

## Verkehrswege in Selters und Umgebung

Von Gerd Mathes  
Diplom-Geophysiker

### Alte und jüngere Straßen

Von den frühen Straßen, die vorwiegend über die trockenen Bergrücken führten, ist im Bereich zwischen Wetzlar und Weilburg als älteste der Lahnhöhenweg vom Rhein über Montabaur, Löhnberg und Braunfels in Richtung Wetzlar und Gießen zu nennen. Diese Straße, deren Trasse heute noch teilweise vorhanden ist, führte auch durch die Selterser Gemarkung. Von der nassauisch-solmsischen Grenze nördlich des Steinzlerhofes (s. *Übersichtskarte, S. 9, Nr. 1*) führte diese Handelsstraße entlang des Bautzenloches (s. *Übersichtskarte, S. 9, Nr. 2*) in den Ort Selters. Von dort ging es ursprünglich durch eine Furt auf die andere Lahnseite.

Im Solms-Braunfelser Gebiet hatte sie den Namen „Heimauer Straße“, da sie von Braunfels aus zum nassauischen Ort Heimau führte. Heimau befand sich an der Stelle, wo sich heute der Löhnberger Friedhof befindet. Über diese Straße fand über viele Jahrhunderte hinweg der Transport der zum Handel bestimmten Waren statt. Es war auf dieser Straße nur ein langsames Fortkommen der Pferdewerke oder zu Fuß möglich.

Erst im 19. Jahrhundert wurden die Straßen Drommershausen-Selters (siehe *Übersichtskarte, S. 9, Nr. 3*) und Selters-Ahausen (siehe *Übersichtskarte, Nr. 4*) als sogenannte Vicinalstraßen (Nachbarschaftsstraßen) gebaut. Diese beiden Straßen bilden heute die Kreisstraße K 418.

Auf der Westerwaldseite gab es schon seit dem ausgehenden Mittelalter einen Weg von Löhnberg nach Biskirchen, der auch durch die Selterser Gemarkung führte (s. *Übersichtskarte, Nr. 5a, 5b und 5c*). Wo sich heute der Parkplatz des Mineralbrunnens Neuselters befindet, war der Grenzübergang zwischen Nassau -Weilburg und Solms-Braunfels. Durch die 1862 fertiggestellte Lahntalbahn mussten nun zwei Bahnübergänge auf dieser Straße errichtet werden.

Der eine - heute nicht mehr vorhandene - Bahnübergang (siehe *Übersichtskarte, Nr. 6*) befand sich auf Löhnberger Gemarkung nahe der Selterser Grenze. Das zum Bahnübergang gehörende zweistöckige Wohnhaus wurde erst in den 1990er Jahren endgültig abgerissen. In diesem Haus wohnten vor einigen Jahrzehnten zwei kinderreiche Familien, deren Kinder die „Hußbachkenn“ (Hunds-bachkinder) genannt wurden.

Der zweite Bahnübergang befindet sich auf Biskirchener Gemarkung in Höhe des Karlssprudels. Über diesen Bahnübergang befindet sich heute noch die Zufahrt zu Neuselters.

Durch den chausseemäßigen Ausbau der Lahntalstraße zur (ehemaligen) Landstraße 3020 im 19. Jahrhundert wurde auch die Trasse dieser Straße verändert. Die am 28. Januar 1899 fertiggestellte Straße führte nunmehr vom nicht mehr benötigten Bahnübergang in der Hunds-

bach parallel zur Eisenbahn bis zum Karlsprudel ca. 600 m durch die Selterser Gemarkung.

In diesem Bereich wurde dann auch die Bundesstraße 49 neu gebaut, die aber nicht durch die Selterser Gemarkung führt. Das Teilstück zwischen Löhnberg und Leun der B 49 wurde am 20. Oktober 1972 dem Verkehr übergeben.

Eine mehrfach angedachte Straße zwischen Selters und Tiefenbach wurde bis zum heutigen Tag nicht gebaut, was auch sicherlich mit der alten Territorialgrenze zwischen diesen beiden Orten zu tun hatte. Dieser Straßenbau hätte aber auch nur dann Sinn gemacht, wenn eine neue Brücke für den Straßenverkehr über die Lahn zwischen Löhnberg und Selters gebaut worden wäre, was ja bekanntlich bis heute nicht geschehen ist.

### Die Lahn als Schifffahrtsweg

Auf ihrem 245 km langen Weg zwischen der Quelle im Rothaargebirge und der Mündung in den Rhein bei Lahnstein durchfließt die Lahn vor allem verkehrungünstige Mittelgebirgsregionen. Daher war sie an ihrem mittleren und unteren Lauf von jeher eine gesuchte Verbindung zwischen dem oberhessischen Raum und dem Rhein. Die in unbestimmte, vielleicht noch in römische Zeit zurückreichende Schifffahrt wird erst im Mittelalter urkundlich belegt. Berichten

des 12. Jahrhunderts zufolge (Arnsteiner Passionale, um 1170) soll um 800 der Sarkophag des Hl. Lubentius von Kobern an der Mosel über den Rhein nach Dietkirchen an der Lahn gebracht worden sein. Im 13. Jahrhundert wird der Transport von größeren Kalksteinmengen von Diez nach Koblenz erwähnt.

Dennoch waren der Schifffahrt durch enge Windungen, geringe Breite, felsiges Steilufer und einen durchschnittlich geringen Wasserstand enge Grenzen gesetzt. Hinzu kamen die zahlreichen hinderlichen Mühlwehre. Dies führte 1593 bis 1599 zu einer ersten Schiffbarmachung der Lahn unter Graf Johann VI. von Nassau-Dillenburg, der den Fluss räumen und Leinpfade für den Treidelbetrieb mit Pferden anlegen ließ.

Da die Ausbauprojekte des 17. und 18. Jahrhundert nicht verwirklicht wurden, blieb Diez oberer Endpunkt und Stapelplatz. Erst mit der zweiten Schiffbarmachung der Lahn 1808 bis 1810 konnte der Fluss bis nach Weilburg, der damaligen Hauptstadt des neu geschaffenen Herzogtums Nassau befahren werden. Die baulichen Maßnahmen beschränkten sich im wesentlichen auf die Verbesserung der Wehrdurchlässe.

Die dritte Schiffbarmachung der Lahn bis Gießen wurde ab 1816 verstärkt von Preußen betrieben, aber erst 1844 durch einen Staatsvertrag zwischen Preußen, Nassau und Hessen-Darmstadt ausgeführt. Preußen hatte nach dem Wiener Kongress im Jahr 1815 das Gebiet des neugegründeten Kreises Wetzlar mit seinen ergiebigen Eisenerzvorkommen

erhalten und besaß ein besonderes Interesse daran, die Absatzwege zu den Hüttenwerken im ebenfalls preußischen Ruhrgebiet zu verbessern. Leitende Ingenieure waren Oberbergat August Schapper (1785 - 1862) und der 1864 verstorbene Wasserbauinspektor Haas. Bereits vor der endgültigen Fertigstellung 1859 war das höchste Transportaufkommen mit über 200.000 Tonnen 1856 erreicht. Mit der Annexion von Nassau übernahm Preußen ab 1866 bis auf die letzten drei Kilometer vor Gießen die gesamte schiffbare Lahn.

Durch den Bau der Lahntaleisenbahn von 1858 bis 1863 zwischen Lahnstein und Wetzlar erhielt die Schifffahrt eine ernsthafte Konkurrenz. War man anfänglich aufgrund der großen Absatzmengen auf beide Verkehrsmittel angewiesen, so führte die Überlegenheit der Bahn bis zur Jahrhundertwende zur Bedeutungslosigkeit der Schifffahrt. Nicht nur die Behinderungen durch ungünstige Wasserstände und die Beschränkung auf relativ kleine Schiffe von maximal 100 Tonnen, sondern auch die Absatzschwierigkeiten des Lahnerzes gegenüber besseren und preiswerteren ausländischen Erzen sind hierfür als Gründe zu nennen.

Weitere Ausbaumaßnahmen vor allem nach dem Ersten Weltkrieg betreffen den unteren Flusslauf bis Steeden mit seinen großen Kalksteinbrüchen. Die vollständige Überstauung des Lahntales für die Motorschifffahrt löste in diesem Bereich erstmals das Pferdetreideln ab. Aufgrund der Schließung der Steedener Brüche 1971 wurde 1981 die Transportschifffahrt eingestellt. Die Lahn blieb aber bis heute

als Bundeswasserstraße bestehen. Seitdem entwickelt sich der Fluss zu einer zunehmend genutzten Freizeitwasserstraße, auch in Selters gibt es eine Anlegestelle für Kanuten. Die Lahn ist mittlerweile der bundesweit am besten genutzte Fluss für diese Form der Freizeit- und Urlaubsgestaltung.

Die Lahn im Bereich zwischen Tiefenbach und Löhnberg

Bereits im Jahr 1824 wurde zwischen dem Wiesengrund „Im Winkel“ auf nassauischer Seite und den Biskirchner Wiesen auf preußischer Seite die Lahn durch den Bau von Buhnen in ein festes Flussbett gelegt (s. *Übersichtskarte, S. 7, Abb. 2: Karte der Lahnvermessung im Jahr 1824*). Buhnen sind Steindämme, die senkrecht zur Uferlinie in den Fluss gebaut werden und die Ufererosion bei Hochwasser weitestgehend verhindern. Diese Ufererosionen führten davor immer wieder zu Abtragungen und an anderer Stelle zu Anlandungen und somit zu veränderten Flussläufen. Da in diesem Bereich die Landesgrenze zwischen Preußen und Nassau verlief, sollte durch diese Baumaßnahme die Lahn in ihrem Bett bleiben und die Flussmitte als dauerhafte Grenze Bestand haben.

Zwischen Tiefenbach und Löhnberg erfolgte auch in den 1840er Jahren der Ausbau der Lahn zur kanalisierten Wasserstraße mit fester Uferbefestigung. Besondere Bauwerke sind in diesem Bereich der heute noch sichtbare Tiefenbacher Lahnhafen und die Löhnberger

Schleuse mit dem zugehörigen Wehr in Höhe der imposanten Mühle (s. *Übersichtskarte, Nr. 8*).

Für Selters besonders wichtig war der Bau der Brücke über die Lahn in Höhe der Tagesanlagen der Grube Buchwald im Jahr 1917. Diese Bogenbrücke war ursprünglich seit 1864 zum Zweck des Erztransportes von Ahausen zur Verladestelle des Erzes vor dem Bahnhof Weilburg errichtet worden. Sie wurde dort nach dem Bau der Straßenbrücke nach Ahausen abgebaut und als Hängebrücke in Löhnberg wieder aufgebaut. Auch dort diente sie dem aufbereiteten Eisenstein als Transportweg über die Lahn zur noch heute vorhandenen Verladung am Löhnberger Bahnhof. Und die Selterser hatten nunmehr einen Fußweg zum Bahnhof nach Löhnberg.

Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Einwohner von Selters mit ihren Fuhrwerken den weiten Weg über Ahausen nach Löhnberg fahren oder mit der Fähre, die am nördlichen Ortsrand von Selters die Lahn querte (s. *Übersichtskarte, Nr. 9*), sich über die Lahn bringen lassen und von dort durch die Löhnberger Wiesen in Richtung Bahnhof gehen. Dieser Weg ging auch an dem 1906 errichteten Betriebsgelände mit Bahnanschluss der „Selters-Sprudel Augusta-Victoria GmbH“ vorbei (s. *Übersichtskarte, Nr. 10*).

Gegenüber der Einmündung des Kallenbaches in die Lahn wurde in Selterser Gemarkung im Jahr 1896 eine Quelle angebohrt, die eine für die damalige Zeit in der preußischen Provinz Hessen-Nassau noch nicht dagewesene Ausschüttung

von 600 Liter Mineralwasser pro Minute erbrachte. Dort entstand auch die erste Betriebsanlage des Selterssprudels auf Selterser Gemarkung (s. *Übersichtskarte, Nr. 11*). In der *Abbildung 3* ist auf einer sehr schönen Ansichtskarte die Betriebsanlage des Selterssprudels Auguste Victoria aus dem Jahr 1902 und die später errichtete Betriebsanlage aus dem Jahr 1952 erkennbar.

Das in den Selterser Lahnwiesen geförderte Mineralwasser wird seit der Errichtung des Kohlensäurewerkes auf Löhnberger Gemarkung im Jahr 1902 (s. *Übersichtskarte, Nr. 12*) mittels Rohrleitungen über die Lahn hinweg transportiert, die aktuelle „Pipeline“ über die Lahn ist in der *Abbildung 4* sichtbar. Das Kohlensäurewerk ist seit einigen Jahren nicht mehr in Betrieb und steht unter Denkmalschutz.

Weiter lahnaufwärts sieht man heute noch eine Fichten-Baumgruppe und noch einige Fundamentreste in den Selterser Wiesen. Dort befand sich ein Brunnengebäude, welches unter dem Namen „Gagelsburg“ in der Region einen hohen Bekanntheitsgrad hatte (s. *Übersichtskarte, Nr. 13*). Dort wurde seit 1888 Mineralwasser hergestellt, welches dann unter den Namen „Original-Selters-Wasser“, anschließend „Natürliches Selters-Nassau“ und später als „Alt Selters“ in die Welt verkauft wurde. Die mit Mineralwasser gefüllten, verkorkten und versiegelten Krüge wurden in Strohüllen und in Kisten verpackt. Anschließend wurden die Kisten in einen Lahnkahn verladen.

Dieser Kahn wurde vom Leinpfad aus mit Pferden bis nach Löhnberg in Höhe der Schleuse gezogen. Dort wurde auf die Löhnberger Lahnseite übergesetzt und die Fracht zur Eisenbahn gebracht.

Zwischen den Einwohnern der „Gaggelsburg“ und des benachbarten Bahnwärterhauses, welches sich ja auf der anderen Lahnseite befand, fanden gegenseitige Besuche statt. Dafür wurde die Lahn mit einem Nachen (einem kleinen und flachen Kahn) überquert.

In Richtung Biskirchen befand sich in früheren Zeiten eine Furt, wo man die Lahn auch mit Fuhrwerken durchfahren konnte. An dieser Stelle war nach der Kanalisierung der Lahn eine Bootsanlegestelle. Dort konnten die Selterser Einwohner mit einem Boot auf die andere Lahnseite übersetzen (s. *Übersichtskarte, Nr. 14*). Dies war besonders wichtig für die Menschen, die bei Neuselters arbeiteten. Der Mineralbrunnen Neuselters liegt unmittelbar an der Grenze zu Biskirchen (s. *Übersichtskarte, Nr. 15*). Leider wurde dieser Brunnen im Februar 2016 endgültig stillgelegt, nachdem noch in den vergangenen Jahrzehnten der Betrieb kontinuierlich erweitert wurde. Dazu wurde auch aus naturschutzrechtlichen Gründen als Ausgleichsmaßnahme ein „neuer Altarm“ der Lahn gegenüber der „Gaggelsburg“ ausgebaut.

Wie schön sich die Lahn durch das Löhnberger Becken schlängelt, ist auf dem Luftbild der 1960er Jahre sehr gut zu erkennen, welches in *Abbildung 5* dargestellt ist. Dort sieht man aus nördlicher Richtung über die Lahn hinweg auf den Ort Selters.



**Abbildung 5:** Selters und das Lahntal. Luftbild aus den 1960er Jahren (Privatarchiv Gerd Mathes).

#### Die Lahntalbahn in der Gemarkung Selters

Im Jahr 1840 wurde im Herzogtum Nassau die erste Eisenbahn zwischen Frankfurt und Wiesbaden in Betrieb genommen. Es gab auch dann auch Bestrebungen, die anderen Teile des Herzogtums durch Eisenbahnen zu erschließen. Am 27. Januar 1850 gründete sich in Weilburg ein Eisenbahn-Komitee, welches die örtlichen Initiativen bündelte. Da die Strecke von Oberlahnstein bis Wetzlar führen sollte, wurde das Projekt durch einen Staatsvertrag zwischen dem Herzogtum Nassau und dem Königreich Preußen in die Wege geleitet.

Am 31. März 1857 erhielt die „Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft“, die Konzession zum Bau der Eisenbahn und der erste Streckenabschnitt Oberlahnstein bis Bad Ems wurde am 1. Juli 1858 eröffnet. Da es mit dem Bahnbau nicht weiterging und die Gesellschaft in eine finanzielle Schieflage geriet, zog



das Herzogtum Nassau die Konzession zurück, verstaatlichte die Bahn und setzte den Eisenbahnbau fort. Die Strecke, die von dem Eisenbahningenieur Moritz Hilf aus Limburg konzipiert und gebaut wurde, wurde abschnittsweise fertiggestellt und am 10. Januar 1863 nach Vollendung des letzten Teilstückes bis Wetzlar eröffnet.

Insgesamt beträgt die Streckenlänge der Lahntalbahn 104 km, es wurden insgesamt 18 Tunnel gebaut und 10 Brücken über die Lahn errichtet. Da die Strecke, bis auf wenige Kilometer zwischen Eschhofen und Limburg als Teil der Main-Lahn-Bahn, nie elektrifiziert wurde, gilt die Lahntalbahn als eine der romantischsten Eisenbahnen Deutschlands und Europas.

Die Lahntalbahn von Wetzlar bis Koblenz wurde im Deutschen Kaiserreich nach 1871 ein Teil der sogenannten „Kanonenbahn“, die eine militärstrategische Bahn von Berlin über Wetzlar, Koblenz und Trier bis nach Metz in Lothringen war. Im Rahmen des damit verbundenen Streckenausbaus wurde die bis dahin eingleisige Eisenbahn zweigleisig.

Der Güterverkehr war über viele Jahrzehnte hinweg das Rückgrat der Lahntalbahn. Insbesondere die vielen Eisenerzgruben im Lahnggebiet transportierten das gewonnene und aufbereitete Erz mit dieser Bahn ins Ruhrrevier und auch ins Saargebiet. Wenn auch der Personenverkehr heute den Hauptanteil am Bahnverkehr hat, werden immer noch Rohstoffe der Region, wie z.B. der Westerwälder Ton, und andere Güter mit der Lahntal-

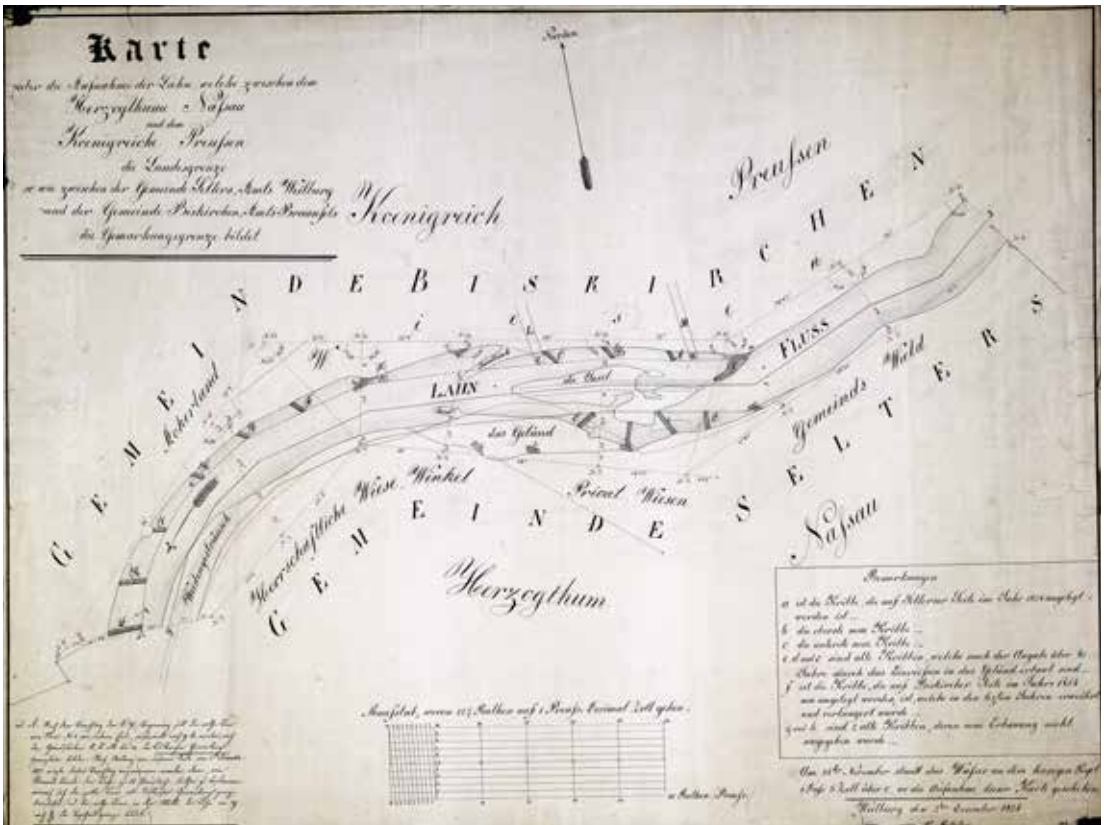
bahn transportiert. Die *Abbildung 6* zeigt einen Güterzug in der Nähe von Neuselters in der Selterser Gemarkung.

Die Bahnstrecke in der Gemarkung Selters hat eine Länge von ca. 600 m (s. *Übersichtskarte, Nr. 15*). Und dort gibt es eine bemerkenswerte Besonderheit. Fährt man heute entlang der Bundesstraße 49 von Lohnberg nach Biskirchen, befindet sich nach ca. 2 km ein kleiner Parkplatz, der mittlerweile nicht mehr benutzt werden kann. Geht man dort in das kleine Wäldchen zwischen der B 49 und der Lahntalbahn hinein, so stößt man auf einen kleinen Teich. Dieser Teich ist unter dem Namen „Kisseler Kumbe“ bekannt (s. *Übersichtskarte, Nr. 16*). Der Begriff „Kumbe“ ist ein altes Wort und bedeutet „flache Schüssel“. Und „Kissel“ steht für den dort anstehenden Kies. Was hat dieser „Kisseler Kumbe“ mit der Lahntalbahn zu tun?



**Abbildung 7:** Der „Kisseler Kumbe“ im September 2016.

Als die Lahntalbahn erbaut wurde, gab es im Bereich des heutigen „Kisseler Kumbe“ folgendes Problem. Die Lahn zog ursprünglich dort eine weite Schleife nach Norden. Zunächst war geplant, diese Schleife mit zwei Brücken für die Eisen-



**Abbildung 2:** Karte der Lahnvermessung an der Grenze Preußen/Nassau vom 2. Dezember 1824 (Quelle Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden, Bestand 3011/1, Nr. 785 V).

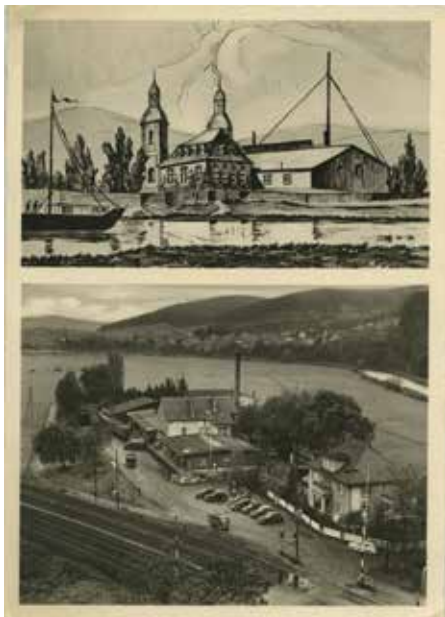


Foto: Christoph Weber

**Abbildung 4:** Mineralwassertransportleitung über die Lahn. Foto vom 28.06.2015

**Abbildung 3:** Selters-Sprudel Augusta-Victoria GmbH. Die Betriebsanlagen 1902 und 1952 (Ansichtskartenarchiv Gerd Mathes).

bahn zu überbauen. Dies hätte erhebliche Kosten verursacht. Und so entschied man sich seinerzeit, die Lahnschleife zu kappen, entlang der Bahntrasse einen Damm zu schütten und den nördlichen Teil der Lahnschleife als Teich zu belassen. So entstand der „Kisseler Kumbe“ als Altarm der ehemaligen Lahn. Dies war die einzige Verlegung der Lahn, die beim Bau der Eisenbahn damals durchgeführt wurde. Die *Abbildung 7* zeigt den „Kisseler Kumbe“ im September 2016.

### Zusammenfassung

Sowohl der Bau von Straßen, der Ausbau der Lahn zu Schifffahrtzwecken und auch der Bau der Lahntalbahn zeigen, wie die Herstellung solcher Verkehrswege das Landschaftsbild verändert hat. Für das landschaftlich sehr schön gelegene Selters war und ist die Verkehrsanbindung sicherlich nicht optimal, aber auch dies gibt diesem Ort seinen besonderen Charme.

### Literaturhinweise

Die Geschichte des Kirchspiels Biskirchen, Bissenberg und Stockhausen; Herausgeber: Magistrat der Stadt Leun, 1994;

Heimat im Lindelbachtal - Tiefenbacher Chronik; Herausgeber: Magistrat der Stadt Braunfels, 1996;

Löhnberg und seine Bewohner in den 20er und 30er Jahren; Herausgeber: Westerwaldverein e.V. - Zweigverein Löhnberg, 2002;

Kulturdenkmäler in Hessen - Kreis Limburg-Weilburg; Herausgeber: Landesamt für Denkmalpflege Hessen, 2003;

Gemeinde Löhnberg: Geschichte von Löhnberg und seinen Ortsteilen, 2012, Internet-Beitrag, Löhnberg.

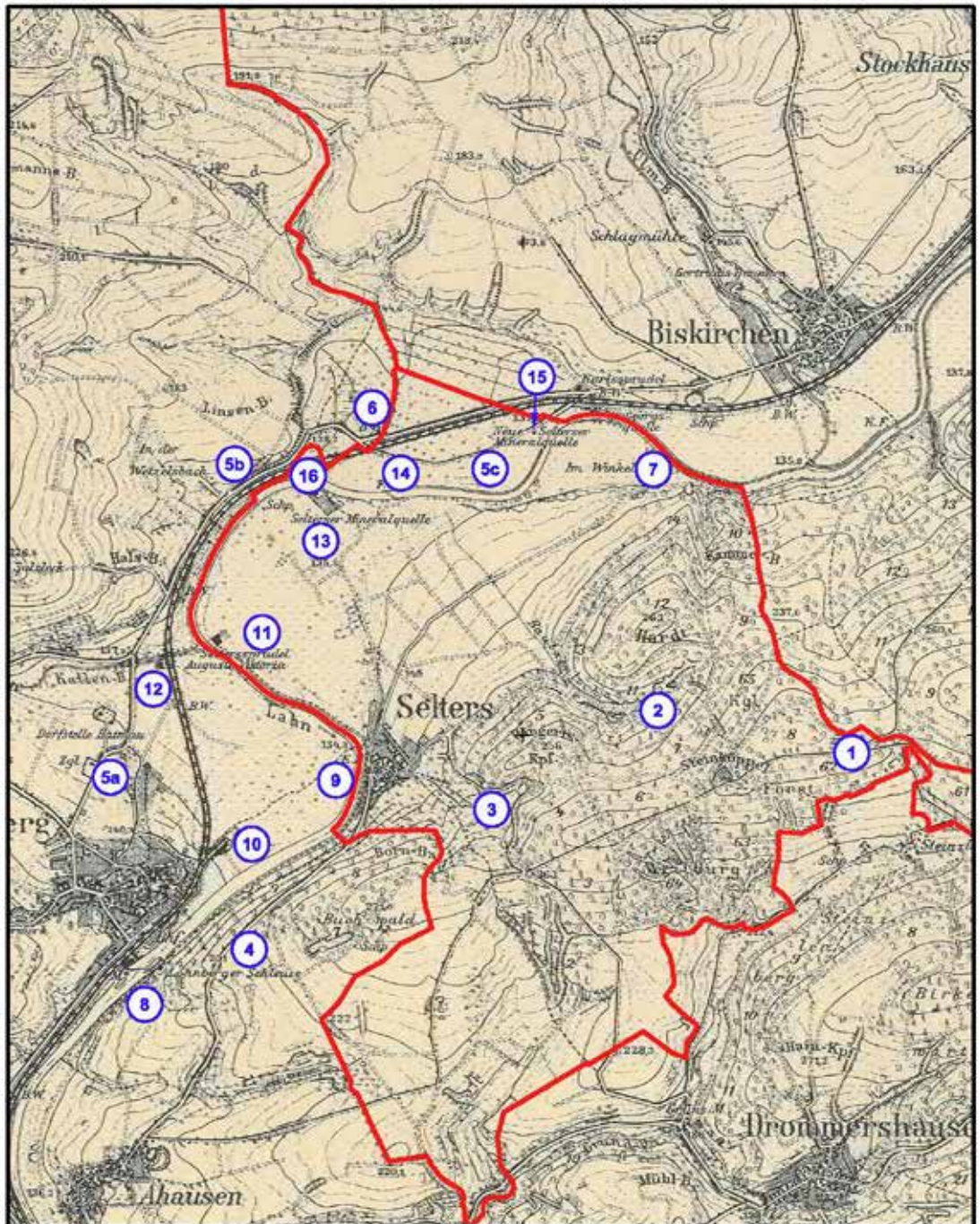


**Abbildung 6:** Güterverkehr auf der Lahntalbahn in der Gemarkung Selters am 03.04.2011 (Foto Ronny Michael Köppel, Villmar).



Blick auf Selters und die Lahn von der Kreisstraße 418 aus Richtung Ahausen 1957





**Herbert Mathes & Söhne**  
Bergtechnisches Vermessungsbüro  
Büro für angewandte Geophysik  
Im Eschen 12 · 58119 Brilon (Kreis Siegen-Wittgenstein)  
Telefon (06473) 92 11 - 0, Telefax (06473) 92 11 - 20  
info@geopemessung-mathes.de, www.geopemessung-mathes.de

**Gemarkung Selters**  
**Abbildung 1**  
**Übersichtskarte 1905**