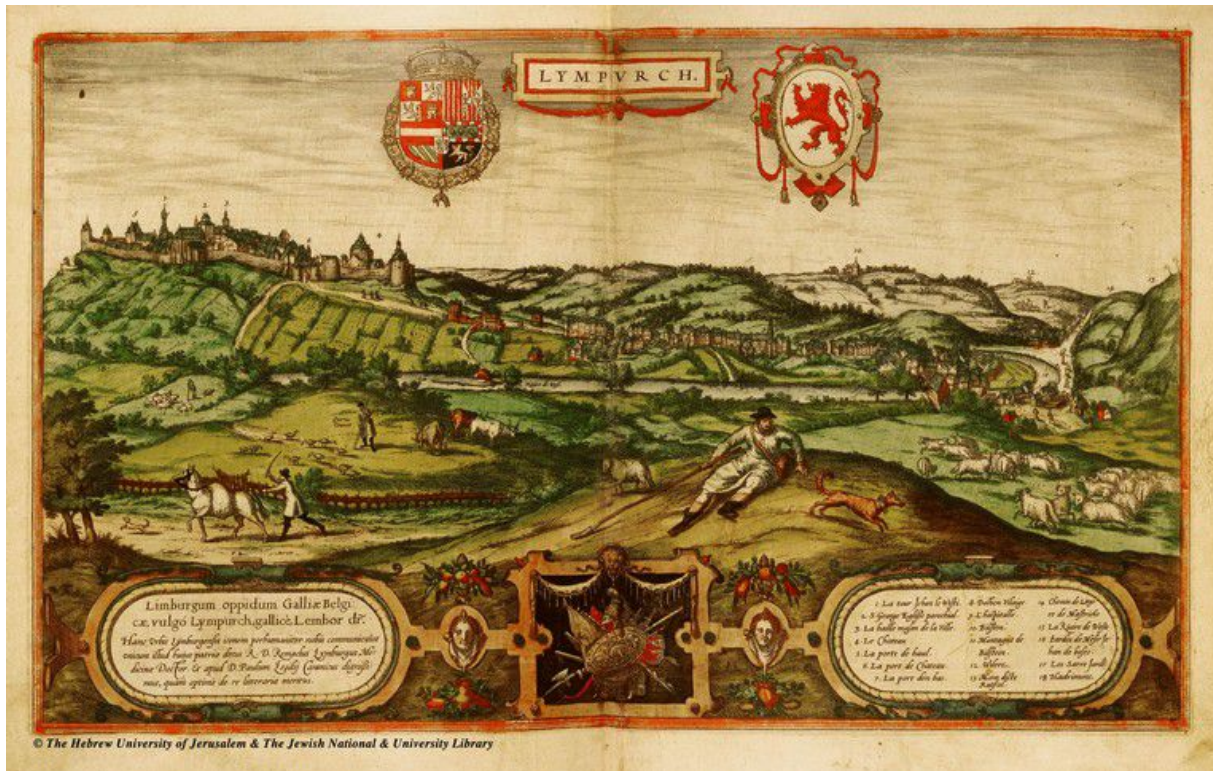


Limburg Stadt und Burg

Die [wikimedia-Sammlung Limburg](#) enthält eine Vielzahl interessanter Bilder zu Limburg. Einige habe ich nachstehend gesondert eingefügt. Alle Bilder können durch Anklicken vergrößert geladen werden.



Georg Braun (Hrsg.): *Civitatis Orbis Terrarum*, hier: Band II, *De praecipuis, totius universi urbibus*: Limburg (Herzogtum Limburg), Köln 1575

Limburg ist genau genommen eine Doppelstadt. Unten an der Weser (Vesdre) liegt Dolhain (= Haus im Tal), auf einem 80 m hohen Fels darüber erhebt sich die Festung Limburg. Dolhain war und ist das wirtschaftliche Zentrum. Limburg hatte vor allem eine strategische Bedeutung, es nahm an der Handelsroute zwischen Flandern und dem Rheinland ein Schlüsselposition ein. Sie ist die Stammburg der Grafen von Limburg.

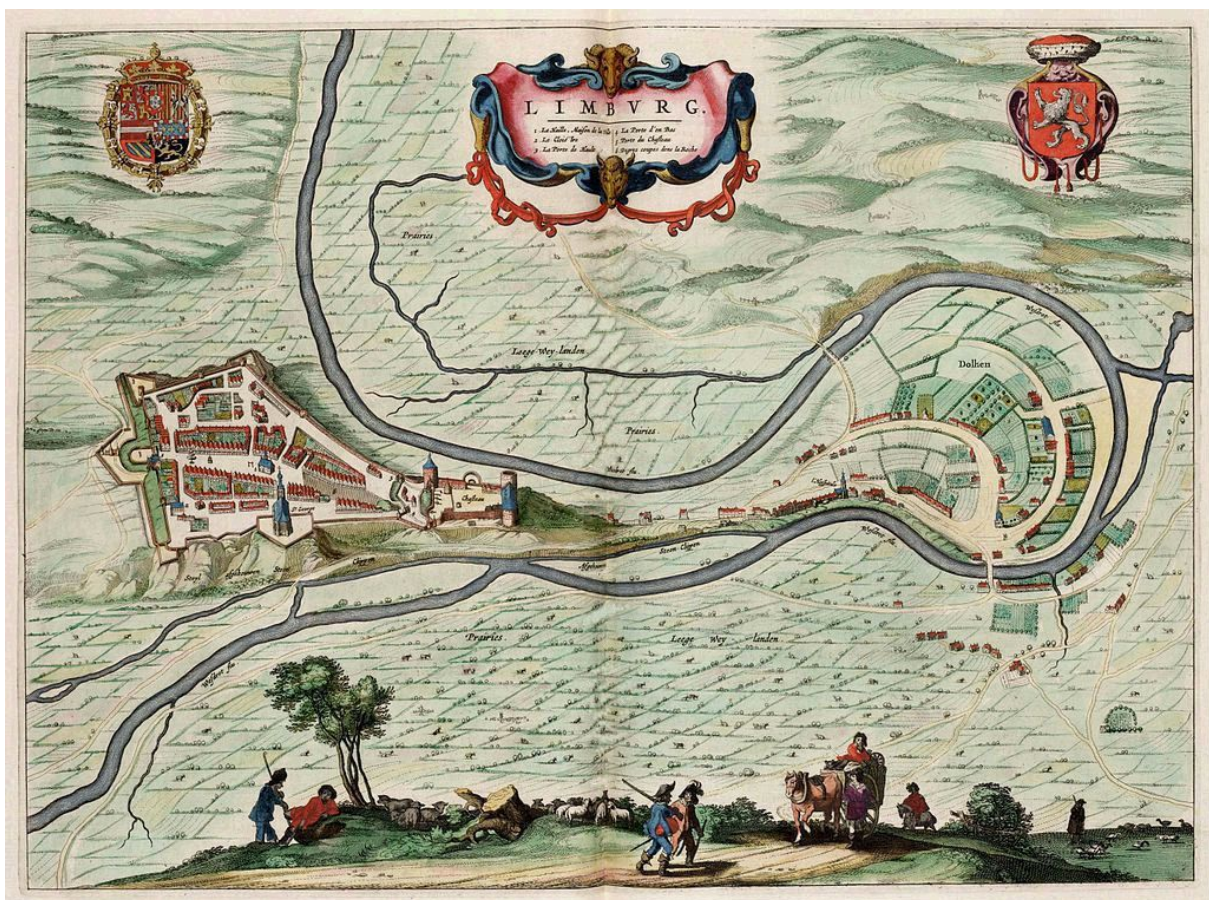
Interessante Bilder aus Limburg und Dolhain sind auch in den folgenden Dateien zu finden. Durch Anklicken können die meisten der dort angezeigten Bilder vergrößert werden.

<http://reizendichtbijhuis.wordpress.com/2013/11/17/limbourg-2-de-stad-limbourg/>

<http://reizendichtbijhuis.wordpress.com/2013/11/14/limbourg-1-de-voorstad-dolhain/>

Hinsichtlich der Geschichte des Herzogtums Limburg sei hier verwiesen auf meine Internet-Datei [Geschichte des Herzogtums Limburg](#).

Ergänzend sei hier noch eingefügt der Artikel über **Limburg** in der [Topographia Circuli Burgundici](#) von Matthäus Merian (Herausgeber und Illustrator) und Martin Zeiller (Textautor).



Lageplan der Festung Limburg (Die Jahreszahl konnte nicht festgestellt werden)

Für die Burg Limburg wird als erste Jahreszahl 1020 angegeben. Allerdings habe ich dafür noch keinen Beleg gefunden. Ihre Geschichte ist eine Abfolge von kriegerischen Auseinandersetzungen. Aus dem Jahre 1101 stammt die älteste Nachricht von einer Belagerung der Festung Limburg. Über den Wert von Limburg als Verteidigungsanlage habe ich widersprüchliche Äußerungen gelesen. Einmal wird gesagt, die Burg habe wegen ihrer Lage als uneinnehmbar gegolten. An anderer Stelle wird erzählt, nur in einem Fall habe die Stadt ihrer

Belagerung mit Erfolg widerstanden; das war im Jahre 1465, als die Lütticher vor ihren Mauern standen. Diese mussten die Belagerung aufgeben, weil inzwischen Karel de Stoute (Karl der Kühne von Burgund, Charles le Téméraire (1433-1477)) Lüttich bedrohte. Die Lütticher richteten aber im Landes ringsum erhebliche Verwüstungen an.

Im [Achtzigjährigen Krieg](#) (Spanisch-Niederländischer Krieg) von 1568 bis 1648 hatte auch Limburg viel zu leiden. 1578 kam es zu einer ersten [Belagerung Limburgs](#).

Es wird berichtet, im 16. Jahrhundert wären von den Spaniern unter den Häusern und den neuen Wällen Wehrgänge angelegt wurden, da die Festungsmauern gegen die Artilleriegeschosse nicht mehr genügen Schutz boten. Ich habe nicht in Erfahrung bringen, ob gegenwärtig in Kellern noch Überreste dieser Wehrgänge zu sehen sind.

1632 nahmen Truppen der Generalstaaten nach einer [Belagerung Maastrichts](#) in der Folge Limburg mit dem Ziel, die südlichen Niederlande von den Spaniern zu befreien.

30 Jahre später wurde Limburg dann im Rahmen des [Partage-Tractates](#) wieder an die Spanier zurück übergeben.

1675 wird die Stadt Limburg durch Französische Truppen besetzt. 1677 ließ dann der Sonnenkönig Ludwig XIV die Festung vor dem Abzug seiner Soldaten sprengen, damit hatte sie ihre militärische Bedeutung weitgehend verloren.

Während des [Spanischen Erbfolgekrieges](#) war die Stadt wieder von den Franzosen besetzt. 1703 musste sie Angriffe eines unter der Führung des [Herzogs von Marlborough](#) stehenden Heeres mit englischen, sowie österreichischen und niederländischen Truppen durchstehen.

Nach dem [Frieden von Utrecht](#) 1715 gelangte Limburg an Österreich, ab 1795 gehörte die Stadt zum neuen französischen Departement Ourte, dann nach 1815 zum Vereinigten Königreich der Niederlande und schließlich ab 1830 zur belgische Provinz Lüttich.

Im 19. Jahrhundert entstand auf den Ruinen der Festung ein neues Schlosskastell, das aber von deutschen Truppen im 1. Weltkrieg weitgehend zerstört wurde. Heute erinnern nur noch Reste der Umwallung an die alte Festung Limburg.



Das herzogliche Stammhaus



Belagerung Limburgs 1578



Zeichnung von [Thomas Rowlandson](#)



Reste der alten Stadtbefestigung Limburgs



Hier hatte der hohe Gerichtshof zu Limburg seinen Sitz, der u. a. bei den Bockreiterprozessen in Herzogenrath die Folter zu genehmigen hatte

In den Beschreibungen von Limburg und Dolhain aus dem 19. Jahrhundert wird die Eisenbahnbrücke als besondere Sehenswürdigkeit hervorgehoben



Aus einem Reisebuch von 1845:

Ein Tunnel führt auf die prachtvolle Brücke von *Dolhain*, das erste grossartige Werk der belgischen Eisenbahn! Sie ist 268m lang, 18m hoch, und besteht aus 20 Bögen, jeder 10m weit. Die Landstrasse von Aachen nach Verviers führt unter einem dieser Bögen durch; neben derselben fliesst die *Vesdre*. Von der Höhe dieser Brücke bietet sich eine reizende Aussicht dar; rechts erheben sich senkrechte Felsenmassen ; links im Thale liegt das betriebsame, freundliche Dörfchen *Dolhain*, am Fusse eines Berges, dessen Gipfel die Ruinen des im Mittelalter so berühmten und stark befestigten Städtchens *Limburg* krönen. — Jetzt ist *Limburg* nur seiner Käse wegen berühmt!

Bei *Dolhain* betritt die Eisenbahn das *Vesdre*-Thal, welches sie erst in der Nähe Lüttichs wieder verlässt. — Nicht leicht wohl hatte der kühne Unternehmungsgeist des Menschen auf einer so geringen Strecke zahlreichere und grössere Schwierigkeiten zu überwinden, als auf den 8 Meilen (*lieues*), welche die preußische Grenze von Lüttich trennen. Man denke sich ein enges, von hohen Felsenwänden eingeschlossenes Thal; durch dieses Thal windet sich in tausend Krümmungen ein Flösschen, die *Vesdre* genannt, im Sommer

sanft und ruhig dahin fließend, im Winter aber oft Zerstörung und Verwüstung um sich her verbreitend; zahlreiche Fabriken und Manufacturen mancherlei Art werden durch dieses Flüsschen in Betrieb gesetzt; eine Menge von Dörfern und Landhäusern, umringt von wohlbebauten Aeckern und ergiebigen Wiesen, bedecken das tiefere Thal und die Abhänge der Berge. Und durch diese ungünstige Gegend galt es eine Eisenbahn zu führen, einen Weg also, der weder starke Abdachungen, noch bedeutende Krümmungen gestattet. Felsenmassen mussten daher mit Hilfe des Pulvers durchsprengt, tiefe Thäler mussten ausgefüllt werden, und zwar mit möglichster Schonung des Gewerbflusses, des Ackerbaues und jedes andern Besitzthumes. Das Werk ward beschlossen und in weniger als drei Jahren, vom Anfang 1840 bis zum 15. Oktober 1843, Tag der Eröffnung der Eisenbahn von Verviers nach Aachen, vollendet. Von Lüttich bis an die preussische Grenze (9 Stunden) zeugen von dem ausdauernden Kunstfleisse der Unternehmer; 18 Tunnel, von denen der grösste, bei Halisart, 637m lang ist, 19 Brücken von 28 –30m Länge, 134 Viaducts, Wasserleitungen und kleinere Brücken, 90 Steindämme, den Ueberschwemmungen und Verwüstungen der Vesdre entgegengesetzt.

Aus der Sammlung Neueste Weltkunde 1845:

Ein überraschender Anblick bietet sich gleich beim Eintritt in Belgien. Steile Felsen, durch welche man die Bahn gebrochen, erheben sich zu beiden Seiten. Ihre nackten Formen bekleiden sich im Winter mit einer dicken Eisrinde, welche alsdann diesem Theile der Bahn, bis zu dem nächsten Tunnel, das Ansehen eines großen Kristallstollens gibt. Jenseits des Tunnels erblickt man zu den Füßen das Dorf Dolhain, wo nur zwei Züge täglich anhalten, zu denen der erste Morgenzug und der erste Nachmittagszug gehören. Auf der Höhe zeigt sich das Städtchen Limburg mit seiner Kirche aus dem 15. Jahrhundert und seinen übrigen alterthümlichen Gebäuden, die in dem Ganzen ein seltenes Bruchstück des Mittelalters bieten. Der Ort ist nur noch ein Schatten dessen, was er früher war. Erinnert man sich, wie viel Blut und Geld dies 150 Fuß hoch gelegene Adlernest gekostet, so fällt es schwer, richtig eine Zeit zu begreifen, die auf so unbedeutende Kleinigkeiten eine so große Wichtigkeit legte. Die alte Hauptstadt des Herzogthums Limburg besteht jetzt nur aus 75 Häusern. Sie wurde zuerst vollkommen zerstört durch Johann I., Herzog von Brabant, im Jahr 1228 nach der Schlacht bei Worringen; dann 1663 von den Holländern; darauf wieder besetzt von den Spaniern; 1675 eingenommen durch den Herzog von Enghien; 1678 von den Franzosen ganz niedergebrannt und nach dem Frieden von Nimwegen als Aschenhaufen an Spanien zurückerstattet. Das Städtchen Limburg bietet heut zu Tage keine andere Merkwürdigkeit, als seine malerische Lage, verbunden mit einer prächtigen Aussicht.

Zu seinen Füßen liegt das doppelt so große Dorf Dolhain. Am Saume des Gesichtskreises zeigt sich der Herzogenwald, bis zu dem sich ein reizendes Hügelland erstreckt, in bald sich anschwellenden, bald tief sich senkenden Hügelwellen. In den großen Gebäuden zu Dolhain befinden sich bedeutende Tuchfabriken, Baumwollspinnereien, Papierfabriken und Bierbrauereien. Dagegen gibt es in dem ganzen Orte nicht einen einzigen Schuhmacher.

Jenseit Dolhain wird die Eifenbahn von einer schönen, aus 21 Bogen bestehendem 60 Fuß hohen Brücke getragen, welche die beiden Ränder des Thalgrundes verbindet, und eine Länge von 268 Metres hat. Schade daß man so schnell über diesen Punkt weggeführt wird, der eine der interessantesten und freundlichsten Fernsichten bietet. Gleich nachher kommt man in einen 167 Metres langen Tunnel, auf den nach vier Minuten ein zweiter folgt, der einer finstern, durch den steilen Felsen gehauenen, Krypta nicht unähnlich ist. Man berührt nun den „Teufelsweg“, der eine Länge von 150 Metres hat und zwischen zwei hohen steil abgeschnittenen Felswänden sich hinzieht, welche jeden Augenblick einzustürzen und den Reisenden unter ihrer Last zu zermalmen drohen.

Der nach Belgien emigrierte Publizist [Karl Heinzen](#) schreibt 1845 in seiner auch heute noch als interessantes Zeitdokument lesbaren Streitschrift [Mehr als zwanzig Bogen](#):

Ich beschloß in geweihter Stunde, eine Probe meines Muthes abzulegen, indem ich der preußischen Gränze um ganze anderthalb Stunden näher rückte, so daß ich fast das Klirren der preußischen Douanen- und Polizeisäbel hören konnte. Dolhain ist ein kleiner trister Flecken und die erste belgische Douanenstation an der Eisenbahn. Im Winter ist es dort fast so öde wie in der Seele eines Bureaukraten, und der Ort wird zur Winterzeit aus dem Grunde von keinem Menschen besucht, weil Niemand die Langeweile aufzusuchen pflegt; im Sommer dagegen soll es dort mitunter recht lebhaft sein, der romantischen Umgegend wegen. Den schönsten Punkt dieser Umgegend bildet das benachbarte Limburg, ein kleiner Flecken und ehemals eine berühmte Feste, welches auf einem steil aus dem Vesdrefluß hervorragenden Felsen wie auf einem kleinen Tafelberg oder einem großen Limburger Käse aufgetischt liegt. Auch die Kunst ist bei Dolhain würdig vertreten und zwar durch einen Eisenbahnviaduct, welcher eins der schönsten und gediegensten Bauwerke der ganzen rheinisch-belgischen Eisenbahn ist. Dieser auf zwanzig Bogen ruhende Viaduct, der ebenso originell als solid gebaut ist, verdient allein schon eine Reise nach Dolhain, und es ist eine große Ungerechtigkeit, daß man ihn neben den anderen Bauwerken so wenig gerühmt hat. Der Erbauer dieses Brückenwerks ist der Ingenieur Ubaghs.