



## Jahrbuch 2024

Herausgegeben vom  
Vorstand der Marburger Geographischen Gesellschaft e. V.  
in Verbindung mit dem Dekanat des Fachbereichs Geographie  
der Philipps-Universität Marburg

Sonderdruck

Der Inhalt dieses Sonderdrucks oder Teile davon dürfen nicht ohne die schriftliche Genehmigung der Herausgeber vervielfältigt, in Datenbanken gespeichert oder in irgendeiner Form übertragen werden. Sie dürfen ausschließlich zum persönlichen Gebrauch ausgedruckt oder gespeichert werden.

Marburg/Lahn 2025

**KÖHLER, INGO**

## **Die Lahn als Schifffahrtsweg<sup>1</sup>**

Verkehr ist Ausdruck der industriellen Moderne und damit einer Zeit, in der der Transport von Waren aus der Region in die zunehmend globale Welt immer wichtiger geworden ist. Eine der stärksten Kräfte für wirtschaftliches Wachstum ist schon seit dem 19. Jahrhundert die zunehmende Integration der Märkte und der interregionale bzw. internationale Austausch von Waren. Letzterer wiederum ist ein Zeichen von produktiver Arbeitsteilung und dem Ausgreifen unserer regionalen Unternehmen auf weltweite Märkte.

Globalisierung hatte und hat immer den Ausgangspunkt in der Region! Daher sind auch die infrastrukturellen und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen so wichtig, die hier vor Ort an unseren Wirtschaftsstandorten geschaffen werden. Dies ist eine Erkenntnis, die den Akteuren während der ersten Phase der Globalisierung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts sehr bewusst war – ein historischer Erfahrungswert gleichsam –, der in der Euphorie über das Ausgreifen der nicht mehr wirklich realwirtschaftlichen Finanzmärkte Ende des 20. Jahrhunderts etwas in Vergessenheit geriet.

Der Transport ist ein entscheidender Faktor, um Produkte, Rohstoffe und Menschen möglichst schnell von A nach B zu bringen und er ist eine unverzichtbare Grundlage, damit unsere Unternehmen an den internationalen Märkten präsent sein können. Auch den damaligen Produzenten und Händlern (Erze/Eisen/Lahnmarmor) musste es darum gehen, dass ihre lokalen Produktionsstätten möglichst eng mit den Märkten verknüpft waren.

Zu den ersten Lebensadern der Industrialisierung – noch weit vor den Eisenbahnen – avancierten die Wasserstraßen. So begann die industrielle Moderne mit ehrgeizigen Kanalbauprojekten, was oft in Vergessenheit gerät. Napoleon plante den Nordkanal, um den Seehafen Antwerpen mit der Maas und dem Rhein zu verbinden. In England brach Ende des 18. Jahrhunderts das Kanalbaufieber aus. Die Flüsse Mersey, Trent, Severn und die Themse waren schon erschlossen und wurden nun durch immer größere Kanäle miteinander verbunden, um die Waren aus dem Norden und Zentralengland nach London und zu den Seehäfen zu verbringen. 1839 verkehrten die ersten Dampfschlepper auf dem Rhein bis nach Rotterdam. Ende des Jahrhunderts begann die Erschließung des Ruhrgebiets durch künstliche Wasserstraßen; die Arbeiten an dem Dortmund-Ems-Kanal oder dem Mittellandkanal begannen.

In diesen historischen Kontext fallen auch die Pläne der Schiffbarmachung der Lahn. Im Archiv des „Lahnkanal-Verein“ finden sich Hunderte von Fotografien, meist aus den 1950er und frühen 1960er Jahren. 1953 beauftragte der Verein den Braunfelser

---

<sup>1</sup> Kurzfassung des Eröffnungsvortrags vom 4. September 2024 zur Wanderausstellung „Die Lahn als Schifffahrtsweg“ im Hessischen Staatsarchiv Marburg, Friedrichsplatz 15.

Fotografen Kurt Röhrig (ein Schüler des weltbekannten Industriefotografen Dr. Paul Wolff, 1887–1951), die technischen Bauten an der Lahn zu dokumentieren. Die Aufnahmen zeigen Brücken, Wehre, Schleusen, Verladeanlagen und Wasserkraftwerke an dem als Bundeswasserstraße klassifizierten Teil der Lahn vom Badener Wehr bei Gießen bis Lahnstein.

Besondere Erwähnung verdient der originalgetreue Nachbau eines Lahn-Transportschiffs, der *MS Eduard Kaiser* aus der Werft Schaubach-Graemer in Koblenz. Es handelt sich um einen Motor-Lastkahn aus dem Jahre 1913/14, der bis in die 1960er Jahre auf der Lahn unterwegs war. Benannt ist das Schiff übrigens nach dem Montanindustriellen Eduard Kaiser, der 1855 in Witten geboren und 1911 in Braunsfels gestorben ist. Er war seit 1901 für zehn Jahre Alleinvorstand der Buderus'schen Eisenwerke und ab 1900 erster Präsident der Industrie- und Handelskammer Wetzlar.

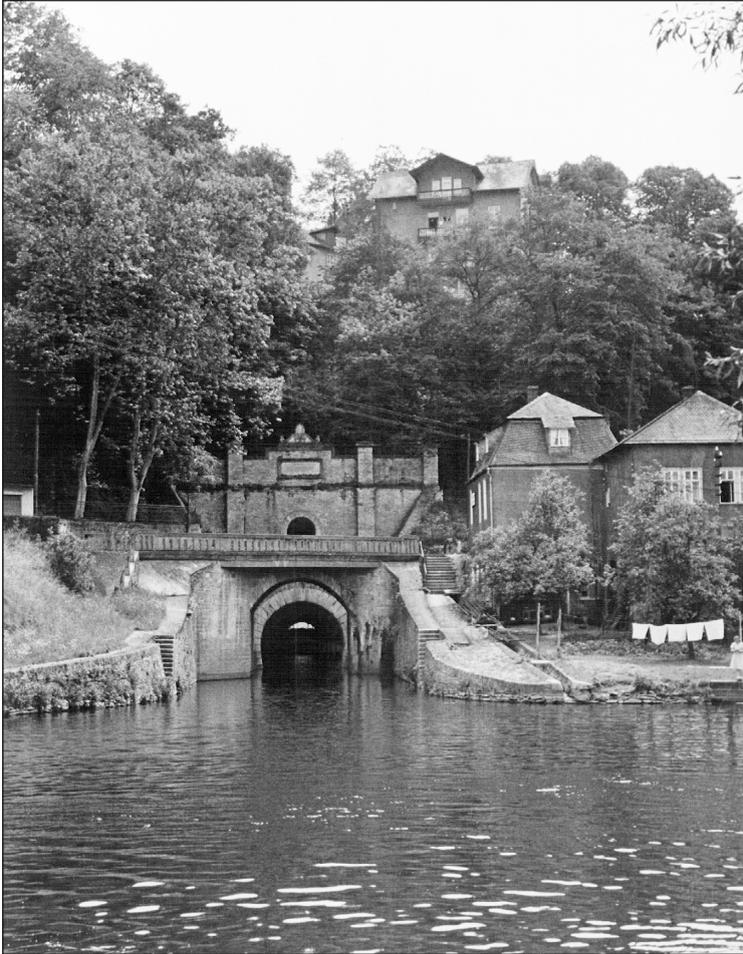
Legt man die Quellen des Lahnkanal-Vereins zusammen, so entsteht mit jedem Mosaikstein ein spannendes Gesamtbild, in dem sich nicht nur die Geschichte der Lahn spiegelt, sondern vielmehr auch eine Ideengeschichte der Raumgestaltung über Verkehrswege, die als Garanten für Arbeit, Wohlstand und Zukunftsperspektiven angesehen wurden. Einige Wegmarken seien im Folgenden skizziert.

Um 1810 war die Lahn zumindest von der Rheinmündung bis nach Weilburg schiffbar, – allerdings mit vielen – im wahrsten Sinne – Unwägbarkeiten. Die Lahn war weder von Geröll geräumt noch war der Wasserstand reguliert. Im Frühjahr und Herbst gab es oft Hochwasser, im Winter Eisgang und im Sommer führte der Fluss oft zu wenig Wasser, um Transportschiffe mit auch nur 500 bis 1000 Zentner / rund 50 t Zuladung fahren zu lassen. Bei den Schiffen selbst handelte es sich (teilweise noch bis in das 20. Jahrhundert hinein) um sog. Treidelschiffe, also Schleppkähne, die von Pferden gezogen oder auch mit Manneskraft gestakt wurden. Man brauchte bei gutem Wasserstand 14 Tage für den Transport bis zum Rhein. Und dort mussten die Güter aufwendig auf größere Rheinschiffe umgeladen werden.

Der Missstand des Lahnschiffahrt war bekannt. Schon 1816 planten das Königreich Preußen und das Herzogtum Nassau gemeinsam, die Lahn auszubauen. Umgesetzt wurde die Idee allerdings nicht, da insbesondere Nassau vor den hohen Kosten zurückschreckte. Erst als der Bergbau im Lahnumland ab 1830 Fahrt aufnahm, wurden die Pläne wieder konkreter. 1844 vereinbarten die drei Lahnranrainerstaaten Nassau, Preußen und Hessen, die Lahn weiter bis Gießen schiffbar zu.

Teil dieser ersten Erschließungsphase war der bis heute spektakulär anzuschauende (und europaweite einzige) Schiffstunnel in Weilburg, der im Auftrag von Herzog Adolf Graf zu Nassau gebaut und 1847 eröffnet wurde (Abb. 1). Das Ziel lautete, dass Kähne mit über 30 m Länge, 3 m Breite und über 60 cm Tiefgang die Lahn bis in die wichtigen Industriezentren Oberhessens befahren sollten. Dazu brauchte man eine durchgängige Wassertiefe von 93,7 m.

15 Jahre später, 1859 waren die notwendigen Baumaßnahmen vorgenommen, Nadelwehre, Schleusen und Anlegestellen gebaut. Um diese Zeit erreichte der Umfang



**Abb. 1: Oberportal des Schiffstunnels der Lahn bei Weilburg (1953, km 38,7)**  
(Foto: © HWA/Kurt Röhrig, Braunfels, HWA-Bestand 30, Nr. 54112)

des Transports seine Rekordhöhe von 175.000 t (1861). Der anfängliche Boom endete aber recht abrupt, und dies hatte zwei Gründe: Zum einen eröffnete 1863 die Lahntal-Eisenbahn zwischen Oberlahnstein und Wetzlar. Allein der Umstand, dass die Bahn wesentlich größere Frachtmengen aufnehmen und ohne Unterbrechungen weiter in die Zentren des Ruhrgebiets liefern konnte, machte sie gerade für den Erz- und Marmor-Transport attraktiv. Zum anderen geriet die deutsche Eisenerzindustrie erstmals unter Wettbewerbsdruck, weil über die Seehäfen und das Ruhrgebiet immer mehr ausländische Eisenerze nach Deutschland kamen, was die Marktchancen des heimischen Bergbaus schwächte.

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts stellte sich im Kontext der vielfältigen Debatten um Schutzzoll oder Freihandel die wichtige Frage, wie man die Existenzbedin-

gungen der Wirtschaft an der Lahn verbessern könnte. Frachtkosten senken war die Devise. Dies veranlasste dazu, neu über eine Kanalisierung der Lahn nachzudenken. 1891 kamen Vertreter aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft in einer Lahnkommission zusammen und schmiedeten neue Pläne zum Ausbau der Wasserstraße und ihrer Einbindung in ein weitreichendes Transportnetz. 1903 gründete sich aus dieser Kommission der Lahnkanal-Verein in Limburg. Er forderte eine Vollkanalisierung, um darauf endlich auch Motorschiffe fahren lassen zu können. Träger der Initiative waren hauptsächlich die Bergbaubetriebe des Lahngiets, die insbesondere Güter in das Ruhrgebiet und an die Nordsee transportieren wollten. Die Initiative kam einer Art Rettungsanker gleich. Man versuchte, die rückläufige Lahnschiffahrt und den sinkenden Absatz der Eisenindustrie aufzufangen und der Region eine neue Lebensader zu geben.

Erste Erfolge zeigten sich rund 20 Jahre später: Nach dem Ersten Weltkrieg, als die Inflation große Bauprojekte stark verbilligte und einen Investitionsboom auslöste, wurde die Schiffbarmachung der Unteren Lahn für Motorschiffe bis 190 t realisiert. 1925 konnte man erstmals von der Mündung zumindest bis Steeden gelangen.

Die weiteren Ziele des Vereins waren ambitioniert, um nicht zu sagen, utopisch. Man plante die Vollschiiffbarmachung der Lahn, dazu per Querkanäle direkte Verbindungen zur Fulda, Weser und zum Main. 1.000 t-Schiffe sollten auf der Lahn Platz



Abb. 2: Umschlaghafen in Limburg an der Lahn (1953, km 76,0) (Foto: © HWA/Kurt Röhrig, Braunschweig, HWA-Bestand 30, Nr. 54148)

finden. In Gießen sollte ein großer Lahnhafen entstehen, der zugleich als Verkehrsknotenpunkt für ein neues Industriegebiet mit direktem Anschluss an die Main-Weiser-Eisenbahn gedacht war. In der frühen NS-Zeit gab es schließlich auch Überlegungen, die Wasserstraße zur Energiegewinnung des städtischen Elektrizitätswerkes zu nutzen. Diese waren aber eher halbherzig. Während des Dritten Reichs galt der Fokus der neuen Machthaber ohnehin dem Straßen- und Autobahnbau als Grundlage für die Mobilität der Zukunft. Spätestens mit Beginn des Zweiten Weltkrieges verschwanden sämtliche Pläne und Petitionen des Vereins in der Schublade.

Erst in den 1950er und beginnenden 1960er Jahren keimten die Lahn-Projekte erneut auf und die öffentliche Sichtbarkeit des Lahnkanal-Vereins hatte einen zweiten und letzten Höhepunkt. Mehrere Machbarkeitsstudien wurden auf seine Initiative hin vom Bundesverkehrsministerium und dem Land Hessen in Auftrag gegeben. Die Gutachten ähnelten in einigen Punkten ihren Vorläufern aus der Jahrhundertwende. Bund und Land prüften, ob sich der Ausbau der Lahn „als Hilfsmaßnahme für das Lahn-Dill-Gebiet“ eigne und der heimischen Industrie zur „Bewältigung der Herausforderungen der wirtschaftlichen Integration“ dienen könne – dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund des absehbaren Wandels in der Erz- und Eisenindustrie.

Wieder dominierte also die Idee der regionalen Wirtschaftsförderung durch eine Verbilligung der Frachten. Und natürlich ging es darum, die Wettbewerbsfähigkeit der



**Abb. 3: Verladung von Getreide auf den „SK Lahntreue“ oberhalb von Diez (1953, km 84,0)**  
(Foto: © HWA/Kurt Röhrig, Braunfels, HWA-Bestand 30, Nr. 54103)

heimischen Wirtschaft gegenüber der ausländischen Konkurrenz zu stärken. Neu war allerdings, dass man Vernetzung und Integration nun auch als gemeinsame Chance für Europa sah. Die Gutachten thematisierten ausführlich, ob durch einen ausgebauten Schifffahrtsweg Lahn auch überregional positive Impulse für die wirtschaftliche Vernetzung im Kontext des Abschlusses des EWG-Vertrages erreicht werden könnte. Der Lahn-Ausbau wurde also als möglicher Baustein für das Zusammenwachsen Europas angesehen.

Das Urteil der Gutachten war fatal: zu teuer, nicht effizient! Die Bau- und Wegekosten galten als viel zu hoch, die zu erwartende Wirkung auf die Frachttarife wurde als zu niedrig angesehen. Außerdem machte das Gutachtergremium 1963 bereits sehr deutlich, dass der Bergbau nicht mehr zu retten sei und den Preiskampf mit dem Ausland kaum gewinnen könne. Dieser Zweig galt schlicht als verloren; man werde, wenn überhaupt, nur die Gießereien und eisenverarbeitenden Industrien halten können.

Die Lahn-Kanalisation, so könnte man zusammenfassend sagen, starb mit der Industrie, die sie eigentlich fördern sollte. Sie war somit ein Opfer des Strukturwandels. Der Lahnkanal-Verein löste sich schließlich 1976 auf. Heute muss man aus ökologischen Überlegungen wohl sagen, „gut, dass das Projekt scheiterte“, denn die Eingriffe der Kanalisation in die Naturräume wären massiv, die Schäden riesig gewesen.

## Literatur

- ADAMS, F. (2020): Unvollständiger Niedergang. Verlauf und Ausmaß des Bedeutungsverlustes der Lahnfrachtschifffahrt 1859–1900. In: *Nass. Annalen* 131, S. 243–258.
- ECKOLDT, M. (1979): Die Geschichte der Lahn als Wasserstraße. In: *Jahrbuch des Vereins für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung*, S. 99–123. Wiesbaden.
- ESCHKE, P. (2022): Die Lahn als Wasserstraße zwischen Gießen und Leun. Planung, Bau und Betrieb einer Wasserstraße im 19. und 20. Jahrhundert mit Dokumentationen der einzelnen Wasserbaumaßnahmen. Gießen. 229 S.
- FERGER, M. (o.J.): Die Lahn als Wasserstraße. Online: <https://www.industriekultur-lahn-dill.de/lahn-als-wasserstrasse>.
- WASSERSTRASSEN- UND SCHIFFFAHRTSAMT KOBLENZ (Hrsg., 2019): Lahnkonzept Status-Analyse – Teilbericht Historie und Denkmalschutz –. Online: [https://www.lila-livinglahn.de/fileadmin/files/lila/public/Actions/A1/Grundlagenermittlung/Grundlagen/Teilbericht\\_Historie\\_und\\_Denkmalschutz/Teilbericht\\_Historie\\_und\\_Denkmalschutz.pdf](https://www.lila-livinglahn.de/fileadmin/files/lila/public/Actions/A1/Grundlagenermittlung/Grundlagen/Teilbericht_Historie_und_Denkmalschutz/Teilbericht_Historie_und_Denkmalschutz.pdf).

## Autor

apl. Prof. Dr. Ingo Köhler  
Hessisches Wirtschaftsarchiv  
Karolinenplatz 3  
64289 Darmstadt  
E-Mail: [koehler@hessischeswirtschaftsarchiv.de](mailto:koehler@hessischeswirtschaftsarchiv.de)