

Franz-Karl Nieder

Die Straße durch Linter

Die Straße durch Linter, das ist für uns heute die Mainzer Straße; die B 417 geht durch den Ort. Schon 1750 hat es eine Straße von Limburg an Linter vorbei nach Mensfelden gegeben. Linter bestand damals nur aus der heutigen Langgasse und der Mittelstraße; die Straße ging also an Linter vorbei. Aber die Straße von Limburg an Linter vorbei war in einem sehr schlechten Zustand: „Gegen Linter ist der Weg etwas bodenlos bis an den Mensfelder Kopf.“¹ Da bis 1813 bzw. 1815 Linter zu Nassau Diez bzw. Nassau-Dillenburg gehörte, war für die Linterer der Weg nach Diez wichtiger als der nach Limburg, ins „Ausland“. Von der Straßenspinne am Mensfelder Zollhaus führte die sogen. Hohe Straße nach Freindiez; es ist eine Straße, die auch heute noch gut als Wirtschaftsweg zu erkennen ist. Von Linter aus konnte man die Hohe Straße problemlos erreichen, z. B. über die Alte Straße in Linter in Richtung Mensfelder Kopf, ein alter Vizinalweg², teilweise bepflanzt mit bis heute noch erhaltenen Obstbäumen. Da aber die durch Linter führende Straße in einem sehr schlechten Zustand war, wurde ein Neubau der Straße geplant; das aber führte zu Komplikationen.

Hundert Jahre später (1904) führte ein Autorennen, das im Beisein von Kaiser Wilhelm II. an der Saalburg startete, über die Straße durch Linter. Und auch der Kaiser selbst fuhr 1905 durch Linter.

Außenpolitische Verwirrungen um die Straße durch Linter³

Am 14. und 18. September 1786 ist eine „Convention“, der Limburger Vertrag, zwischen Kurtrier und Nassau geschlossen worden. In diesem Vertrag wurde der Bau einer Straße von Frankfurt bzw. Wiesbaden nach Limburg vereinbart. Die Arbeiten an der Straße von Frankfurt bzw. Wiesbaden nach Limburg verzögerten sich, und zunächst wurde vermutet, dass „Churtrier“ für die Verzögerung verantwortlich sei. Es gab Differenzen wegen einiger Grenzsteine bei Limburg. Aber dann ist es doch am 8. August 1788, wie in einem Bericht vom 9. August 1788 erwähnt wird, zu einem Termin mit dem Chur-Trierischen Oberweg-Inspector gekommen; dieser hatte die künftige Strecke bei Linter bereits abgesteckt; die Differenzen wurden offensichtlich geklärt.

In einem Brief vom 23. Oktober 1788 wird dann ein anderer als Schuldiger festgemacht: „Die Schuld dieses verzögerten Wegbaues liegt demnach nicht an Chur-Trier, sondern vielmehr an Nassau-Usingen.“ Hier ging es um die Trassierung am Escher Berg. Aber auch dieses Problem war bald gelöst: am 11. Oktober 1792 wurde festgestellt, „dass der Chaussee-Bau durch das gemeinschaftliche Amt Kirberg mit dem Ende künftigen Jahres völlig fertiggestellt wird“. Aber die Fortführung der Straße über Linter nach Limburg stand noch in den Sternen. So bat die „Fürstl. Nass. Saarbr. Landesregierung“ am 21. September 1792 die Regierung in Dillenburg erneut um den zügigen Ausbau der Straße und erinnert an die vertragliche Vereinbarung: „Dererseits hat man sich nun in der in anno 1786 zu Limburg errichteten Convention verbindlich gemacht, daß die Chaussee von der Grenze des gemeinschaftlichen Amtes hiernächst durch die Linterer und Mensfelder Gemarkung continuiret werden soll.“

Aber die Nassau-Diezer Bevölkerung war verständlicherweise nicht sonderlich erfreut über den Straßenbau: In einem Brief wehrten sich die Einwohner von Heistenbach, Gückingen, Kaltenholzhäusern und Holzheim am 23. Januar 1794 dagegen, dass sie „zu freyen Beyfuhr der Materialien“ verpflichtet seien. Wegebau früher geschah nicht durch Straßenbaufirmen, sondern durch die Einwohner, die zur Chaussee-Frohn verpflichtet waren.⁴

¹ Schreiben von Nassau Usingen vom 7. Januar 1750, hier zitiert aus Helmut Herborn: Verkehr und Post. In: Chronik 800 Jahre Linter, S. 75-94, hier S. 77.

² vicinus (lateinisch) = benachbart; Vizinalwege führten zu Nachbargemeinden, z. B. von Linter nach Lindenhöhlen, heute noch zu erkennen an den dort damals gepflanzten Obstbäumen.

³ Vgl. zum Straßenbau: Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden (HHStAW) 172/4222; alle Zitate, soweit nichts anderes notiert, aus dieser Akte. Vgl. ebenso HHStAW 172/4234.

⁴ Pfarrer Touby aus Kirberg bat damals um „befreyung von der Chaussee-arbeit“. HHStAW 172/4234

In einem Bericht vom 26. Mai 1794 wurde dann, wenn auch zunächst nur als Gerücht, wiedergegeben, dass Diez den Bau anderer Straßen bevorzuge: vor dem (vertraglich vereinbarten) Bau der Chaussee durch Linter solle erst der Weg von Diez nach Hahnstätten chaussiert werden.

Nachdem die Straße durch das gemeinschaftliche Amt Kirberg fertiggestellt war, fuhren die Fahrzeuge anscheinend auf schlechten Feldwegen über die künftige Trasse. Die Zustände wurden aber immer schlimmer; so hieß es am 23. Januar 1801: „Da die Distanze zwischen Linther und dem Zollhaus zu Zeiten sehr beschwerlich zu passieren ist, so wäre es freilich zu wünschen, wenn der ganze District in einem Jahr Bauzeit und somit die gänzliche Vollendung dieser Straße erzwungen werden könnte.“ So wurde am 7. August 1802 versprochen, dass die Straße „noch in diesem Herbst, sofern kein abermaliges Hindernis eintritt, fertig gemacht werden solle“.

Aber es gab wohl doch „abermäliges Hindernisse“, denn am 31. August 1803 erfolgte erneut eine Erinnerung Wiesbadens an Dillenburg. Am 25. September 1803 schrieb Chaussee-Inspector Wolf, dass die Straße „bis in die Mitte des künftigen Jahres fertig und fahrbar seyn“ könne, aber er fügte hinzu: es hätte „Seine Hoheit geruhet, den Wunsch zu äußern, dass die Wege um Dietz her, nemlich der Weg von Dietz über Aul nach Stafel, die Aarstraße und die Schaumburger Straße in einen besseren Stand gebracht werden möchten“; daher „kann sich die Vollendung der Mainzer Straße leicht noch weiter hinaus schieben“. Die Regierung in Dillenburg hat diesen Bericht von Wolf am 25. Oktober 1803 in einer Kopie an die Regierung in Wiesbaden geschickt, wohl in der Hoffnung, dass Wiesbaden nun Druck auf „Seine Hoheit“ in Diez ausüben werde.

Wiesbaden wurde dann am 20. April 1804 ungeduldiger: Es „ist dennach eingegangenen Berichten zu folge in diesem Jahr noch gar nichts hieran gearbeitet worden“; auf der Strecke durch Mensfelder und Linterer Gemarkung gebe es erhebliche Schwierigkeiten „durch das Zerbrechen des Fuhrwerks und öfteres Steckenbleiben“.

Unbeirrt durch die politischen Verwicklungen berichtete Wolf am 17. Juni 1804 nach Dillenburg, dass zuerst die Wege um Diez gebaut werden sollen. Zudem spiele auch die Witterung eine Rolle: „Die anhaltende Nässe erlaubte keine Feldarbeit, an Beyfuhr der Steine durch den ohnehin so lockeren Grund bey Linther war daher nicht zu denken.“ Und er verwies noch einmal auf seine Hoheit: dieser soll gebeten werden, andere Straßen zurückzustellen.

Am 8. Oktober 1803 berichtete Chaussee-Inspektor Wolf: „Im Durchschnitt genommen sind die Wege und Straßen in dem Dietzischen schlecht, und außerstand. Während des Krieges ist nichts zu ihrer Unterhaltung gethan worden.“ An erster Stelle empfahl er den Ausbau der „Mainzer Straße zwischen Limburg und Kirberg“: sie sei bereits „chaussiert von der Limburger Gemarkung bis an Linther, und von dem Zollhaus bis an die Grenze des gemeinschaftl. Amtes Kirberg. Von Linther bis auf Zollhaus ist sie noch nicht chaussiert“.⁵

Die „Untertanen“ hatten die Arbeiten der Chaussierung durchzuführen. Für das restliche Stück zwischen Linter und dem Zollhaus machte Wolf am 3. Oktober 1804 einen Vorschlag, wie die Gemeinden beim Straßenbau beteiligt werden sollten; die Regierung zu Dillenburg genehmigte den Plan am 9. Oktober 1804. Folgende Gemeinden mussten demnach die Straße zwischen Linter und Zollhaus bauen:

	Gezug	Ruthe	Schu	
Dauborn	41	64	3	
Eufingen	29	45	6	Ruthe: ca. 5 m
Kaltenholzhausen	13	20	5	Schuh: 50 cm
Hahnstetten	27	42	4	
Lohrheim	15	23	7	
Netzbach	15	23	7	
Oberneisen	17	26	7	
Linther	13 ½	21	2	
Summa	170 ½	266	9	

⁵ HHStAW 221/1192; auch die Angaben im folgenden Abschnitt aus dieser Akte.

Und am Rande der Aufstellung ist vermerkt: „Aus Gezug werden gerechnet 1 Ruth 9 Schu 1 Zoll“.

Die anderen Gemeinden des Amtes Diez hatten an anderen Straßen Frondienste zu leisten.

Am 2. Oktober 1804 beschwerte sich die Gemeinde Kaltenholzhausen: Da Linter Vorteile von der Straße habe, müsse Linter stärker als die anderen Orte für den Straßenbau herangezogen werden.

Ein Schreiben vom 26. März 1805 von Wiesbaden an Dillenburg berichtet dann, dass „ein unangenehmer Vorfall sich kürzlich wegen des Weges von Zollhaus bis Lindert ereignet habe“. Leider ist nicht berichtet, um welchen „unangenehmer Vorfall“ es sich gehandelt hat.

Die Akte schließt mit einem Hinweis vom 23.4.1805, den das Amt an die Regierung in Dillenburg schickt: „Es wird fleißig gearbeitet; vor Herbst fertig.“

Endlich war die Straße durch Linter also fertig gestellt. Vom Vertrag 1786 bis zur Fertigstellung 1805 dauerte es immerhin ganze 19 Jahre! Die neue Straße hatte ungeahnte Folgen:

- Linter war jetzt ein Dorf mit einer Durchgangsstraße geworden; es rückte der großen weiten Welt mit einem Schlag ein gutes Stück näher.
- Bis zum Bau der Straße war Linter ganz nach Diez orientiert; Limburg war „Ausland“. Jetzt rückte Limburg näher; der Einfluss von Diez ging mehr und mehr zurück.

1806 fiel dann die Grafschaft Diez und somit auch Linter an Wiesbaden; Limburg war jetzt kein Ausland mehr. Es war dann eigentlich eine logische Folgerung, dass bei der Neueinteilung 1816 Linter zum Amt Limburg kam.

Das Gordon-Bennett-Automobil-Rennen 1904⁶

Fast hundert Jahre später ging ein Rennen über die Straße durch Linter, das Gordon-Bennett-Automobil – Rennen. Das Gordon-Bennett-Automobil-Rennen, angeregt vom amerikanischen Zeitungsverleger James Gordon Bennett, wurde 1900 bis 1905 in verschiedenen europäischen Ländern durchgeführt, so 1904 in Deutschland, veranstaltet vom „Automobilclub von Deutschland“ (AvD).

„Am 17.6.1904 fand auf der Strecke Saalburg, Weilburg, Limburg, Homburg a.d.Höhe ein internat. Automobilwettrennen statt. Der Franzose Therry ging aus demselben als Sieger hervor. Die Schule fiel an genanntem Tag auf Anordnung Kgl.Reg. aus.“ So steht es in der Schulchronik. „Kaiser Wilhelm II war es, der vor der Saalburg die Startflagge hob und unter lebhafter Anteilnahme von Hunderttausenden von Zuschauern sowie der Weltpresse die Teilnehmer auf den Rundkurs durch den Taunus entließ.“ Hier die berühmte Strecke des ersten Rennens: Saalburg – Usingen – Gräfenwiesbach – Weilburg – Limburg – Linter – Neuhof – Idstein – Glashütten – Königstein – Oberursel – Homburg – Saalburg. Im Jahr 1987 gab es eine Wiederholung des Rennens auf der gleichen Route.

Als Durchschnittsgeschwindigkeit beim Auto-Rennen 1904 wurden 25 km in der Stunde errechnet. Bei diesem „rasanten“ Tempo mussten Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, war doch die Bevölkerung keineswegs auf eine solche „Geschwindigkeit“ vorbereitet.⁷

Das Rennen ging laut Plan am 17. Juni 1904 um 4.38 Uhr durch Linter. Den Ordnerdienst haben allenthalben, so auch in Linter, die Kriegervereine übernommen. In Linter war Wilhelm Klauer dafür zuständig; allerdings unterschreibt bei einem entsprechenden Treffen für ihn Bürgermeister Wagner. Die Ordnungsbehörden waren sehr vorsichtig (übersorglich?); man befürchtete, „daß sich längs der Rennstrecke auf den angrenzenden Äckern große Menschenmengen ansammeln und auf den Feldern große Schäden verursachen werden.“ An den Wegeinmündungen sollten Gitter aufgestellt werden.

⁶ Vgl. zum Straßenbau: HHStAW 172/4222; alle Zitate, soweit nichts anderes notiert, aus dieser Akte. Vgl. ebenso HHStAW 172/4234.

⁷ Die folgenden Zitate aus der Akte HHStAW 411/0243.

Am 31. März 1904 schreibt Wagner „An das Königliche Landrathsamt“: „Durch den regen Verkehr auf der hiesigen Ortsstraße namentlich in der Frühjahrszeit wenn bei Bestellung der Acker fortwährend Dung, Jauche pp. gefahren wird, sowie durch das Spielen der Kinder daselbst, wäre es sehr erwünscht um größeren Unglücksfällen vorzubeugen - dahin wirken zu wollen, daß für den hiesigen Ort, wie auch bei abschüssigen Wegen in Erbach und Camberg bis zum Tag des Rennens – Renntag soll ausgeschlossen sein – auf Grund des § 30 Abs. 1 der Polizeiverordnung betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schrittgeschwindigkeit für den Automobilverkehr eingeführt wird. Ich bitte das Weitere zu veranlassen.“ – Dieser Anregung wurde jedoch nicht entsprochen.



Aus der „Diezer Zeitung“ vom 21. Juni 1904: „Angenehme Enttäuschung bereitete uns hier die Tatsache, daß die Absperrungsmaßnahmen gar nicht so streng gehandhabt wurden, als man gefürchtet hatte, dass das Hinausposaunen der fürchterlichen Vorsichtigkeit, mit der man überall ans Werk gegangen sei, absolut nicht auf Wahrheit beruhte. Hier und da befand sich zwar ein Gitterchen ... Die Angst vor den schnaubenden Ungetümen schien niemand besonders zu beunruhigen.“

Auch Bürgermeister Wagner hielt in einem Erfahrungsbericht vom 17. August 1904, also nach dem Rennen, die Gitter an den Wegeeinmündungen für überflüssig.

„Ökonomisch war das Rennen kein Erfolg. Die Einnahmen von 140.000 Mark deckten gerade einmal die Hälfte der Kosten. Ein Großteil des Defizites war auf den Bau der Kaisertribüne an der Saalburg zurückzuführen. Für 95.000 Mark errichtete der Bad Homburger Architekt Louis Jacobi eine große Tribüne mit Kaiserloge für 2.500 Personen.“⁸

Der Kaiser fährt durch Linter

Am 15. September 1905 hielt Kaiser Wilhelm II. auf dem Nauheimer Kopf eine Manöverkritik ab. Anschließend fuhr der Kaiser durch Linter nach Limburg. Der Kaiser benutzte ein Auto, die Kaiserin einen offenen Landauer.⁹

⁸ wikipedia: Motorsportjahr 1904 (13.04.2015)

⁹ Gerda Neidhöfer: Aus Aufzeichnungen meines Vaters Wilhelm Weimar. In: 800 Jahre Linter 1195 – 1995, S. 247. Dort jedoch mit falschem Datum des Kaisermanövers.