

Franz-Karl Nieder

## Wege und Straßen um Linter

Linter lag bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nicht an einer Durchgangsstraße; die jetzige Mainzer Straße ist erst später ausgebaut worden. Aus mittelalterlichen Urkunden kennen wir einige alte Straßen- und Wegebezeichnungen: <sup>1</sup>

Flachter Pfad	„stoißet an der Flaichter payt““
Kirchweg	„oben an Lynter gelegen und stoßen obir den kirchweg, der da geet geyn Mensfelden“
Limburger Straße	„bii der steynen brucken an Hennen von Linter und stoßen an dii Lympurger straße“
Treyser Weg	„obin an Lynter und stoßen an den alden Treyser wegk“ „stoßent uff den Treyser wegk“ „off deme oberfelde an Treyser wege“

### Außenpolitische Verwirrungen um die Straße durch Linter <sup>2</sup>

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. Aber die Arbeiten an der Straße verzögerten sich, und zunächst wurde vermutet, dass „Churtrier“ für die Verzögerung verantwortlich sei; auf mehrere Briefe kam von dort keine Antwort. Es gab Differenzen wegen einiger Grenzsteine bei Limburg; die entsprechenden Zeichnungen liegen in der Akte. 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 continuiert 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. Es gibt einen Verweis auf die Chaussee-Frohnden: Der Wegebau damals geschah nicht durch Straßenbaufirmen, sondern durch die Einwohner, die zur Chaussee-Frohn verpflichtet waren; damals bat z.B. Pfarrer Touby aus Kirberg um „befreyung von der Chaussee-arbeit“.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Wolf-Heino Struck, Quellen zur Geschichte der Klöster und Stifte im Gebiet der mittleren Lahn bis zum Ausgang des Mittelalters (zitiert: Struck) Band I, Nr. 964, 1404; Bd. II Nr. 501.

<sup>2</sup> Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden (HHStAW) 433/14473

<sup>3</sup> Hellmuth Gensicke, Mensfelden und Linter, in: Nassauische Annalen 84. Band, 1973, S. 209; Gensicke beruft sich bei dieser Notiz auf HHStAW 303 Nr. 535.

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 fertig gestellt war, fuhren die Fahrzeuge anscheinend auf schlechten Feldwegen über die künftige Trasse. Die Zustände wurden im Lauf der Jahre immer schlimmer; so hieß es am 23. Januar 1801: „Da die Distanz 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 des Nachbarstaates, nämlich nach Wiesbaden geschickt. Unausgesprochen wollte Dillenburg damit wohl sagen: wenn dem Herzog in Wiesbaden an der Straße liegt, muss er Druck auf „Seine Hoheit“ in Diez ausüben.

Wiesbaden wurde dann am 20. April 1804 ungeduldiger: es „ist den noch 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“.<sup>4</sup>

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	

---

<sup>4</sup> HHStAW 172/1545

Oberneisen	17	26	7
<u>Lintner</u>	<u>13 ½</u>	<u>21</u>	<u>2</u>
Summa	170 ½	266	9

Am Rande der Aufstellung ist vermerkt: „Als 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, 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. April 1805, den das Amt an die Regierung in Dillenburg schickte: „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 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; es war dann eigentlich eine logische Folgerung, dass bei der Neueinteilung der Ämter 1816 Linter zum Amt Limburg kam.

### **Vizinalwege um Linter**

Vizinalwege<sup>5</sup> waren (nicht immer gut passierbare) Wege zu den Nachbarorten z. B. nach Mensfelden, Flacht, Holzheim, Diez, Limburg, Eschhofen, Lindenholzhausen, Niederbrechen und Nauheim.

Für den Wegebau gab es Zuschüsse. Jahr für Jahr teilte Bürgermeister Schöneberger mit, dass keine Gemeindebauten (gemeint: Wegebauten) stattfanden und daher auch keine Mittel in Anspruch genommen wurden, so am 25.7.1877, 21.7.1879, 27.9.1880, ebenso für 1881 bis 1884.

Aber dann wird doch vom schlechten Zustand einiger Wege berichtet: Am 15. Juli 1886 schrieb die Gendarmerie-Brigade, „daß sich die Wegstrecke Linter – Lindenholzhausen vom südlichen Ausgang Linters an bis durch das Wäldchen wegen der tief ausgefahrenen Gleise in einem besonders schlechten Zustand befindet; so dass die Herstellung desselben besonders nötig erscheint“. Zwei Monate später, am 18. September 1886, machte Aufseher Haas (wohl vom Landratsamt) mit dem Bürgermeister eine Begehung des Weges; sie stellten fest: „Wenn derselbe chaussiert wird, genügt bei dem geringen Verkehrsaufkommen eine Fahrbahn von 4 m Breite.“ Der Weg nach Lindenholzhausen ist im heutigen Ortsbereich die Jahnstraße und als Verlängerung der Ebereschenweg, also nicht die von uns heute benutzte Straße von Mensfelden nach Lindenholzhausen (und auch nicht der parallel zur Autobahn verlaufende Weg). Leider ist heute im Neubaugebiet der Weg durch Häuser zugebaut; aber hinter dem Haus Habichtstraße 8 (bzw. am Ende der Stieglitzstraße) ist der alte Weg wieder zu sehen und zu begehen; es lohnt auch heute noch ein Spaziergang über den alten Vizinalweg, an dessen Seite immer noch Obstbäume stehen. Bemerkenswert ist der Hinweis, dass der Weg damals „durch das Wäldchen“ ging; das Linterer Wäldchen, die "Kauter Heck", wie man in Linter sagte, ging damals fast bis zur Straße Mensfelden – Lindenholzhausen.

---

<sup>5</sup> vicinus (lat.): der Nachbar; Vizinalwege sind also Wege zu den benachbarten Dörfern.

Bei der Begehung am 18. September 1886 wurde auch festgestellt, der Weg über Blumenrod nach Holzheim und Freindiez sei zwar jetzt fest, aber nicht gewölbt, so dass Wasserpfützen auf dem Weg stehen bleiben können.

### **Obstanbau an den Vizinalwegen**

Immer wieder, z.B. am 12. Januar 1812, hatte die Regierung des Herzogtums Nassau angeregt und auch angeordnet, Obstbäume an den Vizinalwegen anzubauen. Das Echo auf diese Anordnung war gut, und die fleißigsten Gemeinden wurden im Verordnungsblatt<sup>6</sup> eigens genannt:

„Die im Verordnungsblatt Nr. 16 S. 65 vom vorigen Jahre eingerückte Verordnung vom 12. Januar desselben Jahrs über die Bepflanzung der Vicinalwege mit Obstbäumen hat ein so befriedigendes Resultat geliefert, daß den Aemtern und Gemeinden des hiesigen Regierungs=Bezirks das besondere Wohlgefallen hierüber öffentlich zu erkennen gegeben wird. Nach den eingegangenen Berichten sind die Vicinalwege mit Bäumen bepflanzt:

- im Amte Dietz 2464 Obstbäume, worunter 471 von der Gemeinde Staffel und 429 Stämme von der Gemeinde Linter gepflanzt wurden.

Wiesbaden, den 22. Juli 1813“

Auf dieses Lob folgte 73 Jahre später ein Tadel; die Gemeinde Linter ist wohl gemahnt worden, eingegangene Obstbäume zu ersetzen. So teilte dann am 28. Dezember 1886 Bürgermeister Schöneberger mit, „daß die Anpflanzung von fehlenden Obstbäumen an der Straßenallee usw. nach Vorschrift geschehen ist“.<sup>7</sup>

Noch heute, 200 Jahre nach der ersten Pflanzung, sind an zwei Stellen immer noch Obstbäume zu sehen: am Vizinalweg nach Lindenhofhausen und in der Verlängerung der Alten Straße.

In vielen Orten, so auch in Linter, gab es Obstbaumschulen. In einem undatierten Schreiben wird vom „Wandergärtner“ angeregt, dass die Hecke, mit der die Obstbaumschule in Linter eingefriedet war, auf 30 cm zurückgeschnitten werden solle, damit sie dichter wird. Der Landrat ordnete dann am 27. Oktober 1887 in einem Schreiben an den Bürgermeister entsprechendes an.

Aber noch ein zweites Problem kam im Schreiben des „Wandergärtners“ zur Sprache: „Herr Lehrer Rieser bezieht nur die Hälfte des Erlöses, den die Baumschule ihm zur Erhöhung des Fleißes und der Thätigkeit ganz zuweisen sollte.“ Wegen des Geldes für Lehrer Rieser erbat der Landrat einen "Gemeinderathsbeschluss". Aber die Gemeinde wollte nicht, wie der Landrat wollte: Schöneberger teilte schließlich am 8. November 1887 mit, dass dem Lehrer Rieser nunmehr 2/3 des Erlöses ausgezahlt würde.

Am 13. Februar 1914 bat Bürgermeister Wagner, der Gemeinde auf einige Tage die Kreisobstbaukolonne zur Verfügung zu stellen, da der „Gemeindebaumwärter“ erkrankt sei.

Auch über die Besichtigung der Gemeindeobstanlage am 21. Februar 1921 liegt ein Bericht vor; einige Mängel sollten abgestellt werden. Bürgermeister Kees antwortete am 24. Februar 1921 und bat für das Auslichten der Baumkronen um die Hilfe der Baumwärterkolonne. Auf einen Bericht über die Besichtigung am 27. Februar 1922 antwortete Bürgermeister Kees am 17. März 1922, die Mängel würden behoben.

---

<sup>6</sup> Verordnungsblatt für das Herzogthum Nassau, 1813, Seite 42 f.

<sup>7</sup> HHStAW 411/2728