

# Der Dorfschreiber berichtet



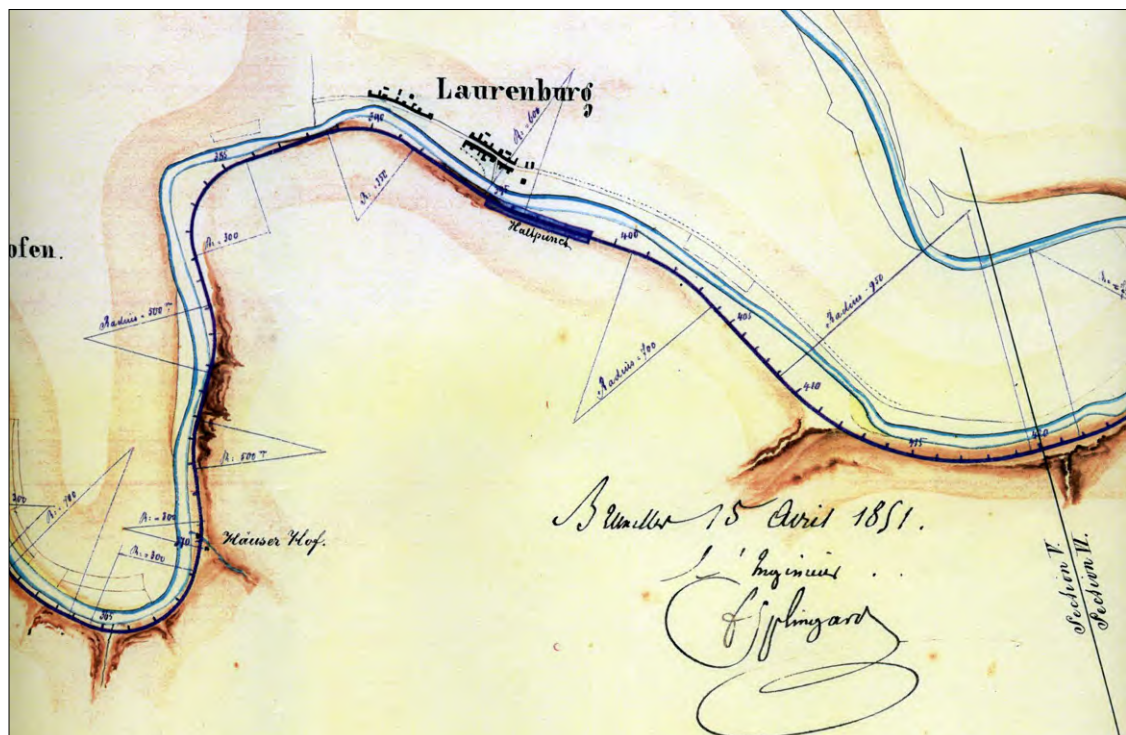
Laurenburg - Kurzbrief Nr. 38, November 2011

Liebe Laurenburger,

im nächsten Jahr 2012 können wir in Laurenburg mindestens zwei runde Jubiläen von Lahntal Verkehrslinien feiern, nämlich **150 Jahre Lahntal-Eisenbahn** und **100 Jahre Lahntal-Straße**. Vielleicht gelingt auch noch der Durchbruch für den seit 36 Jahren geplanten **Lahntal-Radweg**, denn aller guten Dinge sind 3.

## 150 Jahre Lahntal-Eisenbahn

Die Industrialisierung im 19. Jahrhundert erforderte neue, schnellere und sichere Verkehrswege. Zuerst förderete man sehr die alte Wasserstraße Lahn, doch durch dessen Nachteile wie Witterungsabhängigkeit und zeit- und aufwendiger Treidelverkehr konnte der wachsende Transportbedarf nicht gedeckt werden. Nachdem 1835 die erste deutsche Eisenbahnstrecke in Betrieb genommen war, begann man auch an der Lahn, bzw. in Wiesbaden, in der herzoglichen Regierung, etwas zögerlich über einen damals revolutionären Verkehrsweg Eisenbahn an der Lahn nachzudenken. Die erste Planung führte um 1850 der belgische Ingenieur Spingard durch. Seine Planung wurde jedoch verworfen, weil die Streckenführung zu sehr den vielen Lahnschleifen folgen sollte.



**Ein Ausschnitt von Spingards Plan 1851, noch ohne den Laurenburger Tunnel. Er projizierte den Laurenburger Bahnhof als „Haltepunkt“ gegenüber dem heutigen östlichen Dorfende, wo damals noch keine Häuser waren.**

1857 wurde die „Nassauische Rhein- und Lahntaleisenbahngesellschaft“ gegründet, die mit einer neuen Planung mit Baurat Haas begann. 1858 konnte das erste Teilstück von Oberlahnstein bis Bad Ems in Betrieb genommen werden, doch die Gesellschaft ging kurze Zeit später in Konkurs.

Erst beim dritten Anlauf, als die herzogliche Regierung das Eisenbahnprojekt selbst in die Hand nahm und den Limburger Ingenieur Moritz Hilf mit dem Weiterbau beauftragte, konnte die Lahntalbahn zu Ende gebaut werden. Am 5. Juli 1862 konnte die Strecke von Nassau bis Limburg dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und der erste Zug befuhr die Lahnstrecke mit dem Haltepunkt „Bahnhof Laurenburg“ in der Gemarkung Gutenacker. Die Strecke war zunächst eingleisig, das von Anfang an geplante zweite Gleis wurde erst 50 Jahre später verlegt.

**Diese abgebildete Postkarte aus dem Jahr 1897 zeigt, dass an den Bahnhöfen jedoch 2 oder mehrere Gleise zum Abstellen, Überholen oder Begegnen vorhanden waren. Sie zeigt den Bahnhof Laurenburg von Westen mit einem eingezeichneten Zug, wie er wohl vor 150 Jahren gefahren ist - mit offenem Stand für Lokomotivführer und Heizer.**



Die ersten Züge erreichten eine Geschwindigkeit von 40 km/h. Es fuhren 4 Personenzüge und 5 Güterzüge pro Tag. Die Güterzüge vervielfachten sich mit der Zeit und machten lange den Hauptanteil am Zugverkehr aus. Heute hat der Personenverkehr Vorrang.

Die ersten Zugmaschinen waren Dampflokomotiven, die letzten „Dreckschleudern“ fuhren 1973, abgesehen von Nostalgiezügen. 1907 befuhr der erste Akkumulatorentriebwagen (elektrobatteriegetrieben) die Lahnstrecke und seit 1967 fahren dieselgetriebene Züge, die sich auch bis heute durchgesetzt haben.

1997 fuhren die ersten Züge mit sogenannter „Neigetechnik“, die eine höhere Geschwindigkeit zulassen. Diese mussten jedoch wegen technischer Mängel mehrfach aus dem Verkehr genommen werden.

Seit 2004 sind die Liegenschaften, Gebäude und die Verkehrsbetriebe selbst - also was früher alles unter dem staatlichen Unternehmen „Bundesbahn“ zusammengefasst war, in einzelne Unternehmen aufgeteilt worden. Diese schwer überschaubaren Besitz-, Tätigkeits- und Verantwortlichkeitsverhältnisse machen dem Laurenburger Bahnhof offensichtlich schwer zu schaffen - der Zustand des Bahnhofes und seiner Außenanlagen lässt vieles zu wünschen übrig.

Besitz und Zuständigkeiten soweit ich diese ermitteln konnte:

- das Schienennetz gehört der DB Netz AG,
- der Bahnhof (mit Vorplatz) gehört der DB Station & Service AG (der Bahnhof soll weiter veräußert werden),
- die Regionalbahn (Bummelzug) betreibt das Unternehmen Vectus, ein Tochterunternehmen der Hessischen Landesbahn und der Westerwaldbahn,
- den Regional-Express (Eilzug) betreibt die DB Regio AG,
- der eigentliche Auftraggeber für die beiden Zugbetreiber und auch zuständig für deren gemeinsamen Fahrplan ist der Zweckverband SPNV-Nord (Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord),
- der alte Güterschuppen, mit zugehöriger Auffahrt und dem umliegenden Gelände (z.T. als unentgeltlicher Parkplatz genutzt), gehört der Familie Herpel (Auto-Herpel).

Der marode Bahnhof mit seinem miserablen Außengelände lädt trotz seines beachtenswerten Alters und seiner langen traditionsreichen Erfüllung seines Infrastrukturzweckes nicht zu einer Jubiläumsfeier ein.

**Der Laurenburger Bahnhof heute mit der Regionalbahn der Firma Vectus. Der dieselgetriebene Leichttriebwagen vom Typ Coradia LINT ist klimatisiert und mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet. Der alte Fahrkartenschalter im Bahnhof ist geschlossen.**





## 100 Jahre Lahntal-Straße

Wie die Laurenburger heute noch mit ihren Handys im „Funkloch“ stecken, so befanden sie sich vor 100 Jahren für Straßen- bzw. wegegebundene Fahrzeuge noch im „Sackloch“. Laurenburg war mit diesen Fahrzeugen nur über die Straßen von der Westerwald- bzw. von der Taunusseite zu erreichen. Die Lahnquerung war zwar schon ab 1877 erleichtert worden, nachdem die „Silber- und Bleibergwerksgesellschaft“ eine Stahlbrücke über die Lahn gebaut hatte, um die Erze zum Verladen an den Bahnhof zu fahren, aber die einzige Ostweststraße von Diez nach Nassau ließ Laurenburg „links liegen“. Der alte Hauptverkehrsweg ging von Diez über Hirschberg, Holzappel, Charlottenberg und erreichte erst in Obernhof das Lahntal. Heute nutzt man einen Teil dieser Strecke noch als Wanderweg – genannt „Halfterweg“.

Am 21. Juli 1912 wurde am Tag der Kalkofener Kirmes auch die Einweihung der Teilstrecke Obernhof - Laurenburg der Lahntalstraße gefeiert. Bis dahin führte an der Lahn, als durchgängiger Weg oder Pfad, nur der Leinpfad vorbei. Die beiden Felsrücken, die zwischen der Eichenau und der Schleuse Kalkofen bis in die Lahn hinein ragen, waren für den Straßenbau damals eine große Hürde.

**Ein Foto von den Straßenbauarbeiten an der einen Engstelle gegenüber des unteren Häuserhofes, um 1911, zeigt eindrucksvoll die gefährlichen Felsarbeiten. In der Mitte sitzt der Sprengmeister mit Sprengstoff, Zünder, Zündschnur und Ladestock; auf dem Fels stehen zwei mir noch bekannte Arbeiter: Christian Fuchs von Laurenburg und Jakob Schmidt von Kalkofen. Älteren Lesern wird Jakob Schmidt noch als „Stitzeljakob“ in Erinnerung sein - er hatte im 1. Weltkrieg ein Bein verloren, welches durch einen einfachen Stock (Stotzen oder Stötzel) ersetzt worden war.**

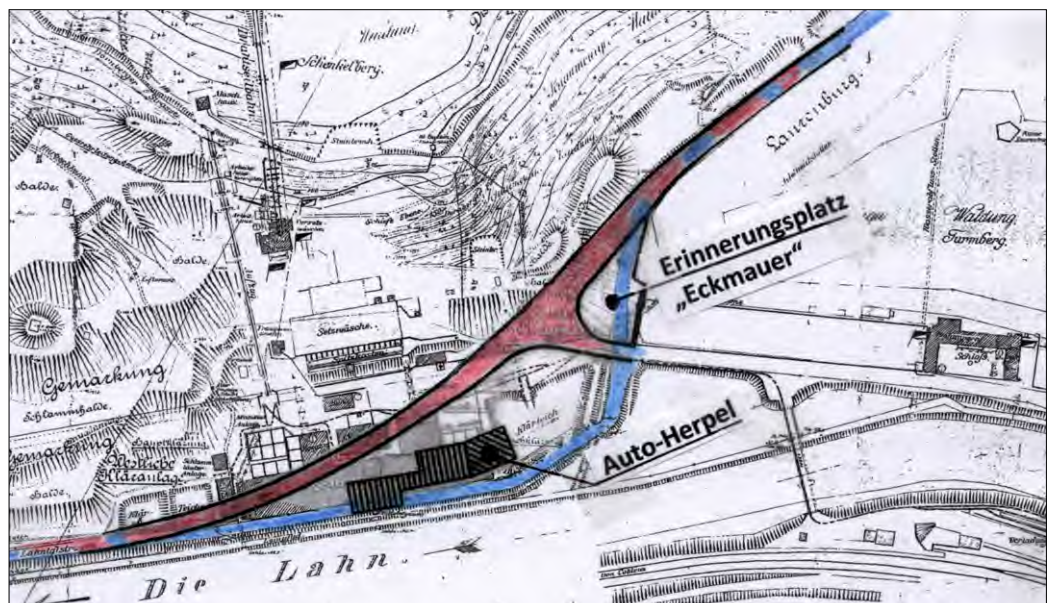


Die Lahntalstraße hat zwei bedeutsame Veränderungen erfahren:

- die Verlegung über das Gelände der ehemaligen Erzaufbereitung Laurenburg und
- den Bau des Lahntal-Radweges von Lahnstein bis Laurenburg.

Nachdem 1954 die Laurenburger Aufbereitung stillgelegt und danach abgerissen worden war, begradigte man in den 1960er Jahren die Lahntalstraße, indem sie über den ehemaligen Standort der Erzaufbereitung verlegt wurde. Als die Straße 1911 gebaut wurde, musste sie zwischen Lahn und Aufbereitung gelegt werden, wodurch sich enge Kurven im Bereich der Eckmauer ergaben.

**Die Zeichnung zeigt die Erzaufbereitung um 1923 mit der Trasse der alten (blau) und der heutigen neuen Lahntalstraße, B 417 (fett dazu gezeichnet und rot markiert). Weiterhin sind hinzu gezeichnet die vor 1970 erbauten Gebäude Auto-Herpel und der etwa gleichzeitig eingerichtete Platz „Eckmauer“. Letztgenannter Platz ist vom Heimatverein Laurenburg zur Erinnerung an den hiesigen Blei- und Zinkbergbau angelegt worden.**







**Zwei schöne Zeitdokumente wurden von der Kreisbildstelle in Bad Ems zur Verfügung gestellt. Die linke Aufnahme ist von 1953 und zeigt uns die „alte Eckmauer“, wie wir sie als Kinder kannten. Rechts hatte das Autohaus Herpel 1969 gerade den Neubau fertig, aber die B 417 ging noch lahnseitig an den Gebäuden vorbei.**

Als der Lahntal-Radweg von Lahnstein lahnaufwärts im Jahre 2002 bis hinter die Kalkofener Schleuse fertiggestellt war, stand man für den Weiterbau bis Laurenburg an den zwei Engstellen vor dem gleichen Problem, wie vor 100 Jahren mit der Straße. An dieser 400 m langen felsigen Strecke musste der Radweg an der Straße lahnseitig angehängt (ausgekragt) und in der vorhandenen Straße verankert werden. Dabei wurden die beiden am meisten störenden, überhängenden Felsrücken nochmals etwas abgetragen und bereinigt. Allein die Felsarbeiten waren mit einer Viertel Million Euro geschätzt, während das Radwegteilstück insgesamt bis Laurenburg 1,5 Millionen kosten sollte. Die Bauzeit erstreckte sich über das ganze Jahr 2005, wobei die Strecke zwischen Kalkofen und Laurenburg durchgehend gesperrt war.

Wie geht es mit dem Radweg lahnauf weiter? Seit 35 Jahren gibt es eine Menge konkrete Planungen, mehrere vorgeschlagene Varianten (entlang der Lahn!), die jedoch allesamt von den wenigen Radweggegnern zu Fall gebracht wurde. Die Bürgerinitiative „pro Radweg“, die sich in diesem Jahr gebildet hat und bereits über 11.000 Anhänger zählt, sieht sich bereits mit einer Anzeige der Radweggegner konfrontiert, weil sie die von ihnen gewünschte Trasse auf dem alten Leinpfad begehbar gemacht hat. Mit dieser Einweihungsfeier müssen wir wohl noch ein bißchen warten.

Gerhard Gemmer



**Diesen Spezialbagger fotografierte beim Abspitzen einer Felsnase Klaus Maxeiner am 21. Januar 2005**

Die Laurenburg-Kurzbriefe unseres Dorfschreibers Gerhard Gemmer werden von mir druckfertig überarbeitet und auch vervielfältigt. Auch das Austragen der Kurzbriefe wird von mir vorgenommen und ich versichere ihnen, dabei wird niemand „vergessen“. Sollte jemand seine Kurzbriefe nicht mehr finden bzw. mit der Werbung entsorgt haben, so kann er die Kurzbriefe gegen eine Gebühr von je 50 Cent nachkaufen, soweit noch Kurzbriefe vorhanden sind. Da alle Publikationen des Fördervereins „Freunde der Laurenburg e.V.“ aber im Internet als PDF-Dateien eingestellt sind ([www.laurenburg.de](http://www.laurenburg.de) / Downloads), wird es einfacher sein, man lädt sich die Datei runter und kann dann selbst ausdrucken oder auch nur archivieren.

Klaus Maxeiner