

Weilburger Schiffstunnel



☞ Südportal



☞ Stadtplan von Weilburg mit Weilburger Schiffstunnel



☞ Blick in die Tunnelröhre



Flusswanderer vor dem Nordportal



Nordportal mit Inschrift



Schleusenanlage am Südportal

Der **Weilburger Schiffstunnel** ist der einzige [Schiffstunnel](#) in Deutschland.^[1] Er unterquert auf einer Länge von 195 Metern den Mühlberg, auf dem sich die Stadt [Weilburg](#) befindet, von Norden nach Süden und verkürzt so einen etwa zwei Kilometer langen [Lahn](#)bogen. Der

Tunnel wurde zwischen 1844 und 1847 errichtet und stellt heute zusammen mit den parallel verlaufenden Straßen- und Eisenbahntunnel das sogenannte *Weilburger Tunnelensemble* dar.

In das Nordportal ist folgende lateinische Inschrift eingelassen:

ADOLPHUS DUX NASSOVIAE MONTIS JUGUM PERFOSSUM NAVIBUS APERUIT A. D. MDCCCXLVII

Die deutsche Übersetzung lautet: „Adolph Herzog von Nassau hat den Rücken des Berges durchstochen und den Schiffen geöffnet A. D. 1847“.

Geschichte

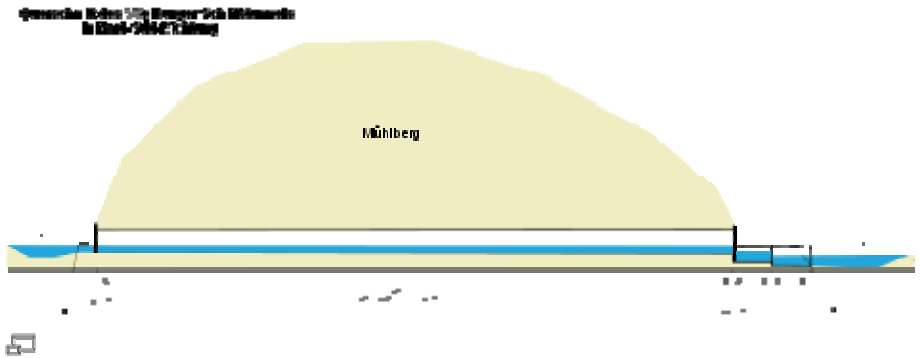
Im frühen 19. Jahrhundert begann die [nassauische](#) Regierung damit, die Lahn, auf der bereits im Mittelalter von der Mündung bis [Diez](#) Schifffahrt betrieben wurde, auch an ihrem Oberlauf schiffbar zu machen. Zuvor war der Fluss dort nur bedingt nutzbar, da Sandbänke, Steinwehre und Stromschnellen den Gütertransport mit größeren Schiffen unmöglich machten. Dies stand der zunehmenden [Industrialisierung](#) des oberen Lahntals, das 1806 durch die [Säkularisierung](#) des einst geistlichen Besitzes von Limburg an Nassau kam, im Wege. Insbesondere die dortigen Steinbrüche und Erzgruben benötigten eine bessere Verkehrsanbindung.

Ab 1809 konnte die Lahn bis nach [Runkel](#) befahren werden, 1810 wurde sie bis nach Weilburg reguliert. Die Weilburger Lahnschleife stellte fortan das größte verbliebene Hindernis dar. Auf wenigen Kilometern weist der Fluss hier einen Höhenunterschied von 4,65 Metern auf. Der reißende Flusslauf mit seinen Stromschnellen wurde schon im Mittelalter durch zwei Wehre gezähmt, die nun dem weiteren Ausbau im Wege standen. 1816 verhandelten Nassau und [Preußen](#) (die [Gegend um Wetzlar](#) war soeben preußisch geworden) über eine Regulierung der Lahn bis nach [Gießen](#), um die Stadt und die umliegenden Erzgruben an den [Rhein](#) und die aufstrebende Montanindustrie des [Ruhrgebiets](#) anzubinden. Langfristig sollte die Lahn über einen Kanal mit der [Elbe](#) verbunden werden und so einen Binnenschifffahrtsweg zwischen ihr und dem Rhein schaffen (stattdessen wurde ein knappes Jahrhundert später der [Mittellandkanal](#) errichtet).

Zum Umgehen der beiden Wehre wurde 1838 schließlich die Idee des Schiffstunnels geboren. Diese sah vor, den Weilburger Bergrücken unterhalb des *Landtors* zu durchstoßen und zum Ausgleich der Höhendifferenz eine Schleuse zu errichten. Nach langen Planungen – es handelte sich um den ersten Tunnel dieser Art – gab schließlich am 18. Juli 1843 die nassauische Regierung ihre Zustimmung zu dem kostspieligen Projekt. Mit der Ausführung des Vorhabens wurden die Oberbergräte Schapper und Grandjean sowie die Amtmänner Haas und Schenk betraut. Die Fertigstellung war für 1845 geplant, jedoch verzögerten unerwartete Schwierigkeiten bei den Bauarbeiten das Vorankommen, so dass der Weilburger Schiffstunnel erst am 18. September 1847 eingeweiht werden konnte.

Bereits zehn Jahre nach seiner Eröffnung verlor die Lahnschifffahrt und mit ihr der Schiffstunnel seine Bedeutung an die ab 1857 errichtete [Lahntalbahn](#). Heute wird der Tunnel hauptsächlich von [Kanuwanderern](#) und anderen Wassersportlern genutzt.

Konstruktion



Konstruktionsplan des Weilburger Schiffstunnels

An den 195 Meter langen Tunnel ist an der Südseite eine [Koppelschleuse](#) angeschlossen, die von Hand bedient werden muss. Diese gleicht den Höhenunterschied von 4,65 Metern aus, der durch das Abkürzen der Lahnschleife entstanden ist. Jede der beiden Schleusenammern hat eine Länge von 42 Metern, wobei sich ein Teil der Schleusenanlage innerhalb des Tunnels befindet. Die Wassertiefe im Tunnel beträgt 1,75 Meter, die Tunnelbreite liegt bei 5,6 Metern, die Tunnelhöhe liegt am Scheitelpunkt der Röhre bei 6,3 Metern. Die Tunnelinnenwände sind mit Ziegelsteinen ausgemauert und mit Beton verkleidet. Die Tunnelportale an der Nord- und Südseite sind aus [Lahnmarmor](#) gefertigt. Insgesamt wurden über 10.000 Kubikmeter Gestein zur Schaffung des Tunnels aus dem Berg entfernt.

Quwelle :

http://de.wikipedia.org/wiki/Weilburger_Schiffstunnel