Mühlen an der Lahn

Schlagwörter: Mühle (Baukomplex)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde



Obermühle Limburg mit Mühlrad (2017)
Fotograf/Urheber: Jörn Schultheiß



An der Lahn spielte die Mühltätigkeit in der Vergangenheit eine untergeordnete Rolle. Es waren insbesondere die in die Lahn mündenden Gewässer, an denen sich Mühlen befanden, weshalb die Zahl der Mühlen direkt an der Lahn vergleichsweise gering ist.

Die meisten Lahnmühlen sind Gründungen des Mittelalters und fungierten vorwiegend als Bannmühlen. Das heißt, dass die Bevölkerung nur an diesen herrschaftlich ausgewiesenen Mühlen mahlen lassen durfte. Der Mühlenbann wurde im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts weitestgehend aufgehoben, was die Mühlennutzung befreite.
Eine kleinere Zahl Mühlen gründete sich während des 19. Jahrhunderts, als sich das Lahntal stark entwickelte und die aufstrebenden Industriebetriebe auf Mühlen angewiesen waren.
Die heute noch erhaltenen Mühlen entstanden durch stete Modernisierungen und Umbauten. So wurden die Gebäude häufig nieder- oder teilabgerissen und anschließend den neuen Anforderungen entsprechend wiederaufgebaut.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden zunehmend alte Mühlräder durch effizientere Turbinen ersetzt, und um die Jahrhundertwende hielt die Stromerzeugung in der Lahngegend Einzug. Es waren insbesondere die bestehenden Mahlmühlen, die durch Umbauten zu Stromerzeugern wurden. Dies ging zumeist mit einem Austausch der vorhandenen Turbinen einher. Zunächst arbeiteten die Mühlen simultan, sie behielten den Mahlbetrieb bei und produzierten gleichzeitig Strom für die angrenzenden Ortschaften. Im Laufe des 20. Jahrhunderts entwickelten sich die Mühlen immer mehr zu Wasserkraftwerken, der Mahlbetrieb ging zu Ende.

Heute sind einige der historischen Lahnmühlen noch vorhanden. Sie dienen in den meisten Fällen noch immer der Stromproduktion. Zusätzlich werden die Gebäude auch anderweitig genutzt, etwa zum Wohnen oder als Restaurant. Sie stehen außerdem vielfach unter Denkmalschutz.
Die Wassermühlen standen meist nicht direkt am Fluss, sondern wurden durch einen Mühlkanal gespeist, der vom Fluss abging und in diesen auch wieder einmündete. Für einen ordnungsgemäßen Betrieb wurden bereits während des Mühlbaus Mühlwehre errichtet, die das Wasser direkt in den Kanal leiteten. In seltenen Fällen erbaute man Mühlen auch an bestehende Wehre, die im Zuge der Schiffbarmachung des Flusses errichtet werden mussten.

Die Mühlwehre

In der Lahn findet sich eine bemerkenswerte Zahl von Wehren, die den Fluss durchziehen. Die meisten dieser Wehre stammen von historischen Lahnmühlen. Die Wehre hoben den Wasserspiegel der Lahn an, wodurch das Wasser in einen direkt angeschlossenen Mühlgraben geleitet werden konnte.

Nur eine kleine Zahl der heute vorhandenen Wehre diente der Schiffbarmachung des Flusses, indem sie an steilen Abschnitten den Wasserfluss bremsen sollten. Sie wurden zusammen mit Schleusen erbaut und förderten vor allem die sichere Einfahrt in und aus dem Schleusenkanal. Beispielhaft stehen hierfür die Wehre der Schleuse Fürfurt bei Villmar.

Die Mühlwehre wurden meist in Zusammenhang mit den Mühlen erbaut, weisen daher ein vergleichbares Alter auf und stammen häufig aus dem Mittelalter. Ihr grundsätzlicher Aufbau ist seither meist kaum verändert worden, es sei denn, sie wurden im Zuge von Überflutungen zerstört und dann wieder aufgebaut. Letzte Ausbesserungs- und Änderungsmaßnahmen fanden im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts statt, wodurch das heutige Erscheinungsbild aus dieser Zeit resultiert.
Die Wehre besitzen fast immer eine Stauhöhe von etwa 130 Zentimetern. Sie waren daher in der Vergangenheit Hindernisse, die die Schiffbarkeit der Lahn entschieden beeinflussten. Daher wurden bereits im Mittelalter und der frühen Neuzeit Versuche unternommen, diese Hindernisse so zu gestalten, dass ein Befahren per Schiff möglich wurde. Dafür wurden Durchlässe geschaffen. Diese Durchlässe bestanden zunächst aus offenen Stellen mit aus Kies und anderem Gestein gebildeten Wasserbahnen.

Im 19. Jahrhundert stattete man die Schiffschleusen unterhalb von Diez mit moderneren Durchlässen aus. Diese waren circa 6,5 Meter breit und besaßen eine geneigte, hölzerne Rinne. Diese Öffnung wurde durch hochkant gestellte Bohlen abgesperrt, um den Mühlen nicht zu viel Wasser zu entziehen. Eine eiserne Stange hielt die Bohlen; mithilfe eines Fachbaums konnten die Bohlen angehoben werden und das Schiff das Wehr passieren. Flussaufwärts mussten die meist ohne Fracht fahrenden Schiffe mittels Pferden über den Durchlass gezogen werden. Hierfür war ein Flaschenzug an einem Pfahl oberhalb des Wehrs angebracht. Das Pferd zog ein Seil, welches über den Flaschenzug mit dem Schiff befestigt war, was den Durchlass befahrbar machte.

Das Befahren der Durchlässe war trotz allem ein schwieriges Unterfangen, weshalb insbesondere Anfang des 19. Jahrhunderts eine Vielzahl von Durchlässen vergrößert wurde. Das stete Wachstum der Schiffe und die Zunahme des Schiffsverkehrs führten dazu, dass an den Wehren vor allem Mitte des 19. Jahrhunderts Schleusen erbaut wurden, die erstmals eine sichere Passage der aus Schifffahrtssicht kritischen Wehre erlaubte.

(Jörn Schultheiß, hessenARCHÄOLOGIE, 2017)

Literatur

Bremer, Eckhard (2003): Zur Nutzbarkeit der Lahn zwischen der Marburg und der Mündung in den Rhein als Wasserstraße in der Frühen Römischen Kaiserzeit. Angefertigt im Auftrage des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen. S. 35. Bonn.

Eckoldt, Martin (1979): Die Geschichte der Lahn als Wasserstraße. In: Jahrbuch des Vereins für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung, S. 99-123. Wiesbaden.

Mühlen an der Lahn

Schlagwörter: Mühle (Baukomplex)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Mühlen an der Lahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/SWB-265362 (Abgerufen: 3. November 2026)

Copyright © **LVR**