

**Wehr – Lahn km 135,737**



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Wehr mit WKA Lahnstein (ohne Jahresangabe)



Quelle: RP Gießen

Das Wehr wurde 1955-1957 neu gebaut und ersetzte die aus dem Mittelalter stammenden Wehre Niederlahnstein und Hohenrhein [1][4].

**Schleuse – Lahn km 135,957**



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Oberwasser Schleuse Lahnstein (ohne Jahresangabe)



Quelle: RP Gießen

In den Jahren 1937-1938 entstand ein „Entwurf für den Ausbau der Lahn für 280/300-t-Schiffe (Länge 43,50m, Breite 5,80m, Tiefgang 1,80m) von der Mündung bis Gießen [4][2].“ Und bereits 1939-1940 wurde an der Staustufe als Ersatz für die vorhandene Schleuse (Niederlahnstein), eine neue Schleuse (Lahnstein) im bestehenden Seitenkanal erbaut und in Betrieb genommen[1].

**Wasserkraftanlage – Lahn km 135,737**



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Wehr mit WKA Lahnstein (ohne Jahresangabe)



Quelle: RP Gießen

Die Wasserkraftanlage stammt aus dem Jahr 1957, wurde also gemeinsam mit dem Wehr Lahnstein gebaut. Im Jahr 2016 wurden dann neue Turbinen eingebaut. [6]

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

Wehr – Lahn km ca. 135,500



Quelle: Photograph Francis Frith

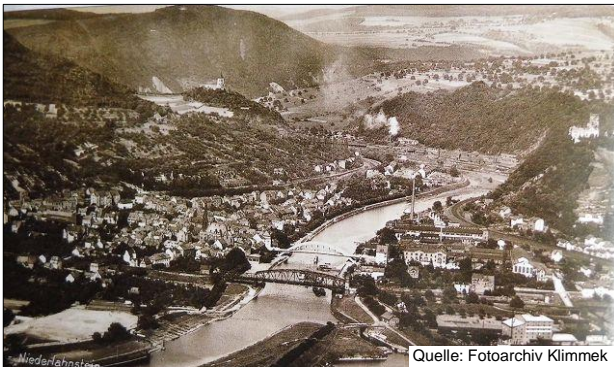
Alte Aufnahme: Lahnrufer Niederlahnstein mit dem 1348 erbauten Zollturm (fi.) (ohne Jahresangabe)



Quelle: LVermGeoRP

Das Wehr wurde vermutlich bereits im Mittelalter erbaut [1]. Auf der historischen Karte von Tranchot und Müffling (1803-1820) ist ein Streichwehr in Niederlahnstein zu erkennen, mit einem Kanal am linken Ufer. Mit dem Bau des Wehres Lahnstein (1955-1957) wurde das Wehr Niederlahnstein zurückgebaut und überstaut. [1]

Schleuse – Lahn km ca. 135,500



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Die Lahn in Niederlahnstein 1927



Quelle: RP Gießen

Es ist nicht bekannt, aus welchem Jahr die Schleuse Niederlahnstein stammt, doch bereits 1937-1940 wurde anstelle der massiven und hölzernen Schleuse, eine neue Schleuse (Lahnstein) im bestehenden Seitenkanal erbaut und in Betrieb genommen[1]. Dadurch war die Schleuse Niederlahnstein nicht mehr für die Schleusung erforderlich, wurde jedoch nicht zurück gebaut. Der alte Schleusenkanal wurde zum Teil ebenfalls erhalten und wird aktuell als Liegehafen genutzt.

Wasserkraftanlage

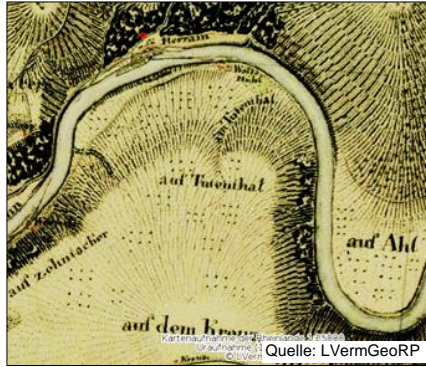
Dem WSA Koblenz liegen keine Informationen zu einer ehemaligen Wasserkraftnutzung vor. Die Existenz des oben genannten Wehres lässt jedoch vermuten, dass dort in früherer Zeit eine Mühle existiert hat.

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz



Wehr – Lahn km ca. 134,700



Das Wehr wurde vermutlich bereits im Mittelalter erbaut [1]. Auf der historischen Karte von Tranchot und Müffling (1803-1820) ist ein Streichwehr in Hohenrhein zu erkennen, mit einem Kanal am rechten Ufer [5]. Mit dem Bau des Wehres Lahnstein (1955-1957) wurde das Wehr Niederlahnstein zurückgebaut und überstaut. [1]

Schleuse – Lahn km ca. 134,700



Alte Aufnahme: Schleuse Hohenrhein (1954)



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Hohenrhein wurde 1879/1882 gebaut[1], in den Jahren 1905 bis 1907 wurde die Schleuse mit einer hölzernen Hilfsschleuse aufgerüstet. Mit dem Neubau der Schleuse Lahnstein (1937/1940), die für die Schifffahrt neu gebaut wurde[2], war die Schleuse Hohenrhein für den Schleusenbetrieb nicht mehr erforderlich. Sie wurde jedoch nicht zurück gebaut. Der alte Schleusenkanal blieb zum Teil ebenfalls erhalten und wird aktuell als Liegehafen genutzt.

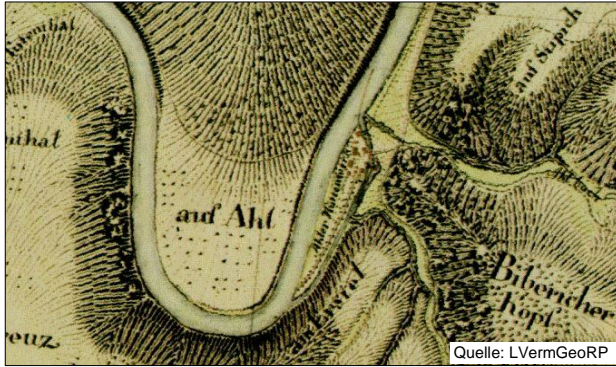
Wasserkraftanlage

Dem WSA Koblenz liegen keine Informationen zu einer ehemaligen Wasserkraftnutzung vor. Die Existenz des oben genannten Wehres lässt jedoch vermuten, dass dort in früherer Zeit eine Mühle existiert hat.

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

**Wehr – Lahn km 132,382**



Das Wehr stammt vermutlich aus dem Mittelalter [1]. Ein Streichwehr ist auf der historischen Karte von Tranchot und Müffling (1803-1820) zu erkennen, mit einem Kanal am linken Ufer [5]. Nach den Unterlagen des WSA Koblenz wurde das Wehr erst 1853 errichtet und ca. 1906 erhöht [6].

**Schleuse – Lahn km 133,096**



Alte Aufnahme: Schleuse Ahl mit hölzerner Hilfsschleuse (ohne Jahresangabe)



Historischen Quellen zufolge wurde die Schleuse Ahl zwischen 1845 und 1858 gebaut [1]. 1905 bis 1907 wurde sie mit einer zusätzlichen hölzernen Hilfsschleuse ausgerüstet [2]. Nach Unterlagen des WSA Koblenz ist die Schleuse erst 1853 erbaut worden [6].

**Wasserkraftanlage (Friedrichsseggen) – Lahn km 132,840**



Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Friedrichsseggen (1961)



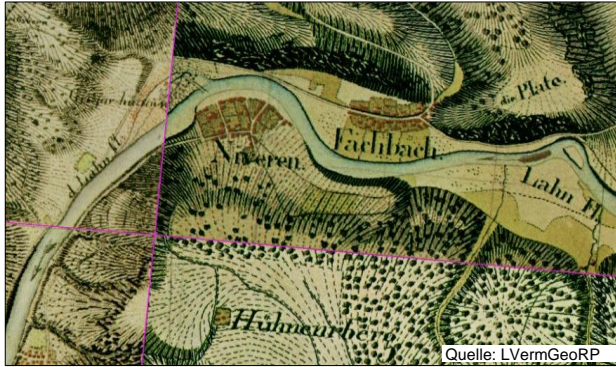
Die Wasserkraftanlage stammt aus dem Jahr 1906/1909. In den Jahren 1936/1937 erfolgten Umbaumaßnahmen [6].

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz



Wehr – Lahn km 128,631



Quelle: LVermGeoRP



Quelle: WSA Koblenz

Das Wehr soll aus dem Mittelalter stammen, ein genauer Zeitabschnitt ist nicht bekannt. In den Jahren 1905/1906 wurde es erhöht [1]. Laut Unterlagen des WSA Koblenz wurde es vor 1671 erbaut und 1906 erhöht [6]. Hier besteht ein Widerspruch, da auf der historischen Karte von Tranchot und Müffling (1803-1820) kein Wehr eingezeichnet ist [5].

Schleuse – Lahn km 129,282



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Alte Hauptschleuse Nievern vor dem Neubau 1964 (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Der Bau der Schleuse stammt aus den Jahren 1845-1858 [1]. In den Jahren 1905 bis 1907 wurde sie mit einer zusätzlichen hölzernen Hilfsschleuse ausgerüstet [2]. Im Jahr 1964 wurde an anderer Stelle eine neue Schleuse gebaut [1] [4] [6]. Das Obertor der alten Schleuse ist als Hochwassersperrtor erhalten geblieben [6].

Wasserkraftanlage (Fachbach) – Lahn km 129,230



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: hölzerne Hilfsschleuse Nievern, rechts im Bild die Wasserkraftanlage (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Die Wasserkraftanlage wurde 1899 erbaut und 1965 umgebaut. Nach Recherche des WSA Koblenz ist sie die älteste mit Turbinen betriebene Wasserkraftanlage an der Lahn. [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

Wehr – Lahn km 125,850



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wehr Bad Ems mit Bretteraufsatz (1968)



Quelle: WSA Koblenz

„Im Verfolg des Staatsvertrages vom 16. X. 1844“ [1] wurde das Wehr für die Schifffahrt erbaut. Diese Ausbauphase endete 1859 [1]. Nach Unterlagen des WSA Koblenz wurde es 1855 gebaut. 1906 und 1997 erfolgten Umbaumaßnahmen am Wehr [6]. Wie auf der alten Aufnahme zu sehen kann der bewegliche Bohlenaufsatz bei Hochwasser und im Winter „geklappt“ (geöffnet) bzw. demontiert werden.

Schleuse – Lahn km 126,966



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Fahrgastschiff bei der Ausfahrt aus Hilfsschleuse Ems (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Der Bau der ersten Schleuse Bad Ems erfolgte in den Jahren 1845 bis 1858 [1]. Zwischen 1905 und 1907 wurde sie mit einer zusätzlichen hölzernen Hilfsschleuse ausgerüstet [1][2]. Im Jahr 1959 wurde an anderer Stelle schließlich eine neue Schleuse gebaut [4] [6]. Das Obertor der alten Schleuse ist als Hochwassersperrtor erhalten geblieben [6].

Wasserkraftanlage

Dem WSA Koblenz liegen keine Informationen zu einer ehemaligen Wasserkraftnutzung am Wehr vor. Die Existenz des Wehres lässt jedoch vermuten, dass dort in früherer Zeit eine Mühle existiert hat.

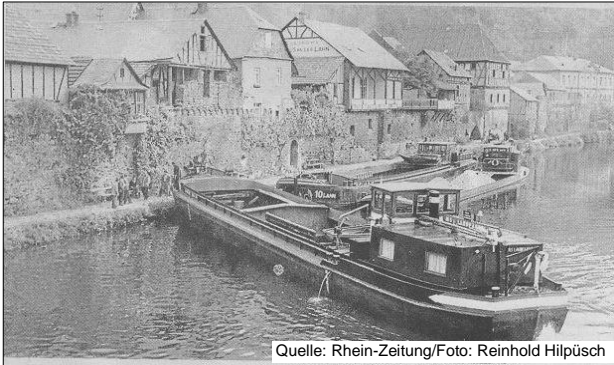
Aktuell wird eine neue Wasserkraftanlage im Bereich der Insel Silberau errichtet [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz



**Wehr – Lahn km 122,347**



Quelle: Rhein-Zeitung/Foto: Reinhold Hilpüsch

Alte Aufnahme: Drei Motorkähne vor Dausenau (1981 letzte Fahrt von Frachtschiffen)



Quelle: WSA Koblenz

Nach Übernahme der Lahn durch das Reich wurde zwischen 1925 und 1928 eine neue Stauregelung (Vollausbau) der unteren Lahn von der Mündung bis Steeden für 180-t-Schiffe durchgeführt [4]. Dadurch wurde die Staustufe Dausenau neu gebaut und mit einem beweglichen Wehr ausgerüstet [1][4]. Die Staustufe Dausenau ist baugleich mit der Staustufe Nassau [6].

**Schleuse – Lahn km 122,365**



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Ansicht der historischen Fachwerkhäuser am Lahnufer von Dausenau (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Zeitgleich mit dem Wehr wurde auch die Schleuse Dausenau zwischen 1925 und 1928 neu gebaut. [1].

**Wasserkraftanlage – Lahn km 122,347**



Quelle: WSA Koblenz

Nach den Unterlagen des WSA Koblenz wurde die Wasserkraftanlage erst 1985/86 gebaut [6].

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

**Wehr – Lahn km 117,610**



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Unterwasser Wehr Nassau (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Nach Übernahme der Lahn durch das Reich wurde zwischen 1925 und 1928 eine neue Stauregelung (Vollausbau) der unteren Lahn von der Mündung bis Steeden für 180-t-Schiffe durchgeführt [4]. Dadurch wurde die Staustufe Nassau neu gebaut und mit einem beweglichen Wehr ausgerüstet [1][4]. Die Staustufe Nassau ist baugleich mit der Staustufe Dausenau [6].

**Schleuse – Lahn km 117,620**



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

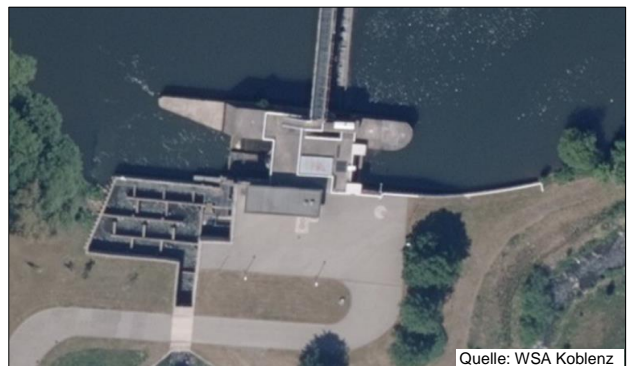
Alte Aufnahme: Schleuse Nassau (1951)



Quelle: WSA Koblenz

Im gleichen Zeitraum wie das Wehr wurde auch die Schleuse Nassau 1925 bis 1928 für die Schifffahrt gebaut [1][4].

**Wasserkraftanlage – Lahn km 117,610**



Quelle: WSA Koblenz

Nach Unterlagen des WSA Koblenz stammt die Wasserkraftanlage Nassau aus dem Jahr 1984/85 [6].

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz



Wehr – Lahn km 113,048



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

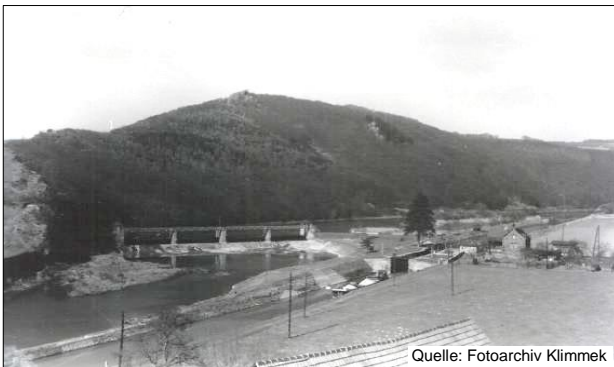
Alte Aufnahme: Unterwasser Wehr Hollerich (1946)



Quelle: WSA Koblenz

Das Wehr wurde 1856/58 als festes Streichwehr errichtet [1][6]. Nach Übernahme der Lahn durch das Reich wurde zwischen 1925 und 1928 eine neue Stauregelung (Vollausbau) der unteren Lahn von der Mündung bis Steeden für 180-t-Schiffe durchgeführt [4]. In diesem Zusammenhang wurde das bestehende Wehr erhöht und mit beweglichen Walzenverschlüssen ausgerüstet[1][4][6].

Schleuse – Lahn km 113,098



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Schiff Unterwasser Schleuse Hollerich (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Hollerich wurde zwischen den Jahren 1845 und 1858 gebaut [1]. Im Jahr 1998 wurde die Schleuse nochmals umgebaut [6].

Wasserkraftanlage (Elisenhütte) – Lahn km 113,540



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Elisenhütte, Hollerich (1961)



Quelle: WSA Koblenz

Nach Unterlagen des WSA Koblenz wurde die Wasserkraftanlage Elisenhütte im Jahr 1930/31 gebaut [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

Wehr – Lahn km 105,615



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Frachtschiff Oberkanal Kalkofen (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Das Wehr wurde 1879 bis 1882 für die Schifffahrt gebaut, um eine besonders gefährliche Stelle bei Kalkofen zu entschärfen [1][2][3]. Nach Übernahme der Lahn durch das Reich wurde zwischen 1925 und 1928 eine neue Stauregelung (Vollausbau) der unteren Lahn von der Mündung bis Steeden für 180-t-Schiffe durchgeführt [4]. In diesem Zusammenhang wurde das bestehende Wehr erhöht und mit beweglichen Verschlüssen ausgerüstet[1][4]. 1969 wurde ein neues Wehr gebaut [1] [4].

Schleuse – Lahn km 105,800



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Schiff, Ausfahrt aus der Schleuse Kalkofen (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Wie das Wehr stammt auch die Schleuse Kalkofen aus den Jahren 1879 bis 1882. Sie wurde für die Schifffahrt gebaut, um eine gefährliche Stromschnelle zu entschärfen [1][2][3].

Wasserkraftanlage – Lahn km 105,680



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Lahnschiff beim Passieren des Kraftwerkes Kalkofen (ohne Jahresangabe)



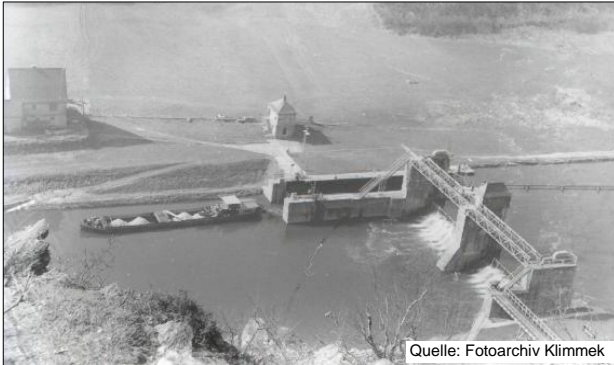
Quelle: WSA Koblenz

Nach Unterlagen des WSA Koblenz wurde die Wasserkraftanlage Kalkofen im Jahr 1954/55 gebaut und 2015 umgebaut[6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz



**Wehr – Lahn km 96,777**

Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Wehr Scheidt (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Nach Übernahme der Lahn durch das Reich wurde zwischen 1925 und 1928 eine neue Stauregelung (Vollausbau) der unteren Lahn von der Mündung bis Steeden für 180-t-Schiffe durchgeführt [4]. Im Zuge der Neuerrichtung des Wasserkraftwerkes Cramberg wurden die Staustufen Scheidt und Cramberg 1928 neu gebaut und mit beweglichen Wehren ausgerüstet [1][4]. Als Folge wurde das Wehr Balduinstein zurück gebaut und überstaut [1]. Die Staustufen Dausenau, Nassau, Scheidt, Cramberg und Diez wurden im gleichen Zeitraum (1925 bis 1928) errichtet und ähneln sich daher in der Bauweise [6]. 1986 erfolgte am Wehr Scheidt eine Umbaumaßnahme[6].

**Schleuse – Lahn km 96,782**

Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Schleuse Scheidt (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Im gleichen Zeitraum wie das Wehr (1925 bis 1928) wurde auch die Schleuse Scheidt für die Schifffahrt neu gebaut [1] [4].

**Wasserkraftanlage**

An der Staustufe Scheidt gibt es keine Wasserkraftnutzung, da ein Großteil des Abflusses am oberhalb gelegenen Wehr Cramberg ausgeleitet wird [6].

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Mülling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

Wehr – Lahn km 91,820



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Schiff, Ausfahrt aus der Schleuse Cramberg mit Wehr (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Im Zuge der Neuerrichtung des Wasserkraftwerkes Cramberg wurden die Staustufen Cramberg und Scheidt 1928 neu gebaut und mit beweglichen Wehren ausgerüstet [1][4]. Die Staustufen Dausenau, Nassau, Scheidt, Cramberg und Diez wurden im gleichen Zeitraum (1925 bis 1928) errichtet und ähneln sich daher in der Bauweise [6]. Das Wehr Cramberg liegt 1 km unterhalb des ehemaligen Wehres Balduinstein, welches nach dem Bau des Stollenkraftwerkes Cramberg zurück gebaut und überstaut wurde [1].

Schleuse – Lahn km 91,820



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Schiff, Ausfahrt aus der Schleuse Cramberg (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Auch die Schleuse Cramberg wurde in den Jahren zwischen 1925 und 1928 für die Schifffahrt neu gebaut [1][4].

Wasserkraftanlage – Lahn km 98,520



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftwerk Cramberg (1960)



Quelle: WSA Koblenz

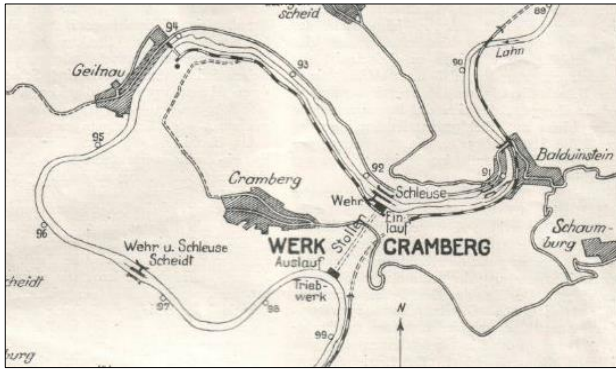
Neubau des Stollenkraftwerkes Cramberg in den Jahren 1926/1927 [1][3]. Die Besonderheit der Wasserkraftanlage liegt darin, dass das Wasser über einen unterirdischen Triebwerksstollen mit einer Länge von ca. 600m den Turbinen zugeleitet wird. Hierdurch wird die Lahnschleife um den Ort Cramberg abgekürzt und die Fallhöhe zweier Staustufen genutzt. Das Stollenkraftwerk ist die größte Wasserkraftanlage an der Lahn. [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz



Wehr und Schleuse – Lahn km ca. 91,000



Kartenausschnitt aus dem Bericht von Landesbaurat Kind (1927) [4]



Alte Aufnahme: Balduinstein

Quelle: Fotoarchiv Klimmek

In welchem Zeitraum die Staustufe Balduinstein errichtet wurde, ist nicht bekannt. Nach Übernahme der Lahn durch das Reich wurde zwischen 1925 und 1928 eine neue Stauregelung (Vollausbau) der unteren Lahn von der Mündung bis Steeden für 180-t-Schiffe durchgeführt [4]. Im Zuge der Neuerrichtung des Wasserkraftwerkes Cramberg wurden die Staustufen Cramberg und Scheidt 1928 neu gebaut. [1][4] „Das alte Wehr Balduinstein wurde beseitigt, die alte – nunmehr eingestaute – Schleuse im Seitenkanal besteht jedoch noch. Letzterer dient als Winterliegeplatz für die Schiffe.“ [1 (S. 24.27)]



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Auf dem Foto gut zu erkennen ist der eingestaute Seitenkanal der Schleuse Balduinstein. Die Aufnahme ist vor 1981 entstanden, da noch Frachtschiffe zu erkennen sind.

1981 war das Ende des Güterverkehrs auf der Lahn (zuletzt Walzdraht-Transporte) [4].



Auf der historischen Karte von Tranchot und Müffling (1803 – 1820) ist noch kein Streichwehr zu erkennen.

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWVS, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

Wehr – Lahn km 83,195



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Zugefrorene Lahn, Oberwasser Wehr Diez (1946)



Quelle: WSA Koblenz

Nach Übernahme der Lahn durch das Reich in den Jahren 1925 bis 1928 wurde eine neue Stauregelung (Vollausbau) der unteren Lahn von der Mündung bis Steeden für 180-t-Schiffe durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde das Wehr Diez für die Schifffahrt neu gebaut und mit einem beweglichen Wehr ausgerüstet [1][4]. Die Staustufen Dausenau, Nassau, Scheidt, Cramberg und Diez wurden im gleichen Zeitraum (1925 bis 1928) errichtet und ähneln sich daher in der Bauweise [6].

Schleuse – Lahn km 83,225



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahmen: Schleuse Diez bei Hochwasser (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

Auch die Schleuse Diez wurde in den Jahren zwischen 1925 und 1928 für die Schifffahrt neu gebaut [1][4]. In den Jahren 2014 bis 2016 erfolgten umfassende Sanierungsarbeiten [6].

Wasserkraftanlage – Lahn km 98,520



Quelle: WSA Koblenz

Die Wasserkraftanlage in Diez wurde erst 1994/1995 gebaut [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e. V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz



## Wehr– Lahn km ca. 81,500



Auf der historischen Karte von Tranchot und Müffling (1803 – 1820) ist das sogenannte Streitwehr schon nicht mehr zu erkennen.

**Geschichtliches der Lahn, insbesondere der Hintergrund des „Streitwehres“**

Die „Lahnschiffahrt ist uralte. Die ersten christlichen Sendboten fuhrten auf der Lahn in das heidnische Gebiet des Lahngaues und des Vogelsberges, und nach frommer Sage landete der Leichnam des Heiligen der Lahnschiffer – Lubentius – von der Mosel her auf unbemanntem Nachen vom Wind die Lahn stromauf getrieben oberhalb von Limburg an der Dietkirche. Ebenso wenig jedoch wie die Zeit bekannt ist, wann eine nennenswerte Frachtschiffahrt auf der Lahn ihren Anfang nahm, ebenso wenig ist die Zeit anzugeben, in der die meisten der zahlreichen in der Lahn befindlichen festen Wehre gebaut wurden, wenn dafür auch das frühe Mittelalter angenommen werden kann. Sicher aber ist, daß die Inanspruchnahme der Lahn als Vermittlerin des Verkehrs weit vor dem Jahr 1494 liegt, aus dem die älteste Urkunde über das Bestehen einer Lahn-Schiffahrtsstraße stammt. Die Stadt Diez besaß bereits seit dem Anfang des 14. Jahrhunderts das Stapelrecht auf der Lahn.

[...] Oberhalb von Diez war, abgesehen vom dortigen Stapel, die Schiffahrt auch deshalb so gut wie unmöglich, da kurz oberhalb der Stadt bei dem früheren Kloster Dirstein –jetzt Schloss Oranienstein- ein Wehr ohne Lücke bestand, so daß das oberhalb gelegene Gebiet, selbst die nur 5 km oberhalb liegende Stadt Limburg – Kurtrier gehörig – nicht mit dem Schiff zu erreichen war. Das Wehr wurde dadurch Jahrhunderte hindurch der Anlaß zu heftigen Streitigkeiten zwischen den Regenten von Diez und den geistlichen und weltlichen Herren der Länder oberhalb von Diez, da erstere alles taten, um die Schiffahrt über Diez hinaus unmöglich zu machen.

Kurtrier suchte sich dafür zu rächen, daß es öfters die Lücke in dem unterhalb von Diez gelegenen, ihm gehörigen Wehr zu Balduinstein schloß und damit die Schiffahrt bis Diez hinderte. Erst seit dem Ende des 30jährigen Krieges besaß das Wehr Oranienstein eine Öffnung, die wenigstens kleine Fahrzeuge passieren konnten. Im Jahre 1682 ließ aber die Fürstin Albertine von Diez das Wehr wieder schließen, um an ihm einen Lachsfang anzulegen. Der sofort von den oberhalb liegenden Machthabern erhobene Einspruch und die Drohung, das Wehr wieder zu öffnen, hatten keinen Erfolg bei der Fürstin, die eine mächtige Stütze an ihrem Schwager, dem Großen Kurfürsten von Brandenburg, hatte. Dieser nahm sich der Sache an und setzte durch, daß das Wehr ungeöffnet und mit ihm der Lachsfang blieb.

Der unerquickliche Streit entbrannte immer wieder von neuem und zog sich bis in das 18. Jahrhundert hinein. Da kam die Entscheidung von unerwarteter Seite. 1745 zogen die Franzosen während des zweiten Schlesischen Krieges die Lahn herauf. Bei Ems, wo sie in Quartier gingen, war der Fluß infolge der seit 1715 betriebenen Flußregulierungen für ihre Kähne gut geeignet. Bei Obernhof sprengten sie Stromschnellen und in Oranienstein das „Streitwehr“, wie es der Volksmund nannte. Im Jahre 1745 verfügte dann auch Wilhem IV. von Diez, daß das Wehr von nun an immer offen bleiben solle, so daß es damit auch mit dem Stapelrecht von Diez vorbei war. Tatsächlich wurde aber der Umschlag bei Diez vorerst meist noch weiter wahrgenommen, da sich die Flußstrecke oberhalb von Diez noch lange in einem unzulänglichen Zustand befand. 1808 wurde das Wehr völlig beseitigt.“ [1 (S. 24.9)]

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz

Wehr – Lahn km 76,726



Schon im Jahr 1298 wird „eine „neue Mühle“ die mit einem Wehr ausgestattet war“ erwähnt. Das Unterwehr wurde 1426 erstmalig erwähnt. Daher ist davon auszugehen, dass es zeitgleich mit der Mühle errichtet wurde. 1552 musste es nach schwerem Eisgang neu aufgebaut werden. 1783 wurde das Wehr durch Hochwasser nochmals größtenteils zerstört. Weitere Umbaumaßnahmen fanden 1790/1792 und 1872 statt. [8] [9]

Schleuse – Lahn km 76,597



Alte Aufnahme: Schleuse Limburg (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Limburg wurde 1837/1838 errichtet und 1856/1857 nochmals umgebaut [1] [8]. Gleichzeitig wurde ein Stichkanal für die Schifffahrt angelegt, mit dem sowohl das Unterwehr als auch das Oberwehr umschifft werden konnten [6] [8].

Wasserkraftanlage – Lahn km 76,840



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Die Banmühle wurde schon 1298 erwähnt. Nach schwerem Eisgang wurde sie 1552 neu errichtet. In den Jahren 1723, 1790/1792 und 1967 erfolgten weitere Umbau- und Renovierungsarbeiten. [8]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Ems Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © L.VermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 76,182



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Limburg mit Oberwehr (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Das Oberwehr Limburg stammt wohl aus dem Mittelalter, eine Jahreszahl ist nicht bekannt [1]. Als Mühlenwehr wurde es erstmals 1436/1441 erwähnt. Es ist davon auszugehen, dass es zeitgleich mit der Obermühle 1237 errichtet wurde. Letzte Erneuerungsmaßnahmen fanden im 18./19. Jahrhundert statt, seither blieb es unverändert. [6] [8]

Schleuse – Lahn km 76,597



Quelle: Fotoarchiv Klimmek

Alte Aufnahme: Schleuse Limburg (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Limburg wurde 1837/1838 errichtet und 1856/1857 nochmals umgebaut [1] [8]. Gleichzeitig wurde ein Stichkanal für die Schifffahrt angelegt, mit dem das Unterwehr und auch das Oberwehr umschifft werden konnten [6] [8].

Wasserkraftanlagen



Quelle: WSA Koblenz

Wasserkraftanlage Obermühle –Lahn km 76,390



Quelle: WSA Koblenz

Wasserkraftanlage Oberwehr („Am Brückenturm“) – Lahn km 76,750

Am Oberwehr befinden sich zwei Wasserkraftanlagen. Die Obermühle wurde 1237 erstmals erwähnt und ist die älteste Mühle Limburgs. Sie gehörte den Stadtherren, war Bannmühle für die Einwohnerschaft und wurde in Erbpacht vergeben. Bei einer fünftägigen großen Flut wurde sie 1373 zerstört. 1577/78 erfolgte der Neubau des Wohnhauses welches 1973 renoviert wurde. [8] 1926 befand sich eine Mühle westlich des Brückenturms, welche 1963 abgerissen wurde. Sie war das „letzte Überbleibsel eines aus mehreren Mühlen bestehenden Komplexes“. In diesem Komplex befanden sich u.a. eine Schleif-, Schneid-, Walk- und Ölmühle. [9] Die Wasserkraftanlage „Am Brückenturm“ wurde erst 1993 gebaut [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Mülling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 65,375



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

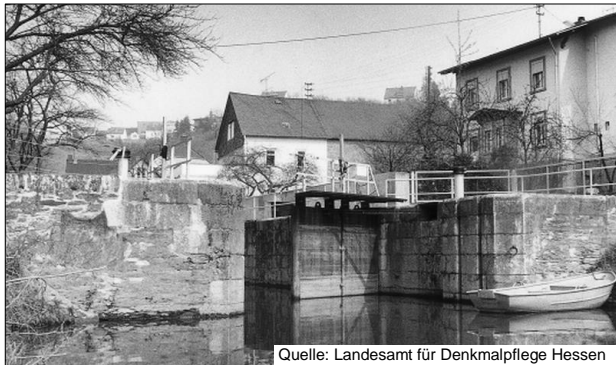
Alte Aufnahme: Wehr Runkel (1951)



Quelle: WSA Koblenz

„Vermutlich besteht das Wehr seit Gründung der Runkeler Stadtmühle und damit spätestens seit dem 13. Jahrhundert. [...] der Grundaufbau des Wehrs ist jedoch seit dem Mittelalter weitgehend unverändert“ [9]. Nach Unterlagen des WSA Koblenz wurde das Wehr Runkel um das Jahr 1200 erbaut und 1810 sowie 1842 letztmalig verändert. Es gehört somit zu dem ältesten Lahnwehr. [6]

Schleuse – Lahn km 65,290



Quelle: Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Alte Aufnahme: Schleuse Runkel (ohne Jahresangabe)



Quelle: WSA Koblenz

In den Jahren 1808/1809 wurde die Schleuse Runkel als erste Schleuse an der gesamten Lahn gebaut. Das Wehr war außergewöhnlich hoch, daher konnte kein Durchlass für die Schiffe angefertigt werden. Einige Jahre später wurde die inzwischen baufällige Schleusenanlage wieder zurückgebaut. Die heutige Schleuse wurde im Rahmen des Gesamtprogrammes zur Schiffbarmachung 1841/42 neu errichtet. [6] [9]

Wasserkraftanlage – Lahn km 65,440



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

„Im Teilvertrag zwischen Wied und Runkel wird 1270 eine Mühle erwähnt, die zu den ersten Einrichtungen des Burgplatzes gehörte. [...] Die Amendtsche Mühle erzeugte als Turbinenbetrieb 1913 den ersten Stadtstrom.“ [8] Im Jahre 1948 wurde die Mühle nochmals umgebaut [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 62,574



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wehr und Schleuse Villmar (1952)



Quelle: WSA Koblenz

Vermutlich wurde das Wehr Villmar schon vor 1790 angelegt, die genaue Geschichte ist unbekannt. Es ist davon auszugehen, dass das Mühlenwehr im Zusammenhang mit der Marmorschneidemühle entstanden ist [8][9].

Schleuse – Lahn km 62,545



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Schleuse und Wehr Villmar (1951)



Quelle: WSA Koblenz

„Da das Wehr die Schifffbarkeit der Lahn erheblich beeinträchtigte, erfolgte zwischen 1844 und 1845 der Bau der Schleuse Villmar“. [9] Im Jahre 1850 wurde die Schleuse fertiggestellt [8].

Wasserkraftanlage – Lahn km 62,600



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Villmar (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Die Marmorschneidemühle Villmar stand im Zusammenhang mit dem gewonnenen und verarbeiteten Lahnmarmor und entstand schon vor 1790. Die historische Entwicklung der Mühle ist weitgehend unbekannt. Zwischen 1868 und 1905 wurde sie stillgelegt [9] und 1909/1911 zur Wasserkraftanlage umgebaut [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)

Wehr – Lahn km 50,887



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wehr Fürtfurt (1957)



Quelle: WSA Koblenz

„Im Zuge des Baus der Schleuse Fürtfurt wurden zwischen 1856 und 1859 zwei Wehre durch die Lahn erbaut. Diese dienten einerseits der Reduzierung der Fließgeschwindigkeit, andererseits sollten sie die Einfahrt der zu schleusenden Schiffe in den Schleusenkanal erleichtern. [...] Nach dem Bau der Schleuse erfüllte das nördliche der beiden Wehre einen weiteren Zweck: es diente seit 1868 als Mühlenwehr für das heutige Kleinwasserkraftwerk Fürtfurt.“ [9] Beide Wehre wurden „im Verfolg des Staatsvertrages vom 16.X.1844“ für die Schifffahrt erbaut. [1]

Schleuse – Lahn km 51,200



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Schleuse Fürtfurt (1951)



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Fürtfurt wurde in den Jahren 1856 bis 1859 gebaut [8]. Anders als die meisten anderen Lahnschleusen wurde sie damit nicht erbaut, um ein bestehendes Mühlwehr zu umfahren, sondern um gefährliche Stromschnellen zu entschärfen [9].

Wasserkraftanlage – Lahn km 50,920



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Fürtfurt (1951)



Quelle: WSA Koblenz

Die „Dampf-Phosphor-Mahl-Mühle“ in Weinbach-Fürtfurt wurde 1868 erbaut, um das in den Steinbrüchen gewonnene Phosphorit zu waschen und zu mahlen. Um 1900 wurde die Mahltätigkeit von Phosphorit eingestellt. Seither dient die Mühle ausschließlich der Stromproduktion. [9]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker „Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße“, (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 45,267



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

„Im Zuge des Baus der Schleuse Kirschhofen wurden zwischen 1856 und 1859 zwei Wehre durch die Lahn erbaut. Diese dienten einerseits der Reduzierung der Fließgeschwindigkeit, andererseits sollten sie die Einfahrt der zu schleusenden Schiffe in den Schleusenkanal erleichtern. [9] Das Doppelwehr wurden „im Verfolg des Staatsvertrages vom 16.X.1844“ für die Schifffahrt erbaut. [1]

Schleuse – Lahn km 45,540



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Schleuse Kirschhofen [1951]



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Kirschhofen wurde in den Jahren 1856 bis 1859 gebaut [8]. Anders als die meisten anderen Lahnschleusen wurde sie damit nicht erbaut, um ein bestehendes Mühlwehr zu umfahren, sondern um gefährliche Stromschnellen zu entschärfen [9].

Wasserkraftanlage – Lahn km 42,510



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Die Wasserkraftanlage Kirschhofen wurde erst 1990 gebaut [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 41,126



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wehr Weilburg mit Wasserkraftanlage (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Das Unterwehr Weilburg wurde vermutlich 1421 mit dem Bau der Kirchhofsmühle errichtet [6]. „Im Zuge der Schiffbarmachung der Lahn in der Neuzeit erhielt das Bauwerk wahrscheinlich einen Durchlass.“ [9]

Schleuse – Lahn km 41,342



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Der Schiffsverkehr und die Größe der Schiffe nahmen im 18. und der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer mehr zu. „Ein weiteres Weilburger Mühlenwehr beeinflusste die Schifffahrt ebenfalls negativ. Aufgrund dessen ließ das Großherzogtum Nassau zwischen 1844 und 1847 den Schifffahrtstunnel Weilburg erbauen.“ [9] Der 195 m lange Tunnel ist mit einer Koppelschleuse mit Selbstbedienung kombiniert und einzigartig in ganz Deutschland [6].

Wasserkraftanlage – Lahn km 40,750



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Kirchhofsmühle Weilburg (1954)



Quelle: WSA Koblenz

Die erste Erwähnung der Kirchhofsmühle (Untere Mühle) Weilburg stammt aus dem Jahr 1421. „Das Bauwerk soll seit seiner Errichtung der Mühle Wasser aus der Lahn zuleiten und war damit für den Mahlbetrieb und heute für das in der Mühle eingerichtete Wasserkraftwerk unabdingbar.“ [9] Nach Unterlagen des WSA Koblenz wurden 1936 und 2014 Umbaumaßnahmen durchgeführt [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 39,768



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wehr Weilburg (1961)



Quelle: WSA Koblenz

Das Oberwehr Weilburg wurde mit dem Bau der Brückenmühle im 1300 Jahrhundert erstmals erwähnt (widersprüchliche Jahreszahl 1294 [8]/ 1249 [9]). Schon seit dem Mittelalter war das Streichwehr an den Standort gebunden. „Im Zuge der Schiffbarmachung der Lahn in der Neuzeit erhielt das Bauwerk wahrscheinlich einen Durchlass“ [9]. Größere Umbaumaßnahmen erfolgten vor allem im 19. Jahrhundert [8].

Schleuse (Schiffahrtstunnel)



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Nordportal Schiffahrtstunnel Weilburg (1939-45)



Quelle: WSA Koblenz

Der 195 m lange Schiffahrtstunnel Weilburg wurde vom Großherzogtum Nassau zwischen 1844 und 1847 erbaut. Auf dem Foto ist das Nordportal des Tunnels zu erkennen. Die anschließende Koppelschleuse befindet sich im Bereich des Unterwehres. [6]

Wasserkraftanlage – Lahn km 39,450



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Weilburg (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Die Brückenmühle ist die älteste Weilburger Mühle. Sie wurde bereits im 1300 Jahrhundert erwähnt (widersprüchliche Jahreszahl wie beim Wehr [8]/[9]). „Die seit den Ansichten Merians bekannte malerische Gruppe aus drei großen Schaufelrädern wich 1892 einer Turbinenanlage, die bis heute Strom an die Stadt liefert.“ [8].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Mülling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 36,326



Quelle: www.industriekultur-mittelhessen.de



Quelle: WSA Koblenz

Das genaue Baujahr des Wehres ist nicht bekannt. Da die Bannmühle 1423 erstmals erwähnt wurde, ist zu vermuten, dass das Wehr im gleichen Zeitraum errichtet wurde. Mit dem Bau der Großmühle 1882/83 wurde ein weiterer Wehrabschnitt unterstromseitig an das alte Wehr angebaut. [6] [8]

Schleuse – Lahn km 36,257



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Löhnberg wurde im Zuge des Lahnausbaues 1846 errichtet [8].

Wasserkraftanlage – Lahn km 36,350



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Löhnberger Mühle (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Eine Bannmühle Löhnberg wird erstmals 1423 erwähnt (ehemals Aktienmühle [6]). Nach einem Brand etwa um 1870/72 entstand die noch heute bestehende Anlage, die bereits mit Turbinentechnik ausgestattet war. Der Mühlenbetrieb wurde 1958 eingestellt. [8] Letzte Umbaumaßnahmen an der Wasserkraftanlage fanden 2003 statt [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Mülling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km 19,036



Quelle: WSA Koblenz

Nach Unterlagen des WSA Koblenz entstand das Wehr Oberbiel in dem Jahr 1687. Aufgrund gravierender Hochwasserschäden im Jahre 1885/1886 wurde das Wehr anschließend neu errichtet [6].

Schleuse – Lahn Niederbiel / Oberbiel



Quelle: WSA Koblenz

Foto: Schleuse Niederbiel, Lahn-km 20,257



Quelle: WSA Koblenz

Foto: Schleuse Oberbiel, Lahn-km 19,255

An der Staustufe Nieder-/Oberbiel gibt es zwei Schleusenanlagen [6]. Beide wurden „bis 1848 unter den Preußen im Zuge der Schiffbarmachung der Lahn“ errichtet. Die Schleusen Niederbiel und Oberbiel liegen „an einem der längsten Schleusenkanäle der Lahn, der mit 1400 m den von Bad Ems noch übertrifft.“ [8]

Wasserkraftanlage – Lahn km 19,220



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Die als „Landmühle“ bezeichnete Lahnmühle Oberbiel wird erstmalig in einem Erbleihbrief des Grafen Heinrich zu Solms vom Jahre 1687 erwähnt. Die Mühle besaß unter anderem ein Öl- und Schlagwerk und vermutlich 5 Wasserräder. [6] Im Jahr 1920 wurde sie zu einer Wasserkraftanlage ausgebaut und 1923 /24 mit Turbinen ausgerüstet [8]. Seit den 1920er Jahren wurde die Anlage nicht weiter genutzt, die Eigentümer wechselten mehrmals (u.a. Kugellagerfabrik). Im Dezember 1984 wurde die Wasserkraftnutzung wieder aufgenommen, 2015 erfolgten letztmalig Umbaumaßnahmen. [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)

**Wehr – Lahn km 15,877**



Das Baujahr des Wehres Altenberg ist nicht bekannt [6].

**Schleuse – Lahn km 16,493**



Alte Aufnahme: Schleuse Altenberg (ohne Jahresangabe)



Die Schleuse Altenberg wurde 1843 bis 1848 im Zuge der Schiffbarmachung der Lahn durch die Preußen errichtet [8].

**Wasserkraftanlage**

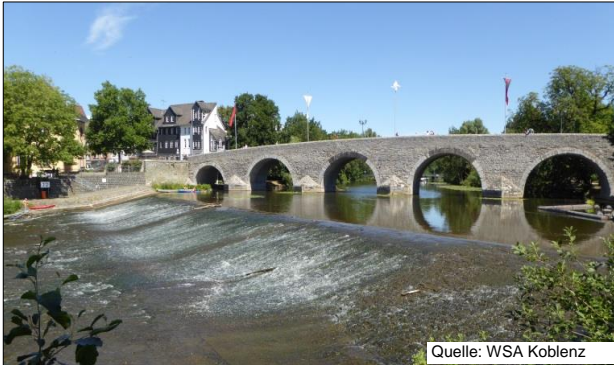
An der Staustufe Altenberg ist keine Wasserkraftanlage vorhanden [6].

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr (zweitteilig) – Lahn km 11,995



Quelle: WSA Koblenz

Foto: großes Hospitalwehr



Quelle: WSA Koblenz

Foto: kleines Hospitalwehr (Zirkulierwehr)

Das Unterwehr Wetzlar ist zweitteilig und setzt sich zusammen aus dem großen Hospitalwehr und dem kleinen Hospitalwehr (Zirkulierwehr). Nach Unterlagen des WSA Koblenz wurden beide Wehre etwa im Jahre 1250 errichtet. Sie stellen zwei der ältesten Wehranlagen in der Lahn dar. In den Jahren 1936 bis 1939 kam es zu mehreren hochwasserbedingten Schäden (Wehrdurchbrüche), die offenbar erst 1939/40 beseitigt wurden [6].

Schleuse – Lahn km 11,995



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Die zur Überwindung der beiden Lahnwehre in Wetzlar erforderliche Schleuse mit dem oberen und unteren Schifffahrtskanal wurde im Jahre 1938 wegen Ausbaues einer Umgehungsstraße aufgegeben. Die Schleusenanlage wurde entfernt und der Schifffahrtskanal zugeschüttet. Aktuell gibt es eine Rollenanlage, über die kleinere Boote umgetragen werden und das Wehr passieren können. [6]

Wasserkraftanlage (kleines Hospitalwehr) – Lahn km 12,110



Quelle: Kartenausschnitt ArcGIS



Quelle: WSA Koblenz

Nach Unterlagen des WSA Koblenz existierten am Hospitalwehr insgesamt fünf Mühlen (Lahnmühle, Lohmühle, Walkmühle, Schlagmühle und Hospitalmühle). Die heute bestehende Wasserkraftanlage Wetzlar (kleines Hospitalwehr) wurde im Jahre 2002 gebaut. [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr (Hausertorwehr)– Lahn km 11,544



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Blick auf das feste Haustorwehr, erbaut 1550 (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Das Hausertorwehr wurde etwa im Jahre 1050 errichtet und ist somit die älteste Wehranlage in der Lahn [6].

Schleuse– Lahn km 11,544



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Die zur Überwindung der beiden Lahnwehre in Wetzlar erforderliche Schleuse mit dem oberen und unteren Schifffahrtskanal wurde im Jahre 1938 wegen Ausbaues einer Umgehungsstraße aufgegeben. Die Schleusenanlage wurde entfernt und der Schifffahrtskanal zugeschüttet. Aktuell gibt es eine Bootsgasse, über die das Wehr von kleineren Booten umfahren werden kann. [6]

Wasserkraftanlage – Lahn km 11,740



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Wetzlar (Hausermühle) (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Nach Unterlagen des WSA Koblenz existierten am Hausertorwehr früher zwei Mühlen (Wieler'sche und Bepler'sche Mühle). Diese bestanden wohl schon vor dem Jahr 1249. Das Baujahr des Wehres (1050) lässt jedoch vermuten, dass die Mühlen ebenfalls in diesem Zeitraum errichtet wurden. Die heute bestehende Wasserkraftanlage Hausermühle wurde 1847 und 1945 – 1948 umgebaut. [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR, Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.v., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



### Wehr (zweiteilig)



Quelle: WSA Koblenz

Foto: Lahnwehr Naunheim Lahn km 7,969



Quelle: WSA Koblenz

Foto: Kleines Wehr Naunheim (ehemaliges Mühlenwehr) Lahn km 7,980

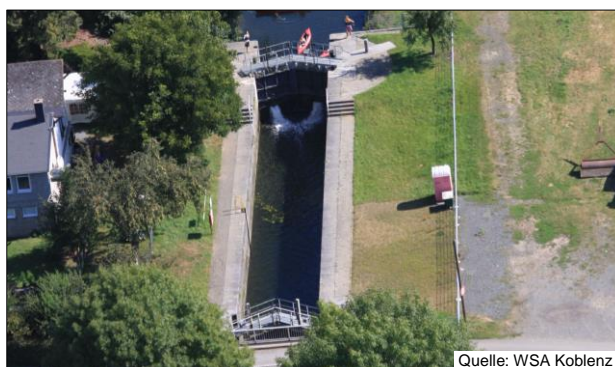
Lahnwehr wie Mühlenwehr zu Naunheim sind im 16. Jahrhundert zum Betrieb einer Frucht- und Mahlmühle erbaut worden. Stau- und Mühlenrecht gehörten über die Jahrhunderte dem Fürsten zu Solms-Lich, der es im 19. Jahrhundert verkaufte. Seitdem sind die Wehre nicht mehr verändert worden. [6].

### Schleuse – Lahn km 8,050



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Schleuse Naunheim (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Naunheim wurde 1848 /50 im Zuge der Herstellung eines Schifffahrtskanals zur Verkürzung der Lahnschleife bei Naunheim errichtet [6].

### Wasserkraftanlage

Über die ehemals betriebene Frucht- und Mahlmühle liegen keine weiteren Unterlagen vor. Wann der Mahlbetrieb eingestellt wurde, ist ebenfalls nicht bekannt [6].

### Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)

Wehr (zweiteilig)



Foto: Wehr Dorlar Neumühle, Lahn km 4,744

Quelle: WSA Koblenz



Foto: Wehr Dorlar (WKA) Altmühle, Lahn km 4,845

Quelle: WSA Koblenz

An der Staustufe Dorlar gibt es zwei Wehre .Das Wehr der Neumühle und das Wehr der Altmühle wurden beide im Jahr 1550 errichtet. Es ist zu vermuten, dass beide Wehre zeitgleich mit der Altmühle 1324 errichtet wurden. [6] Das große Lahnwehr an der Neumühle wurde 1850 erneuert und vermutlich „auf einen älteren, vielleicht noch mittelalterlichen Kern“ aufgesetzt. [8].

Schleuse – Lahn km 4,640



Alte Aufnahme: Schleuse Dorlar (1954)

Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau



Quelle: WSA Koblenz

Die Schleuse Dorlar wurde im Rahmen der Schiffbarmachung von 1845 bis 1849 unter preußischer Leitung erbaut [8] [6]. Als einzige Schleuse an der Lahn verfügt sie noch über ein hölzernes Obertor [6].

Wasserkraftanlagen



Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage Dorlar Neumühle (1961) Lahn km 4,700

Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau



Luftbild: Wasserkraftanlage Altmühle – Lahn km 4,930

Quelle: WSA Koblenz

An der Staustufe werden zwei Wasserkraftanlagen betrieben. „Die Amendsmühle wird bereits 1324 als Erbpachtmühle des Klosters Dorlar erwähnt“, 1855 ging sie in den Besitz der Familie Amend über. Der heutige Zustand ist im Wesentlichen aus dem 19. Jahrhundert, seit 1936 und 1949 wird es als Wohnhaus genutzt. [8] Das Baujahr der Neumühle ist unbekannt [6].

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



**Sohlschwelle – Lahn km -2,284)**



„Die Schwelle wurde 1980 im Rahmen der Umlegung der Lahn gebaut, um das durch den Durchstich entstandene Sohlgefälle auf einen Punkt zu konzentrieren“ [10]. 2006 wurde die Sohlschwelle umgebaut und mit einer Fischaufstiegsanlage (Raue Rampe) nachgerüstet [6].

**Bootsgasse – Lahn km -2,284**



Mit der Sohlschwelle wurde eine Bootsgasse errichtet und im Rahmen des Umbaus 2006 wurde ein Borstenfischpass integriert [6].

**Wasserkraftanlage**

An der Sohlschwelle Heuchelheim gibt es keine Wasserkraftnutzung [6].

**Quellen**

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)

Wehr – Lahn km -4,696



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Das bestehende Unterwehr wurde 1972 auf dem Abbruch eines älteren vorhandenen Streichwehres (Baujahr ist unbekannt) der Stadt Gießen errichtet. Der ursprünglich vorhandene Sohlabsturz wurde zurückgebaut. [6]

Bootsgasse – Lahn km – 4,696



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: WSA Koblenz

Das Baujahr der Boots-gasse ist nicht bekannt. Es ist zu vermuten, dass sie zeitgleich mit dem Wehr 1972 errichtet wurde. 2010 wurde in die Boots-gasse zusätzlich ein Borstenfischpass eingebaut. [6]

Wasserkraftanlage

Im Jahre 1901 wurde unterhalb des heutigen Unterwehres ein Wasserkraftwerk von den Stadtwerken Gießen errichtet. Die Anlage wurde seinerzeit mit zwei Francisturbinen ausgestattet und auf eine Fallhöhe von 1,70m ausgelegt. Im Jahre 1953 wurde aus den beiden alten vorhandenen Turbinen gleicher Konstruktion und Abmessung eine neuere, generalüberholte Turbine zusammengebaut. Diese Anlage wurde schließlich 1968 stillgelegt und im Jahre 1971 abgebrochen. Zur damaligen Zeit war die Anlage unwirtschaftlich geworden. Nach Planungen der Stadtwerke Gießen sollte der Standort der Wasserkraftanlage in den 1990er Jahren wieder aufgenommen werden. Die geplante Errichtung eines Kleinkraftwerkes wurde jedoch nicht umgesetzt. [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Müffling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)



Wehr – Lahn km -5,291



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Blick vom rechten Ufer auf das feste Wehr der Wasserkraftanlage Oberwehr Gießen (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Das ehemals feste Oberwehr wurde vermutlich zum Betrieb der Klinkel'schen Mühle errichtet. Zum Baujahr liegen dem WSA Koblenz keine Informationen vor. Nach Unterlagen des WSA Koblenz wurde das neuere, bewegliche Wehr im Jahre 1979 neu gebaut. [6]

Bootsgasse – Lahn km -5,291



Quelle: WSA Koblenz



Quelle: RP Gießen

Es ist zu vermuten, dass die Boots-gasse zeitgleich mit dem Wehr 1979 gebaut wurde [6].

Wasserkraftanlage – Lahn km -5,330



Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau

Alte Aufnahme: Wasserkraftanlage der Firma E. Klinkel und Söhne, Gießen (1960)



Quelle: WSA Koblenz

Die Wasserkraftanlage „Klinkel'sche Mühle“ stammt nach Recherchen des WSA Koblenz aus dem Jahr 1903. Sie wurde 1954 umgebaut, im Oktober 2017 erfolgten umfassende Bauarbeiten (Austausch eines Generators, Herstellung des Fischabstieges, Einbau eines Horizontalfeinrechs etc.) [6]

Quellen

- [1] Ernst Goldsticker "Die Lahn, historische Entwicklung einer Wasserstraße", (Bad Emser Hefte 24 und 25 von 1984)
- [2] Rudolf Scheid, „Die Lahn - Ein Verkehrsweg im Wandel der Zeit“ Mitteilungsblatt IWSV, Heft 1, (März 1988, S. 29 – 36)
- [3] LBR. Kind, Wiesbaden, Zentralblatt für Wasserbau, Wasserkraft und Wasserwirtschaft, Zeitschrift des Verbandes Bayer. Wasserkraftbesitzer e.V., (Berlin 20.04.1927 S. 105-111)
- [4] Christian Krajewski, Auszug aus dem „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest“ (Juni 2007, S. 20.2)
- [5] Historische Karte von Tranchot und Mülling, 1803 - 1820
- [6] Unterlagen WSA Koblenz
- [7] Preußische Kartenaufnahme 1:25000 Uraufnahme (1843-1878) © LVermGeoRP
- [8] Landesamt für Denkmalpflege Hessen (DenkXweb)
- [9] Landschaftsverband Rheinland (KuLaDig)
- [10] Ingenieurbüro Floecksmühle (Juni 2001)