

Zur Geschichte des Geländes Hohenrheiner Hütte / Drahtwerk C.-S.-Schmidt

Aus dem Kapitel „Der Industriestandort Lahnstein“ von Wolfgang David entnommen aus „Die Geschichte Lahnsteins im 19. und 20. Jahrhundert“, herausgegeben im Auftrag der Stadt Lahnstein von Hubert Seibert 1999

Drahtwerke C. S. Schmidt GmbH

Im Jahre 1861 gründete der aus Herschbach stammende Kaufmann Jakob Schmidt in Niederlahnstein eine Firma, die die Fabrikation von handgefertigtem Drahtgeflecht aufnahm. Später kam die Produktion von Eisen- und Messinggeweben, ebenso von Sieben für die Aufbereitung im Bergbau hinzu. Der Betrieb fand zunächst in dem Hintergebäude des 1832 erbauten Hauses an der Ecke Heerstraßen-Emser Straße statt. Um 1885 begann der Bau von Fabrik- und Wohngebäude im *Mückeberg*⁴⁶. *An der Flechtbank stand der Flechter, rechts von ihm der Kurbeldre-*



C. S. Schmidt: das ehemalige Werk Hohenrhein

*her, jede Feder mit der Hand eindrehend. Beim Andrehen war die volle Kraft erforderlich, eine Schwerstarbeit war zu leisten*⁴⁷. Diese Herstellungsweise behielt man bis zur Aufstellung des ersten Gasmotors 1890 bei.

1878 übernahm Christian Sebastian Schmidt die Leitung des Betriebes. 1887 wurde der erste mechanische Webstuhl aufgestellt, 1899 wurde das Werk Schwarzhäusen in Thüringen gegründet, dort stellte man feine Eisen- und Metallgewebe und lackierte Gewebe her. 1900 beschäftigte das Werk in Niederlahnstein schon 113 Mitarbeiter⁴⁸.

Im gleichen Jahr wurde die ehemalige Hohenrheiner Hütte an der Lahn für 90.000 Mark erworben. Es handelte sich um einen alten Produktionsstandort mit wechselhafter Geschichte. 1432 als Mahlmühle erwähnt, war sie 1679 vom Reichskriegskommissar Koch gekauft und in eine Eisenhütte umgewandelt worden. Nach vielfältigen Änderungen der Besitzverhältnisse war sie 1856 in den Besitz der Dillinger Eisengewerkschaft gelangt. Sie verfügte über zwei Hochöfen und war 1876 stillgelegt worden. Das Ziel der neuen Erwerbung bestand darin, die Wasserkraft der Lahn zur Stromerzeugung zu nutzen. Man baute den Mühlengraben aus und errichtete eine moderne Turbinenanlage. Nach der Entrümpelung der über 100 Jahre alten Gebäude des Hüttenwerks baute C. S. Schmidt eine für damalige Begriffe moderne Anlage zum Ziehen, Beizen und Glühen von Walzdraht, dazu 1901 eine Drahtverzinkerei.

Nach dem 1906 erfolgten weiteren Ausbau der Lahn konnten Schiffe mit 180 Tonnen Tragfähigkeit das Rohmaterial, den Walzdraht, ohne weiteren Umschlag in Hohenrhein abladen, ein erheblicher Transportkostenvorteil. Der angelieferte Draht hatte eine Stärke zwischen 5,5 und 10 Millimeter und wurde bis zu einem Durchmesser von 0,5 Millimeter gezogen, dann verzinkt oder verkupfert und anschließend zur Weiterverarbeitung mit Pferdefuhrwerken, später mit Lastkraftwagen in das Hauptwerk transportiert.

Dort hatten 1895 die Bauarbeiten an der Koblenzer Straße begonnen, 1902 errichtete man die erste Hallenkonstruktion in Sheddachbauweise. Man produzierte Drahtgewebe und -geflechte aller Art, dazu Sektverschlüsse und Kleindrahtartikel. Dem Werk wurde 1919 die Genehmigung zu einem Industriegleisanschluß mit der Staatsbahn erteilt.

Während des Krieges 1914/18 hatte man auch kriegswichtige Erzeugnisse, z. B. Gewebeeinsätze für Gasmasken hergestellt. Deshalb waren für die an die Front abkommandierten Mitarbeiter französische Kriegsgefangene zur Beschäftigung zugeteilt worden.

1918 wandelte sich die Firma in eine Aktiengesellschaft um⁴⁹, die Söhne von Christian Sebastian Schmidt, Jakob Christian und Rudolf, wurden 1919 bzw. 1924 in den Firmenvorstand berufen. Die allgemeine Rohstoffverknappung führte dazu, daß man 1919 Abfallwalzdraht beim Alteisenhandel kaufen mußte. Im gleichen Jahr wurde die Metallwarenfabrik Karl Bender in Wiesbaden-Dotzheim erworben, schon 1926 allerdings wieder aufgegeben. 1925 ging das Dampfzeitalter für

den Betrieb zu Ende, die Arbeit der letzten Lokomobile wurde eingestellt. In der Mitte der zwanziger Jahre entwickelte sich das Unternehmen mit 96 Webstühlen zu einer der größten Drahtwebereien Deutschlands⁵⁰. In dieser Zeit wurde auch die Produktion von Glasdrahtgewebe aufgenommen, was später zur Herstellung von punktgeschweißten Drahtnetzen führte.

Im Zweiten Weltkrieg wurden die Betriebsanlagen 1944/45 durch Bombentreffer erheblich in Mitleidenschaft gezogen, zwei Abteilungen kamen zum Erliegen. Im März 1945 wurde die Arbeit, bedingt durch amerikanischen Artilleriebeschuß, völlig eingestellt, aber am 26. April schon wieder aufgenommen. Im März 1946 wurde das Werk durch die Besatzungsbehörden unter Sequesterverwaltung gestellt. Ab 1955 fanden beachtliche Investitionen statt, u. a. erbaute man 16 neue Hallen. Die Firma hatte sich mit 405 Arbeitsplätzen schon 1953 zum größten Arbeitgeber im damaligen Loreleykreis entwickelt⁵¹. Die höchste Beschäftigtenzahl erreichte man 1972 mit 533 Mitarbeitern. 1958 wurde der Sohn von Jakob Christian, Karris Elard Schmidt, in den Vorstand berufen, 1959 übernahm er die Aktienmehrheit der Firma. 1960 wurde eine Schwestergesellschaft, die C. S. Schmidt Gesellschaft für Fördertechnik, gegründet, die aber 1990 wieder in das Hauptunternehmen integriert wurde. Um 1970 produzierte die Firma Förderbänder, Drahtgewebe für Sicherheitsglas und 90 bis 100 Tonnen Baustahlmatten pro Tag, außerdem Geflechte, Siebe, geschweißte Gitter, Drahtstifte und Stacheldraht. Neben dem Absatz im Inland exportierte man in die gesamte Welt.

Nachdem beim 1978 erfolgten Ausbau der B 260 von Niederlahnstein nach Bad Ems ein Teil des Hohenrheiner Werksgeländes in Anspruch genommen worden war, schloß man 1981 diese Betriebsabteilung und verlegte die Fertigung in das Hauptwerk. Bestimmte Arbeitsbereiche wurden nach und nach aufgegeben, so die Verzinkerei, Teile der Zieherei, die Herstellung von Baustahlmatten und Stacheldraht. 1982 trat Roland Georg Rohs, Schwager von Karris Elard Schmidt, als Gesellschafter in den Vorstand ein. 1990 wurde die Firma in eine GmbH umgewandelt und beschäftigt heute ca. 200 Mitarbeiter, darunter eine Anzahl von Teilzeitbeschäftigten; damit ist ein Vergleich mit früheren Belegschaftszahlen nur bedingt möglich.

Auszüge aus der Reihe „Lahnstein hat Geschichte“

Folge 38, veröffentlicht im RLK 32/2004 vom 6. August 2004:

Vor 25 Jahren: Abriss der Hohenrheiner Hütte

Das Eisenhüttenwerk erwuchs aus einer Schmelz- und Hammerhütte, die nach 1670 bei der Hohenrheiner Mühle errichtet worden war. Schon im Mittelalter besaß der Graf von Arnstein an der Mündung des Michelbachs in die Lahn mehrere Mühlen, die er bei Stiftung des an Stelle seiner Stammburg errichteten Klosters diesem schenkte. 1660 werden Mahlmühle, Bachmühle und Schmidtmühle erwähnt. In den 1670er Jahren kaufte die Niederlahnsteiner Hüttenkompanie das Anwesen und bekam 1679 vom Trierer Kurfürsten für 20 Jahre die Schürfrechte zum Abbau von Eisenerz zuerkannt.

1692 brach das Unternehmen zusammen. Ein Enkel des bekannten Hüttenherrn Peter Michael Marioth, namens Albert de Requilé, erwarb 1713 die verfallene Hütte und ließ sich mit seinem Bruder vom Trierer Kurfürsten auf 25 Jahre mit den Eisenwerken in Montabaur und Umgebung belehnen. Er erbaute ein neues Hüttenwerk, eine neue Mahlmühle, eine Malzmühle und eine Ölmühle. Requilé kam aus dem Wallonischen und brachte Fachleute mit, die das Handwerk in ihrer Heimat schon betrieben. So kamen viele französische Namen nach Lahnstein wie Labonte (La Bonté), Dehé, Douqué, Dasting, Syré, deren Nachkommen noch heute hier zahlreich vertreten sind. Die Hütte blieb in Familienbesitz der Requilés bis 1813 der frühere Pächter Peter Breitbach die Hütte übernahm. Damals beschäftigte die Hütte noch ca. 30 Mann.

1845 veräußerte Breitbach das Werk an Karl Stumm in Neunkirchen und die Dillinger Eisengewerkschaft, die 1856 Alleinbesitzer wurde. Die Hütte betrieb zwei Holzkohleöfen, von denen einer bereits 1849 auf Koks umgerüstet worden war. 1876 musste der gesamte Hochofenbetrieb eingestellt werden.

Seit 1900 war die Hütte Hohenrhein im Besitz der Firma Drahtwerke C.-S.-Schmidt. Sie wurde bis zu ihrem Abriss nie in ihren baulichen Strukturen verändert. Vorhandene bewegliche und abmontierbare Teile der ehemaligen Produktion wurden herausgenommen. In den Altbauten und in den modernen Werkshallen wurde ein moderne Drahtzieherei und eine Drahtverzinkerei eingebaut.

Die Hauptbauten wurden 1978/79 abgerissen, weil sie beim Ausbau der Emser Landstraße (Bundesstraße 260) störten. Dazu gehörten das Hochofengebäude (errichtet 1835-1838), das Verwaltungsgebäude, ein Lagerhaus und ein Arbeiterwohngebäude. Das Verwaltungsgebäude trug ein Türmchen mit Glocke und diente einstmals als Kapelle. Verwaltungs- und Arbeiterwohnhaus standen mit der Schmalseite zur Straße, die parallel zur Lahn verläuft, und flankierten im Westen und Osten den weiter zurückliegenden Hochofenbau und das Lagerhaus. Östlich an das Hochofenhaus schloss sich das Lagerhaus an, die rückwärtige Mauer gegen den Felsen gesetzt. Oberhalb der Produktionsstätte, auf dem künstlich erweiterten Felsplateau befand sich eine große Lagerhalle als Holzkohlelager dienend.

Auf der anderen Seite der Straße stand das Wohnhaus der Hüttenherren, 1828 vom kgl. Preußischen Bauinspektor Johann Claudius von Lassaulx errichtet. Dieses Haus ist wie das Turbinenhaus und eine auf hohem Felsenvorsprung gelegene Ruine (ehemaliges Lusthäuschen der Hüttenherren von 1713) heute als einziges noch erhalten. Das Turbinenhaus, ein einstöckiger Backsteinbau enthielt einst die Wasserräder des

Hüttenwerkes. Auch Stützmauern, Uferbefestigungen, Wehre und Tunnel des Hüttenwerks sind noch an verschiedenen Stellen sichtbar.

Der Abriss im Oktober 1978 wurde in der Presse als großer Verlust für die technische Denkmalpflege dargestellt.

**Folge 513, veröffentlicht im RLK 31/2018 vom 3. August 2018:
Zur Geschichte von Hohenrhein: Vor 40 Jahren wurde die Hohenrheiner Hütte für
den Ausbau der B 260 abgerissen**

Die Lahnsteiner Emser Landstraße (B 260) und der Lahntal-Radwanderweg führen etwas oberhalb der Eisenbahnbrücke an einem bebauten Terrain vorbei, das seit Jahrhunderten „Hohenrhein“ genannt wird. Dort öffnet sich das enge Tal des Michelbach zur Lahn hin. Man befindet sich am Zugang zur „Ruppertsklamm“.

Dass es sich hier um einen geschichtsträchtigen Platz handelt, sollte nicht in Vergessenheit geraten.

Die Bezeichnung „Hohenrhein“ erinnert vermutlich daran, dass das Hochwasser des nur etwa drei Kilometer entfernt fließenden Rheins die Lahn bis hierher staute, als diese noch naturbelassen fließen konnte. „Ruppertsklamm“ wird die Michelbachschlucht erst seit etwa Anfang des 20. Jahrhunderts genannt, als ihre Erschließung für Wanderungen anstand.

In Hohenrhein gab es bereits vor Jahrhunderten Mühlen, die der Bach antrieb, und Weinbau an den südwärts gerichteten Abhängen der Westwaldberge.

Seit 1679 wurde der Ort auch als Standort einer Hütte genutzt. Eisenerz und Holzkohle kamen aus dem Umland. Wasserräder an der aufgestauten Lahn betrieben die Gebläse der Schmelzöfen. Fachleute aus Wallonien zeigten den Einheimischen, wie man damals Eisen gewann. Ihre noch heute in der Gegend vorkommenden Namen erinnern bis jetzt daran, dass sie in der neuen Heimat sesshaft wurden, z.B. Chevremont, Dasting, Dehe, Dernier, Douque, Labonte.

Einen starken Auftrieb erlebte die Hohenrheiner Hütte im 19. Jahrhundert. Eine Tunnelanlage lenkte den die neuen Bauten störenden Michelbach ab. Eine schmale Brücke über die Lahn ergab den Anschluss an die neue Lahnbahnstrecke, so dass Koks für die modernisierten Hochöfen angeliefert werden konnte. Die Schifffahrt auf der Lahn wurde durch eine Kammerschleuse gefördert. Ein Kran am Lahnufer erleichterte An- und Ablieferung der Produkte per Schiff. Arbeiterwohnungen entstanden, und man baute „Schlafhäuser“ für die entfernter wohnenden Beschäftigten, die nicht zwischen den Schichten zu ihren Familien gelangen konnten.

Die Hohenrheiner Hütte war zuletzt ein Teil der Dillinger Eisenwerke, die 1884 den Betrieb aufgaben. 1900 übernahm die Lahnsteiner Firma C.-S.-Schmidt das Werk, das durch ein Wasserkraftwerk ergänzt und als Drahtzieherei und Verzinkerei weitergeführt, aber 1978 aufgegeben wurde.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erhielt Hohenrhein das Gesicht, das es heute zeigt: Das Werk der Fa. Schmidt wurde stillgelegt, das Kraftwerk und die Schleuse verloren durch die Modernisierung der Lahn-Kanalisation ihre Funktion. Mit dem Umbau der Lahntalstraße (B 260) in den 1970er Jahren verschwanden fast alle alten Bauten oder sie sind dem Verfall preisgegeben. Für ein wenig Alltagsleben in Hohenrhein sorgen heute noch ein paar Bewohner und ein Handwerksbetrieb.

Erinnerungen an die früheren Hohenrheiner Verhältnisse sind Reste des Michelbach-tunnels, durch den das Wasser unter der Bundesstraße hindurch zur Lahn fließt. Ferner die heute stadteigene C.-S.-Schmidt-Brücke, das Kraftwerksgebäude und seine Flutgräben, das Schleusenwärterhaus als Gaststätte und das Herrenhaus. Dieses ist ein eindrucksvoller Bau von Lassaulx. Der Hohenrheiner Kran steht heute als Industriedenkmal beim Rheinmuseum in Koblenz-Ehrenbreitstein.

Der ehemalige Industriestandort Hohenrhein bleibt in Lahnstein amtlich außer der Hohenrheiner (Eisenbahn-)Brücke nur noch durch einen Straßennamen auf der südlichen Lahnseite in Erinnerung. Die Hohenrheiner Straße verläuft gegenüber dem historischen Ort auf ehemals Oberlahnsteiner Gebiet. In Niederlahnstein wurde die gleichnamige Hohenrheiner Straße im Zuge der Zusammenschlusses 1969 in „Zur Ruppertsklamm“ umbenannt.

Die Ruppertsklamm, also die ursprüngliche Michelsbachschlucht, findet heute als attraktive Wanderstrecke weithin Beachtung. Sie ist in den Rheinsteig integriert und führt etwa vom Lahntal auf die weiten Höhen des Westerwalds, nach Lahnstein und in den Koblenzer Bereich. Nach dem Abstieg durch die Klamm führt der Steig über die C.-S.-Schmidt-Brücke und die moderne Siedlung Friedland auf den Taunus.

Folge 479, veröffentlicht im RLK 38/2017 vom 22. September 2017: C.-S.-Schmidt-Brücke seit 40 Jahren städtisch

Zum Überqueren der Lahn zwischen Ruppertsklamm und Friedland/Hohenrhein wird von Wanderern und Radfahrern gerne die C.-S.-Schmidt-Brücke genutzt. Benannt ist sie nach dem Unternehmen Drahtwerke C.-S.-Schmidt, das die werkseigene Brücke vor 40 Jahren der Stadt Lahnstein geschenkt hat. Nach Abschluss der Sicherungs- und Instandsetzungsarbeiten erfolgte die formelle Übergabe mit gleichzeitiger Freigabe an die Öffentlichkeit im Rahmen einer kleinen Feierstunde am 8. September 1977. Firmenchef Karris Elard Schmidt erinnerte an die Geschichte des 104 Meter langen Brückenbauwerks.

Die Brücke wurde im 19. Jahrhundert nach Fertigstellung der Lahntal-Eisenbahn (1858) gebaut. Bauherr war der damalige Besitzer der Hohenrheiner Hütte, das Dillinger Eisenwerk. Zweck war der Transport des mit der Bahn ankommenden Koks zum Hüttenwerk mittels Loren. Auf der südlichen Lahnseite im Ortsteil Hohenrhein befand sich das alte Bahnhofsgebäude, das später noch als Wohnhaus genutzt wurde.

Als der Namensträger der Drahtwerk C.-S.-Schmidt AG, Kommerzienrat Christian Sebastian Schmidt (1851-1921), im Jahr 1900 die inzwischen stillgelegten Werkanlagen der Hohenrheiner Hütte kaufte und sie zu einer Drahtzieherei und -verzinkerei ausbaute, ging auch die Werksbrücke in den Besitz der Firma über. Der Walzdraht wurde von Schiffen abgeladen, gezogen, verzinkt, verkupfert und anschließend ins Hauptwerk in der Koblenzer Straße transportiert. Die Brücke diente spätestens ab den 1930er Jahren nur noch für den Fußgängerverkehr, damit man von Hohenrhein bzw. von der Bahn über Lahn und Turbinengraben auf das Firmengelände gelangen konnte.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges, im März 1945, wurde die Stahlkonstruktion mit Stropfteilern teilweise gesprengt und bald nach Kriegsende in ihrer alten Funktion und Konstruktion wiedererrichtet. Auf Niederlahnsteiner Seite endete der Holzbelag auf der Höhe des Ufers, wo man über eine Treppe nach unten gelangt. In alten Zeiten ging die

Brücke weiter bis auf das Firmengelände (heutige Bundesstraße), an das Gerüst –das später abgebaut wurde- können sich noch ältere Lahnsteiner erinnern.

Als 1978 ein Teil des Hohenrheiner Werkgeländes dem Ausbau der B 260 weichen musste, verlegte das Unternehmen die Fertigung in das Hauptwerk und schloss Hohenrhein. Die Hauptbauten auf der Bergseite der Hohenrheiner Hütte wichen dem Ausbau der Bundesstraße 260, nur das von Lassaulx 1828 errichtete Wohnhaus der Hüttenherren, das Turbinenhaus und eben die Brücke blieben erhalten.

Ein Schild weist seit 1977 auf den Namen und die schenkungsweise Übergabe an die Stadt hin.

Folge 241, veröffentlicht im RLK 17/2011 vom 29. April 2011: 100 Jahre Ruppertsklamm

1930 schrieb die Monatszeitschrift zur Förderung des Fremdenverkehrs im Nassauer Land „Das schöne Nassau“ folgendes: „Der weitberühmte, stärkste Anziehungspunkt Niederlahnsteins ist die wildromantische Ruppertsklamm. Man ist nicht wenig erstaunt, in unserer Heimat solche Großartigkeit der Natur zu finden. Die Schlucht, eng mit Moos und Farnen überwittert, Stufenbett eines wilden Baches, hat geradezu alpinen Charakter.“

Untrennbar mit der Ruppertsklamm verbunden ist der Name Zais. Theodor Zais aus Niederlahnstein, Eisenbahnbeamte i.R., war ein großer Naturfreund. Von 1910 bis 1912 machte er mit Treppen, Brücken und Seilen die zuvor in einer Wildnis verborgene Klamm erkletterbar. Er entfernte Geröll und Gehölz, schuf Stege und Stufen, damit der Naturfreund die Schönheiten der Klamm genießen konnte.: „Es muss gesagt werden, dass der Aufschwung des Fremdenverkehrs in Niederlahnstein in erster Linie dem Verstorbenen zu verdanken ist“, so schrieb die Rheinisch - Nassauische Tageszeitung am 7. März 1930 anlässlich des Todes von Theodor Zais. Anschließend betreute sein Sohn Josef die Klamm bis 1961.

Bereits 1913 wurde von der Stadt Niederlahnstein eine Waldschenke am Ausgang der Ruppertsklamm errichtet, die fortan von April bis Herbst durch Johann Nitzling betrieben wurde. Sie war ein beliebtes Ausflugsziel von Nah und Fern. Sonntags konnte man eine Völkerwanderung beobachten, die sich in der Klamm nach beiden Richtungen abspielte: Sogar mit Sonderzügen kamen die Wanderer in die berühmte „Klamm“.

In den letzten Kriegswochen des 2. Weltkrieges wurde die Holzhalle zerstört. 1950 wurde die Waldschenke im Ruppertstal auf der gegenüberliegenden Seite neu errichtet und bis 1962 von Fritz Reinhardt, anschließend von Georg Zapperdil betrieben. 1971 wurde sie geschlossen.

Zahlreiche Gästebücher von 1913 bis 1961, die sich heute im Stadtarchiv Lahnstein befinden, dokumentieren auf amüsante Weise, wer alles die Klamm besucht hat und in der Waldschenke ein paar lustige Zeilen von sich gab, z. B. „Einzig großartig, eine Lungengymnastik, eine Erfrischung für Leib und Geist ist ein Aufstieg durch das Ruppertstal“, schrieb ein Trierer 1913.

Der Name des Tales ist entstanden aus der alten Gemarkungsbezeichnung „Rodinfurt“, die 1348 bereits erwähnt ist. Um 1700 hieß die Gegend „Rullwert“. In einer Landkarte des 19. Jahrhunderts erscheint dann durch einen Übersetzungsfehler „Ruppert“, und diesen Namen hat das Tal beibehalten.

1936 wurde das Ruppertstal mit seiner Klamm als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Es umfasst heute 11,6 Hektar. Es ist mittlerweile auch durch europäische Schutzgebietsysteme wie FFH- und Vogelschutzrichtlinie gesichert. Entlang des Baches hat sich ein Schluchtwald entwickelt mit der Schwarzerle als typischem Baum. Auf den wärmebegünstigten steilen Hängen finden sich die Gemeine Esche sowie die Sommerlinde. In den oberen Bereichen der Klamm schließt sich ein Perlgras-Buchenwald mit Rot- und Hainbuche an. Die „Urigkeit“ der Klamm wird durch das Totholz verstärkt und erhöht den urwaldähnlichen Eindruck für den Besucher. Das Totholz bietet Lebensraum für Hirschkäfer, einheimische Spechtarten und Trauerfliegenschnäpper. Der Große Schillerfalter und der Große Eisvogel, zwei typische Schmetterlingsarten, nutzen den Waldboden zur Feuchtigkeitsaufnahme. In den ruhigeren Abschnitten des Baches leben die Larven des Feuersalamanders. Eine Besonderheit sind die sonnenexponierten Felsgebüsche und Felsspaltengesellschaften, die in höheren Bereichen innerhalb eines Eichenniederwaldes vorkommen. Vereinzelt findet sich hier der seltene Milzfarn.

Noch heute lädt die wildromantische Ruppertsklamm jährlich Hunderte von Einheimischen und Touristen zum Klettern über Holzstege und kleine Brücken, bis endlich der abenteuerliche Part der Klamm beginnen kann: Mehrere Passagen sind mit dicken Seilen gesichert und machen den Aufstieg entschieden spannender. Noch einmal wird der Aufstieg danach fast alpin, bis es ganz zahm weitergeht. In gut 45 Minuten kann man die Klamm durchwandern und kommt an einer Schutzhütte an, die 1976 erbaut wurde. Die schmale Felsenschlucht ist rund anderthalb Kilometer lang und überwindet 235 Meter Steigung. Der Eingang zur Ruppertsklamm liegt an der B 260 nach Bad Ems auf Höhe der ehemaligen Hohenrheiner Hütte.

**Folge 20, veröffentlicht im RLK 41/2013 vom 10. Oktober 2003:
Vor 150 Jahren: Bau der Ahler Schleuse**

(...) Bei Lahnkilometer 136 liegt die Schleuse Lahnstein, die 1938 erneuert und vergrößert wurde, um die Lahn für 300-Tonnen-Schiffe zugänglich zu machen. Bei der Schleuse Ahl unterblieb diese Vergrößerung, so dass heute nur vier Kilometer der Lahn für größere Schiffe zugänglich sind. Eine weitere Schleuse auf Lahnsteiner Gebiet ist die Schleuse Hohenrhein. Sie wurde durch das 1957 erbaute Wehr mit Kraftwerk eingestaut und ist daher heute ohne Tore. Dazwischen liegt die Alte Schleuse Lahnstein, die auch mitgestaut wurde. Mit Bau der Staustufe Lahnstein wurde der Schleusendamm entfernt, so dass die Schiffe nicht mehr durchfahren müssen. Seitdem liegen hier Wohnschiffe.
(...)