Lahntalbahn

Eine Reise von Gießen nach Koblenz

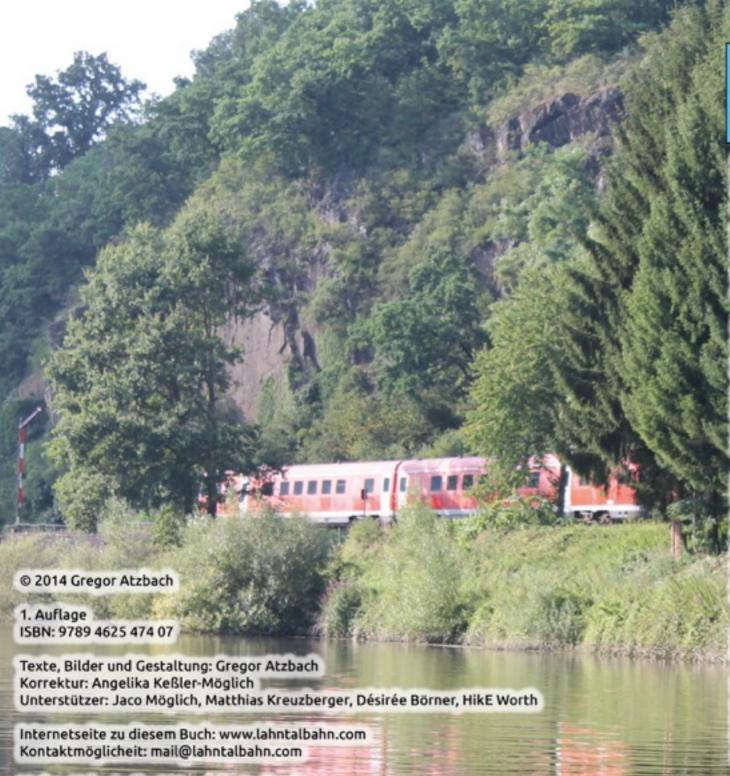
Wetzlar -Weilburg - Runkel - Limburg - Balduinstein -Obernhof - Nassau - Bad Ems - Nievern - Niederlahnstein

vorbei an Schrankenposten, Formsignalen, Tunnelportalen und Telegrafenmasten.

Gregor Atzbach

Lahntalbahn

Gregor Atzbach



Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugäng-

lichmachung.

Verlag: Mybestseller B.V. meinbestseller.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

Vorwort

Als am 1. Juli 1858 der erste Abschnitt der Lahntalbahn zwischen Oberlahnstein und Bad Ems eröffnet wurde, sah der Eisenbahnbetrieb noch ganz anders aus als heute. Jeder Bahnhof hatte ein Stellwerk, einen Fahrkartenschalter und oft auch einen Warteraum. Damals hatte sogar jeder Bahnübergang seinen eigenen Schrankenwärter.

In den letzten Jahrzehnten musste überall Geld gespart werden, und wo es ging, wurden Arbeitsplätze durch Technik ersetzt. Auf der Lahntalbahn ließen die meisten Neuerungen und Modernisierungen lange auf sich warten, die größte Neuerung steht aber erst noch bevor

Im Jahr 2015 soll der Bereich zwischen Diez und Friedrichssegen, was dem unteren Teil der Lahntalbahn entspricht, auf ein einziges elektronisches Stellwerk (ESTW) umgestellt werden. Das bedeutet dann auch, dass die kleinen Stellwerke in allen Bahnhöfen geschlossen und durch Technik ersetzt werden. Das eine oder andere Bahnhofsgebäude

wird möglicherweise leer stehen, was für die historischen Gebäude nicht das Beste sein wird.

Der hessische Teil der Lahntalbahn steht bereits unter Denkmalschutz, damit ist die Lahntalbahn mit über 50km das längste Denkmal in Hessen.

Dieses Buch zeigt im Sommer/Herbst 2014 eine Reise zwischen Gießen und Koblenz vor dem großen Umbau auf das elektronische Stellwerk. Dieses Buch zeigt Bahnhöfe und Haltepunkt mit Fahrdienstleitern, ebenso Formsignale und diverse Kunstbauten an Tunnels. Besonders ist auch der Schrankenposten in Miellen. Solche reinen Schrankenposten sind sehr selten geworden, aber auch diese werden in den nächsten Jahren verschwinden.

Die Lahntalbahn bietet einerseits diese "alten Überbleibsel" früherer Zeiten, andererseits ist sie landschaftlich eine der schönsten Strecken in Deutschland. Parallel zur Strecke verläuft die Lahn sowie ein Radweg. Im Sommer, wenn ein Kanu nach dem anderen vorbeipaddelt verbringen viele Radfahrer ihre Freizeit im Lahntal, heimwärts geht es dann oft in den mit Fahrrädern überfüllten Zügen.

In diesem Sinne wünsche ich eine angenehme Bilderreise durch das Lahntal, und ich empfehle jedem dies auch mal mit der Eisenbahn zu machen.

Gregor Atzbach

Übersicht

Die Lahntalbahn ist eine zweigleisige Hauptbahn von Wetzlar nach Koblenz, sie ist nicht elektrifiziert und etwa 100km lang.

Obwohl die Lahntalbahn erst in Wetzlar beginnt, fängt dieses Buch in Gießen an, da die Züge schon immer über das ca 13km lange Stück der Dillstrecke von Gießen bis Wetzlar fuhren.

Dieses Buch entstand 2014, zu diesem Zeitpunkt fuhren verschiedene Züge auf der Strecke.

Der Regionalexpress, bedient von der DB, bestand aus der Baureihe 612 und fuhr alle zwei Stunden von Gießen nach Koblenz und zurück.

Die Regionalbahn im hessischen Abschnitt fuhr die Hessische Landesbahn in der Regel stündlich, zu verkehrsstarken Zeiten kamen Verstärkerzüge zum Einsatz. Die Regionalbahnen von Limburg wurden über die Vogelsbergbahn bis Fulda durchgebunden.

In Rheinland-Pfalz fuhr die VECTUS, eine Tochter der HLB, die Regionalbahnen. Im stündlichen Takt kam man von Limburg nach Koblenz, sowie zurück. Zum Einsatz für die Regionalbahnen kamen bei VECTUS und HLB Züge vom Typ LINT 41, sowie LINT 27.

Güterverkehr gibt es auf der Lahntalbahn, auch wenn man diesen nicht so häufig antrifft. In Löhnberg wird Ton aus LKW verladen, der per Bahn abgefahren wird. Des Weiteren gibt es in Kerkerbach einen Anschluss an ein Kalkwerk. Von dort wird der Kalk nach Ludwigshafen abfahren.

Gelegentlich gibt es Sonderfahrten mit historischen Zügen, wie z.B. Schienenbussen der Oberhessischen Eisenbahnfreunde aus Gießen, oder Dampfzügen der Eisenbahnfreunde Treysa.

> 88,2km Bad Ems - West 88,2km Bad Ems

82,8km Dausenau

78,6km Nassau

61,4km Balduinstein

67,9km Laurenburger Tunnel

67.3km Laurenburg

68.2km Gutenacker

74.2km Obernhof

74.6km Obernhofer Tunnel 75,2km Langenauer Tunnel 76,4km Hollericher Tunnel

90.1km Nievern

91,8km Miellen

93,9km Friedrichssegen

97.2km Hohenrhein

93,0km Friedrichssegen Ost

99,0km Honenrhein 99,0km ehemalige Strecke nach Oberlahnstein

7,5km Solms 14,3km Stockhausen 20,2km Löhnberg 23,0km Weilburg 24,9km Guntersau 23.8km Gensberg 25,5km Kischhofener Tunnel 28,7km Gräveneck 23,8km Michelsberger Tunnel 27,6km Schmidtkopftunnel 29,5km Grävenecker Tunnel 31,2km Fürfurt 33,5km Schaafstall 35.0km Aumenau 38.1km Arfurl 41,7km Villman

Lahntalbahn beginnt.

Dieses Buch hat keine Seitenzahlen, es orientiert sich an den Kilometerangaben der Bahnhöfe. Die Tour durchs Lahntal startet in Gießen über die Dillstrecke bis Wetzlar, wo dann die

166,0 km Gießen

3km Bodenfeld

2,6km Bundeswehr

5,5km Albshausen





