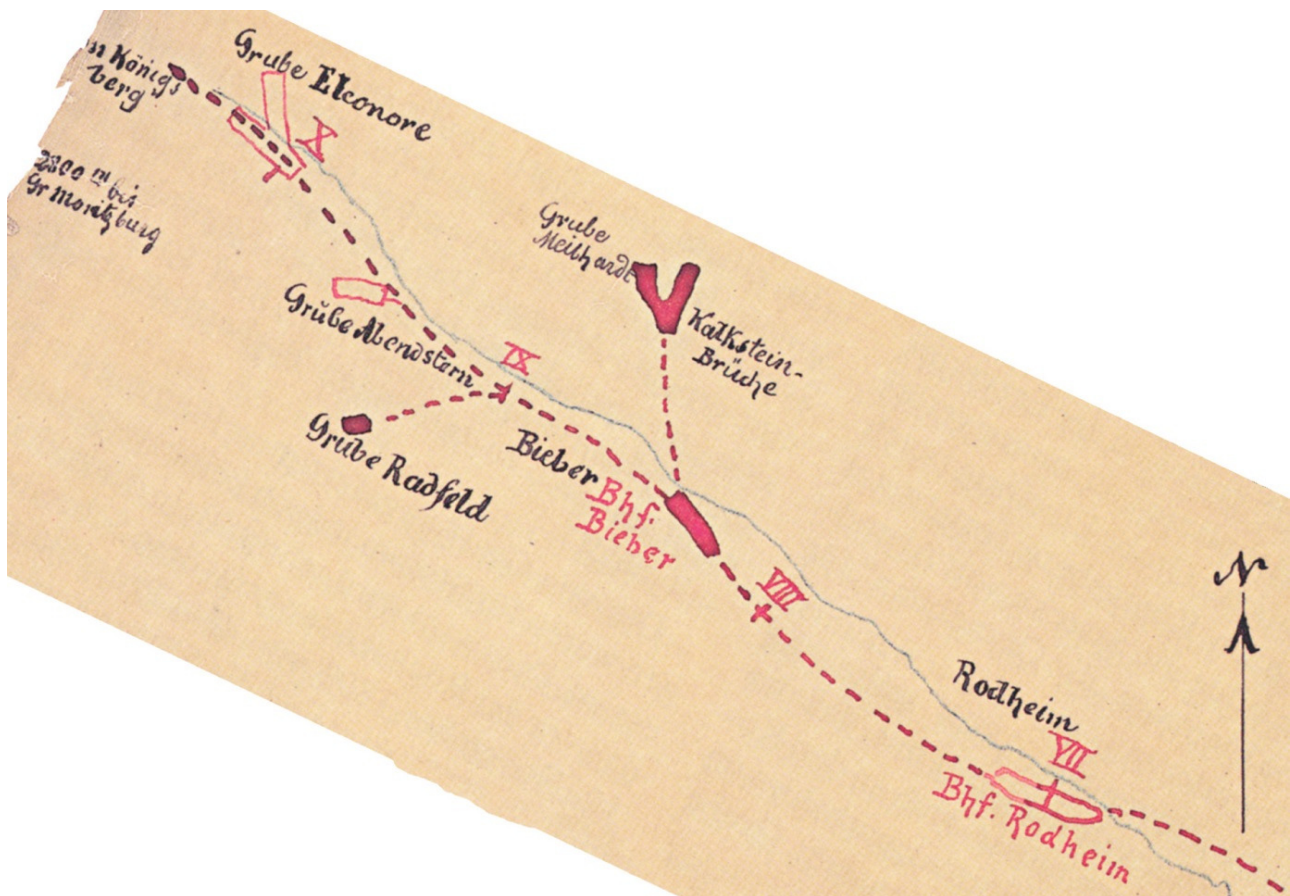


Abb. 10: Planungen für die Biebertalbahn (Haus S. 92 f, in der Quelle undatiert, hier genordnet) aus denen die Rohstoffgewinnungsaktivitäten im Raum südlich des Dünsbergs gegen Ende des 19. Jh. gut lokalisiert werden (vgl. auch die Einträge in Abb. 8). Die römischen Zahlen geben die Kilometer ab Gießen an. Die Anlagen westlich vom Bahnhof Bieber wurden nicht realisiert, lediglich der Anschluss des Meilhardt-Stollens und der Kalksteinbrüche im Kehlachtal nördlich von „Bhf. Bieber“.

Zum ersten Mal forderte die Stadt Gießen im Jahre 1865 den Bau einer Eisenbahnverbindung („**Lenne-Lahne-Bahn**“, 18 f). Von diesen Anfängen der Diskussion bis zur Betriebsaufnahme im Jahr 1898 vergingen also lange 33 Jahre. Und im Ergebnis wurde nur eine reduzierte Variante gebaut, die in Bieber ihr Ende fand, die nachgelagerten Gruben südlich des Dünsbergs nie erreichte und schon gar nicht bis Königsberg weitergeführt wurde.

Passend zur Verteilung der Erz- und Kalk-Gruben im Biebertal, wie Sie Abb. 8 zeigte, wurde die Infrastruktur der Biebertalbahn zunächst mit Anschlüssen an all diese Gruben entworfen (Abb. 10). Diese Ausbauelemente blieben ebenso wie die Weiterführung nach Königsberg nie ausgeführte Optionen.

Der Plan in Abb. 10 entstand überhaupt erst auf dem Hintergrund, dass am Kanonenbahn-Abschnitt Lollar-Wetzlar die Ladestation „Abendstern“ errichtet worden war, an die eine Biebertalbahn vortrefflich anzuschließen wäre. Diesen Schnittpunkt (mit nach Gießen weiterführender Trasse) zeigt der weitere Planausschnitt in Abb. 11.

Weil die Eleonorengrube letztlich doch ihren „Ida-Stollen“ realisierte (vgl. Abschnitt 4), über den tiefere Erzlagen abgetragen und das Erz bis zum Stollenmund in Bieber herausgebracht werden konnte, wurde die Biebertalbahn nur bis in den Ort Bieber gebaut. Alle anderen Gruben mussten dorthin anliefern. Sie taten das teilweise durch ergänzende Seilbahnen (vgl. Seilbahn-Anschluss „Friedberg“ – Abschnitt 5 / Abb. 8).



Abb. 11: Rot eingetragen sind die zu Abb. 10 östlich (rechts) anschließenden Teile der Bibertalbahn-Planung (Plan auch hier genordet). Ausgelassen ist lediglich ein ca. 1 km langer freier Strecken-Zwischenabschnitt ohne weitere besondere Elemente (vgl. die römische Kilometerbezeichnung). Schwarz ist die bestehenden Bahninfrastruktur dargestellt: links der „Kanonenbahn“-Abschnitt Wetzlar-Lollar mit der Ladestation „Abendstern“, rechts die Main-Weser-Bahn (Wetzlar / Kassel) im Bereich des Güterbahnhofs von Gießen. Links ist außerdem gestrichelt die nach dem Krieg von 1866 entstandene neue, nach Osten ‚vorgeschobene‘ Landesgrenze zwischen Preußen und Hessen-Darmstadt ergänzt.

Nur ein Seitenast der Bahn führte etwas weiter nach Norden über den Bieberbach und den Mühlgraben hinweg zu den Kalksteinbrüchen am Kehlachtal und direkt zum dortigen Meilhardt-Stollen. Dies lässt sich aus der alten topografischen Karte rekonstruieren (Abb. 12, auch schon in Abb. 8). Die Biebertalbahnlinie ist in den hier wiedergegebenen Ausschnitten aus der alten topografischen jeweils rot hervorgehoben.

Nur bei genauer Kenntnis ihres Verlaufs lässt sich vor Ort ihre ehemalige Trasse erahnen. Auf der Trasse wurden nach Stilllegung und Beseitigung der Bahnanlagen Geh-, Rad- oder Feldwege angelegt. Vereinzelt hat die Bahntrasse auch noch erkennbare Baulücken hinterlassen.

Die letztlich als eingleisige Schmalspurbahn ausgeführte Biebertalbahn gliederte sich somit in zwei Abschnitte (vgl. Abb. 10 und 11), die sich durch den Bahnverladepunkt „Abendstern“ bei Kilometer IV (gerechnet ab Gießen) ergaben. Er bildete die Verknüpfung zur Bahnstrecke Lollar-Wetzlar. Nur bis hierhin wurde die Bahn zum Abtransport für Erz und Kalkstein sowie zur Anfuhr von Kesselkohle genutzt. Im anderen Streckenabschnitt zwischen Abendstern und Gießen diente die

Bahn lediglich als eine Art Straßenbahn zur Personenbeförderung. Die Personenzüge – in der Regel 10 pro Tag – fuhren allerdings auch auf dem Transportstreckenast bis Bieber und schafften die Gießener zu Ausflugsgaststätten und Erholung im Biebertal.



Abb. 12: Sichten auf Bieber, die Endstation der Biebertalbahn:

Oben links: topografische Karte mit rot hervorgehobener Biebertal-Bahnlinie, Markierung von Bahnhof und Abzweig ins Kehlachtal nach Norden.

Oben rechts: topografische Karte 2007, der Tagebau im Westen des Meilhardt-Feldes ist verschwunden. Wie der Vergleich zu Google Earth-Ansicht unten rechts zeigt, ist auch diese Karte nicht mehr aktuell: Die Siedlungen haben weiter Platz gegriffen, der große Steinbruch am Kehlachtal ist völlig überwachsen.

Unten links: (hier genordeter) Plan zum Bau des Endhaltepunkts mit Option zur Weiterführung nach NON – in dieser Richtung lag vermutlich auch der Ida-Stollen. Der Bahnhof wurde dann aber ca. 100 m weiter in Richtung Rodheim (nach unten verschoben) gebaut.

7. Anfang und Ende des Biebertal-Bergbaus: die Königsberger Gruben

Eine kurze intensive, aber auch abschließende Phase des Bergbaus verband sich in den nur 8 Jahren von 1955 bis 1963 mit einem neuen Bergwerk des Röhrenherstellers **Mannesmann**, der sich bereits im ersten Weltkrieg durch Ankäufe von Gruben vom reinen Eisenerzverarbeiter auf die

Erzgewinnung im Bergbau erweitert hatte. Diese letzte Phase des Bergbaus rund um den Dünsberg ging zugleich mit den höchsten Frachtmengen auf der Biebertalbahn einher, die einen Spitzenwert von 111.200 t in 1962 erreichten (gemessen an der Güterbeförderung von 1900 bis 1963). Der Standort ist somit die letzte Lokalität, an der hier Eisenerz gefördert wurde ... und auch die erste: In der alten topografischen Karte (R. Haus: Innenumschlag vorne, keine Datierung, hier: Abb. 13 unten) ist noch die aktive „Grube Königsberg“ (aufrechtes Hammer- und Eisen-Symbol) an einer Straße von der Burg Königsberg nach Süden in Richtung des Bleidenbergs eingetragen, die es in neueren topografischen Karten (2007, Abb. 13 oben) nicht mehr gibt. Haus nennt das Jahr 1949 als Stilllegungsjahr dieser Grube (9-I). Erste Hinweise auf dortige Eisenverhüttung stammen aus dem Jahr 1664 (9-II). Für die Zeit zum Ende des 17. Jahrhunderts wird über diese Grube eine Förderung von bis dahin noch nicht erreichten 22 Zentner pro Tag berichtet.

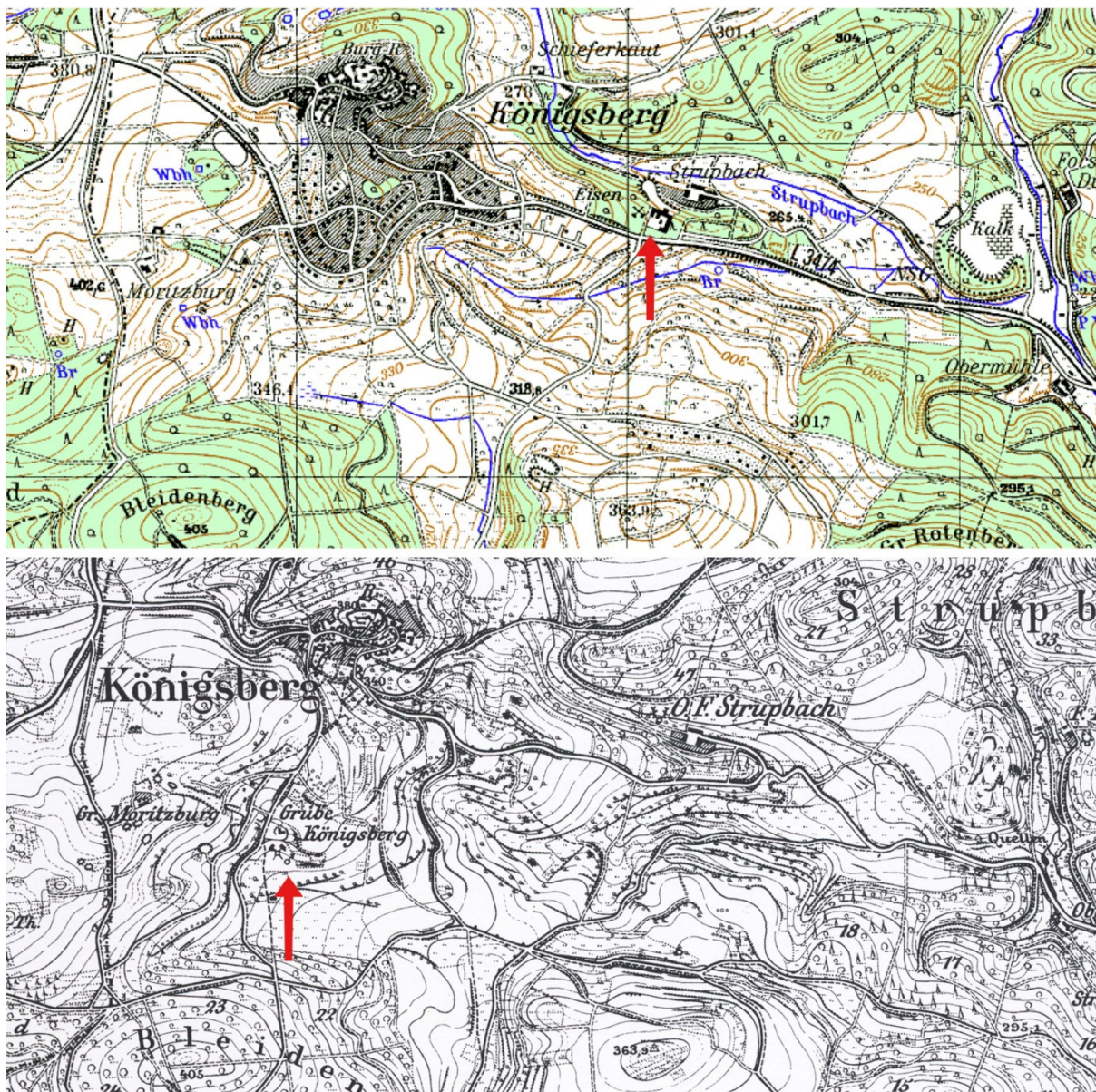


Abb. 13: Unten die alte Grube südlich von Königsberg aus dem 17. Jahrhundert, geschlossen 1949, oben die Mannesmanngrube an der Straße nach Bieber (dorthin führt die Straße nach rechts) aus der Zeit von 1955 bis 1963, je mit Pfeil markiert.

Die neuere Karte zeigt nicht einmal mehr Spuren jener alten „Grube Königsberg“, während sie hingegen das gedrehte Hammer- und Eisen-Symbol (stillgelegte Grube) an der Straße zwischen

Königstein und Bieber darstellt, dort verbunden mit dem Eintrag einer Halde und dem Wort „Eisen“. Eine solche Ausweisung fehlt wiederum in der alten topografischen Karte, die an dieser Stelle nur das Forsthaus „O.F. Strupbach“ (mit Geweihsymbols) darstellt. Somit muss die alte Karte mit der Biebertalbahn jedenfalls aus der Zeit vor den 1950-er Jahren stammen, bevor Mannesmann hier am Forsthaus Strupbach ein neues Bergwerk zu planen begann.

Mannesmann vermutete in diesem Bereich *„eine Erzlagerstätte mit Mächtigkeiten zwischen 1,5 und 10 Metern..., deren Inhalt auf etwa eine Million Tonnen Erz geschätzt wurde“* (239-I). In der Lagerstätten-Kartierung des Großraums von 1910 ist an dieser Stelle noch kein Erzvorkommen ausgewiesen, lediglich am benannten alten Standort „Grube Königstein“ (vgl. Karte S. 28, Abb. 3 hier).

Am Standort **Stupbach** wurde 1952 mit einem neuen Schacht begonnen, der aber alsbald bei erreichter Teufe von 160 Metern absoff. Später wurde der Schacht auf 210 m weitergetrieben und im Jahr 1955 mit der Förderung begonnen. Sie belief sich zunächst auf 200 bis 300 t Erz/Monat. Im September 1955 kam es erneut zu einem Wassereinbruch. Weil zugleich die Bäche Bieber und Strupbach trockenfielen, konnte man davon ausgehen, dass deren Wässer nun durch die anstehenden, aber schon ausgespülten Kalke hindurch in die Grube flossen (240 f). Da die Pumpenleistung dem nicht gewachsen war, lief die Grube erneut voll.

Erst 1959 gibt es Ankündigungen für eine Fortsetzung der Produktion (264 II > 268-I), die sich ab Juni 1959 in einer Förderung von 2.000 t/Monat und insgesamt in diesem ersten Produktionsjahr mit rund 17.000 t darstellte. Im Jahr 1961 stieg die Förderung so sehr an, dass die Stilllegung der einzigen noch parallel betriebenen Grube Friedberg ausgeglichen werden konnte (272). Die Gesamtjahresförderung betrug 105.047 t.

Doch nun gab es bei Mannesmann (wie auch bei anderen deutschen Eisenerzförderern) angesichts der wachsenden Konkurrenz durch große kostengünstige Gruben im Ausland einen Strategiewechsel und schon im Folgejahr erging die generelle Entscheidung zur Stilllegung des inländischen Eisenerzbergbaus. Die Grube Königsberg wurde am 30. April 1963 – trotz der offenbar noch verfügbaren mächtigen Ressourcen – als letzte im Biebertal arbeitende Grube geschlossen.

Zum gleichen Tag wurde auch der Betrieb der **Biebertalbahn** eingestellt, die zuletzt nur noch die Erze dieser (neuen) Grube „Königsberg“ transportiert hatte. Der Personenverkehr auf der Strecke war bereits 1952 auf Busse umgestellt worden (231-I).

Die Stilllegung der „Kanonenbahn“ im Abschnitt Lollar-Wetzlar, mit der die Biebertalbahn verknüpft war, liegt hingegen noch gar nicht so lange zurück: sie erfolgte für den nördlichen Abschnitt Abendstern–Lollar im Jahr 1983 und für den südlichen Ast Abendstern–Wetzlar im Jahr 1990 ([Wikipedia](#)). Im Gelände ist die Trasse noch gut zu erkennen, weil sie teils als begrünter Weg, teils als baumbestandener Grünzug entwickelt wurde.

8. Relevanzvergleich

All die Mengenangaben über geförderte Erze mögen vielleicht beeindruckend erscheinen, oder auch nicht. Ohne eine vergleichende Einordnung fehlt ihnen jedenfalls die Aussagekraft.

Aufklärend könnte die Eisenerzförderstatistik herangezogen werden. Wikipedia hat ihr eine umfangreiche Datenseite gewidmet (*„[Liste der größten Eisenerzförderer](#)“*). Dort werden auch Daten der Welt-Eisenerzförderung ab 1904 veröffentlicht.

In der Anfangszeit (hier für das Jahr 1906) produzierte die Eleonorengrube 31.136 t, die gesamte Welt hingegen 100 Mio. t, mithin das 3.200-fache. Auf den Höhepunkt der abschließenden Produktion der Biebertalgruben (1961) wurden von der einzig verbliebenen (neuen) Grube Königstein 105.047 t gefördert, die Welt war mit 503 Mio. t dabei, mithin dem rund 4.800-fachen (Abb. 14). Man ahnt schon, wie die Konkurrenz der großen Abbaustätten davonzuziehen beginnt.

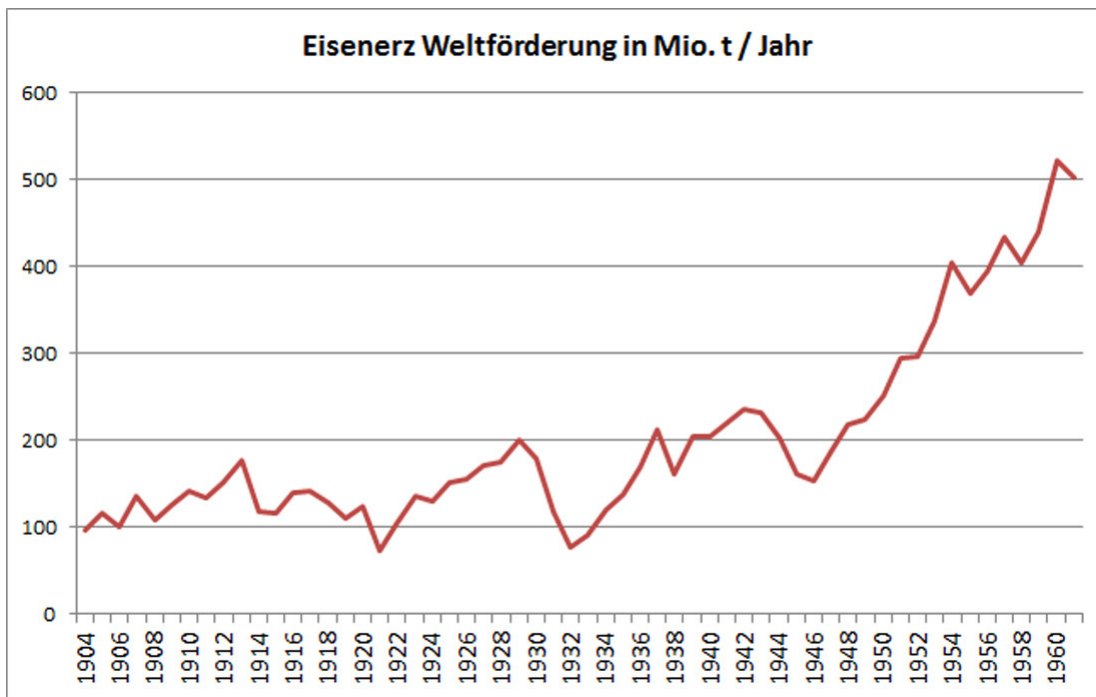


Abb. 14: Diagramm der Eisenerz-Weltförderung 1904 bis 1961 nach Daten auf der Wikipedia-Statistikseite „Liste der größten Eisenerzförderer“

All diese Mengen sind aber noch gar nicht mit dem zu vergleichen, was seit den 60-er Jahren bis heute passierte: für 2011 wird die Weltproduktion auf 2.800 Mio. t angegeben, betrug also das 5,6-fache des Werts von 1961, vor allem befeuert durch den Erzabbau in China, das mit 1,2 Mrd. Tonnen zweieinhalb Mal so viel wie das zweitplatzierte Australien förderte und damit allein schon für 43 % der Weltproduktion stand. Da nehmen sich die durch die Rüstungsindustrie bewirkten Peaks in den Zeiten der beiden Weltkriege nachgerade harmlos aus.

Andererseits war das Lahn-Dill-Gebiet ein Raum, in dem an die 300 Eisenerzgruben gezählt wurden (Wikipedia-Info zum Lahn-Dill-Gebiet). Auch wenn diese Gruben nicht alle im Volumen der Eleonoren- oder der Königsteiner Grube produzierten, relativiert sich der scheinbar geringe Anteil einer *einzelnen* Biebentalgrube durch diesen Multiplikator doch erheblich.

Eine *anschauliche* Einordnung liefert der Vergleich mit der einzigen Grube in diesem Raum, die man noch von innen betrachten kann, weil sie als **Besucherbergwerk** wiedereröffnet wurde: Die Grube „**Fortuna**“ westlich von Wetzlar, nur 15 km Luftlinie von „Eleonore“ entfernt. Hier wurde Roteisenerz abgebaut

Entstehung von Roteisenstein / Hämatit / Fe_2O_3 : Das in heißem Wasser gelöste Eisen hatte sich mit der Zeit am Boden eines flachen devonischen Meeres abgeschieden und dort eine Lagerstätte von 2 bis 3 m Mächtigkeit entstehen lassen. Durch tektonische Verformung im Zuge der variskischen Gebirgsbildung wurde diese ursprünglich ebene Lagerstätte zu Satteln aufgewölbt oder gar überkippt, in Mulden eingetieft, durch Verwerfungen ver- oder gar überschoben sowie horst- oder grabenartig gestaffelt.

Nur wenige Teile dieser Lagerstätte konnten daher auf ebener Sohle abgebaut werden (Abb. 15). Wo das Erzlager geneigt an die Oberfläche trat („Ausbiss“), waren bereits die Kelten seiner Spur gefolgt, später entstanden hier Tagebaue. Je mehr das Erzlager in die Tiefe abtauchte, musste es bergmännisch über Stollen und Schächte abgetragen werden.

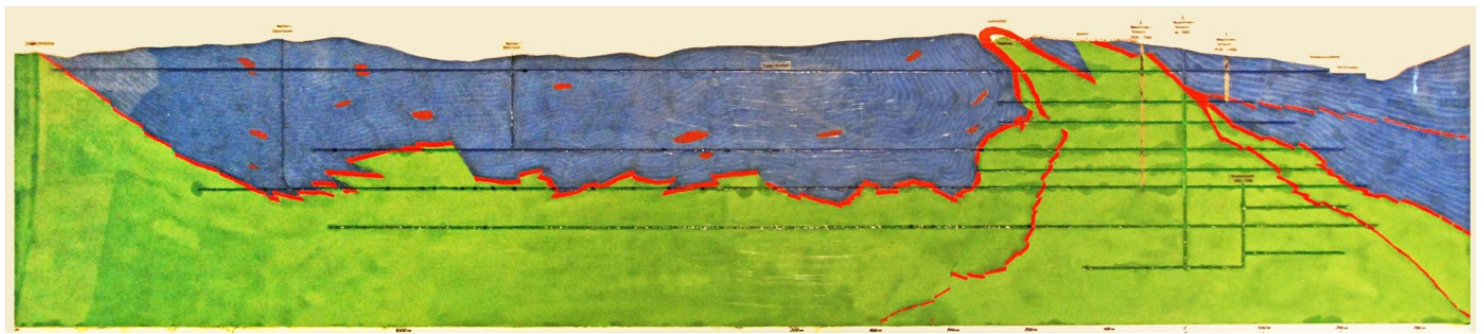


Abb. 15: Schnitt durch das Grubenfeld „Fortuna“. Liegend (grün): mitteldevonische Gesteine, hangend (blau): oberdevonische Gesteine, dazwischen rot: das Roteisensteinlager, tektonisch verformt. Dunkelgrüne Striche vor allem rechts: Schächte und Stollen der Grube „Fortuna“.

Produktionszahlen scheinen zwar zu den großen Geheimnissen der Rohstoffindustrie zu gehören, zur Fortuna-Grube werden im örtlichen Museumsführer immerhin (aber auch nur) zwei Daten genannt, die gewissen Anhaltspunkte liefern:

Der Erzabbau wurde (auch hier) von der Firma **Buderus** betrieben, die 1846 mit dem Tagebau begann.

- 1887 förderten 155 Bergleute über 28.000 t Roteisenstein (S. 24).
- Die Rekordfördermenge wurde 1968 mit 103.472 t erreicht (S. 27).

Danach sank die Produktion ab. Trotz noch förderfähiger Ressourcen von ca. 1. Mio. Tonnen wurde die Grube im Jahr 1983 stillgelegt.

Die wenigen Zahlen signalisieren, dass „Fortuna“ in der gleichen Größenordnung produzierte, wie die Biebertalgruben. Der frühe Wert entspricht der damaligen Eleonoren-Förderung, der späte der finalen Förderung in der Königsteiner Grube.

9. Besichtigung

Welche Konsequenzen können aus diesen Recherchen zur Bergbaugeschichte im Biebertal gezogen werden?

Die Anfahrt des Besuchers sollte der Route der **Biebertalbahn** folgen, auf oder an der im gesamten Verlauf Straßen geführt sind. Sodann wären Erkundungen in **Bieber** auf den Spuren des Biebertalbahn-Endbahnhofs, der dortigen Erzverladung, des Kalksteinabbaus, der Meilhardt- und Ida-Stollen angesagt. Wikipedia lokalisiert zum Stichwort „Biebertal“ die Lage der Erzverladestelle im „Baumgarten, wo noch heute Gebäude (Maschinenhaus) der ehemaligen Grube Eleonore zu sehen sind“. Die „Baumgartenstraße“ zweigt nach NW von der Kehlbachstraße ab, die ins gleichnamige Tal führt und von der gegenüber nach SO das Gässchen „an der Halde“ die Bergbaugeschichte des Orts ein wenig im Namen bewahrt.

Im Zuge einer **Dünsberg-Besteigung** könnten die Grubenfelder am südlichen Dünsbergfuß eingebunden werden. Beginnend bei der Strohmühle wird dann ein Schlängelkurs entsprechend Abb. 16 genommen, der durch die wesentlichen Abbaufelder der Eleonoren- und Buchholz-Felder führt (vgl. auch Abb. 8).

Auch eine Wanderung durch das Königsteiner Bergbaurevier mit Besichtigung der Burgruine „**Königsberg**“ wäre reizvoll.

Abb. 16 hebt in der älteren Karte (unten) die damals kartierten Gruben und Halden farblich hervor (braun), damit sie im Vergleich zur neueren topografischen Karte (oben) besser zu identifizieren sind. So stellt z.B. die topografische Karte von 2007 die Grube im Waldrand zum Feld „Elisabeth“ (westlicher Teil des Buchholz-Feldes mit dem Buchholzgraben) nur noch als Geländevertiefung

dar, nicht aber als Bergbau. Das Zackenband in der braunen Farbe der Höhenlinien bedeutet in topografischen Karten eigentlich „natürliche Böschung/Steilrand“.

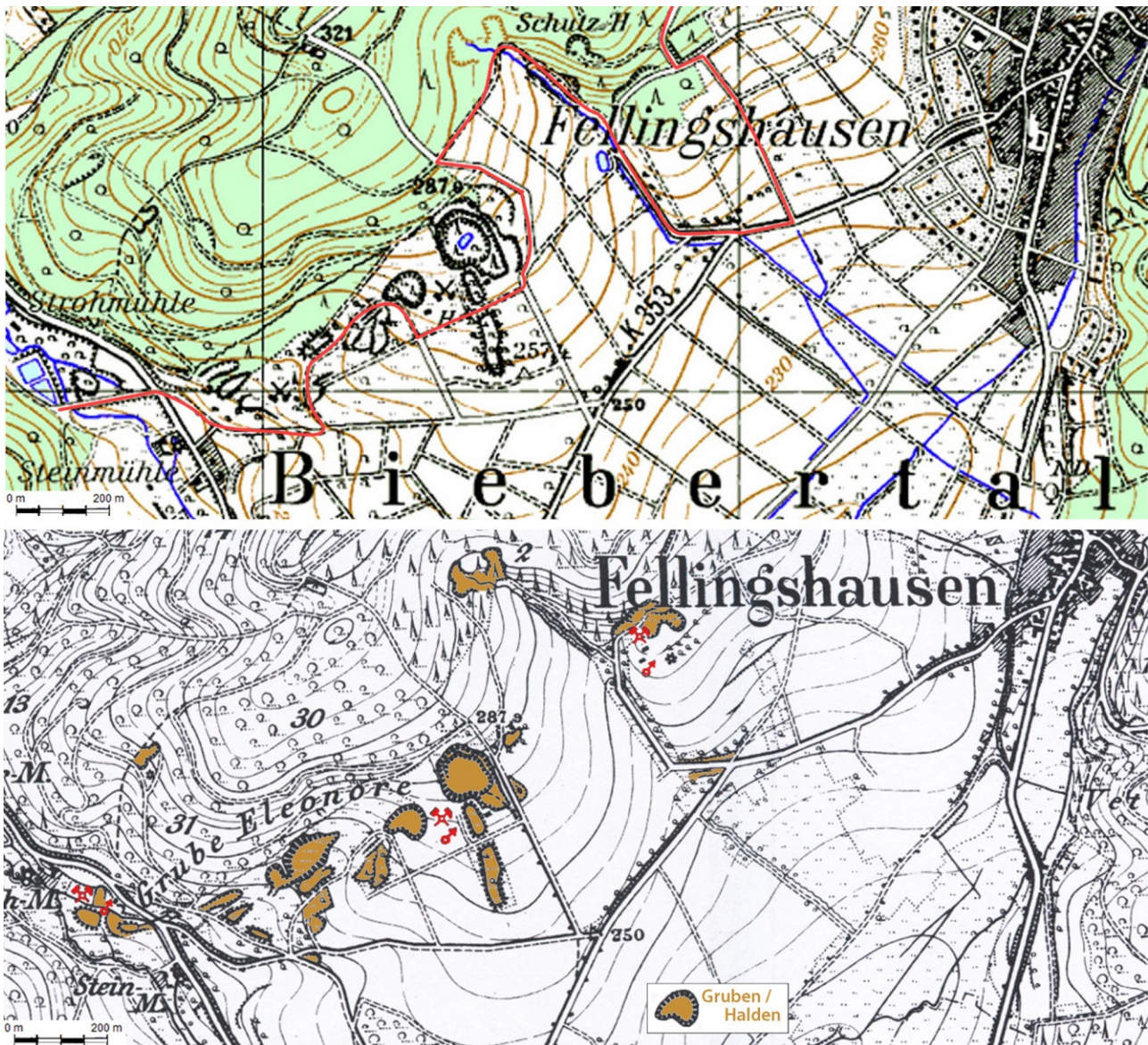


Abb. 16: Möglicher Besichtigungsweg durch die historischen Gruben in den Feldern „Eleonore“, „Elisabeth“ und „Friedberg“, auf der topografischen Karte von 2007 (oben) rot markiert. Unten die historische Karte, darin hervorgehoben die Gruben/Halden (braun) und die Bergwerkssymbole Hammer und Eisen sowie der ggf. auf Stollen/Schacht weisende Pfeil (rot).

In der neueren Karte sind Hammer und Eisen auf den Kopf gestellt, signalisieren also inaktiven Bergbau, anders als in der älteren Karte unten. Hier sind die noch aufrechten, also aktive Gruben signalisierenden Hämmer an drei Stellen eingetragen und jeweils mit einem Pfeil verkoppelt (eigentlich das Symbol für „männlich“), der womöglich einen Stollen (oder Schacht wie im Feld „Friedberg“) anzeigen soll. Ein solches Zeichen ist in den Legenden zu topografischen Karten 1:25.000 nicht normiert.

Die vorgeschlagene Wegeführung beginnt (am linken Rand) an der Strohmühle, wo das Mundloch des August-Stollens gelegen haben muss und noch eine Halde erkennbar sein sollte. Der Weg schlängelt sich dann durch die Gruben im Feld „Eleonore“. An der Stelle mit dem Hammer- und Eisen-Symbol wäre ein weiterer Stollen/Schacht zu klären. Dahinter folgt das Grubenfeld „Elisabeth“ mit der Tagebaugrube im Waldrand, sodann das Grubenfeld „Friedberg“, in dem

erneut mit Hammer und Eisen sowie Pfeil ein Bergwerk angezeigt ist (Schacht von 1920 mit Seilbahn zum Biebertalbahnhof-Endast im Kehlachtal). Auch am Buchholzgraben im Bereich des südlichen Wegesterns könnten noch Abgrabungen zu erkennen sein, die aus der ersten Phase der Buderus-Tätigkeit in diesem Feld stammen (1863).

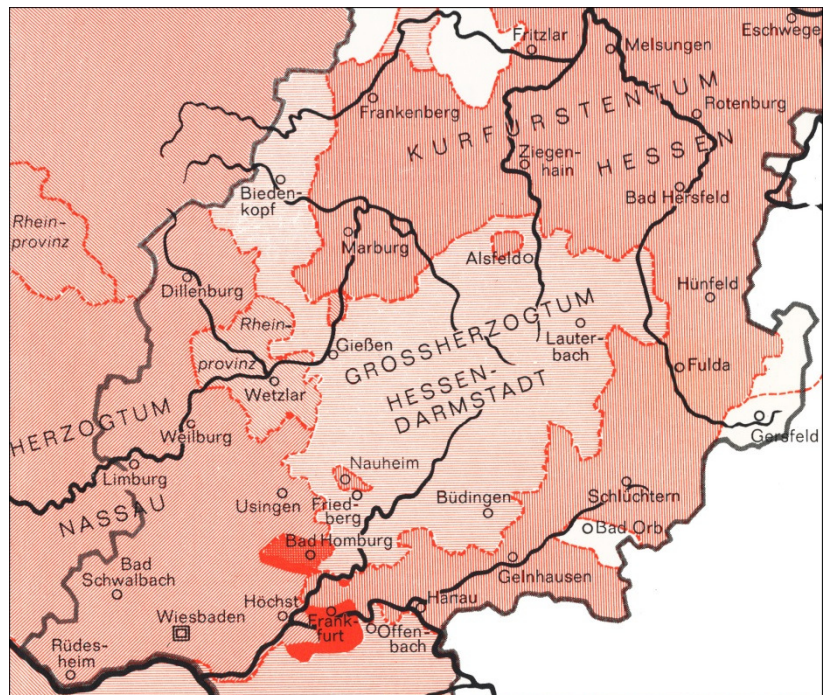
Michael Siebert, August 2013

Anhang: Hessenkarten

Flächen des Großherzogtums Hessen-Darmstadt in Mittelhessen;

oben:

zur Zeit des Deutschen Bundes
(1815 bis 1866) – Bereich
Vogelsberg und westlich von
Gießen bis hinauf in den Raum
Biedenkopf



unten:

Nach der Reichsgründung 1871 –
die Flächen nordwestlich von
Gießen gehören nun zu Preußen

