

Die Stadt Altenkirchen im überregionalen Verkehrsnetz

Eine thematisch geordnete Zusammenstellung der Einträge in AKdia

Eberhard Blohm

Altenkirchen im historischen Straßennetz von Köln nach Frankfurt

1258 Erste Erwähnung der Hohen Straße als Rheinische Kaufmannsstraße zwischen Köln und Frankfurt, die durch Altenkirchen verlief (Wiegard 1953, S. 97).

24. September 1354 Die Erzbischöfe von Mainz, Köln und Trier erneuern ihr Bündnis zum Schutz der Transporte auf dem **Rhein** und auf den beiderseits des Flusses laufenden Landwegen, erweitert auf 4 Meilen (=30 km) landeinwärts beiderseits des Flusses, in denen keine neuen Zollstellen und gefährlichen Burgen entstehen dürfen. (Lacomblet 1853, S. 436, Nr. 538)

7. Januar 1356 Gerlach von Limburg erhält das Recht, auf der Straße von Köln nach Frankfurt sein Geleitgeld in Hachenburg oder Driedorf zu erheben. (Regesta Imperii, VIII Nr.6170)

20. Februar 1357 Kaiser Karl IV. bestätigt in Andernach Graf Johann II. von Sayn den Zoll zu Hachenburg und bestimmt, dass die, die ihn umfahren, den Zoll in Homburg (Hohenburg) zahlen sollen. (Landeshauptarchiv Koblenz, Bestand 30 Urkunde 6850)

3. Juni 1357 Die Stadt Limburg erhält von Kaiser Karl IV. das Recht, zur Vollendung der steinernen Brücke über die Lahn und der Verbesserung der Landstraßen Zoll zu erheben. (Regesta Imperii, VIII Nr. 6939)

25. Januar 1372 Kaiser Karl IV. weist Graf Johann von Sayn und Heinrich Beyer zu Boppard an, Klagen der Kaufleute wegen des Geleits zu Hachenburg und auf der Höhe abzuheben (Böhmer, Regesta Imperii VIII: S. 416).

25. Januar 1375 Karl IV., Römischer Kaiser, entbietet Johann III. Grafen zu Sayn und Heinrich Beyern von Boppard seine Gnade und empfiehlt ihnen, nachdem ihm die Kaufleute geklagt, dass sie gar sehr beschwert würden von Geleits wegen zu Hachenburg und anderswo auf der Höhe, alle welche Geleit daselbst und auf der Höhe haben, vor sich zu rufen und aller solcher Geleite Rechnung zu verhören und einzunehmen, und fortan an ihn, Kaiser, zu bringen, und namens seiner und des Reichs wehren, dass der, welcher sein Geld laut seines von ihm, Kaiser, habenden Briefes aufgehoben habe, kein Geleit mehr hebe. (Hauptstaatsarchiv Wiesbaden, Bestand 340 Nr. U 10227)

23. Juni 1381 Die Erzbischöfe von Köln, Mainz und Trier schließen ein auf 6 Jahre angelegtes Bündnis für ihre Einflussbereiche, dem sich alle Lehensmänner anschließen sollen. Darin wollen sie alle Verkehrsverbindungen zu Wasser und zu Lande sicher halten und sich dazu gegenseitig unterstützen. (Andernach 1983, Nr. 119)

9. März 1382 König Wenzel schließt mit den Fürsten, Grafen, Herren, Knechten und Städten einen Landfrieden am Rhein, der eine Schutz- und Geleitpflicht einschließt. In ihn ist auch der Graf von Sayn einbezogen. (Andernach 1983, Nr. 168 und 169)

2. Januar 1492 Vereinigung der 4 rheinischen Kurfürsten Mainz, Trier, Köln und Pfalz, den Rheinstrom, womit die deutsche Nation und im besonderen sie Kurfürsten begabt, künftig kräftig zu beschützen, so daß alle Kaufleute, Schiffer und Reisende, welche sich des Stromes und Leinpfades bedienen, zu Kriegs- und Friedenszeiten völlig geschützt sind, jeder Angriff sofort verfolgt werden

soll; sie bestimmen zugleich, dass kein Zoll erhöht, vielmehr die Schiffe aus dem Elsaß, die Genfer und englischen Wolltücher im Satz zu verringern, dass aber auch von Basel bis Rees kein Landweg für den Warenzug gestattet werden soll. (Landesarchiv NRW, Kurköln, Urkunde 3382)

1597 Ein in Köln erscheinendes Reisehandbuch nennt für die Strecke Frankfurt-Köln die Stationen "Vruling, Hustenbach, Waller, st. Aldekirch, Weyerbusch" (= Freilingen, Höchstenbach, Wahlrod, Stadt Altenkirchen, Weyerbusch) (Anonymus 1597, S. 41).

1612 Ein von Johann Schermer (Schirmer) verlegter Einblattdruck, der die Reiserouten zu den 24 wichtigsten Handelsstädten für Nürnberg auf einer sog. Entfernungsscheibe zeigt, gibt auf der Strecke Nürnberg-Köln u. a. Freilingen, Höchstenbach und Altenkirchen als die von den Handelsleuten genutzten Stationen an. Ein Digitalisat ist sowohl unter den Einblattdrucken der UB Erlangen-Nürnberg (Signatur A III 15) als auch unter <https://commons.wikimedia.org> verfügbar.

1661 "Altenkirch / oder Aldenkirchen / am Fluß Sieg gelegen / anderthalbe / oder 2. soll entweder ein Städtlein / oder ein Marcktfleck seyn", so lautet der Eintrag in einem Reisebuch (Zeiller 1661, S. 167), das Altenkirchen für den von Augsburg nach Köln führenden Reiseweg als Station benennt. Aus der unterschiedlich angegebenen Fahrtdauer schließt der Autor, dass über den Westerwald wechselnde Routen des Reiseverkehrs zwischen Frankfurt und Köln genommen werden.

Einbeziehung von Altenkirchen in das Netz von Poststationen

20. Juli 1615 Lamoral von Taxis verpflichtet sich gegenüber dem Kaiser, auf der Strecke Frankfurt - Köln eine Botenpost über den Westerwald einzurichten (Moser 1752, S. 39f. u. a.). Graf Wilhelm zu Sayn-Wittgenstein unterstützt dieses Projekt, indem er am 24. November 1615 die Einrichtung von Poststationen in Birnbach und Freilingen anordnet (Krämer 1933b). Ab wann diese von reitenden Boten besorgte Strecke tatsächlich in Dienst genommen wurde, bleibt zu klären. Tatsache ist, dass diese Post nicht der Personenbeförderung diene, wie es Bitterauf-Remy 1935 (S. 8) darstellt. Ebenso erhielt Altenkirchen keine Poststation (wie Idelberger 1958 (S. 43) behauptet), konnte diese Funktion auch später weder von Weyerbusch noch von Gieleroth abziehen.

1742 Die kaiserliche Post wird von Höchstenbach über Hachenburg und Altenkirchen geleitet, das so den Anschluss an die Postlinie erhält. (Schumacher 1959, S.84)

1774 Von Köln nach Frankfurt reisend, passiert Friedrich Justinian von Günderrode, Kammerherr des Markgrafen von Baden und Hochberg, Altenkirchen. Er schildert die Strecke zwischen den Stationen Weyerbusch und Wahlrod: "... man fährt auf diesem Weg durch das Städtchen Altenkirchen, woselbst der Gouverneur dieses Anspachischen Stück Landes residiret" (Günderrode 1783, S. 308).

1792 Die regelmäßige Postverbindung von Frankfurt nach Köln geht zweimal am Tag von Wahlrod kommend über Gieleroth nach Weyerbusch. Altenkirchen wird nicht angefahren. (Neues genealogisches Reichs- und Staats-Handbuch.- 1792, S.53 der Zusätze)

1804 Die Nassauische Postordnung findet in ihrer Durchführung durch die Taxische Postverwaltung auch in Altenkirchen Anwendung, wo eine Briefkontrolle stattfindet, wenn es der Posthalter verlangt. (Heimatkalender 1958, S.38)

2. September 1804 Der Postabgang mit der Reitenden Post erfolgt von Ehrenbreitstein auf den Westerwald, die Hohe Straße und nach Deutz jeweils dienstags und freitags mittags 12 Uhr. Die Ankunft ist am nächsten Morgen. Die Fahrende Post geht auf dieser Strecke jeweils montags 6 Uhr morgens. (Intelligenzblatt Nr. 36, 1804)

1. September 1806 Durch Edikt wird eine Herzoglich Nassauische Postexpedition geschaffen. (Intelligenzblatt Nr. 40, 5.10.1806) Im Folgejahr ergeht daraufhin dazu eine Landesherrliche Declaration 1807.

27. Februar 1812 Die Post wird durch den Postmeister von Thurn und Taxis für das Herzogtum Nassau reorganisiert. Altenkirchen ist durch eine Fahrpost Richtung Limburg und Frankfurt bzw. Richtung Siegburg und Köln verbunden. (Goebel 1924, S.50).

1. Juli 1812 Nach einer Umorganisation der Reitenden Post wird Limburg über Wallmerod mit Altenkirchen verbunden. Abgang ist sonntags und donnerstags. Die Bestelldauer beträgt 14 Stunden. (Verordnungsblatt, Nr. 32, 8.8.1812, S. 327) - Weil die großherzoglich-bergischen Posten von Düsseldorf aus ihren Kurs u. a. über Siegen und Dillenburg nach Wetzlar nehmen, gibt die Ober-Post-Amts-Direktion Frankfurt/M. den Deutzer Postwagen-Cours durch den Westerwald auf. Zur Erhaltung der Postverbindung von und nach Frankfurt wird eine Influenz-Caleche von Limburg nach Altenkirchen errichtet, welche alle 14 Tage hin und her geht (Zeitung des Großherzogthums Frankfurt, Nr. 199, 17. Juli 1812). Die nahezu im gesamten 19. Jh. sich ausprägende allmähliche Abkopplung Altenkirchens und des gesamten Westerwaldes vom Fernverkehr resultiert aus solchen Einzelmaßnahmen.

1. Juli 1816 Preußen übernimmt die Post im von Nassau gewonnenen Gebiet. Posthalter wird der bisherige Anbacher Posthalter Göbel. (AZ, 22.9.1932) Die Postlinie wird über Weyerbusch nach Flammersfeld verlängert, wodurch ein Anschluss nach Neuwied entsteht. (Schumacher 1959, S.85)

23. Dez. 1816 Generalpostmeister von Seegebarth ordnet für den Bereich der preußischen Postverwaltung die Einführung von Aufgabestempeln für Sendungen ins Ausland an.

1. März 1817 Alle Briefe sollen mit einem Aufgabestempel versehen werden. (www.postgeschichte-neuss.de)

1819 „Altenkirchen, eine an der Wied liegende Stadt, hat 1 Schloß, 1 Simultankirche, 104 Häuser und 790 Einwohner [Angaben beziehen sich auf das Jahr 1816], welche hauptsächlich Lein- und Wollenzeuchweberei unterhalten. Die fahrende Post von Düsseldorf u. Cöln nach Frankfurt a. M., und die Carriolpost [schneller einachsiger Briefpostwagen mit beschränkter Möglichkeit zur Personenbeförderung] von Siegen nach Neuwied und Coblenz, gehen durch; das hiesige Postwärteramt ist dem Oberpostamte zu Cöln untergeben.“ (Heidemann 1819, S. 452)

18. Dezember 1824 Das *Regulativ über das Post-Tax-Wesen* ergeht. Das Porto wird an das Gewicht des Poststücks und die Entfernung des Zustellortes gebunden. (Gesetzsammlung, Nr. 24, 24.12.1824, S. 225-238)

1827 Die preußische Postverwaltung richtet einen Postweg zwischen Neuwied und Siegen über Altenkirchen und Wissen ein. (Neu 1956, S.173)

1. Oktober 1836 Eine Posthalterei wird in Altenkirchen eingerichtet. (Marenbach 2000, S.51) - Die tägliche Schnellpost Köln - Siegburg wird an drei Tagen in der Woche bis Altenkirchen ausgedehnt, sodass eine direkte Personenpost-Verbindung entsteht. Vom selben Tag an wird die Station von Weyerbusch nach Altenkirchen verlegt und die Post-Expedition Weyerbusch aufgehoben (Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köln, 21. Jg, 1836, S. 255, Nro. 555.)

1. Mai 1837 Von diesem Tag an wird der bisherige Reitpostkurs zwischen Frankfurt/M. und Köln auf der über Limburg und Altenkirchen führenden Strecke in eine Personen-Post umgewandelt. In Altenkirchen trifft die von Köln kommende Post montags, donnerstags und samstags um 15:30 Uhr ein und geht unmittelbar weiter nach Frankfurt. Von Frankfurt aus kommt die Post montags, mittwochs und freitags um 05:30 Uhr in Altenkirchen an, von wo es um 06:00 Uhr nach Köln weitergeht. Die Post kann bis zu vier Reisende befördern (Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung, Nr. 127, 8. Mai 1837).

1. Oktober 1844 Die preußische Post richtet einen Postweg von Altenkirchen nach Erwitte bei Lippstadt ein. (Neu 1956, S.173)

1. Juni 1847 Von der Post-Anstalt in Altenkirchen ist von nun an Landbriefzustellung möglich. (Amtsblatt Koblenz, Nr. 36, 9.6.1847, S. 275)

Ab 15. November 1850 Auf dem Postamt werden Briefmarken mit der Bezeichnung "Preußen" abgegeben (Michel-Katalog 2001, S.77) Da die Marken nicht mit einem Ortsstempel entwertet werden dürfen, wird ein Nummernstempel abgeschlagen, für Altenkirchen die Nummer 28. (www.baseportal.de)

1857 Über die Postwagen auf der Route Köln - Frankfurt besteht Streit zwischen Preußen und der Taxis'schen Postverwaltung. Preußen erachtet die Wagen als zu schwer und deshalb besteht die Regelung, dass die Wagen von beiden Seiten jeweils nur bis Altenkirchen gehen und dort dann umgepackt werden (Verhandlungen der ersten Kammer der Ständeversammlung des Herzogthums Nassau vom Jahre 1859. Wiesbaden, S. 208f.).

16. Februar 1867 Der Fürst von Thurn- und Taxis verzichtet auf das Postregal in den preußischen Gebieten, sodass die Post auch in Altenkirchen preußisch wird. (Gesetzsammlung, Nr.22, 19.3.1867, S.353-360)

Der Straßenverkehr um Altenkirchen seit dem 19. Jahrhundert

1. Juli 1807 Es wird eine Chausseegeldordnung erlassen. (Intelligenzblatt Nr. 31, 1807)

Die Baugenehmigungen schließen das Recht der Enteignung der erforderlichen Grundstücke, das Recht zur Entnahme der Bau- und Unterhaltungsmaterialien und das Recht zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren (Chausseegeld) nach geltenden Tarifen ein. (eb)

12. September 1809 Eine Verordnung zur Einrichtung einer Chaussee-Verwaltung (Intelligenzblatt Beilage zu Nr. XXXXI, 30.9.1809, S.94-101) weist Baurat von Trott in Altenkirchen die Verwaltung des vierten Distrikts zu. Der erste von 6 Bezirken darin unter Aufsicht des Bezirksinspektors Amtsverwalter Hertel umfasst die Cöllnische hohe Straße von der bergischen Grenze bis nach Gieleroth und die Leipziger Straße vom Stadttor in Altenkirchen bis an die Hachenburger Amtsgrenze. Die Verordnung legt überdies fest, dass Bewohner, die nicht mehr als 3 Stunden von einer befestigten Straße entfernt wohnen, zur unentgeltlichen Dienstleistung im Straßenbau in Fuhr- oder Handarbeit verpflichtet sind. Diese Verordnung gilt über den 13.4.1826 hinaus in den preußischen Landesteilen weiter, die vormals nassauisch waren. (Amtsblatt Koblenz, Nr. 17, 24.4.1826, S.139-141)

20. August 1819 Für die Benutzung der Straßen von Köln nach Frankfurt bzw. Köln nach Leipzig im Kreis Altenkirchen wird Chausseegeld fällig. (Amtsblatt Koblenz Nr. 48, 20.8.1819, S.430)

1822 Ausbau der Straßenverbindung von Kircheib über Altenkirchen nach Gieleroth (bis 1837) als Chaussee. (Landkreis Altenkirchen 1992, S.266)

14. September 1826 Altenkirchen erhält eine Mautstelle für die Erhebung der Straßenbenutzungsgebühren an der Hohen Straße, die für 1827 bis 1829 vom Meistbietenden gepachtet werden kann. Der Pächter erhebt das bestellte Chausseegeld am Fuhrwerk und stellt einen Chaussee-Zettel über die bezahlte Summe aus. (Amtsblatt Koblenz Nr. 38, 19.9.1826, S. 313 und Nr. 39, 27.9.1826, S.321-326)

17. März 1839 In Preußen ergeht eine *Verordnung über den Verkehr auf den Kunststraßen* mit detaillierten Regeln. (Gesetzsammlung Nr. 6, 23.3.1839, S.80-84)

6. April 1840 Der Tarif zur Erhebung des Chausseegeldes auf den befestigten Staatsstraßen wird festgesetzt. (Gesetzsammlung Nr. 6, 6.4.1840, S.94-100)

1. Juli 1846 Die Staatsstraße zwischen Koblenz und Altenkirchen ist ausgebaut und nunmehr kostenpflichtig. (Amtsblatt Koblenz Nr.36, 25.6.1846, S. 256)

28. November 1846 Reskript der Königl. Regierung zum Bau der Straßenverbindung nach Hachenburg (bis 1852) (Landkreis Altenkirchen 1992, S.266) Die chaussierte Neubaustrecke machte es nun nicht mehr erforderlich, von Altenkirchen nach Hachenburg den Weg über Wahlrod und Höchstenbach zu nehmen. (Idelberger 1959 a)

15. Juli 1850 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Staatsstraße von Cöln nach Frankfurt als Abzweig in Warth durch das Siegtal über Eitorf , Herchen und Dattenfeld bis zur Wiehlmünden-Rother Gemeinde-Chaussee (Gesetzsammlung Nr.31, 6.9.1850, S.367)

1. März 1852 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Staatsstraße von Köln nach Frankfurt als Abzweig in Weyerbusch über Flammersfeld und Horhausen bis zur Neuwied-Dierdorfer Aktien-Chaussee vor Heddesdorf (Gesetzsammlung Nr.5, 29.3.1852, S.71)

10. März 1852 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Staatsstraße von Cöln nach Frankfurt als Abzweig in Kircheib über Asbach zur Bendorf-Unkeler Straße in Linz/Rhein (Gesetzsammlung Nr.6, 10.4.1852, S.79)

1. April 1852 Da der Ausbau der Staatsstraße von Altenkirchen nach Hachenburg weitgehend abgeschlossen ist, beginnt für deren Nutzung die Erhebung von Chausseegeld (Amtsblatt Koblenz, Nr. 10, S. 70). Ausbau der Straße Richtung Hachenburg über 4,83 km bis an die nassauische Grenze (bis 1853) (Klein 1926, S.135)

3. Mai 1852 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Staatsstraße von Cöln nach Frankfurt als Abzweig in Kircheib über Buchholz und Oberpleis zur Beuel-Honnefer Chaussee in Niederdollendorf (Gesetzsammlung Nr.16, 24.5.1852, S.263)

21. Juni 1852 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von Bendorf zur nassauischen Grenze Richtung Grenzhausen (Gesetzsammlung Nr.30, 23.7.1852, S.460)

21. Juni 1852 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Minden-Coblenzer Staatsstraße in Dierdorf über Brückrachdorf bis zur nassauischen Grenze Richtung Selters (Gesetzsammlung Nr.30, 23.7.1852, S.454)

14. März 1853 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee als Abzweigung der Verbindung von Bendorf bis Beuel ab Honnef/Rhein über Asbach bis Flammersfeld zum Anschluss an die Chaussee von Neuwied nach Weyerbusch. (Gesetzsammlung Nr.13, 30.4.1853, S.154)

1854 Ausbau der Straße von Altenkirchen bis Diefenau bei Asbach (bis 1856) (Klein 1926, S.135)

31. Oktober 1859 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von Eitorf über Mühleip und Obereip bis zur Cöln-Frankfurter Staatsstraße bei Kircheib (Gesetzsammlung Nr.44, 15.12.1859, S.563-64)

16. November 1863 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee zwischen Altenkirchen und Schürdt mit Anschluss an die Rheinstraße von Weyerbusch nach Flammersfeld (Gesetzsammlung Nr. 43, 22.12.1863, S.778)

12. Februar 1866 Genehmigung zum Bau einer Gemeinde-Chaussee von Weyerbusch an der Cöln-Frankfurter Staatsstraße über Leuscheid nach Herchen an der Siegstraße (Gesetzsammlung Nr. 6, 6.5.1866, S.71)

1. Januar 1875 Nach Gesetz vom 27.5.1874 soll auf den Staatsstraßen kein Chausseegeld mehr erhoben werden. (Gesetzsammlung Nr.14, 10.6.1874, S.184)

27. Juli 1957 Das Gesetz über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen (BGBI., Nr. 45, 16.8.1957, S.1189-1202) sieht für den Raum Altenkirchen insofern Verbesserungen seiner Verkehrserschließung vor, als die B 8 ab Hennef/Siegburg über die Autobahn an Köln angebunden wird, und die A 3 und die A 45 geplant werden, die allerdings den Westerwald jeweils nur randlich berühren werden. Altenkirchen wird damit auch im Straßenverkehrsnetz nicht aus der Schattenlage herauskommen, die im Bahnverkehrsnetz seit Ende des 19. Jahrhunderts bereits besteht.

1. Januar 1962 Die Straße nach Hachenburg wird von der Landstraße 1. Ordnung zur Bundesstraße 414 hochgestuft. (Rheinzeitung, 29.11.1961)

15. Februar 1962 Das Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz - (LStrG) - wird beschlossen. (GVBl, Nr. 12, S. 57 - 70)

Der Eisenbahnverkehr mit Bahnlagen über Altenkirchen

3. November 1838 Es ergeht ein *Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen* in Preußen. (Gesetzsammlung Nr.35, 24.11.1838, S.505-516)

25. September 1850 Ein Eisenbahn-Komitee legt eine *Denkschrift über ein Projekt der Cöln-Frankfurter-Eisenbahn über den Westerwald durch das Wiedbachtal (Altenkirchen) nach dem Siegthal (Siegburg)* vor. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.110)

5. Februar 1851 Der belgische Generalmajor Niellon, der eine englisch-belgische Eisenbahngesellschaft vertritt, die sich zum Bau einer Eisenbahnstrecke Deutz-Frankfurt über den Westerwald gebildet hat, beantragt die Konzessionen für die Strecke Wiesbaden-Altenkirchen sowie für die Strecke Altenkirchen-Deutz. Während Nassau seine Zustimmung erteilt, lehnt Preußen ab. (Fuchs 1956, S. 189ff.)

22. Juni 1854 Vertrag zum Bau der Bahnstrecke von Köln-Deutz nach Gießen mit einer Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen (Gesetzsammlung Nr.14, 5.5.1855, S.237-244)

4. August 1854 Königliche Bestätigungsurkunde zum Weiterbau der Bahn von Cöln nach Bonn bis Rolandseck. (Gesetzsammlung Nr.35, 4.9.1854, S.472)

30. April 1856 Genehmigung zum Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn von Hagen nach Siegen. (Gesetzsammlung Nr.23, 24.5.1856, S.329)

1. August 1860 Die Strecke Deutz-Wissen der Deutz-Gießener Bahn ist nutzbar. (Fuchs 1956)

12. Januar 1862 Die Deutz-Gießener-Eisenbahn ist fortan durchgehend in Betrieb. Damit ist endgültig der zwischen West- und Mitteldeutschland laufende Warenverkehr von der Köln-Leipziger-Straße abgezogen; diese Strecke hat aber schon im ganzen 19. Jh. erheblich an Zuspruch verloren. (Fuchs 1956; Häbel 1980, S. 391-398, S. 399-402; www.eisenbahnarchiv-westerwald.de/hessische-ludwigsbahn.htm).

4. Februar 1862 Das *Komitee für die Westerwälder Bahn zu Altenkirchen* stellt einen Antrag auf Bau einer Bahn von Au über Altenkirchen, Hachenburg und Limburg nach Wiesbaden. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.91)

24. Dezember 1866 Genehmigung zum Bau einer Bahn von Ehrenbreitstein mit Anschluss an die Koblenzer Brücke, nach Siegburg mit Anschluss an die Cöln-Gießener Bahn mit dem Recht auf einen Anschluss nach Bonn und damit an die linksrheinische Bahn (Gesetzsammlung Nr.9, 4.2.1867, S.27-30)

12. April 1867 Der Gemeinderat bewilligt 1800 Taler aus der Stadtkasse für den Bau der Eisenbahn Limburg-Altenkirchen-Au, ist bereit, "jedes mögliche Opfer zu bringen um die hiesigen Verhältnisse zu verbessern"; zugleich stellt er Gemeindegrundstücke für den Bahnstreckenbau zur Verfügung (Beschlussbuch 1865-1890).

20. April 1868 Genehmigung zur Vorbereitung und Ausführung einer Eisenbahnstrecke von Hadamar nach Limburg. (Gesetzsammlung Nr.29, 5.5.1868, S.416)

25. Februar 1881 Mit Gesetz wird die Genehmigung einer eingleisigen Oberwesterwaldbahn von Hadamar nach Altenkirchen erteilt, die Anschluss an die Deutzer Bahn erhalten soll. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.113). (Gesetzsammlung Nr. 5, 7.4.1881, S. 32-33)

30. März 1881 Ankündigung eines Enteignungsverfahrens für Grundstücke zum Bahnbau zwischen Altenkirchen und Siershahn im Stadtbereich. (Amtsblatt Koblenz Nr.15, 5.4.1883, S. 68)

13. Dezember 1881 Der Bau einer Bahn von Siershahn nach Altenkirchen wird angekündigt. (Amtsblatt Koblenz Nr. 55, 22.12.1881, S.257)

21. Mai 1883 Gesetz zur Genehmigung der Bereitstellung von 3 Millionen Mark für den Bau der Bahnstrecke Altenkirchen-Au. (Gesetzsammlung Nr. 15, 28.5.1883, S.86)

2. Juli 1883 Ankündigung von Enteignungsverfahren für den Bahnbau von Altenkirchen nach Au/Sieg. (Amtsblatt Koblenz Nr.28, 5.7.1883, S. 135)

30. Mai 1884 Inbetriebnahme der Bahnlinie Altenkirchen - Siershahn als Unterwesterwaldbahn nach 6-jähriger Planungs- und Bauzeit (Seelbach, H.-G. 2005, S.89).

1. Juni 1884 Die Bahnhofswirtschaft wird von Franz Miebach eröffnet. (Krämer 1999b, S. 182)

17. März 1885 Die Genehmigung zur Anwendung der Bahnordnung auf die Strecke Altenkirchen-Hachenburg wird erteilt. (Amtsblatt Koblenz Nr.13, 26.3.1885 S. 62)

1. April 1885 Eröffnung der Bahnlinie nach Hachenburg. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.114)

1. Oktober 1886 Die Verlängerung der Bahnlinie von Altenkirchen über Hachenburg bis Limburg wird in Betrieb genommen. (Rheinzeitung 30.5.1959)

16. April 1887 Es wird die Genehmigung für den Bahnbetrieb auf der Strecke Altenkirchen-Au/Sieg erteilt. (Amtsblatt Nr.18, 21.4.1887, S. 116)

1. Mai 1887 Inbetriebnahme der Bahnlinie Altenkirchen – Au / Sieg. (Krämer 1999b, S. 182; Seelbach, H.-G. 2005, S.90)

27. Oktober 1889 Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Hennef nach Beuel und von Hennef nach Asbach durch das Bröhlthal. (Gesetzsammlung Nr. 29, 12.12.1889, S.196)

20. August 1900 Erlass über das Enteignungsrecht von Grundstücken zum Bau einer Kleinbahn von Hachenburg über Herschbach nach Selters. (Gesetzsammlung Nr. 37, 18.10.1900, S.356)

6. Juni 1905 Durch Gesetz wird der Bau einer Bahnlinie zwischen Altenkirchen und Linz/Rhein genehmigt. Bei Seelbach (Bahnhof Flammersfeld) zweigt sie von der Unterwesterwaldbahn ab. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.185)

7. November 1910 Verleihung des Enteignungsrechts zum Bau einer Schmalspurbahn von Siegburg über Mülldorf, Hangelar und Vilich nach Beuel. (Gesetzsammlung Nr. 1, 14.1.1911, S.4)

30. September-1. Oktober 1912 Eröffnungsfeier mit 150 geladenen Gästen im Sonderzug Altenkirchen - Linz - Altenkirchen (AKB 27.9.1912) - Eröffnung der Bahnlinie Altenkirchen - Linz/Rhein. (AKB 4.10.1912)

1. April 1920 Durch Staatsvertrag werden unter der Bezeichnung Deutsche Reichseisenbahnen die Eisenbahnen der Länder, darunter die Preußischen Staatseisenbahnen unter die Hoheit des Deutschen Reiches gestellt. (Reichsgesetzblatt, Nr.95)

13. Februar 1924 Durch Verordnung wird das Staatsunternehmen Deutsche Reichsbahn geschaffen. (Reichsgesetzblatt, Nr. 12, 13.2.1924, S.93)

24. März 1945 Der Verkehr auf der Bahnstrecke der Unterwesterwaldbahn wird nach der Sprengung von 14 Brücken eingestellt. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.141)

25. Juni 1945 Der Zugverkehr nach Westerburg wird wieder aufgenommen. (Kreisblatt 1945, Nr.2, S.2)

3. August 1945 Nach Reparaturen ist die Bahnstrecke von Breitscheidt über Altenkirchen nach Neitersen ab 6. August wieder befahrbar (Kreisblatt 1945, Nr.7, S.1)

10. April 1946 Nach der Reparatur der Eisenbahnbrücke in Obernau ist die Strecke Altenkirchen-Flammersfeld wieder befahrbar. (Mittelrhein-Kurier 10.4.1946)

25. April 1946 Die Bahnstrecke Limburg - Altenkirchen ist wieder auf ganzer Länge befahrbar. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.114)

21. Juni 1946 - Die Bahnstrecke der Unterwesterwaldbahn ist wieder durchgehend benutzbar. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.141)

4. August 1947 Die Bahnstrecke Altenkirchen - Au (Sieg) ist wieder durchgehend befahrbar. (Merzhäuser/Wenzel 1996, S.114)

1. Juni 1984 Der Personenverkehr auf der Bahnstrecke zwischen Altenkirchen und Siershahn wird eingestellt. (Rheinzeitung 4.6.1984)

Literaturverzeichnis

Altenkirchener Kreisblatt, hrsg. von Wilhelm Dieckmann, bis September 1924 erschienen, dann als Altenkirchener Zeitung weitergeführt. (AKB)

Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Koblenz, 1816-1823, 1824 ohne Nrn. 35/36, 1825-1918.

Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köln, 21. Jg, 1836, S. 255, Nro. 555.

Andernach, Norbert (Bearb.): Die Regesten der Erzbischöfe von Köln im Mittelalter.- Band 9: 1381-1390 (Friedrich von Saarwerden).- Düsseldorf 1983.

Anonymus: Kronn und Außbuntt aller Wegweiser. Darinne Verzeichnet seindt alle die Wege / so gehen auß 71. den vornembsten Städten von Teutschlandt [...]. Köln 1597.

Bitterauf-Remy, Margot: Die Kunstdenkmäler des Kreises Altenkirchen. Im Auftrage des Provinzialverbandes der Rheinprovinz bearbeitet von Margot Bitterauf-Remy in Verbindung mit Josef Busley und Heinrich Neu. Düsseldorf 1935 (= Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz, 16. Bd. I. Abteilung).

Böhmer, J. F., Regesta Imperii VIII: Die Regesten des Kaiserreichs unter Kaiser Karl IV. 1346-1378. Innsbruck 1877.

Bundesgesetzblatt online verfügbar unter www.bgbl.de

Fuchs, Konrad: Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836-1903. - In: Nassauische Annalen 67 (1956), S. 158-202.

Gesetzsammlung für die Königlich preußischen Staaten.- Berlin 1815-1918.

Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Rheinland-Pfalz.- ab 1947.

Goebel, Otto: Das Postwesen im ehemaligen Herzogtum Nassau nach 1812.- In: Rheinische Heimatblätter Nr.2, 1924, S.47-50.

Günderrode, Friedrich Justinian: Beschreibung einer Reise aus Teutschland durch einen Theil von Frankreich, England und Holland. Zweyter und letzter Theil. Breslau 1783.

Heidemann, F. W.: Handbuch der Post-Geographie der Königl. Preußischen Staaten in Verbindung mit einer Post-Charte der K. Preuß. Monarchie, welche die Course der ordinären fahrenden und Extra-Posten enthält. Weimar 1819.

Aus der Geschichte des Postwesens der Grafschaft Sayn .-In: Heimatverein für den Kreis Altenkirchen (Hrsg.): **Heimatkalender** des Kreises Altenkirchen und der angrenzenden Gemeinden 1959, Altenkirchen 1959 S.37-40.

Idelberger, Wilhelm: Die Posthalterei Gieleroth.- In: Heimatverein für den Kreis Altenkirchen (Hrsg.): Heimatkalender des Kreises Altenkirchen und der angrenzenden Gemeinden 1959, Altenkirchen 1958 S.42-43.

Idelberger, Wilhelm: Der Straßenbau Altenkirchen-Hachenburg. – Westerwälder Zeitung 16.10.1959.

Herzoglich Nassauisches allgemeines Intelligenzblatt.- Wiesbaden 1809-1815 Als Beilage findet sich das Verordnungsblatt des Herzogtums Nassau.

Klein, Josef: Die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Altenkirchen seit Anfang des 19. Jahrhunderts.- Wissen 1926.

Krämer, Heinz: Altenkirchen - um die Jahrhundertwende.- In: Heimatverein für den Kreis Altenkirchen (Hrsg.): Heimat-Jahrbuch des Kreises Altenkirchen und der angrenzenden Gemeinden 2000, Altenkirchen 1999, S.180-183.

Krämer, W.: Aus der Geschichte des Postwesens in der Grafschaft Sayn. In: Heimat-Blatt und Geschichtschronik für die ehemals Wied'schen und Nassauischen Lande, für Westerwald, Eifel und Mittelrhein 12 (1933), S. 81-84, 94-96, 103-104, 133-135.

Kreisblatt für den Landkreis Altenkirchen.- Nr.1 22.Juni 1945 bis Nr.28 30.Oktober 1945.

Lacomblet, Theodor Joseph: Urkundenbuch für die Geschichte des Niederrheins oder des Erzstifts Cöln, der Fürstenthümer Jülich und Berg, Geldern, Meurs, Cleve und Mark, und der Reichsstifte Elten, Essen und Werden. Dritter Band. Düsseldorf 1853.

Landkreis Altenkirchen im 20. Jahrhundert, Der. Eine Chronik. Hrsg. v. Kreisverwaltung Altenkirchen. 1. Aufl. 1992.

Marenbach, Walter: Seit 400 Jahren nutzt die Post die verkehrsgünstige Lage in Weyerbusch.- In: Heimat-Jahrbuch des Kreises Altenkirchen und der angrenzenden Gemeinden 2001, Altenkirchen 2000, S.48-57.

Merzhäuser, Willy / Wenzel, Hansjürgen: Eisenbahnen im Westerwald.- Freiburg 1996.

Mittelrhein-Kurier, Bad Ems erschien ab Ende Oktober 1945 mit einem meist auf einer Seite befindlichen Regionalteil (der Ausgabe F) bis Ende April 1946.

Moser, Johann Jacob: Teutsches Staats-Recht. Fünfter Theil. 2. Aufl. Frankfurt und Leipzig 1752.

Neu, Heinrich: Heimatchronik des Kreises Altenkirchen.- Köln 1956.

Neues genealogisches Reichs- und Staats-Handbuch auf das Jahr 1792.- Frankfurt 1792.

Reichsministerium des Innern (Hg.): Reichsgesetzblatt.- Berlin 1918-1945.

Rhein-Zeitung: Papieraussagen der Ausgabe H=Altenkirchen.

Schumacher, Ewald: Weyerbusch als Poststation.- In: Heimatverein für den Kreis Altenkirchen (Hrsg.): Heimatkalender des Kreises Altenkirchen und der angrenzenden Gemeinden 1960, Altenkirchen 1959 S.82-85.

Seelbach, Hans / Schumacher, Ewald: Die Verbandsgemeinde Altenkirchen – I. Teil In: In: Heimat-Jahrbuch des Kreises Altenkirchen und der angrenzenden Gemeinden 2006, Altenkirchen 2005, S.74-75.

Verordnungsblatt des Herzogtums Nassau.- Wiesbaden ab 1809.

Wiegard, Fritz: Die "Hohe Straße" erlebt die Geschichte unserer Heimat. - Heimat-Kalender für den Kreis Neuwied 1953.

Zeiller, Martin: Martini Zeilleri Fidus Achates, Oder Getreuer Reisgefert: [...]. Ulm 1661.