

Eisensteinweg

Der Bergbau spielt in der jüngeren Geschichte unserer Region eine gewichtige Rolle. Dies trifft auch und gerade für die Gemeinde Nauborn zu. Waren hier schon in früherer Geschichte Spuren bergbaulicher Tätigkeit gegeben, so stellte sich doch durch die Schaffung des einheitlichen Bergreviers für den Kreis Wetzlar eine deutlich neue Entwicklung ein.

Es war in Nauborn nach Mitte des 19. Jahrhundert neben einigen Tageabbauten das Auffahren der Gruben Amanda, Johann-Heinrich, Johannetta, Uranus und Juno I, Juno II und Juno III, durch das sich doch einschneidend der Lebensstandard im Ort veränderte. Es entstanden Arbeitsplätze in unmittelbarer und mittelbarer Folge und so konnte erstmals im heimischen Raum wirkliches finanzielles Einkommen erzielt werden.

Im Jahre 1858 wurde die Grube Amanda im hinteren Tiefengrund aufgefahren. Unmittelbar in Nachbarschaft befand sich die Grube Uranus. Über 200 Bergleute waren hier damit beschäftigt, Eisenerz aus dem inneren der Erde zu Tage zu befördern.

Und den Transport des Eisenerzes nach Wetzlar übernahmen Fuhrleute. Meist waren diese Fuhrleute Bauern aus dem Ort und der Umgebung, die sich hier ein kräftiges Zubrot verdienen konnten. So entstand für den Transport des roten Erzgesteins von diesen Gruben für die Pferde- und Kuhgespanne im Nauborner Tiefengrund ein neuer Eisensteinweg. Ein Weg, der mit weniger gutem Eisengestein und eisenhaltiger Erde aufgebaut wurde und aus dem Talinneren bis zur Grube Juno II, den heutigen Standort eines metallverarbeitenden Unternehmens zur Kreisstraße nach Wetzlar führte. In weiterer Folge leitete dieser Weg durch den Ort und nach Wetzlar. Hier ging es über die Schützenstraße hoch zum Eisenmarkt, hinunter über die alte Lahnbrücke durch die Langgasse bis hin zur Sophienhütte. Der Fuhrlohn belief sich auf 1,5 Pfennig pro Kilometer und Zentner, was für die Gesamtstrecke etwa 2,10 Mark pro 40-Zentner-Fuhre ergab. Zum Vergleich: Im Jahre 1900 kostete ein Pfund Butter ca. 90 Pfennig, ein Kilo Schweinefleisch ca. 1,50 Mark. Doch bei all diesem schweren Gewerk war es über Jahre hinweg eine gute Zuverdienstmöglichkeit.

Natürlich belasteten diese schweren Fuhrwerke die nur dürrtig hergestellten Wege und Straßen sehr stark. So kam man in Nauborn auf die Idee, jeweils halbseitig die Ortsdurchfahrt zu sperren, um zumindest zeitweilig die Straße einseitig und ebenso die Gemeindekasse mit Zollerhebung zu regenerieren. Doch diese „Schlagbaumeinrichtung“, wie es im Ort vorgesehen war, hielt nicht lange stand. So war es an den Gemeinden Nauborn und Wetzlar, diese doch stark befahrenen Straßenteile dauerhaft zu befestigen und zu unterhalten.

Und an dem Weg entstanden in Folge auch Einkehrmöglichkeiten für die Fuhrleute. Mussten sie doch viel Schweiß bei der Verrichtung des täglichen Gewerks aufbringen, so war es folglich notwendig, diesen Flüssigkeitsverlust nach getaner Arbeit unterwegs auszugleichen. Und die Pferde fanden, wenn auch manches Mal zu späterer Stunde, immer den Weg nach Hause.

Im Jahre 1897 kam für die Fuhrleute ein gewaltiger Einschnitt: Der Bergwerkseigner Buderus baute von der Grube Amanda eine Seilbahn über den Höhenrücken zur Lahn und bis zur Sophienhütte. Ebenso schlug die Firma Krupp von der Grube Juno II ein Transportstollen bis nach Albshausen. Vom dortigen Verladebahnhof erfolgte der Weitertransport auf der Schiene. So reduzierte sich für die Fuhrleute der Ertransport auf ein kleines Minimum an Restladungen.

In der Gemarkung Nauborn ist der alte Eisensteinweg in seiner Urtümlichkeit im Tiefengrundtal heute noch gut erhalten zu sehen.

Der Weg des Eisengestein von Nauborn zur Sophienhütte