



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

III/89

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,—

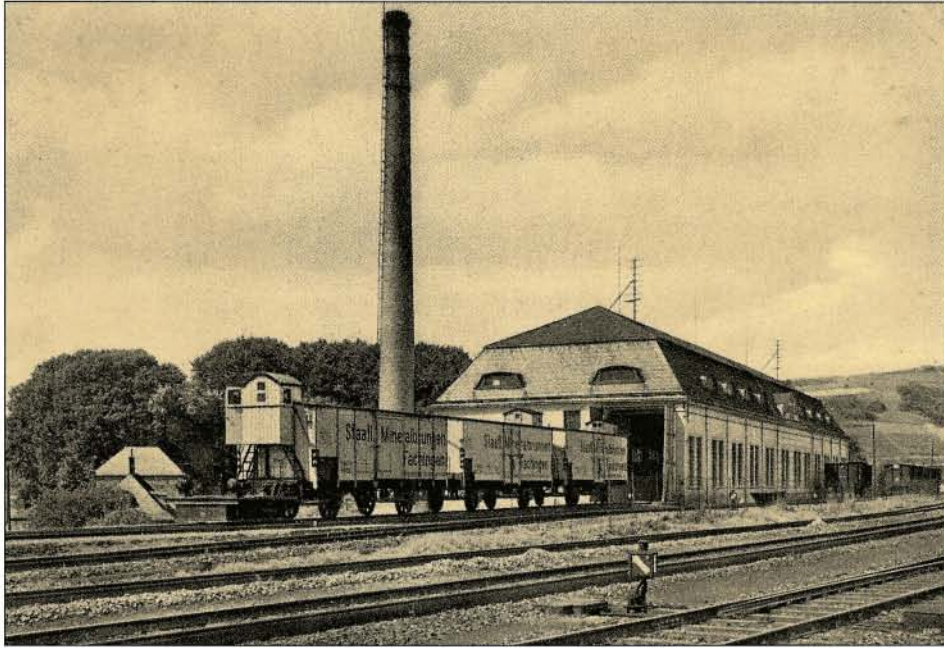
Sonderausgabe • Lahntalbahn

von
Udo Kandler



STAATLICH FACHINGEN AUF DER SCHIENE.

Damals wie heute



STAATL.
FACHINGEN

6251 Fachingen/Lahn



Bild 1: Zwei Dinge verbinden die meisten Eisenbahnfreunde mit dem Stichwort "Lahntal": den Limburger Dom und die Triebwagen der Baureihe 517. Hier fahren der 517001 und der 517003 am 9. Oktober 1979 vor dem herrlichen Bauwerk vorbei.

Foto: L. Rotthowe

Titelbild: Abschied von den "Limburger Zigarren": Die letzte Fahrt führte den 817603 und den 517008 nochmals nach Balduinstein (1. Oktober 1983).

Foto: D. Kempf

Rücktitel: Hp0 zeigt das Ausfahrtsignal Richtung Koblenz in Balduinstein.

Foto: D. Kempf

Impressum

ISSN 0720-051 X

DM 19,80 – sfr 19,80 – öS 150,-

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstenfeldbruck,

Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048/5049

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Autor: Udo Kandler

Redaktionelle Betreuung: Marcus Niedt

Lektorat: Manfred Grauer

Anzeigen: Elke Albrecht

Layout: Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH

Produktion: EUROPLANNING s.r.l., Verona,

Via Morgagni, 24 (Printed in Italy)

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Sonderausgaben erscheinen 1989 4 x (auch im Abo erhältlich, für DM 74,-, im europäischen Ausland zuzüglich DM 4,- Portoanteil). Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 10 vom 1. Januar 1989.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Juli 1989 by:

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

Einleitung	4
Die Lahnschiffahrt als Vorgängerin der Eisenbahn	6
Planung und Bau der Lahntalbahn	8
Bilderbogen Lahntal	16
Der Erzbergbau im Einzugsgebiet der Lahntalbahn	19
Das Ausbesserungswerk Limburg	22
Die Triebfahrzeuge des Bw Limburg	32
Die Lahntalbahn im Wandel der Zeit	56

Einleitung

Es gibt kaum eine deutsche Bahnlinie, die noch nicht in einer mehr oder weniger umfangreichen Publikation gewürdigt worden ist. Um so verwunderlicher, daß gerade die Lahntalbahn bisher keine Berücksichtigung fand, handelt es sich hier doch um eine Strecke, die durch eine in ihrer Art einmalige Landschaft führt. Diese Lücke soll das vorliegende Sonderjournal schließen.

Noch heute finden sich auf dieser Bahnlinie viele Details aus der Anfangszeit der Eisenbahn. Gerade diese Nebensächlichkeiten machen den besonderen Reiz der Lahntalbahn aus. Daß die Bahnhofsgebäude vielfach noch aus der Zeit des Eisenbahnbaus stammen, ist sicherlich kein Einzelfall; auch an anderen Bahnlinien stehen noch Bahnhöfe aus der Gründerzeit. Einzigartig sind dagegen die kunstvollen Holzschnitzarbeiten, mit denen die Fachwerk-Dachbalkenkonstruktionen ausgefüllt wurden. In jener Zeit arbeitete man noch mit Liebe zum Detail. Überhaupt zeigt sich eine Vielzahl von Bahngebäuden im Lahntal in einer verblüffenden Ursprünglichkeit, mit der für das ehemalige Herzogtum Nassau typischen architektonischen Formgebung.

Wer die Lahntalbahn mit Muße erkundet, wird häufig auf Einzelheiten stoßen, die heute so selten geworden sind, weil sie dem Fortschritt nicht dienlich erscheinen. Leider fallen die Relikte vergangener Zeiten nach und nach der Spitzhacke oder einer erforderlichen Modernisierung zum Opfer. Wie lange die Bahn im jetzigen Zustand noch erhalten bleibt – mit einer Fülle an betriebstechnischen Einrichtungen, wie sie vor einem halben Jahrhundert Standard waren –, dürfte nur eine Frage der Zeit sein. Aber der Blick für die Realität darf eben nicht verlorengehen. Allein umfassende Rationalisierungsmaßnahmen können die Zukunft der Lahntalbahn sichern. Ihre Struktur wird sich grundlegend ändern müssen, was zwangsläufig den Wegfall zahlreicher, dem Eisenbahnfreund so liebgewordener Bahnhöfe, Stellwerke, Schrankenposten und ähnlicher Einrichtungen mit sich bringen wird.

In welcher kurzlebigen Zeit wir uns befinden, zeigt sich besonders deutlich auf dem Triebfahrzeugsektor. Viele der in jüngster Vergangenheit entstandenen Aufnahmen sind schon Eisenbahngeschichte. Die früher auf der Lahntalbahn verkehrenden, teils bunt zusammengewürfelten Zuggarnituren gehören der Vergangenheit an. Sie wurden von der "Neuen Bahn", dem Nahverkehrs-triebwagen der Baureihe 628.2, abgelöst. Diese Fahrzeuge bestimmen heute das Bild an der Lahn. Eine 216 mit einigen Silberlingen am Haken verkörpert nun die besondere Betriebssituation.

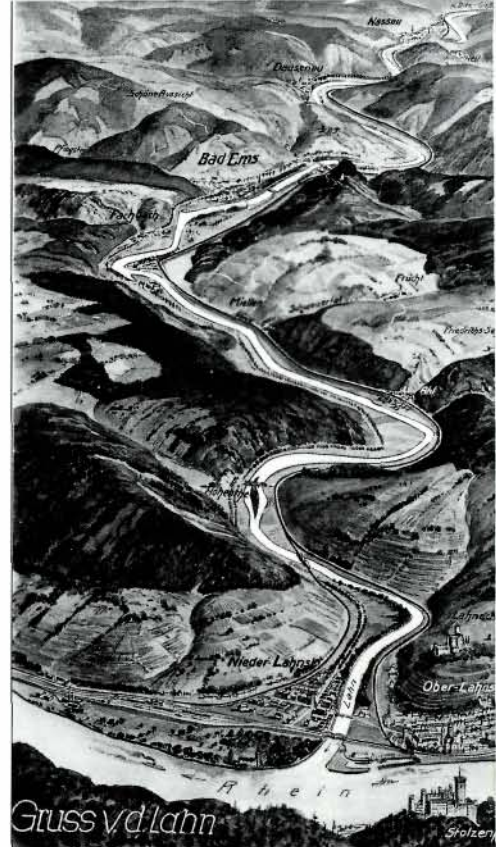
Wenn sich das Bild der Lahntalbahn seit ihrem Bestehen auch verändert hat und weiterhin verändern wird, die Reize dieser zwischen den Höhen des Westerwalds und

des Taunus liegenden Flußlandschaft bleiben bestehen. Vom Tourismus weitgehend verschont, bietet die Landschaft neben Erholung auch viele kunsthistorische Sehenswürdigkeiten. Städtenamen wie Wetzlar, Weilburg, Limburg und Bad Ems, um nur einige zu nennen, lassen das Herz jeden Kenners höher schlagen. Schon seit Generationen werden die Besonderheiten der Lahnlandschaft gerühmt, wie zeitgenössische Reiseberichte immer wieder belegen. Nicht umsonst ließ sich schon Goethe beim Anblick dieser Landschaft zu lobpreisenden Aussagen hinreißen: "... und wanderte nun diesen schönen, durch seine Krümmungen lieblichen Fluß hinunter, dem Entschluß nach frei, dem Gefühl nach befangen, in einem Zustand, in welchem uns die Gegenwart der stummlebendigen Natur so wohlthätig ist. Mein Auge, geübt die malerischen und übernatürlichen Schönheiten der Landschaft zu entdecken ..."

Dem läßt sich nur hinzufügen, daß auch heute noch die Schönheiten der Lahnlandschaft immer wieder gepriesen werden. Die von der Landschaft ausstrahlende Ruhe wirkt befreiend; fern vom hektischen Treiben der Großstadt läßt sich hier so richtig ausspannen.

Nun ist diese Region aber nicht nur von Natur und Eisenbahn geprägt worden, sondern auch der Erzbergbau an der mittleren Lahn war von großer Bedeutung. Von dem einstigen Glanz des Erzbergbaus – die Lahntalbahn verdankt der Metallförderung ja ihre Entstehung – ist allerdings nichts mehr übriggeblieben. Nur das Besucher-Bergwerk Fortuna bei Wetzlar erinnert an die früher zahlreichen Gruben. Die Besichtigung des Bergwerks bei einer Reise in diese Gegend sei jedem empfohlen. Neben einem Demonstrationsstollen und mannigfachen Utensilien des Bergbaus sind auch einige Dampflokomotiven erhalten geblieben.

Weiter flußabwärts trifft der Besucher in Weilburg auf Deutschlands einzigen Schiffstunnel, der gleich neben dem Eisen-



bahntunnel liegt. Die Kuppelschleuse vor dem Schiffstunnel ist eine Rarität im Bundesgebiet. Beides sind Überbleibsel der einst in Konkurrenz zur Eisenbahn stehenden Lahnschiffahrt. Heute drehen hier nur noch Freizeitkapitäne ihre Runden. Die Binnenschiffahrt auf der Lahn wurde längst eingestellt.

Der Erzbergbau, verbunden mit Schifffahrt und Eisenbahn, zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte dieser Gegend. Bei der Bildauswahl, insbesondere für den aktuellen Teil, wurde einerseits auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Aufnahmen, welche die Bahn in der Landschaft, und solchen, welche die bahntechnischen Einrichtungen zeigen, großer Wert gelegt. Dank gilt all jenen Personen, die das Vorhaben mit Bild- und Informationsmaterial unterstützten. Besonders hervorheben möchte ich das Mitwirken von Herrn Günther Schlip und Herrn Hans-Peter Günther, die wesentlich zum Gelingen dieses Sonderjournals beigetragen haben. *Udo Kandler*





Bild 3: Eine bunte, vierteilige Akkutriebwageneinheit fährt am 25. Juni 1979 als N 6971 unterhalb der Burg Schadeck (bei Runkel) vorbei.

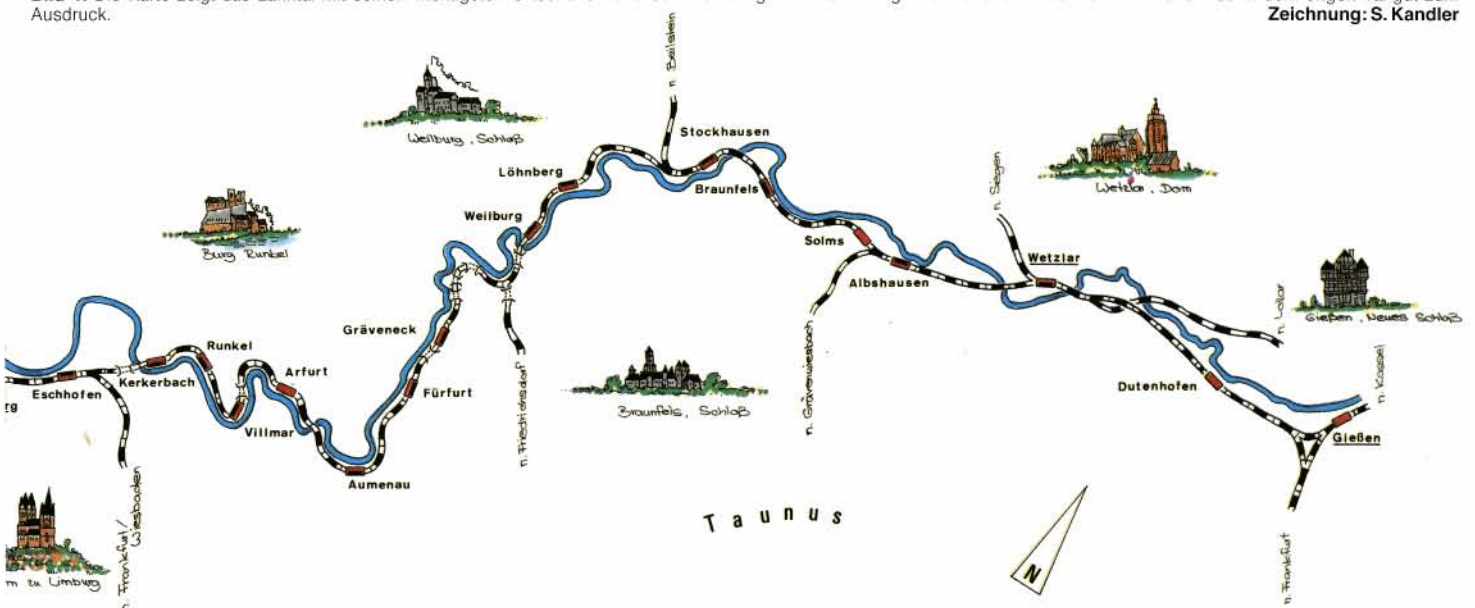
Bild 2 (linke Seite oben): Auf dieser alten Postkarte blicken wir aus der Vogelperspektive von Westen auf den Mündungsbereich der Lahn.

Bild 4: Die Karte zeigt das Lahntal mit seinen wichtigsten Ortschaften und Sehenswürdigkeiten. Sie bringt das Nebeneinander von Bahn und Fluß in dem engen Tal gut zum Ausdruck.

Foto: G. Wagner

Sammlung G. Schilp

Zeichnung: S. Kandler



Die Lahnschifffahrt als Vorgängerin der Eisenbahn

Bis ins 15. Jahrhundert reichen die Bestrebungen zurück, die Lahn durch Schiffbarmachung für den Gütertransport zu nutzen. Dank zahlreicher Rohstoffvorkommen wie Eisenerz, Kalk, Marmor, Schiefer usw. entwickelte sich besonders im mittleren Lahngebiet ein schwunghafter Handel mit Bodenschätzen. Unter Graf Johann VI. dem Älteren von Nassau-Dillenburg (1559 bis 1606) wurde zwischen 1593 und 1599 die Lahn auf dem unteren Abschnitt von Diez bis zur Mündung in den Rhein schiffbar gemacht. Entsprechend den allmählich steigenden Anforderungen an das Transportwesen folgten bis 1964 fünf weitere Phasen der Schiffbarmachung von der Mündung bis Gießen.

Naturbedingte Hindernisse wie Stromschnellen und Sandbänke ließen anfangs nur bescheidenen Betrieb zu. Auch fehlte ein durchgehender Leinpfad (längs der Flußufer angelegter Weg, von dem aus die Schiffe an Leinen gezogen wurden), der für die Bergfahrt unerlässlich war. Nachteilig wirkten sich auch die Launen der Natur aus: Allzu oft mußte der Betrieb wegen Hoch- oder Niedrigwasser, im Winter außerdem häufig wegen Treibeis eingestellt werden. Ein reibungsloser Betrieb war meist nur während vier bis fünf Monaten im Jahr möglich.

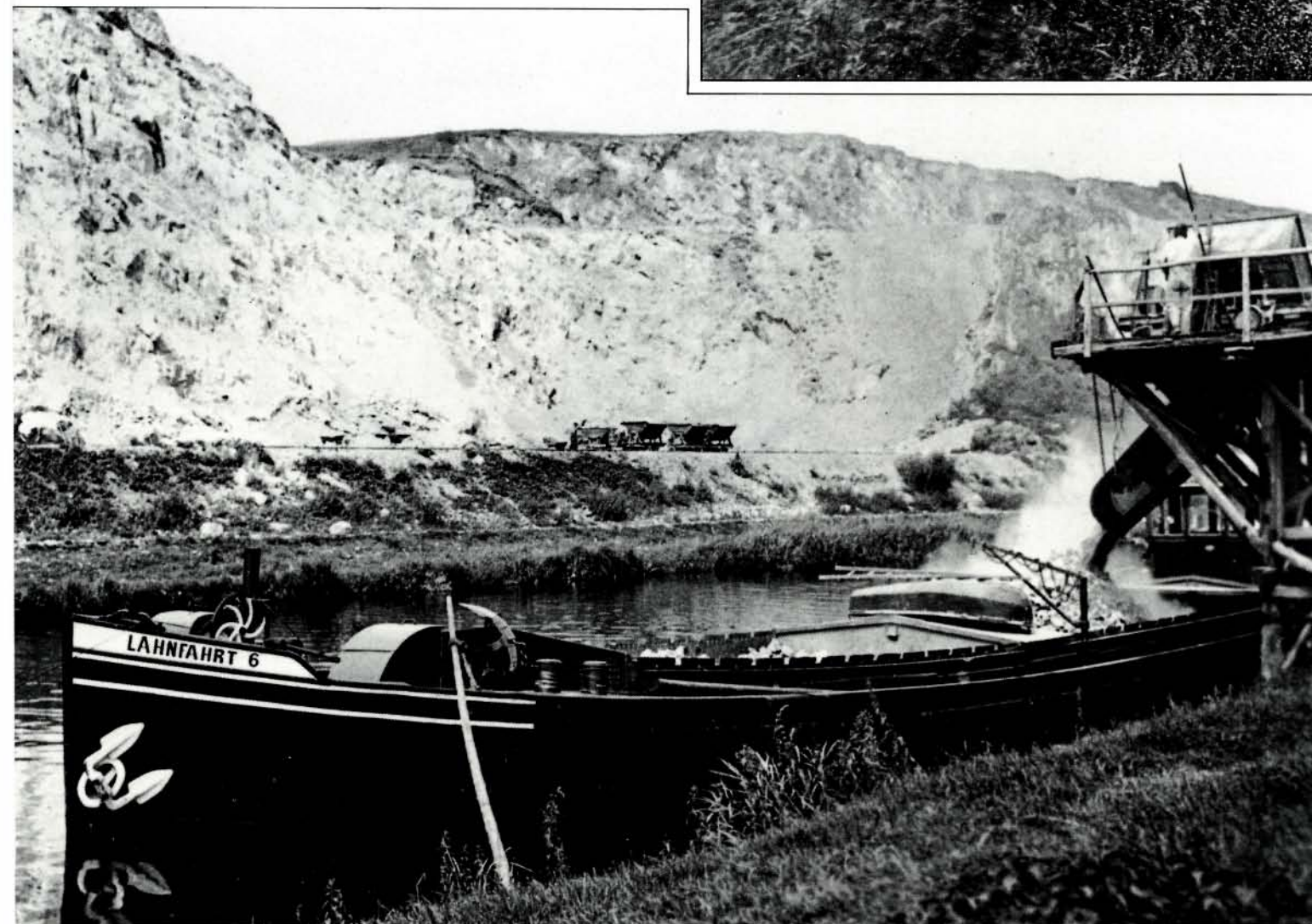
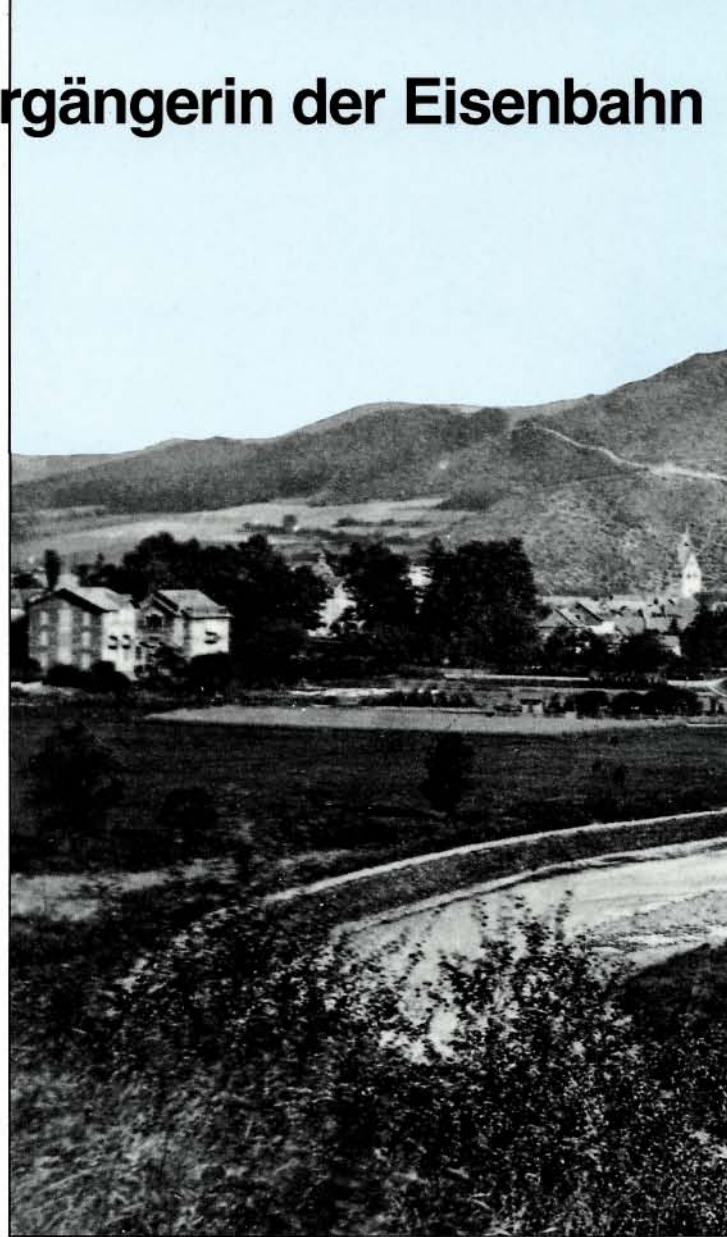
Die seit Anfang des 19. Jahrhunderts zunehmende Industrialisierung ließ den

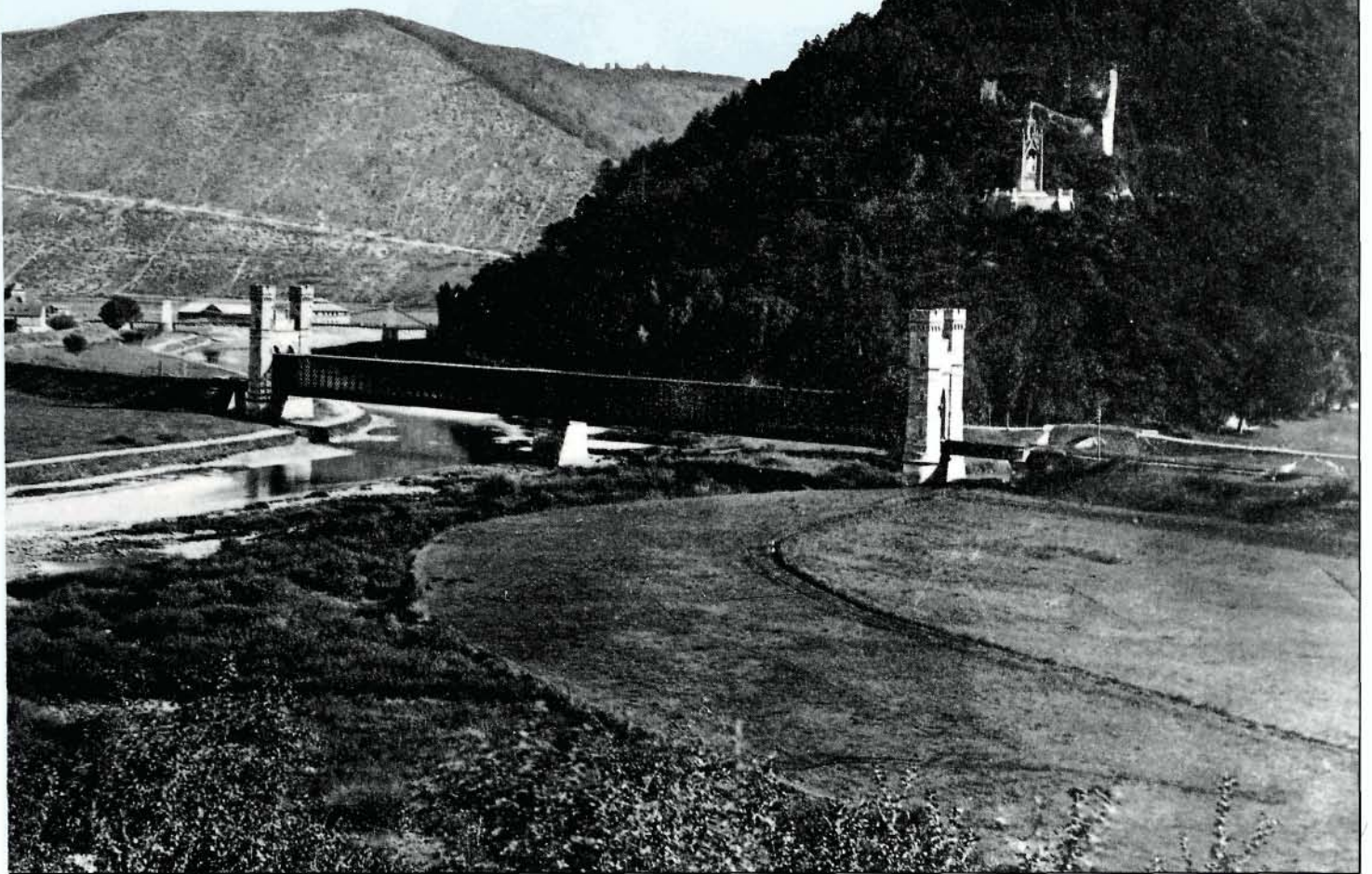
Bild 5: Dieses um 1875 aufgenommene Ansichtskartenfoto läßt sehr schön die Streckenführung der Lahntalbahn im Bereich der Nassauer Lahnbrücke erkennen. Noch ist die Bahnlinie eingleisig. Am rechten Flußufer ist der Treidelpfad gut auszumachen. Die Lahn war – obwohl damals der einzige Verkehrsweg für Massengüter – wegen zahlreicher Sandbänke aber nur bedingt schiffbar.

Bild: Sammlung G. Schilp

Bild 6: Letztes Frachtgut für die Lahnschifffahrt war der bei Steeden gewonnene Kalk. Mit der Umstellung auf Lkw-Transport Anfang der siebziger Jahre war auch das Aus für die Lahnschifffahrt gekommen (Aufnahme um 1940).

Foto: Archiv Förderverein Besucherbergwerk Fortuna





Eisenerzbergbau an der Lahn in ungeahntem Maße aufblühen, womit die Lahnschiffahrt ein immer größeres Güteraufkommen zu bewältigen hatte. Bis 1810 war die Lahn nur bis Weilburg schiffbar. Nach wie vor konnten die Erze lediglich auf diesem Wege flußabwärts und nach dem Umschlag in die größeren Rheinkähne im Hafen Oberlahnstein zu den Hochöfen an Rhein und Ruhr transportiert werden.

Erste Stimmen wurden laut, die den Bau einer Eisenbahnlinie entlang der Lahn verlangten. Besonders die Interessengruppen des Erzbergbaus forderten immer stärker eine Bahnlinie, damit man endlich über eine wetterunabhängige Transportmöglichkeit zu den Absatzmärkten verfüge. Seitens des nassauischen Staates fanden diese Forderungen jedoch kein Gehör, glaubte man doch, ein derartiges Bahnprojekt durch das streckenweise sehr enge Tal technisch nicht bewältigen zu können, ganz zu schweigen von der Finanzierung eines solchen Vorhabens.

Der Lahnschiffahrt räumte man weiterhin Priorität ein, obwohl längst klar war, daß der Fluß sich nur begrenzt ausbauen ließ. Die Topographie setzt der Schiffbarmachung relativ enge Grenzen. Angestrebt wurde daher der Ausbau für 100-t-Schiffe, eine Schiffsgröße, die für ein Massengut wie

Eisenerz schon damals kaum ausreichte. Zudem mußte die Fracht der Lahnkähne weiterhin in Oberlahnstein umgeladen werden. Die Interessenvertreter der Lahnschiffahrt waren offensichtlich noch sehr einflußreich, denn es wurde unbeirrt an dem Vorhaben festgehalten. 1842 begann man mit dem Bau des einzigen je in Deutschland erstellten Schiffstunnels in Weilburg. Trotz knapper Mittel scheute man die beachtlichen Kosten nicht, um die Schiffbarmachung voranzutreiben.

Hinzu kam die Tatsache, daß der am 16. Oktober 1844 geschlossene Vertrag zwischen den Anrainerstaaten Nassau, Preußen (Wetzlar) und Hessen-Darmstadt (Gießen) die Teilkanalisierung von der Mündung bis Gießen favorisierte, nachdem zuvor alle bautechnischen Maßnahmen festgelegt worden waren. Da der überwiegende Teil der Lahn auf nassauischem Territorium (von der Mündung bis zur preußischen Grenze bei Biskirchen) verlief, war die finanzielle Belastung für das kleine Herzogtum besonders hoch. Daher sicherte der Vertrag dem Staat Nassau nach Vollendung die Erhebung von Zöllen zu. Man glaubte, auf diese Weise die Schuldenlast schneller tilgen zu können.

Die Sachzwänge waren nach Vertragsabschluß und bereits erfolgtem Baubeginn



Bild 7: Über Jahrhunderte hinweg war das Treideln, d. h. das Schleppen der Kähne durch Pferde entlang von Uferplätzen, die einzige Möglichkeit, flußaufwärts zu gelangen. **Bild: Verlagsarchiv**

einfach zu groß, als daß man plötzlich auf ein völlig neues Verkehrsmittel hätte setzen können. Es sollte noch einige Jahre dauern, bis sich der Plan zum Bau der Lahntalbahn durchsetzen konnte und die Eisenbahn aufgrund niedrigerer Tarife sowie erheblich größerer Transportkapazität der Lahnschiffahrt den Rang streitig machte.

Planung und Bau der Lahntalbahn

Nachdem sich zur Mitte des letzten Jahrhunderts hin immer deutlicher abzeichnete, daß die Lahn als Wasserstraße das zu erwartende Frachtaufkommen unmöglich allein würde bewältigen können, bemühten sich 1845 die Frankfurter Bankhäuser Joh. Goll & Söhne, Nik. Schmidt und Brentano Meyer um die Konzession für den Bau einer Bahnlinie entlang des Flusses. Die nassauische Regierung verfolgte weiter den Ausbau der Lahn und lehnte das Gesuch ab. Bekräftigt sah sich die Regierung in ihrer ablehnenden Haltung durch die Aussage des Ingenieurs Carl Bornschein, der ein solches Bahnprojekt für unwirtschaftlich erklärte und darüber hinaus auf die immensen technischen Probleme eines Bahnbaus im Lahntal hinwies. Hätte man dem Gesuch stattgegeben, wäre die Lahntalbahn eine der großen Bahnlinien aus der Frühzeit des deutschen Eisenbahnwesens geworden.

Die starre Haltung der nassauischen Regierung hinderte den belgischen Ingenieur François Splingard (der schon die Main-Weser-Bahn projektiert hatte) jedoch nicht daran, am 22. Oktober 1849 abermals um die Erlaubnis, die Pläne für eine Eisenbahnverbindung von Oberlahnstein nach Wetzlar und weiter durch das Dilltal nach Dillenburg erarbeiten zu dürfen, nachzusuchen. Die zunächst zögernde Haltung der nassauischen Regierung ist wohl darauf zurückzuführen, daß es offensichtlich nicht sofort möglich war, im Herzogtum Nassau einen der französischen Sprache mächtigen Ingenieur zu finden, der mit Splingard die Vorarbeiten besprechen konnte. Nachdem dieses Hindernis überwunden war und die Staatsführung einer Bahnlinie aufgeschlossen gegenüberstand, wurde Anfang 1850 die Erlaubnis erteilt. Danach ging Splingard zusammen mit dem Kasseler Ingenieur Hufnagel unverzüglich an die Projektierung der Bahnlinie.

Am 27. Januar 1850 hatte sich in Weilburg das "Zentral-Eisenbahnkomitee" konstituiert, in dem nassauische, großherzoglich-hessische und preußische Bürger als Mitglieder vertreten waren, die sich für die unverzügliche Aufnahme des Eisenbahnbaus einsetzten. Da sich das Komitee in erster Linie aus Mitgliedern der verschiedenen Lahnstädte zusammensetzte, wußte man nur zu gut um die Notwendigkeit einer Bahn, was gegenüber der nassauischen Regierung durch entsprechende Darstellungen der Verkehrsentwicklung auf der Lahn verdeutlicht wurde. Allein in den Jahren 1846 bis 1849 hatte sich der Güterverkehr auf dem Fluß verdoppelt. Mit einem Schreiben an die Regierung vom 27. April 1850 wurde der Notwendigkeit zum Bau einer Eisenbahn nochmals Nachdruck verliehen.

Am 15. April 1851 lagen die fertigen Pläne vor; am 28. Juli 1851 wurden sie der nassauischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt. Die Pläne zeigten deutlich, wie kompliziert der Bahnbau werden würde, was zwangsläufig die Baukosten in die Höhe trieb; man veranschlagte sie auf 350 000 bis

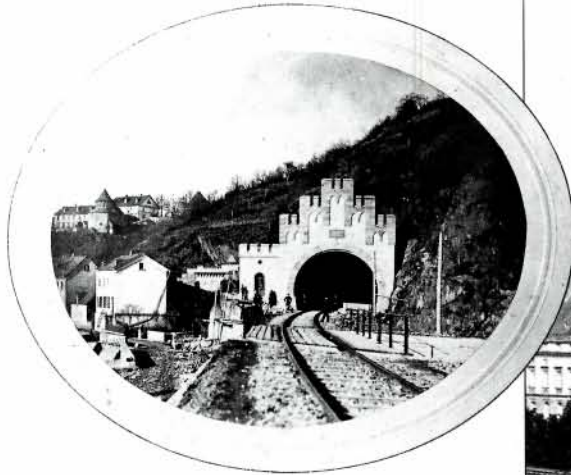


Bild 8: Der Weilburger Tunnel, kurz vor der Fertigstellung im Winter 1861/62 aufgenommen. Gut zu erkennen ist der tieferliegende Schiffstunnel, der 1847 seiner Bestimmung übergeben wurde.

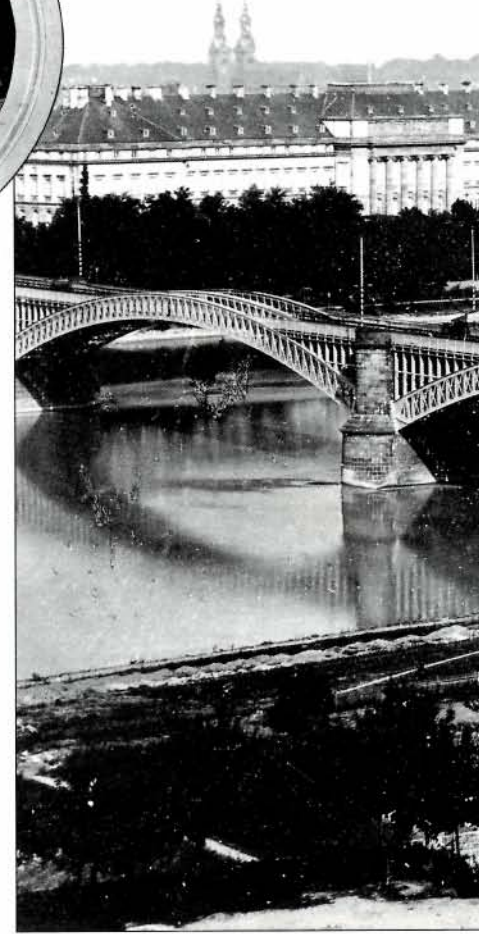
Foto: Stadtarchiv Weilburg

400 000 Gulden pro Wegstunde. Trotzdem war die Splingardsche Planung als überaus kostengünstig anzusehen. So sollte die Bahn überwiegend dem Lauf der Lahn folgen, wodurch Kunstbauten nur in geringem Umfang erforderlich geworden wären. In Bergnassau-Scheuern, Gräveneck, Kirschhofen und Leun waren Flußbettkorrekturen vorgesehen, um kostspielige Brücken und Tunnels zu vermeiden. Splingard gelang es, auf der gesamten Strecke zwischen Oberlahnstein und Wetzlar mit nur fünf Tunnels und drei großen Brücken der Bahn den Weg durch das enge Tal zu ebnen. Allerdings wurde dafür ein kurvenreicher Streckenverlauf in Kauf genommen, was schon damals nicht sonderlich sinnvoll erschien. Die eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten bestimmten die Vorgaben für den Bahnbau offensichtlich weit mehr als die kürzestmögliche Länge der Bahnlinie.

Im Auftrag des belgischen Kaufmanns F. J. Bennert aus Antwerpen, der wiederum Mittelsmann des Handelshauses Rob. Carter & Cie. aus London war, beantragte Splingard die Konzession zum Bau der Bahn nach seinen Plänen. Neben einer detaillierten Kostenaufstellung legte Bennert einen acht Punkte umfassenden Katalog mit Forderungen vor, womit die formellen und rechtlichen Fragen geklärt werden sollten. Wesentlicher Punkt des Konzessionsgesuchs war der Verzicht auf eine Zinsgarantie oder Beteiligung durch das Herzogtum Nassau. Wenn die Forderungen Bennerts auch hoch waren, so erschien das Angebot in Anbetracht des Verzichts einer staatlichen Zinsgarantie doch durchaus annehmbar.

Zunächst ein Fehlschlag

Nach den anfänglich hoffnungsvoll verlaufenen Verhandlungen wurde das Projekt letztlich aufgrund der Kleinstaaterei doch zu Fall gebracht. Mit den Nachbarländern Preußen und Hessen konnte keine Einigung hinsichtlich einer Beteiligung an den Baukosten erzielt werden, obgleich auch ihnen die Vorzüge der Lahntalbahn zugute gekommen wären. Das preußische Wetzlar war zwar sehr an einem Bahnanschluß interessiert,



konnte sich aber gegen den Staat nicht durchsetzen. Es fand erst viel später Anschluß an das ebenfalls preußische Rheingebiet.

Auch die als nächste angestrebte Lösung, die Bahn wenigstens zwischen Oberlahnstein und Weilburg zu bauen, so daß sie ausschließlich auf nassauischem Territorium verlaufen und eine Einigung mit Preußen und Hessen nicht notwendig gewesen wäre, wurde von Nassau abgelehnt. Nach zweijährigen Verhandlungen war das Projekt Lahntalbahn damit endgültig gescheitert. Die Vermutung liegt nahe, daß die schleppende Entwicklung der nassauischen Regierung recht gelegen kam. Sorgte doch Nassau selbst mit ständigen Änderungen der Vertragsklauseln für Unsicherheit, um am Verkehrsweg Lahn festhalten zu können. Vielleicht erklärt diese Haltung des Herzogtums Nassau gegenüber der Eisenbahn auch die ablehnende Position Preußens und Hessens.

In den Folgejahren wurden noch zahlreiche Anträge zur Erteilung einer Konzession unterschiedlicher Interessengruppen von der Regierung abgewiesen. Erst 1855 zeichnete sich eine Einigung zwischen Nassau und der "Wiesbadener Eisenbahngesellschaft" ab, was durch ein Dekret vom 24. August 1855 bestätigt wurde. Doch konnte die Ge-



Bild 9: Mit der Inbetriebnahme der Pfaffendorfer Rheinbrücke durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft bestand für die "Nassauische Rhein- und Lahnbahn" Anschluß an den Rheinischen Bahnhof in Koblenz und damit an die linksrheinische Strecke (Aufnahme um 1880). **Foto: Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz, Sammlung H.-P. Günther**

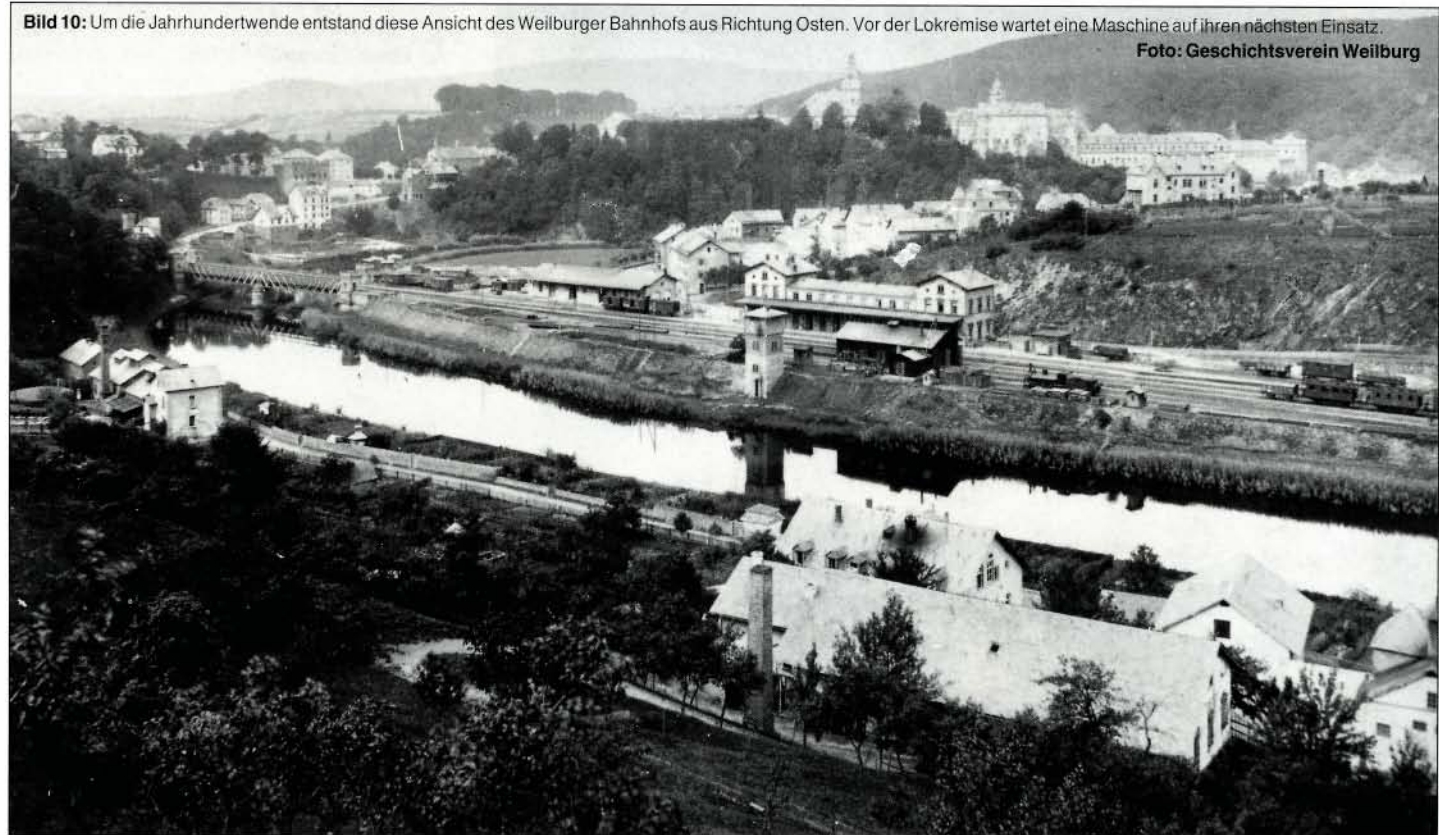


Bild 10: Um die Jahrhundertwende entstand diese Ansicht des Weilburger Bahnhofs aus Richtung Osten. Vor der Lokremise wartet eine Maschine auf ihren nächsten Einsatz. **Foto: Geschichtsverein Weilburg**

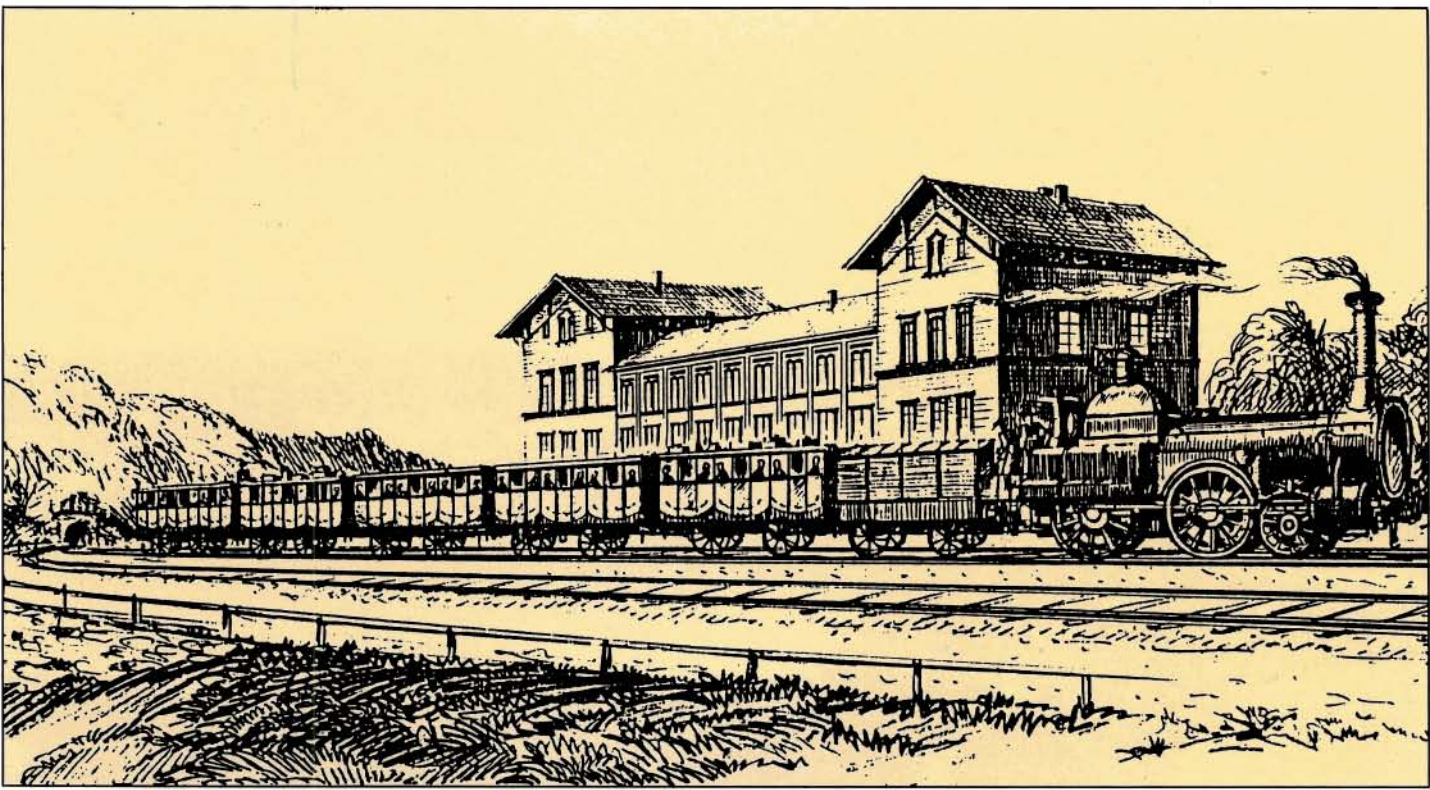


Bild 11: Einen der ersten Züge, wie sie auf der Lahntalbahn gefahren sind, zeigt dieser Stich aus dem letzten Jahrhundert.

Foto: Stadtarchiv Diez

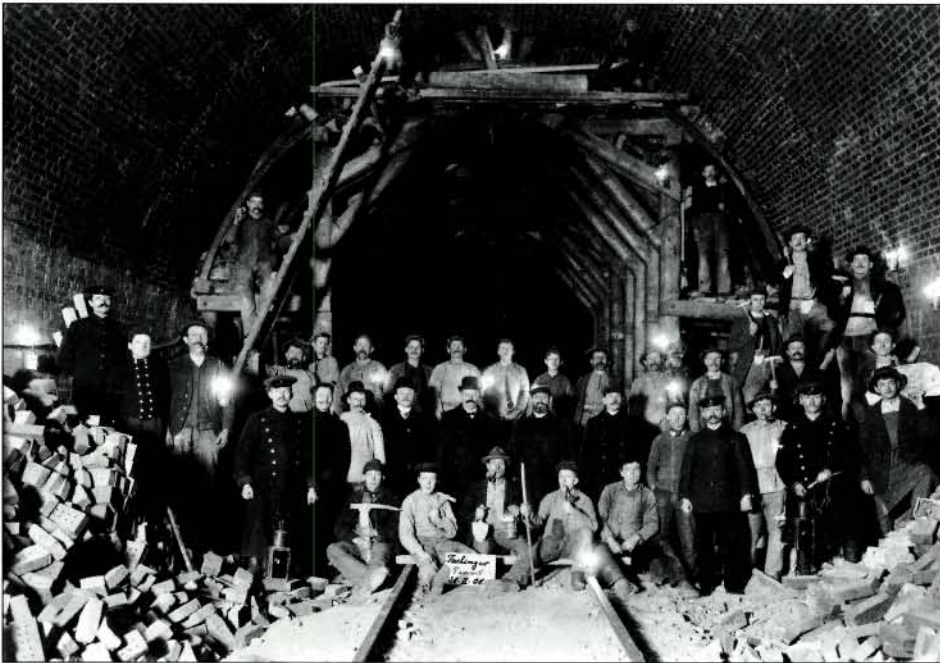


Bild 12: Nach den Ausbesserungsarbeiten am Fachinger Tunnel, der auf 425m ein neues, aus Ziegeln gemauertes Gewölbe erhielt, trafen sich die Arbeiter am 28. Februar 1908 zu diesem ungewöhnlichen Erinnerungsbild.

sellschaft der von der Regierung auferlegten Verpflichtung, eine Kautions in Höhe von 1,5 Millionen Gulden zu hinterlegen, nicht nachkommen. Daraufhin nahm die Regierung den Beschluß zurück.

Nun endlich wurde auf Initiative der nassauischen Ständeversammlung eine Kommission beauftragt, die dem Wunsch nach einer Bahnlinie den nötigen Nachdruck verleihen sollte. Zu häufig schon hatte man sich immer wieder neuen Verzögerungen ausgesetzt gesehen. Eine umfassende Prüfung durch ein Gutachten sollte für klare Verhältnisse sorgen. Nach heftigen Auseinandersetzungen innerhalb der Kommission setzte sich diejenige Gruppe durch, die die "Wiesbadener Eisenbahngesellschaft" mit dem Bau der Bahnlinie betrauen wollte. Am 31. März 1857 wurde dieser dann auch der Bau der Lahntalbahn übertragen. Als Auflage war die Verpflichtung vorgegeben, die Strecke in lediglich vier Jahren für den Verkehr fertigzustellen.

Bild 13: Dieses zwischen dem Daubach- und Kehrbergtunnel gelegene Bahnwärterhaus wurde in Einheitsbauweise errichtet. Fotos 12 und 13: Sammlung H.-P. Günther

Bild 14: Der Bahnhof Wetzlar im Jahr 1905: Postkutsche und "Dampfroß" gehörten damals zum vertrauten Bild. Foto: Historisches Archiv der Stadt Wetzlar

