

# SAGEN & GESCHICHTEN

VON HERSCHBACH – 5. FOLGE



ZUM TITELBILD:

Das Titelbild zeigt das Gerichtssiegel des Amtes Herschbach  
aus der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts.  
Es befindet sich im Wiesbadener Staatsarchiv.



*Herausgeber:*

*Kur- und Verkehrsverein Herschbach*

*Verantwortlich für Inhalt und Gestaltung:*

*Winfried Himmerich*

*Druck:*

*Beckerat Druck- und Werbegesellschaft mbH*

*Oststraße 63 · 5412 Ransbach-Baumbach*

## *Chronik des Kur- und Verkehrsvereins*

Der Verschönerungsverein (VV), Vorgänger des Kur- und Verkehrsvereins, wurde im Jahre 1901 gegründet. Leider sind aus dieser Zeit keine schriftlichen Unterlagen mehr vorhanden. Erst seit dem Jahre 1909 liegen Satzungsniederschriften vor. In den Satzungen beider Vereine wurde das Bemühen hervorgehoben, Positives für die Heimatgemeinde Herschbach zu bewirken. So heißt es im §1 der Satzung vom 10. Januar 1930:

„Der Kur- und Verkehrsverein bezweckt, der Allgemeinheit dienende Verschönerungen im hiesigen Orte und seiner Umgegend zu bewirken, insbesondere die Waldungen der Umgegend durch Anlegen von Wegen, Aufstellung von Bänken usw. der Benutzung zugänglicher zu machen sowie die Zwecke des Westerwaldvereins, dessen Mitglied er ist, zu fördern.“

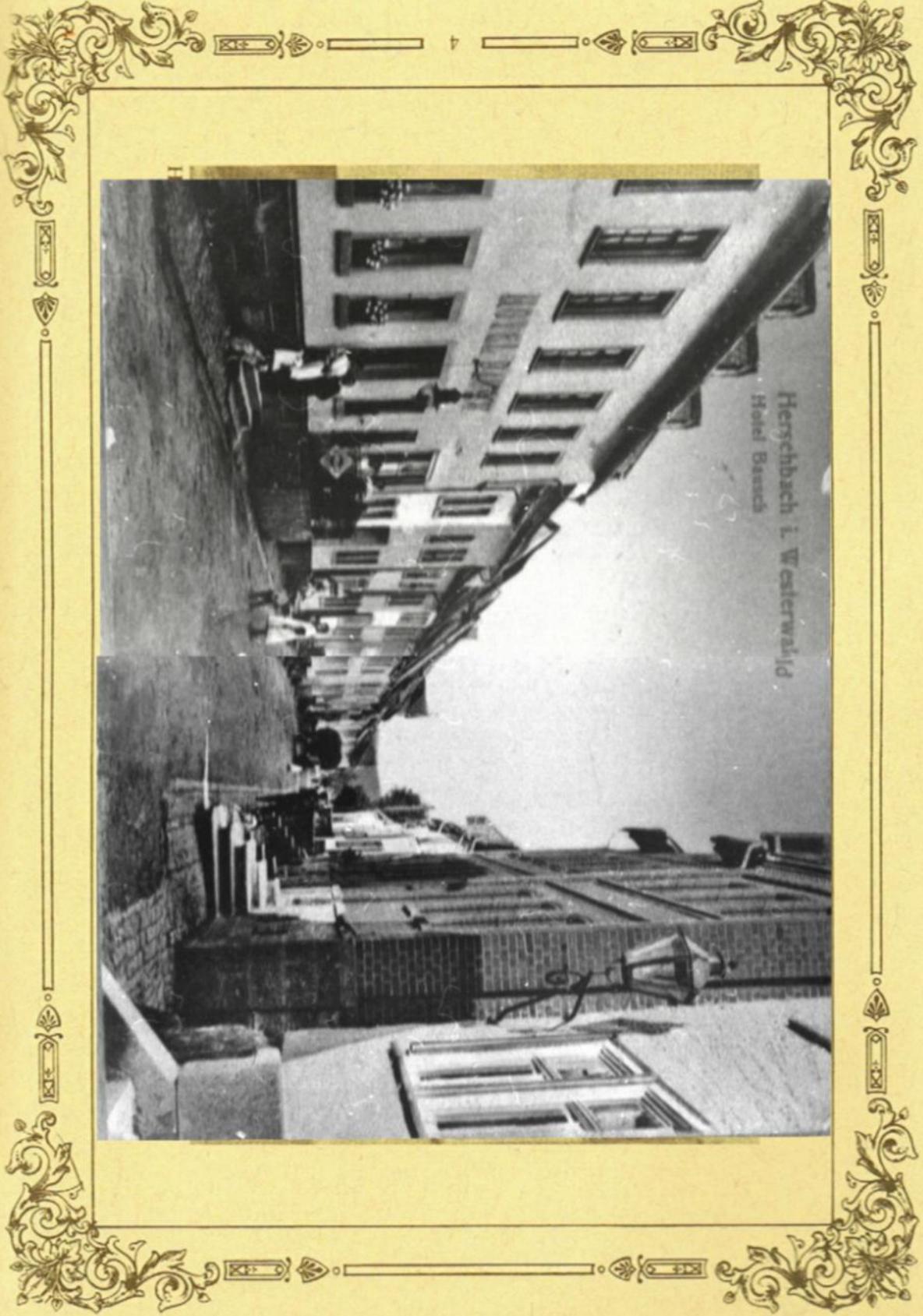
Das Ortsbild zu verschönern, Anreize zu geben für eine sinnvolle Freizeitgestaltung, den Urlaub für Besucher in Herschbach reizvoll zu machen, alle diese Bemühungen ziehen sich wie eine Richtschnur durch alle Niederschriften.

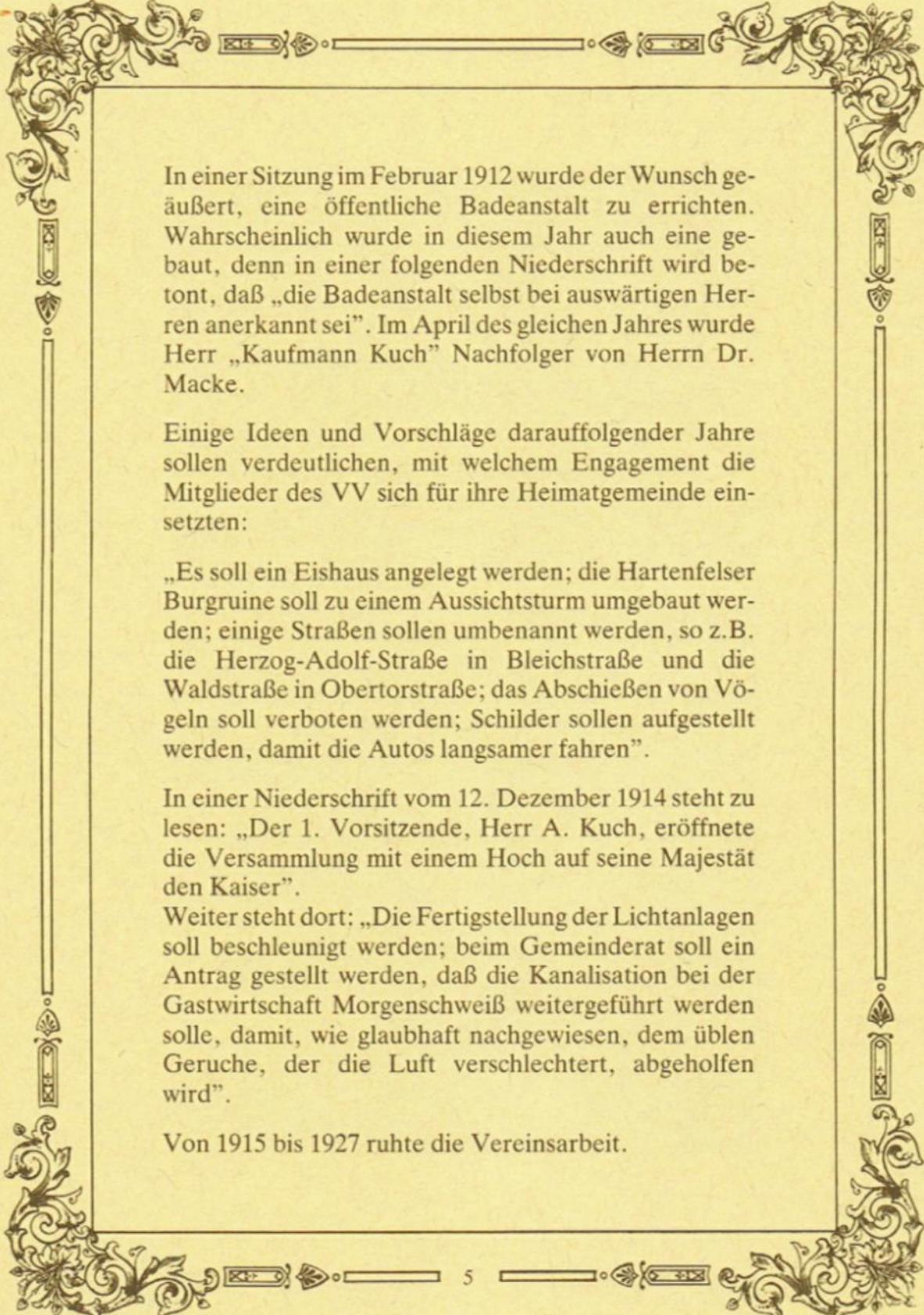
In der ersten vorliegenden Niederschrift des Verschönerungsvereins wurde z.B. vorgeschlagen, die „Lindenallee zum Friedhof soll bis zum Walde verlängert werden und Bänke sollen aufgestellt werden.“

Im Jahre 1910 zählte der VV 38 einheimische und 7 auswärtige Mitglieder. 1. Vorsitzender war Herr „Bahnverwalter Bierbrauer“. Sein Nachfolger wurde für kurze Zeit Herr Dr. Macke.



Herschbach i. Westerville  
Hotel Bausch





In einer Sitzung im Februar 1912 wurde der Wunsch geäußert, eine öffentliche Badeanstalt zu errichten. Wahrscheinlich wurde in diesem Jahr auch eine gebaut, denn in einer folgenden Niederschrift wird betont, daß „die Badeanstalt selbst bei auswärtigen Herren anerkannt sei“. Im April des gleichen Jahres wurde Herr „Kaufmann Kuch“ Nachfolger von Herrn Dr. Macke.

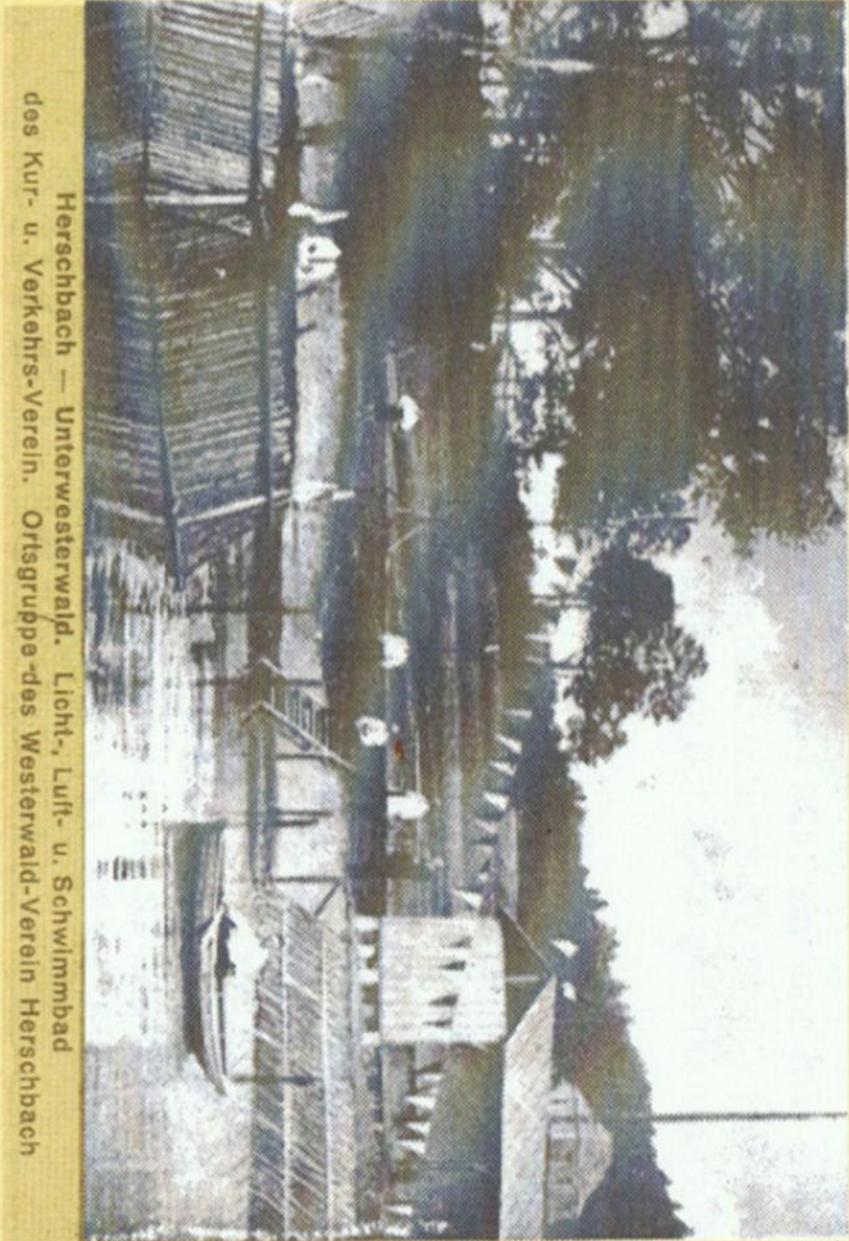
Einige Ideen und Vorschläge darauffolgender Jahre sollen verdeutlichen, mit welchem Engagement die Mitglieder des VV sich für ihre Heimatgemeinde einsetzten:

„Es soll ein Eishaus angelegt werden; die Hartenfelser Burgruine soll zu einem Aussichtsturm umgebaut werden; einige Straßen sollen umbenannt werden, so z.B. die Herzog-Adolf-Straße in Bleichstraße und die Waldstraße in Obertorstraße; das Abschießen von Vögeln soll verboten werden; Schilder sollen aufgestellt werden, damit die Autos langsamer fahren“.

In einer Niederschrift vom 12. Dezember 1914 steht zu lesen: „Der 1. Vorsitzende, Herr A. Kuch, eröffnete die Versammlung mit einem Hoch auf seine Majestät den Kaiser“.

Weiter steht dort: „Die Fertigstellung der Lichtenanlagen soll beschleunigt werden; beim Gemeinderat soll ein Antrag gestellt werden, daß die Kanalisation bei der Gastwirtschaft Morgenschweiß weitergeführt werden solle, damit, wie glaubhaft nachgewiesen, dem üblen Geruche, der die Luft verschlechtert, abgeholfen wird“.

Von 1915 bis 1927 ruhte die Vereinsarbeit.



Herschbach — Unterwestewald. Licht-, Luft- u. Schwimmbad  
des Kur- u. Verkehrs-Verein. Ortsgruppe des Westewald-Verein Herschbach

Aus der Niederschrift vom 2. März 1927 geht hervor, daß der VV nach 12jähriger Pause wieder die Arbeit aufnehmen möchte. Allerdings soll der Verein ab sofort „Kur- und Verkehrsverein Herschbach“ heißen. 86 Mitglieder trugen sich an diesem Abend in die Anwesenheitsliste ein.

Erster Vorsitzender wurde Herr Bürgermeister Bernhard Eberz. Am gleichen Abend erklärten sich 14 Herren spontan bereit, je eine Bank auf ihre Kosten zu stiften.

Der Gedanke eines verschönerten Schwimmbades zieht sich wieder weiter durch alle Sitzungsprotokolle hindurch. Die Vorschläge, den Heldenweiher zum Schwimmbad umzubauen oder den Waagweiher als Schwimmbad zu benutzen, kamen nicht zum Tragen.

Im März 1930 war es dann so weit. Man beschloß, die alte Badeanstalt auf 40 x 40 m zu vergrößern. Dieses sollte überwiegend in Fronarbeit geschehen. Im Juli des gleichen Jahres konnte dann bereits das vergrößerte und modernisierte Schwimmbad eingeweiht werden. Wie die Niederschrift zeigt, war dieses aber mit großen Mühen verbunden:

#### Schwimmbad eröffnet (1930) – Sitzungsprotokoll

„Die Einweihungsfeierlichkeiten am Sonntag, dem 6. Juli, waren mit sehr gutem Wetter und mit Erfolg gekrönt. Die Ortsvereine: Feuerwehr, MGV Frohsinn, Gesangsverein Cäcilia, Sportverein und Turnverein waren im Festzuge. Als auswärtige Vereine waren der Schwimmverein Neuwied und der Damenschwimmverein Neuwied erschienen.



Kapelle Nies: von links August Schlemmer, Johann Morgenschweiß, Kilian Beuler, Willi Weßler, Johann Päußen,  
Willi Nies, Theodor Nies, Karl Päußen.

Nachdem die Kapelle Nies einen Marsch gespielt hatte, begrüßte Herr Deichmann alle Erschienenen und dankte besonders für die erfreuliche Mitarbeit zum Vollenden des Bades. Herr Bürgermeister Eberz dankte dem Verein und besonders Herrn Deichmann.

Die Damen des Neuwieder Vereins schwammen sodann einen wunderbaren Reigen und anschließend die Neuwieder Herren. Auch der Turnverein zeigte sein Können durch Staffelschwimmen. Die Gesangvereine sangen einige Lieder. Danach zog der Festzug ins Gartenlokal vom Hotel Bausch.

Vor der Einweihung der Badeanstalt hatten wir manches zu überwinden:

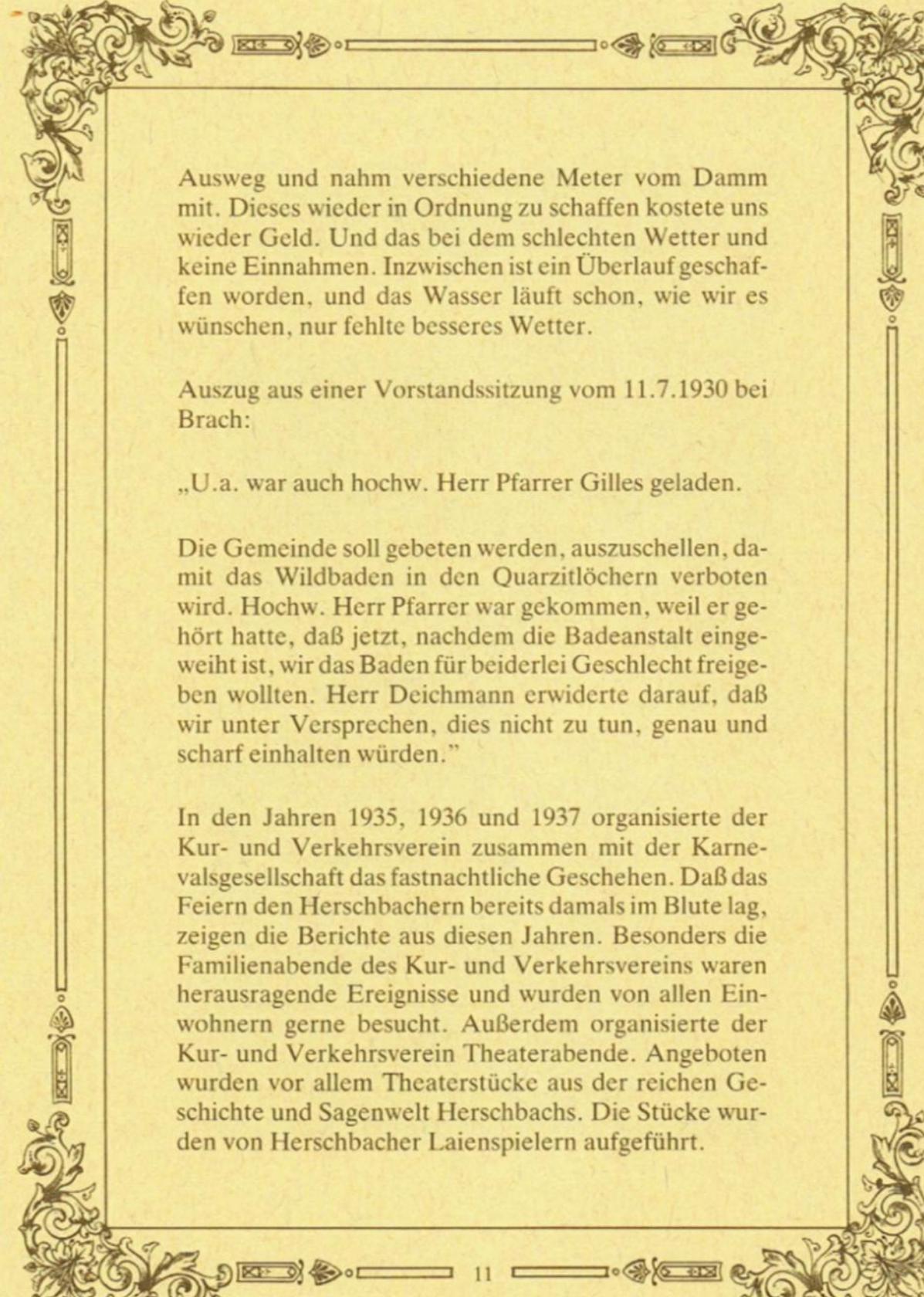
In einer Nacht lief ein Teil des Wassers ab. Ob der Damm nicht stabil genug war oder ob ein Racheakt vorlag? Der Ablauf, wo das Wasser zu stark abließ, wurde mit Sandsäcken ausgestopft.

Durch die kolossale Trockenheit lief durch den Zulaufgraben kein Wasser ein. Weil doch bei der Einweihung unter diesen mißlichen Verhältnissen kein Wasser in der Badeanstalt wäre, wurde eine Pumpe hingestellt, die aus dem Bach unterhalb das Wasser spendete. Diese Anlage kam momentan etwas teuer, konnte aber nicht geändert werden, weil doch Wasser da sein mußte.

Kurz nach der Einweihung gab es sehr schlechtes Wetter und es regnete in Fäden. Wasser gab es mehr als zuviel. Das Wasser ging über die Dämme und spülte so einen Damm weg. Das ganze Wasser suchte sich so einen



Bürgermeister „Eberz“ in der Selterser Straße.



Ausweg und nahm verschiedene Meter vom Damm mit. Dieses wieder in Ordnung zu schaffen kostete uns wieder Geld. Und das bei dem schlechten Wetter und keine Einnahmen. Inzwischen ist ein Überlauf geschaffen worden, und das Wasser läuft schon, wie wir es wünschen, nur fehlte besseres Wetter.

Auszug aus einer Vorstandssitzung vom 11.7.1930 bei Brach:

„U.a. war auch hochw. Herr Pfarrer Gilles geladen.

Die Gemeinde soll gebeten werden, auszuschellen, damit das Wildbaden in den Quarzitlöchern verboten wird. Hochw. Herr Pfarrer war gekommen, weil er gehört hatte, daß jetzt, nachdem die Badeanstalt eingeweiht ist, wir das Baden für beiderlei Geschlecht freigeben wollten. Herr Deichmann erwiderte darauf, daß wir unter Versprechen, dies nicht zu tun, genau und scharf einhalten würden.“

In den Jahren 1935, 1936 und 1937 organisierte der Kur- und Verkehrsverein zusammen mit der Karnivalsgesellschaft das fastnachtliche Geschehen. Daß das Feiern den Herschbachern bereits damals im Blute lag, zeigen die Berichte aus diesen Jahren. Besonders die Familienabende des Kur- und Verkehrsvereins waren herausragende Ereignisse und wurden von allen Einwohnern gerne besucht. Außerdem organisierte der Kur- und Verkehrsverein Theaterabende. Angeboten wurden vor allem Theaterstücke aus der reichen Geschichte und Sagenwelt Herschbachs. Die Stücke wurden von Herschbacher Laienspielern aufgeführt.



In der Zeit des 2. Weltkrieges existierte der Verein zwar weiter, die Tätigkeit war aber aus verschiedenen Gründen stark eingeschränkt. Im Jahresbericht 1945 heißt es:

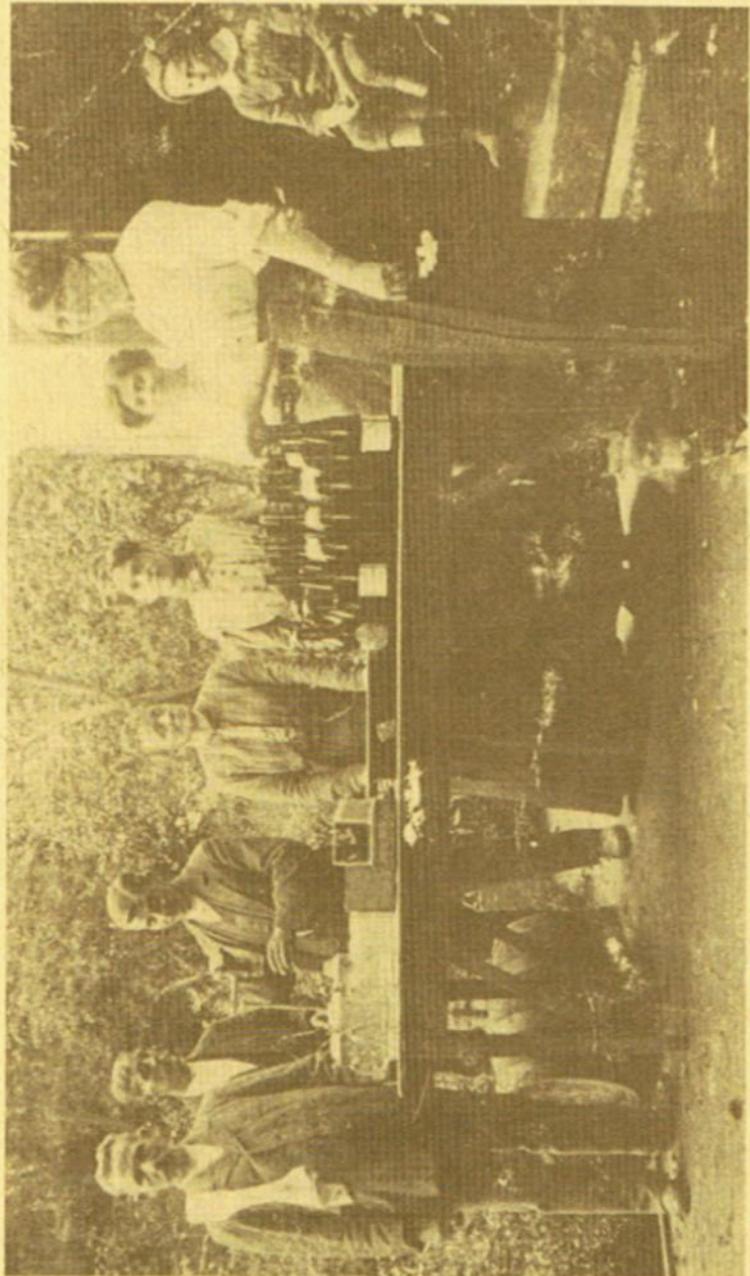
„Die Arbeit im Jahre 1944 ruhte fast gänzlich. Die Fliegergefahr war so groß, daß fast nichts unternommen werden konnte. Auch die Generalversammlung 1945 konnte aus diesem Grunde nicht abgehalten werden. Als dann am 26. März 1945 die Amerikaner einzogen, atmete jeder auf, denn das sinnlose Sterben war vorbei.

Auch der Verein hatte Kriegsschäden zu verzeichnen. So war die Badeanstalt ziemlich verwüstet. Aber bald regte sich der Vorstand, zumal die amerikanischen Truppen auf Instandsetzung drängten.

Strandbad und Ölberg wurden wieder in den alten Zustand versetzt. Besonders der Ölberg fand allgemeine Bewunderung.“

Im Kriege fanden 8 Mitglieder den Tod. 20 Mitglieder waren zum Zeitpunkt der Niederschrift (Datum nicht eingetragen) noch vermißt oder in Gefangenschaft.

Die erste Versammlung in „Friedenszeiten“ fand am 16. März 1946 statt. 40 Mitglieder waren erschienen. Da seit 1941 keine Wahlen mehr durchgeführt werden konnten, wurde der gesamte Vorstand neu gewählt. Als 1. Vorsitzender wurde Karl Deichmann (Dentist) wiedergewählt und 2. Vorsitzender wurde Josef Schardt (Malermeister). Der unbesetzte Posten eines 15. Vorstands-Mitglieds wurde für einen zurückkehrenden Soldaten offengehalten.



Bierhäuschen im Bausche Garten.

Bemerkenswert erscheint, daß der Kur- und Verkehrsverein nach dem Kriege so schnell wieder Fuß fassen konnte. Obwohl die wenigen vorhandenen finanziellen Mittel durch die Währungsreform am 20. Juni 1948 wertlos wurden, wurden sofort wieder Maßnahmen zur Verschönerung des Ortes getroffen. Familienabende mit karnevalistischen Einlagen sowie Tanzabende wurden Publikumsrenner.

Die jährlich stattfindenden Frühjahrs- und Herbstmärkte wurden groß aufgezogen. Man zählte teilweise bis zu 4.000 Besucher. Viele Ferkel, Rinder und Pferde wechselten auf diesen Märkten ihre Besitzer. Bei der 700-Jahrfeier im September 1948 beteiligte sich der Verein am historischen Umzuge. Ausflugsfahrten ins Blaue wurden mit Autobussen der Firma August Schardt und der Kleinbahn unternommen. Der Angelsport nahm ständig zu. Die Fremdenverkehrswerbung wurde verstärkt, so daß 1952 an die 10.000 Übernachtungen in Herschbach gezählt wurden.

Im Jahre 1951, (am 9. und 10. Juni) fand in Herschbach das erste Westerwaldfest nach dem Kriege statt. Wie nachstehender Auszug aus dem Protokoll dieses Festes zeigt, war dieses Fest ein großer Erfolg.

Auszug aus dem Protokoll zum Westerwaldfest am 9. und 10. Juni 1951:

„Strahlender Sonnenschein lag über Herschbach, als am Samstag die Gäste zur ersten friedensmäßig aufgezogenen Jahreshauptversammlung des Westerwaldvereins einzogen. Gleichzeitig feierte der Kur- und Verkehrsverein – Ortsgruppe des Westerwaldvereins – sein 50jähriges Bestehen. Überall wehten Fahnen und die Häuser waren mit Grün geschmückt. In der



Theater-Gruppe des Kur- und Verkehrsvereins in den 30er Jahren nach der Aufführung des Stückes:  
"Albert Leo Schlageter". Schlageter war militanter Aktivist und wurde von einem frz. Militärgericht  
hingerichtet. Er wurde in der Weimarer Republik und auch danach zu einer Märtyrerfigur erhoben.

Hauptstraße hatte der Verein an beiden Enden, wie in früheren Zeiten, die Stadttore aufgestellt.

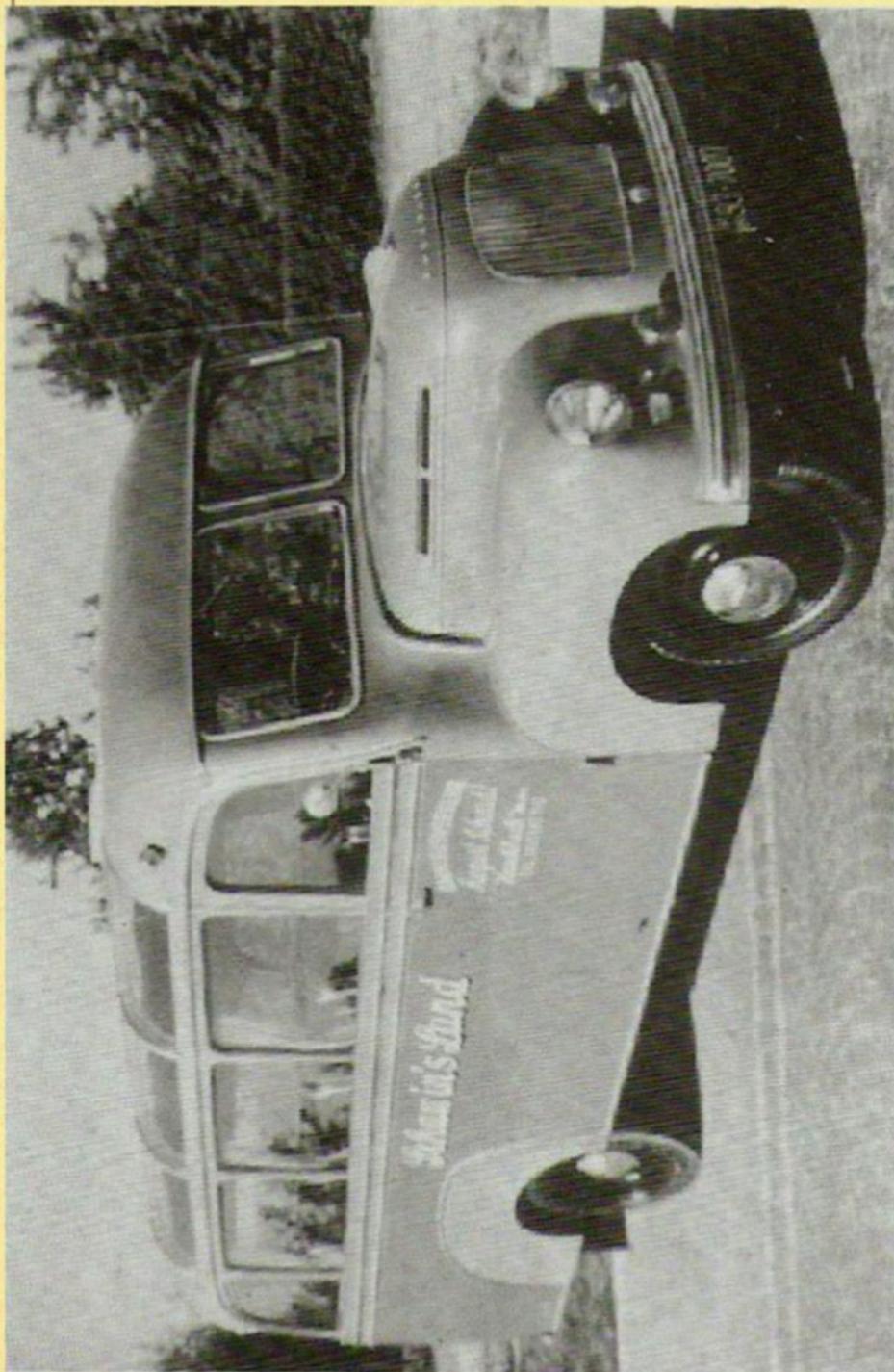
Nach der Sitzung des Hauptvorstandes um 17.00 Uhr in der Gastwirtschaft Veith fand am Abend im Saale Wirtgen der offizielle Begrüßungsabend statt. Der Gesangsverein „Frohsinn“, der Kirchenchor „Cäcilia“ schmückten das Programm mit mehreren guten Vorträgen. Die Volkstanzgruppe bewies, daß sie altes Brauchtum zu pflegen weiß, und die Turner bauten mannigfache Pyramiden. Freudigen Beifall spendete der voll besetzte Saal zu allen Darbietungen.

Im Namen des Kur- und Verkehrsvereins überreichte Herr Lehrer Hilger dem unermüdlich tätigen Karl Deichmann (seit 22 Jahren als Vorsitzender tätig) für seine Verdienste eine Ehrenurkunde und ein Geschenk.

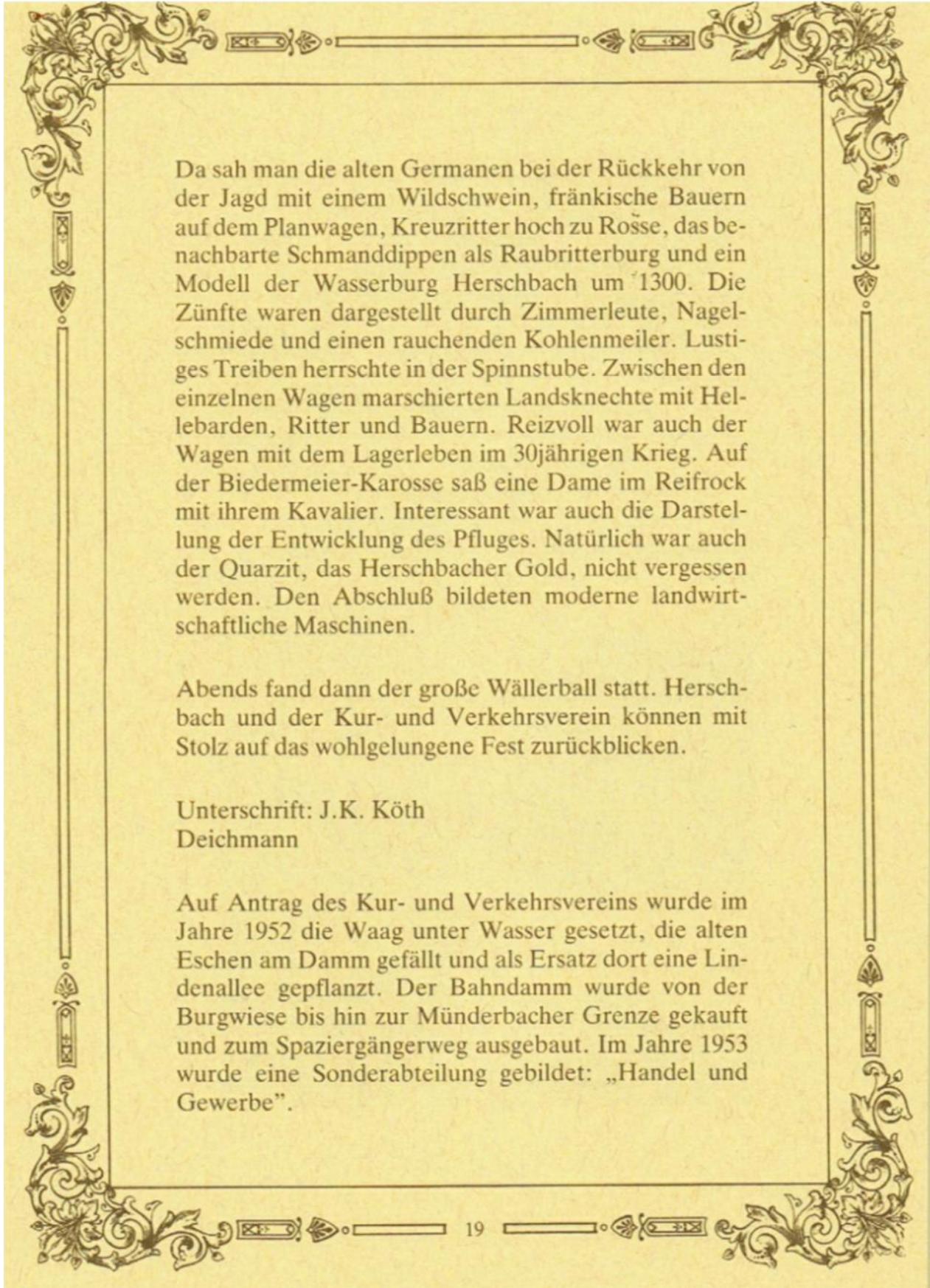
Am Sonntagmorgen fand nach dem Kirchgang im Saale des Westerwälder Hofes die Jahreshauptversammlung des Westerwaldvereins statt.

Nach dem gemeinschaftlichen Mittagessen stellte sich um 14.30 Uhr der historische Festzug auf. Leider verzögerte sich die Aufstellung um eine halbe Stunde, so daß man gerade in einen Gewitterschauer hineingeriet. Dessen ungeachtet bewegte sich der sehr umfangreiche und mit großer Sorgfalt vorbereitete Festzug durch die festlich geschmückten Straßen von Herschbach.

Ein Herold zu Pferde in mittelalterlicher Tracht eröffnete den Zug, junge Mädchen mit Blumengirländen folgten. Die ganze geschichtliche Entwicklung Herschbachs wurde in Wagen und Fußgruppen lebendig.



Mit dem "Schau ins Land" wurde das Land erkundet



Da sah man die alten Germanen bei der Rückkehr von der Jagd mit einem Wildschwein, fränkische Bauern auf dem Planwagen, Kreuzritter hoch zu Rosse, das benachbarte Schmanddippen als Raubritterburg und ein Modell der Wasserburg Herschbach um 1300. Die Zünfte waren dargestellt durch Zimmerleute, Nagelschmiede und einen rauchenden Kohlenmeiler. Lustiges Treiben herrschte in der Spinnstube. Zwischen den einzelnen Wagen marschierten Landsknechte mit Heldebarden, Ritter und Bauern. Reizvoll war auch der Wagen mit dem Lagerleben im 30jährigen Krieg. Auf der Biedermeier-Karosse saß eine Dame im Reifrock mit ihrem Kavalier. Interessant war auch die Darstellung der Entwicklung des Pfluges. Natürlich war auch der Quarzit, das Herschbacher Gold, nicht vergessen werden. Den Abschluß bildeten moderne landwirtschaftliche Maschinen.

Abends fand dann der große Wällerball statt. Herschbach und der Kur- und Verkehrsverein können mit Stolz auf das wohlgelungene Fest zurückblicken.

Unterschrift: J.K. Köth  
Deichmann

Auf Antrag des Kur- und Verkehrsvereins wurde im Jahre 1952 die Waag unter Wasser gesetzt, die alten Eschen am Damm gefällt und als Ersatz dort eine Lindenallee gepflanzt. Der Bahndamm wurde von der Burgwiese bis hin zur Münderbacher Grenze gekauft und zum Spaziergängerweg ausgebaut. Im Jahre 1953 wurde eine Sonderabteilung gebildet: „Handel und Gewerbe“.



Verkehrsbüro des Kur- und Verkehrsvereins Anfang der 50er Jahre. In Bildmitte Herr Robert Jung, welcher viel zur Aufhellung und Dokumentation der Herschbacher Geschichte beigetragen hat.

Mitte der 50er Jahre wurde das Bassin des Schwimmbades mit finanzieller Hilfe der Ortsgemeinde ausbetoniert, modernisiert und etwas später der Ortsgemeinde übergeben.

Schaut man heute auf die Geschichte des Kur- und Verkehrsvereins zurück, so kann man feststellen, daß die Ziele der Gründer nach wie vor Anliegen des Vereins sind: das Ortsbild von Herschbach zu verschönern und Anreize geben zu einer sinnvollen Freizeitgestaltung.

Tageswanderungen und -fahrten werden angeboten, die Anglergruppe ist sehr rührig und organisiert Anglertage. Nicht nur die traditionellen Frühjahrs- und Herbstmärkte erfreuen sich immer noch großer Beliebtheit, sondern zusätzlich wird noch ein Weihnachtsmarkt angeboten. Ein Minigolfplatz nahe des jetzt verbandsgemeindeeigenen Schwimmbades ist in der warmen Jahreszeit geöffnet und gibt insbesondere der Jugend Gelegenheit zu schönem Spiel. Eine Schriftenreihe der Geschichte und Sagenwelt Herschbachs wurde publiziert, Wanderwege, ein Grillplatz mit Hütten wurden erstellt. Hervorzuheben ist auch der Campingplatz des Kur- und Verkehrsvereines, welcher viele Erholungssuchende aufnimmt.

Geplant sind Theaterfahrten nach Koblenz und die Gründung einer Tanzgruppe.

Es bleibt zu hoffen, daß sich immer wieder Mitglieder und Helfer finden, die sich für die Ziele und Ideale des Kur- und Verkehrsvereins begeistern lassen.

Winfried Himmerich

**Vorsitzende des Verschönerungs- und Kur- und Verkehrsvereins**

Bierbrauer wahrscheinlich	1901 - 1911
Dr. Macke	1911 - 1912
Alois Kuch	1912 - 1927
Bgm. Bernhard Eberz	1927 - 1929
Karl Deichmann	1929 - 1971
Edgar Eberz	1971 - 1997
Winfried Himmerich	1997 - 2010
Peter Alef	2010 - 2014
Joachim Kuchinke	2014 -

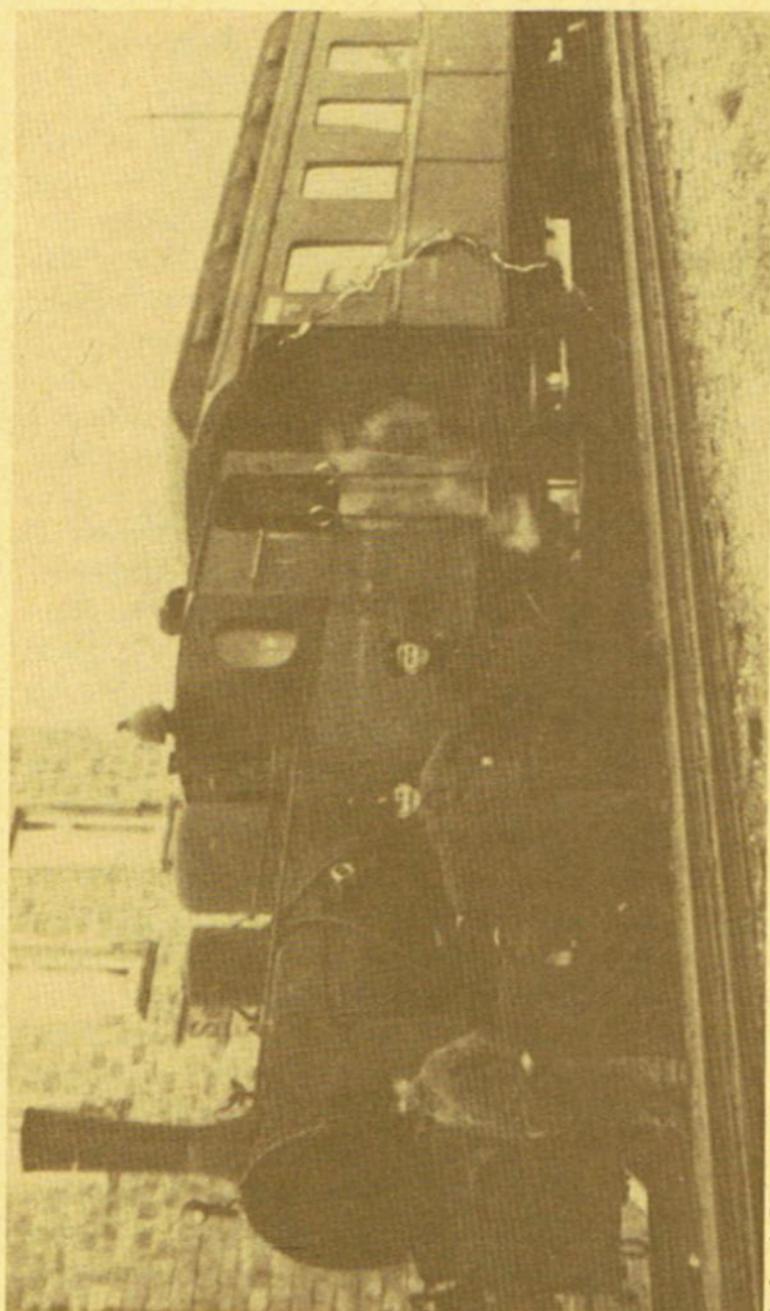


Herschbacher Bahnhofsgelände

## *Kleinbahn Herschbach*

Am 12. März 1900 wurde die Kleinbahn AG Selters-Hachenburg gegründet. Sie war mit 1.664.000 Mark (Reichsmark) ausgestattet. Eigentümer der Bahn, der AG waren: Unter- und Oberwesterwaldkreis, das Land, die Provinz und die AG für Bahnen und Tiefbauten in Berlin, welcher Philipp Balke vorstand. Ursprünglich als Zubringer zur 1884 eröffneten Reichsbahnstrecke Engers-Siershahn-Altenkirchen gedacht, sollte sie von Hachenburg nach Betzdorf weitergeführt werden, einen Abzweiger von Herschbach über Schenkelberg nach Hartenfels erhalten und einen Anschluß an die ebenfalls geplante Kleinbahnverbindung Wirges-Vallendar bekommen. Damit wäre eine durchgehende Verbindung zwischen Rhein und Siegerland hergestellt gewesen. Dazu kam es aber nicht mehr. Als Zweck des Bahnbaues steht in den Annalen: Erschließung von Teilen des Westerwaldes; An- und Abfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Holz, Kunstdünger, Brenn- und Baustoffe.

Angeschlossen an die Kleinbahn wurden Quarzit- und Sandbrüche in Herschbach. Die Gruben wurden mit einer ca. 2,5 km langen Schleppbahn (Ringbahn) mit einer Spurweite von 60 cm erschlossen. Auf dieser Bahn, welche ebenfalls der Kleinbahn Herschbach gehörte, wurden Steine, Quarzite, Sand, Ton usw. mit kleineren Loren und zwei Dampflokomotiven, später mit Dieselloks, zur Verladeanlage nach Herschbach gefahren und dort über ein Sturzgerüst in die Kleinbahnwagen, ab 1951 in aufgebockte regelspurige Eisenbahnwagen, umgeschlagen.



Lok mit Personenwagen auf dem Selterser Bahnhof.

Die Personalien samt Lebenslauf „der Kleinbahnlokomotive:“ Nr. 16, Fabriknummer 5575, Baujahr 1900, Geburtsort Kassel bei Henschel & Sohn, Kesseldruck 12 atü, Höchstgeschwindigkeit 30 km. Am 15. September 1900 wurde sie von der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt zum Betrieb zugelassen. In Herschbach fuhr sie zum ersten Male am 1. August 1901 auf der 1.000 mm breiten Spur.

24 km lang war die Strecke Selters-Hachenburg, 74 Kurven mußten gemeistert, drei Bahnhöfe und acht Haltepunkte angefahren werden. Einige Haltepunkte waren weit von den Orten entfernt. Direktion und Schuppen waren in Herschbach stationiert.

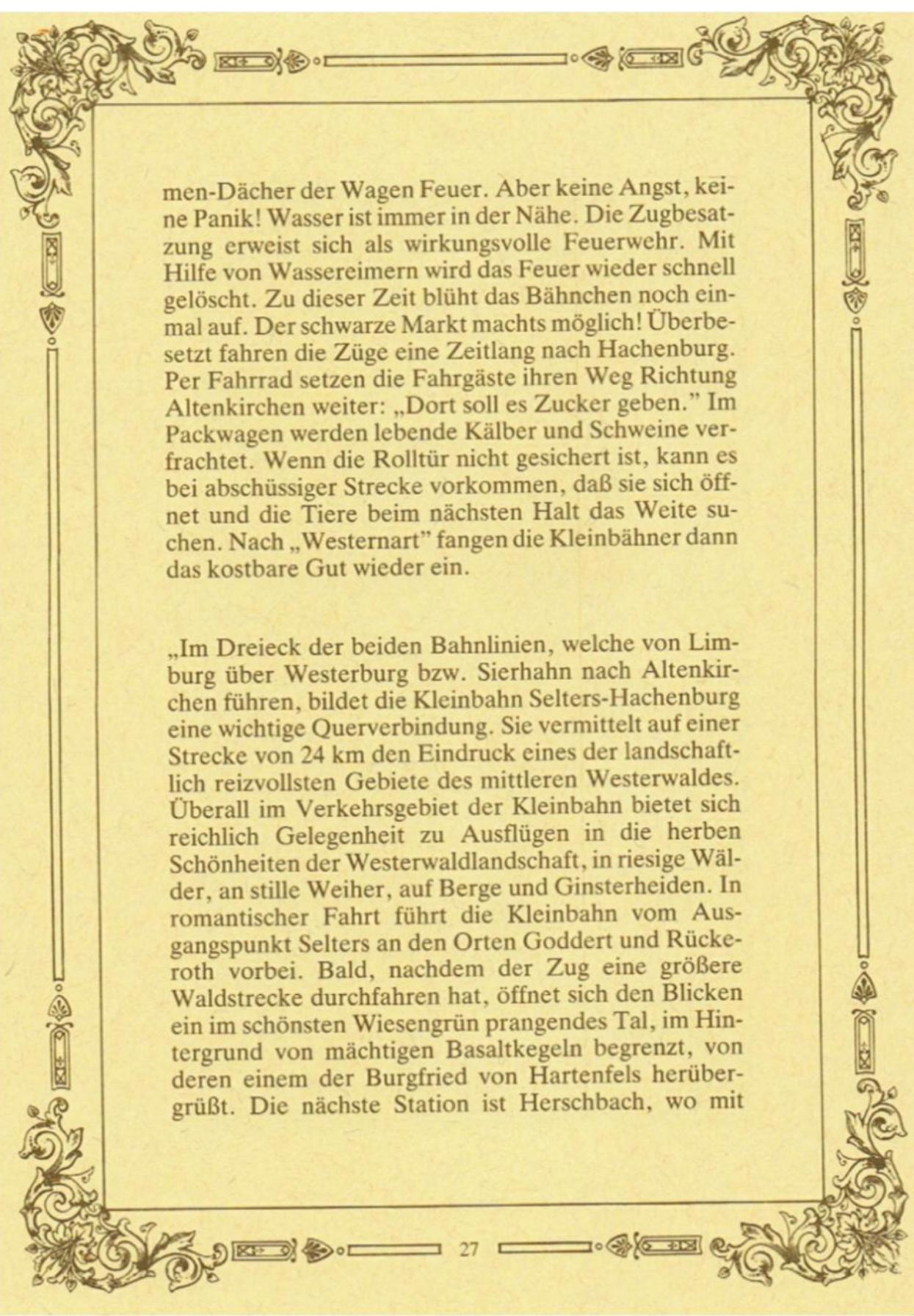
1914 gab es auf der Strecke täglich drei Zugpaare von Hachenburg nach Herschbach und fünf Zugpaare von Selters nach Herschbach. Sonntags verkehrte nur ein Zugpaar.

1936 nahm noch ein moderner Diesel-Triebwagen den Dienst auf. 1939, kurz vor dem Kriege, fuhren täglich acht Zugpaare zwischen Selters-Herschbach und vier Zugpaare zwischen Herschbach-Hachenburg. Der Fahrpreis für die einfache Fahrt Selters-Hachenburg betrug für Erwachsene 1 Reichsmark, die Rückfahrkarte kostete 1,50 Reichsmark. Sie trugen den Aufdruck: „Alle Züge führen nur die dritte Wagenklasse.“

Im Herbst 1943 wird die Kleinbahn im Selterser Bahnhof von Tieffliegern angegriffen. Personen kamen aber nicht zu Schaden. Nach dem Kriege sind keine Drei-Kilo-Briketts zur Lokaufheizung aufzutreiben. Kurzerhand wurden die Feuerungen mit Holz beschickt. Ein Feuerregen stieb hoch, und zuweilen fangen die Bitu-

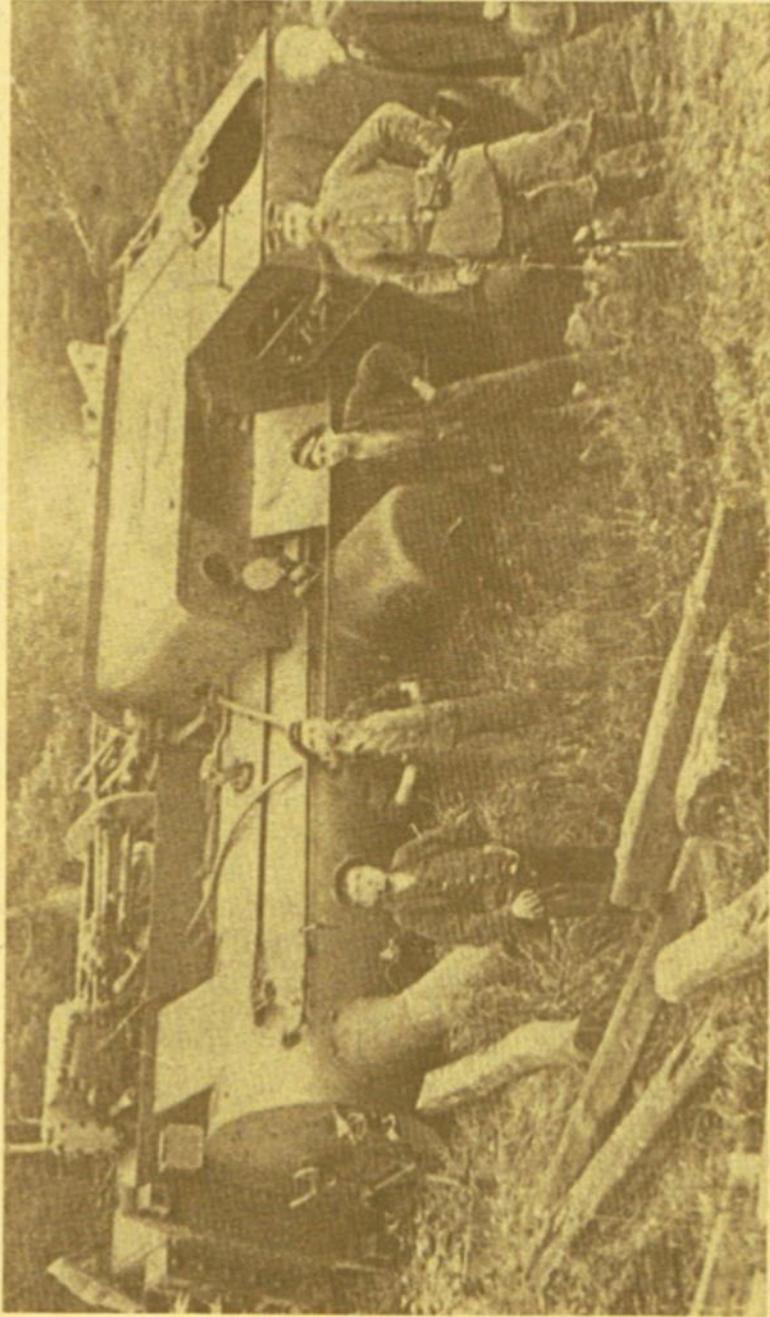


Triebwagen mit Triebwagenführer, Schaffner und weiteren Bediensteten auf dem Herschbacher Bahnhof.

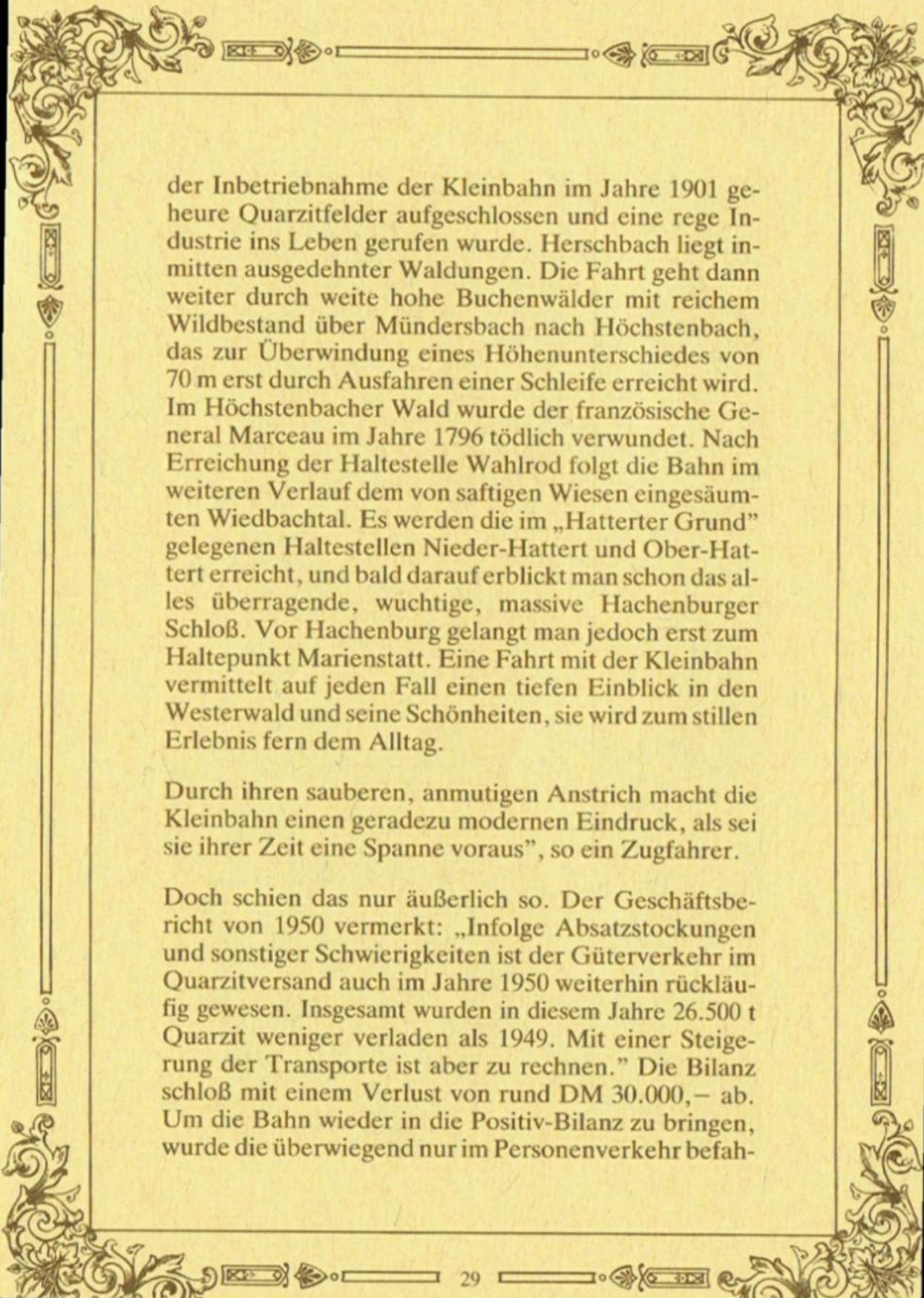


men-Dächer der Wagen Feuer. Aber keine Angst, keine Panik! Wasser ist immer in der Nähe. Die Zugbesatzung erweist sich als wirkungsvolle Feuerwehr. Mit Hilfe von Wassereimern wird das Feuer wieder schnell gelöscht. Zu dieser Zeit blüht das Bähnchen noch einmal auf. Der schwarze Markt machts möglich! Überbessetzt fahren die Züge eine Zeitlang nach Hachenburg. Per Fahrrad setzen die Fahrgäste ihren Weg Richtung Altenkirchen weiter: „Dort soll es Zucker geben.“ Im Packwagen werden lebende Kälber und Schweine verfrachtet. Wenn die Rolltür nicht gesichert ist, kann es bei abschüssiger Strecke vorkommen, daß sie sich öffnet und die Tiere beim nächsten Halt das Weite suchen. Nach „Westernart“ fangen die Kleinbähler dann das kostbare Gut wieder ein.

„Im Dreieck der beiden Bahnlinien, welche von Limburg über Westerbürg bzw. Sierhahn nach Altenkirchen führen, bildet die Kleinbahn Selters-Hachenburg eine wichtige Querverbindung. Sie vermittelt auf einer Strecke von 24 km den Eindruck eines der landschaftlich reizvollsten Gebiete des mittleren Westerwaldes. Überall im Verkehrsgebiet der Kleinbahn bietet sich reichlich Gelegenheit zu Ausflügen in die herben Schönheiten der Westerwaldlandschaft, in riesige Wälder, an stille Weiher, auf Berge und Ginsterheiden. In romantischer Fahrt führt die Kleinbahn vom Ausgangspunkt Selters an den Orten Goddert und Rückeroth vorbei. Bald, nachdem der Zug eine größere Waldstrecke durchfahren hat, öffnet sich den Blicken ein im schönsten Wiesengrün prangendes Tal, im Hintergrund von mächtigen Basaltkegeln begrenzt, von deren einem der Burgfried von Hartenfels herübergrüßt. Die nächste Station ist Herschbach, wo mit



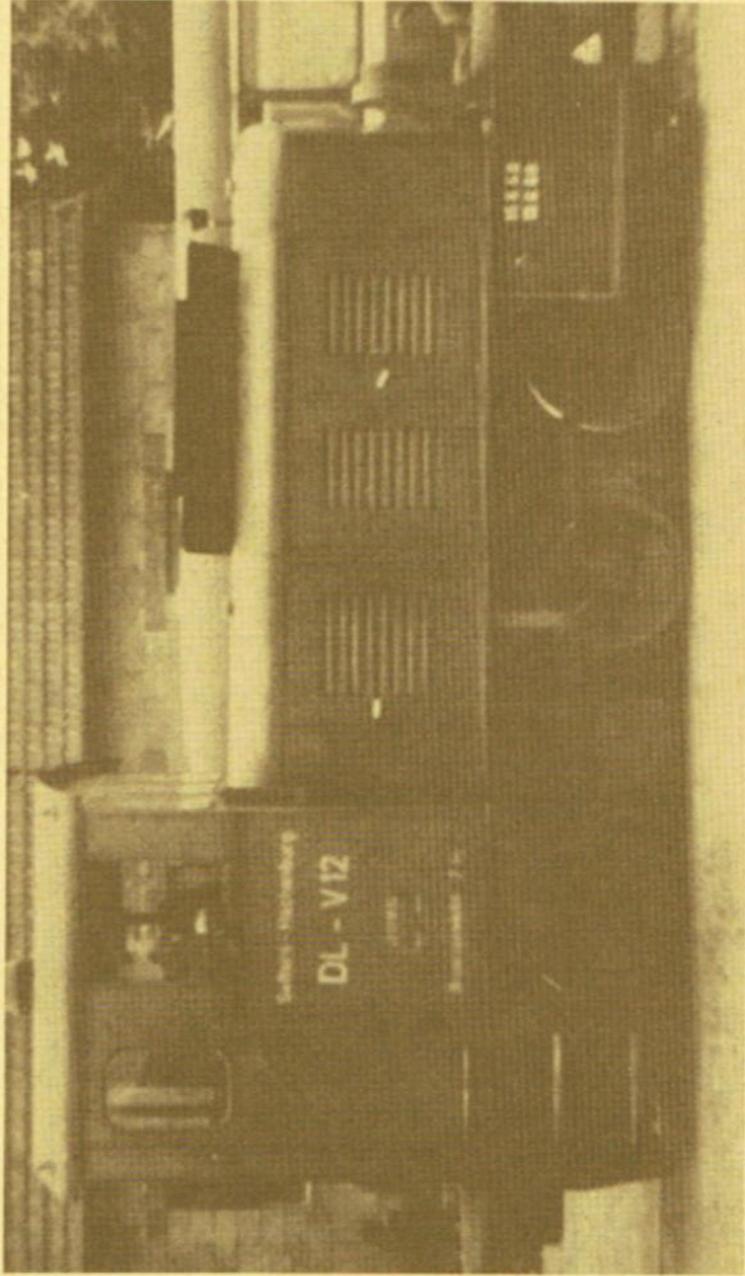
Im 1. Weltkrieg wurde die Kleinbahn beschossen. Dabei entgleiste sie und stürzte um.



der Inbetriebnahme der Kleinbahn im Jahre 1901 geheure Quarzfelder aufgeschlossen und eine rege Industrie ins Leben gerufen wurde. Herschbach liegt inmitten ausgedehnter Waldungen. Die Fahrt geht dann weiter durch weite hohe Buchenwälder mit reichem Wildbestand über Mündersbach nach Höchstenbach, das zur Überwindung eines Höhenunterschiedes von 70 m erst durch Ausfahren einer Schleife erreicht wird. Im Höchstenbacher Wald wurde der französische General Marceau im Jahre 1796 tödlich verwundet. Nach Erreichung der Haltestelle Wahlrod folgt die Bahn im weiteren Verlauf dem von saftigen Wiesen eingesäumten Wiedbachtal. Es werden die im „Hatterter Grund“ gelegenen Haltestellen Nieder-Hattert und Ober-Hattert erreicht, und bald darauf erblickt man schon das alles überragende, wuchtige, massive Hachenburger Schloß. Vor Hachenburg gelangt man jedoch erst zum Haltepunkt Marienstatt. Eine Fahrt mit der Kleinbahn vermittelt auf jeden Fall einen tiefen Einblick in den Westerwald und seine Schönheiten, sie wird zum stillen Erlebnis fern dem Alltag.

Durch ihren sauberen, anmutigen Anstrich macht die Kleinbahn einen geradezu modernen Eindruck, als sei sie ihrer Zeit eine Spanne voraus“, so ein Zugfahrer.

Doch schien das nur äußerlich so. Der Geschäftsbericht von 1950 vermerkt: „Infolge Absatzstockungen und sonstiger Schwierigkeiten ist der Güterverkehr im Quarzitversand auch im Jahre 1950 weiterhin rückläufig gewesen. Insgesamt wurden in diesem Jahre 26.500 t Quarzit weniger verladen als 1949. Mit einer Steigerung der Transporte ist aber zu rechnen.“ Die Bilanz schloß mit einem Verlust von rund DM 30.000,- ab. Um die Bahn wieder in die Positiv-Bilanz zu bringen, wurde die überwiegend nur im Personenverkehr befah-



Die Diesellok der Herschbacher Kleinbahn.

rene Strecke nach Hachenburg 1950/51 abgerissen. Der Verlust wurde dann durch den Verkauf der Schienen gedeckt, gleichzeitig wurde das Aktienkapital von DM 282.000,- auf DM 235.000,- herabgesetzt.

Das Geschäftsjahr 1951 wies wieder einen Gewinn von DM 1.200,- aus, 1952 waren es DM 8.000,-, 1953 DM 7.300,-.

Interessant scheint auch ein Vergleich der Zahlen der Beförderungsübersicht von 1913 mit 1947:

1913 wurden befördert: 65.000 Personen, 995.000 kg. Eil- und Stückgüter. Im Jahre 1947 waren es: 430.000 Personen und 140.000 kg Eil- und Stückgüter.

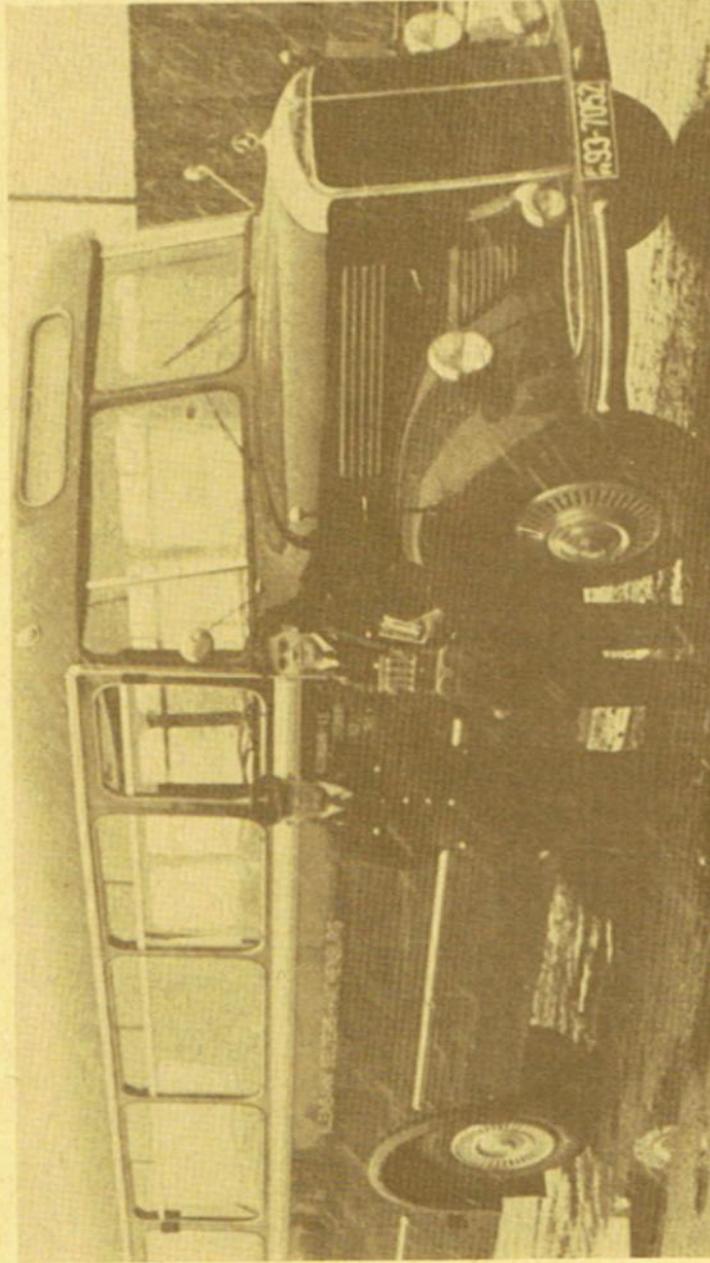
Noch im Herbst 1954 äußerte der damalige Betriebsdirektor der Kleinbahn AG, Herr Reinhard Lütt, daß er hoffnungsvoll in die Zukunft schaue, wenn erst einmal die derzeitige Krise überwunden sei.

Doch 1960 war es dann so weit. Da der Quarzittransport immer weniger wurde, der Personentransport immer mehr auf die Straße verlegt wurde, wurde die Kleinbahn stillgelegt.

Die Lok fuhr noch einige Jahre auf der Strecke zwischen Zollhaus und St. Goarshausen. Dann sollte sie verschrottet werden, doch Eisenbahnliebhaber retteten sie vor der Demontage. Zur Zeit soll sie bei einem Liebhaberverein in Nastätten stehen.

Einige Bahngebäude sowie einstige Gleisführungen sind hier und dort noch vorhanden. Eine immer schwächer werdende, verblassende Erinnerung – mehr ist nicht geblieben.

W.H.



Kleinbahn-Bus mit Fahrer und Schaffner. Die Bezeichnung: k 93 auf dem Nummernschild weist auf die französische Zone hin.

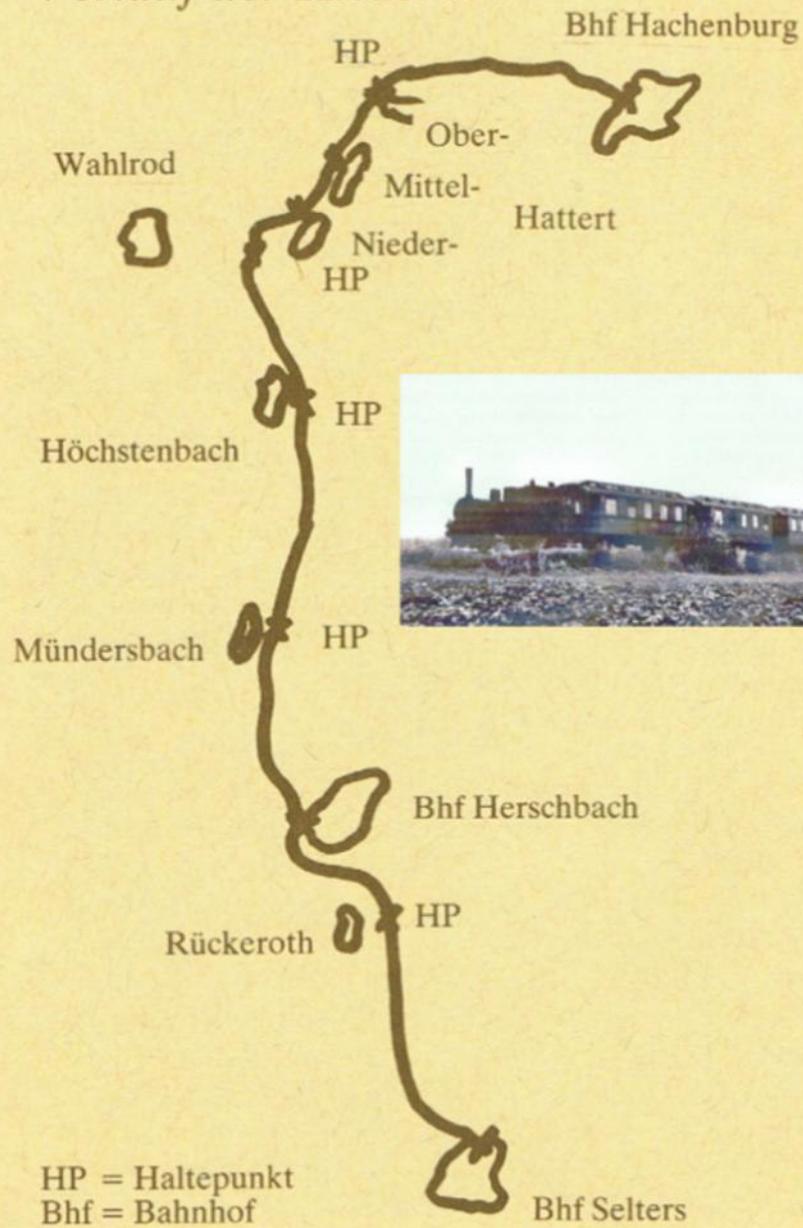
### *Blumen pflücken während der Fahrt verboten.*

Mancher ruhelose Zeitgenosse denkt gerne an die „gute alte Zeit“ zurück. Verschwommen sind zwar nur noch die Erinnerungen, doch werden in froher und geselliger Runde immer wieder Begebenheiten erzählt, welche zum Schmunzeln verleiten.

Die älteren Herschbacher erinnern sich gerne an die Zeit zurück, als ihre Kleinbahn noch in Herschbach stationiert war und die Strecke von Herschbach nach Selters sowie von Herschbach nach Hachenburg abfuhr. Viele Begebenheiten werden erzählt, welche wahrscheinlich zur damaligen Zeit nicht alle zum Lachen waren, doch heute recht amüsant erscheinen. So wird z.B. der Lokführer, welcher in angetrunkenem Zustand durch ein verschlossenes Tor in die Halle einfahren wollte, durch das Krachen und Scheppern jäh und unfreundlich in die rauhe Wirklichkeit zurückgerufen worden sein.

Viel Mühe hatte die Dampflokomotive immer dann, wenn sie zusätzlich zu den zwei oder drei Personenwagen noch einige Güterwagen nach Selters ziehen mußte. Der Quarzit in den Loren war schwer und so mußte mit Volldampf die Steigung nach Wellerseifen hin angefahren werden. Ganz langsam, im Schrittempo, wurden die letzten Meter der Steigung dann genommen. So war der liebevolle Spruch: „Blumenpflücken während der Fahrt verboten“, nicht übertrieben. Vor allem im Herbst, wenn Blätter die Schienen rutschig machten, aber auch im Winter schaffte es die Lok nicht immer, die kleine Anhöhe zu nehmen. Sie mußte sich

## Verlauf der Kleinbahn



schon vor Waldesanfang geschlagen geben. Man setzte dann noch einmal zurück, hängte einen Waggon ab und mit Volldampf, den Druckanzeiger bis zum Anschlag, wurde der nächste Versuch gewagt.

Bei der Steigung in der „Goddarter Kurve“ konnte es vorkommen, daß auch hier wieder die Lok mit ihrer Last nicht mehr vorwärts kam. „Bacher-Lieschen, helf mir besjen“, so ahmte der Lokführer das Stöhnen der Maschine nach. Wenn die Steigung genommen war, wurde dieser Satz immer schneller, bis es hieß: „Ich brauch dich net, ich brauch dich net“.

Das Bähnchen paffte beschwingter und fuhr jetzt im „Eiltempo“ dem Selterser Bahnhof entgegen.

Ganz anders war es, wenn man von Mündersbach kommend durch das heutige „Neuhersbach“ hindurch die Herschbacher Talebene ansteuerte. Am Anfang des Gefälles zog der Heizer die schrille Pfeife, Zeichen für den Schaffner, die Bremse am letzten Anhänger zuzudrehen. Doch wurde hin und wieder die Fahrt trotzdem noch zu schnell. Das Bähnchen hüpfte und ratterte dem sicheren Bahnhof entgegen, immer in der Gefahr, aus den Gleisen zu springen.

Eines Tages allerdings, es wird wohl im Winter gewesen sein, hatte der Lokführer sich mit scharfen Getränken aufgewärmt. Auf der Heimfahrt hatte er dann vergessen, Kohlen nachzuschaufeln und so hatte die Lok nicht genug Dampf, aus dem Herschbacher Tal hinaus den höher gelegenen Bahnhof anzusteuern. Was war zu tun? Der Zug wurde im Leerlauf wieder zurücklaufen lassen und rollte so halbwegs bis nach „Neuhersbach“ hinein. Von dort rollte er wieder zurück und blieb in der Höhe von Bausche Saal stehen. Die Zug-



Dampflokomotive „Lydia“. Benutzt für den Transport des Quarzits aus den einzelnen Brüchen zum Bahnhof.

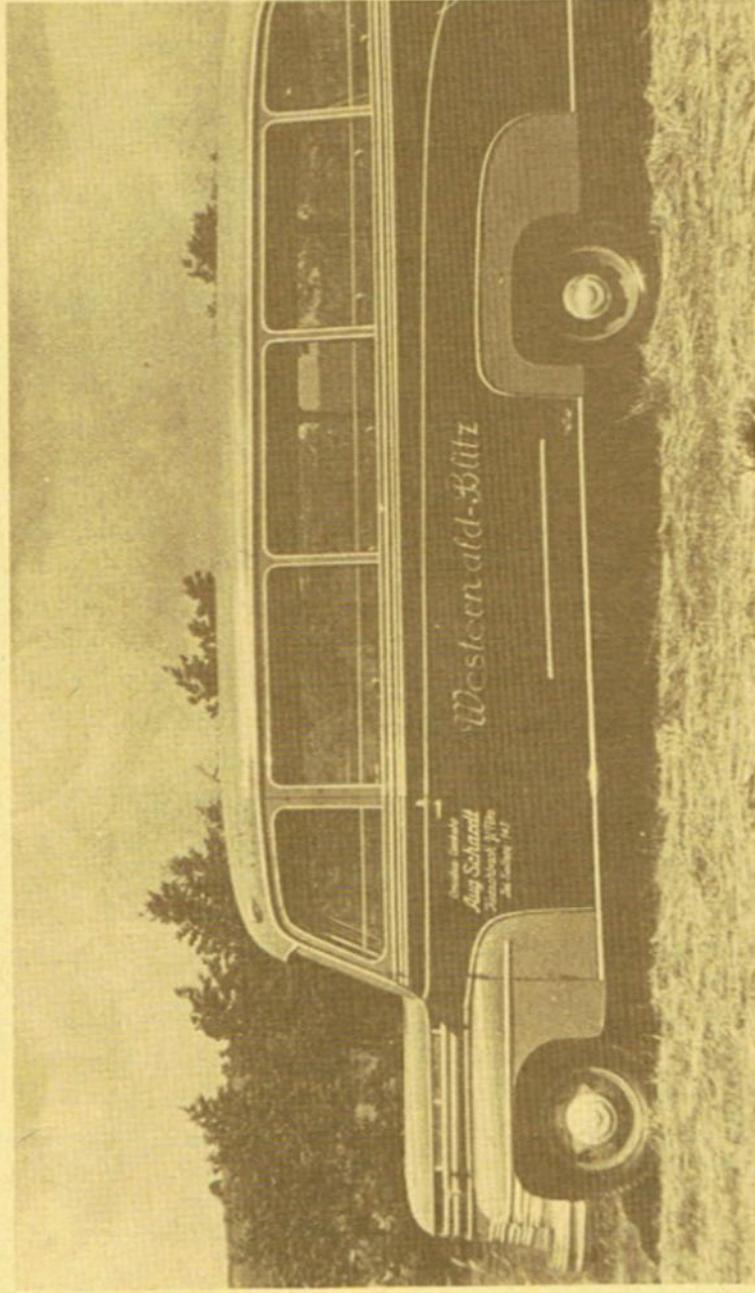
fahrer freuten sich über diese neue Haltestelle, da sie nun nicht mehr so weit bis nach Hause hatten. Die Lok wurde angeheizt und nach kurzer Zeit war genügend Dampfdruck vorhanden, um zum Bahnhof zu fahren.

Wenn die Dampflok ächzend ihre Wagen von Herschbach Richtung Hachenburg hinter sich herzog, ertönten regelmäßig von Niederhattert in der Nähe der Gaststätte Hof Sophiental drei schrille Pfeife aus der Dampfpeife. Der Wirt verstand das Kommando. Mit schäumenden Bierkrügen in der Hand wartete er dann auf dem Bahnhof. Die Zugbegleitung gönnte sich dann eine kleine Erfrischungspause.

Als ein Zugbegleiter sich mal wieder während des Dienstes ein Schlückchen gönnte, vielleicht, weil er zu Hause die strengen Ermahnungen seiner besseren Hälfte zu fürchten hatte, kletterte er mit schwer gewordenen Beinen im Packwagen herum. Es mußte doch ein Plätzchen zu finden sein, wo man sich ungestört niederlassen konnte! Das Unglück wollte es, daß der Deckel eines Fasses einbrach und der Bahnmann bis über die Knie in einer Syrupladung stand. Die Kollegen halfen dem Beklagenswerten wieder aus seinem klebrigen Gefängnis heraus. Sie hielten aber alle dicht, so daß die Ehefrau erst Jahre später von diesem „Unfall“ erfuhr.

Es kam auch schon einmal vor, daß Rindviecher oder sonstige Haustiere nicht gewillt waren, den „Schnellexpreß“ vorbei zu lassen. Langes Pfeifen half nichts. Man mußte aussteigen, um mit Muskelkraft die Schienen wieder frei zu machen.

Nicht selten hielten sich auch Hühner des Selterser Bahnhofsbeamten im Bahnhofsbüro auf. Entspre-



Der Westerwald-Blitz des Bus-Unternehmens August Scharadt, Herschbach.

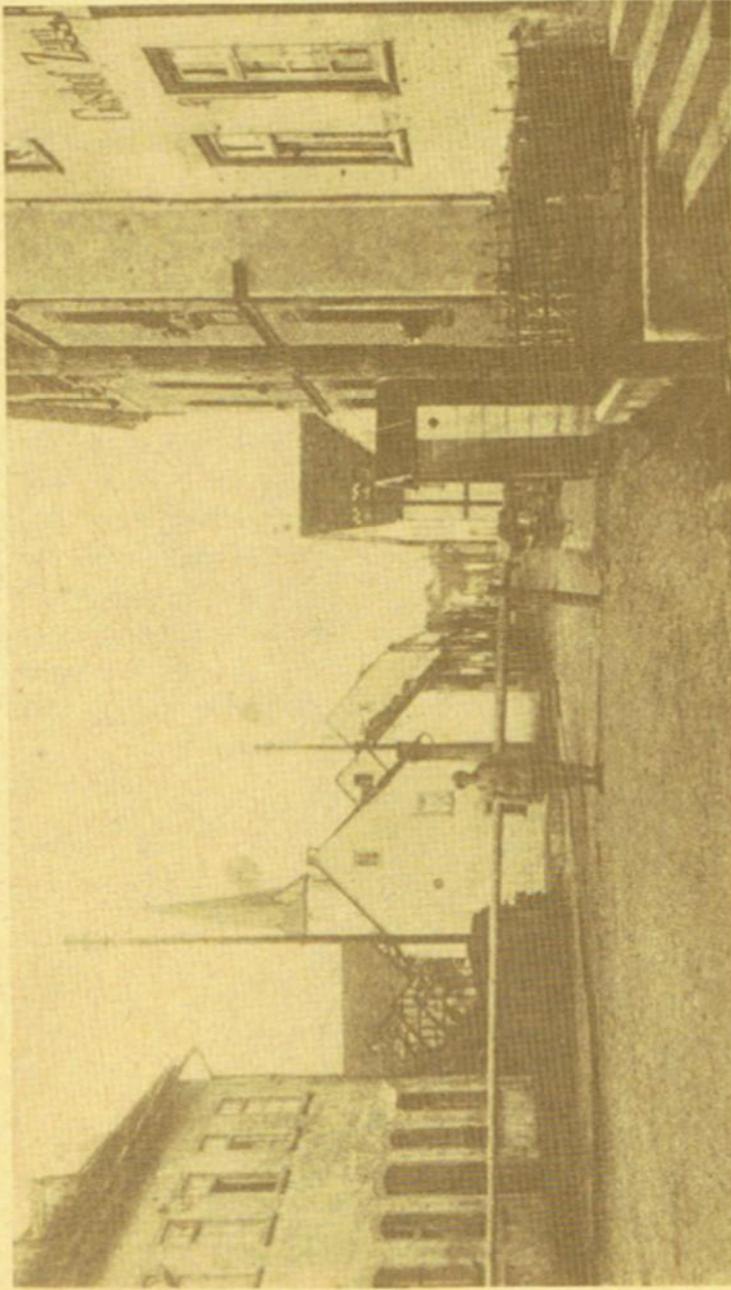
chend war dann auch die Sauberkeit und der Geruch im Bahnhofsgebäude.

Übrigens: Die letzte Fahrt mit dem feurigen Elias unternahmen in einer Herbstnacht des Jahres 1960 Herschbacher Jugendliche des Jahrgangs 1943. Da die Lok nicht die Steigung nach Wellerseifen schaffte, wurde kräftig nachgeheizt. Nach einer Fahrt bis Goddert stellten die blinden Passagiere die Lok dann wieder am Ortsrand von Herschbach ab. Das Dampfen und Zischen weckte nahe wohnende Bewohner, welche die Polizei anriefen. Diese holten nach Begutachtung der Sachlage den Heizer der Kleinbahn aus Selters, welchem das Herz in die Hose fiel, als er die Bescherung sah. Der Kessel stand kurz vor dem Zerbersten und nur durch schnelles Zufüllen von Wasser konnte dieses verhindert werden. Welch großes Glück die Jugendlichen hatten erfuhren sie im Nachhinein. Einige Schienen waren bereits für die Demontage gelöst und durften nur noch im Schrittempo überfahren werden.

(Der Schreiber dieser Zeilen befand sich auch unter den blinden Passagieren).

W.H.





Schlagbaum an der Zollgrenze in Herschbach.



Der Schnalle Karl

## *Kuß im Mondschein*

In jeder Gegend gibt es Originale, deren typische Lebensgestaltung einen Kranz von wahren und erfundenen Geschichten um ihre Person erstehen läßt. Ein solcher Typ war auch der „Schnalle-Karl“.

Es muß nach dem 1. Weltkrieg gewesen sein. Zwischen Herschbach und Mündersbach verlief eine Grenze, an der Zoll entrichtet werden mußte. Beim Obertor in Herschbach war ein Schlagbaum errichtet. Französische Besatzungssoldaten verrichteten hier ihren Dienst. Zu ihren Aufgaben gehörte es, auch die Personalien zu prüfen.

Ein vornehmes Fräulein, welches sich in Herschbach aufgehalten hatte, wollte in Richtung Hachenburg weiterreisen. Da sie nicht gewillt war, den Zoll-Franzosen ihren Namen zu nennen und noch weniger gewillt war, Zoll zu zahlen, wandte sie sich an ihren Herschbacher Bekannten mit der Bitte, sie doch illegal aus Herschbach herauszuführen. Dieser hatte aber keine Courage, sondern verwies sie an den Schnalle-Karl. Der Karl war als mutiger und gewitzter Junggeselle bekannt. Dieser errötete zwar, als das schöne Fräulein ihm ihr Begehren vortrug, denn er hatte wenig Erfahrung mit der holden Weiblichkeit. Doch „Nein“ sagen wollte er nicht und so verabredete er sich mit ihr für um 10.00 Uhr. Tatsächlich gelang es ihm auch, die junge Dame unbemerkt durch Schleichwege aus Herschbach herauszubringen. Die Kirchturmsuhr schlug von ferne 0 Uhr, als sie sich voneinander verabschiedeten. Als Dank für seine Hilfe erhielt der Karl einen innigen festen Kuß auf seine Wangen.

Dieser Kuß sei so schön gewesen, daß es schöner nicht mehr kommen könne, so erzählte der Karl seinen Kumpanen. Und deshalb würde er auch nie mehr an anderes Mädchen anschauen.

Der Karl hielt sein Wort. Er blieb Junggeselle bis an sein Lebensende.



Geburtsjahrgänge 1943 und 44 im 3. und 4. Schuljahr

## *Zahnarzt anno dazumal*

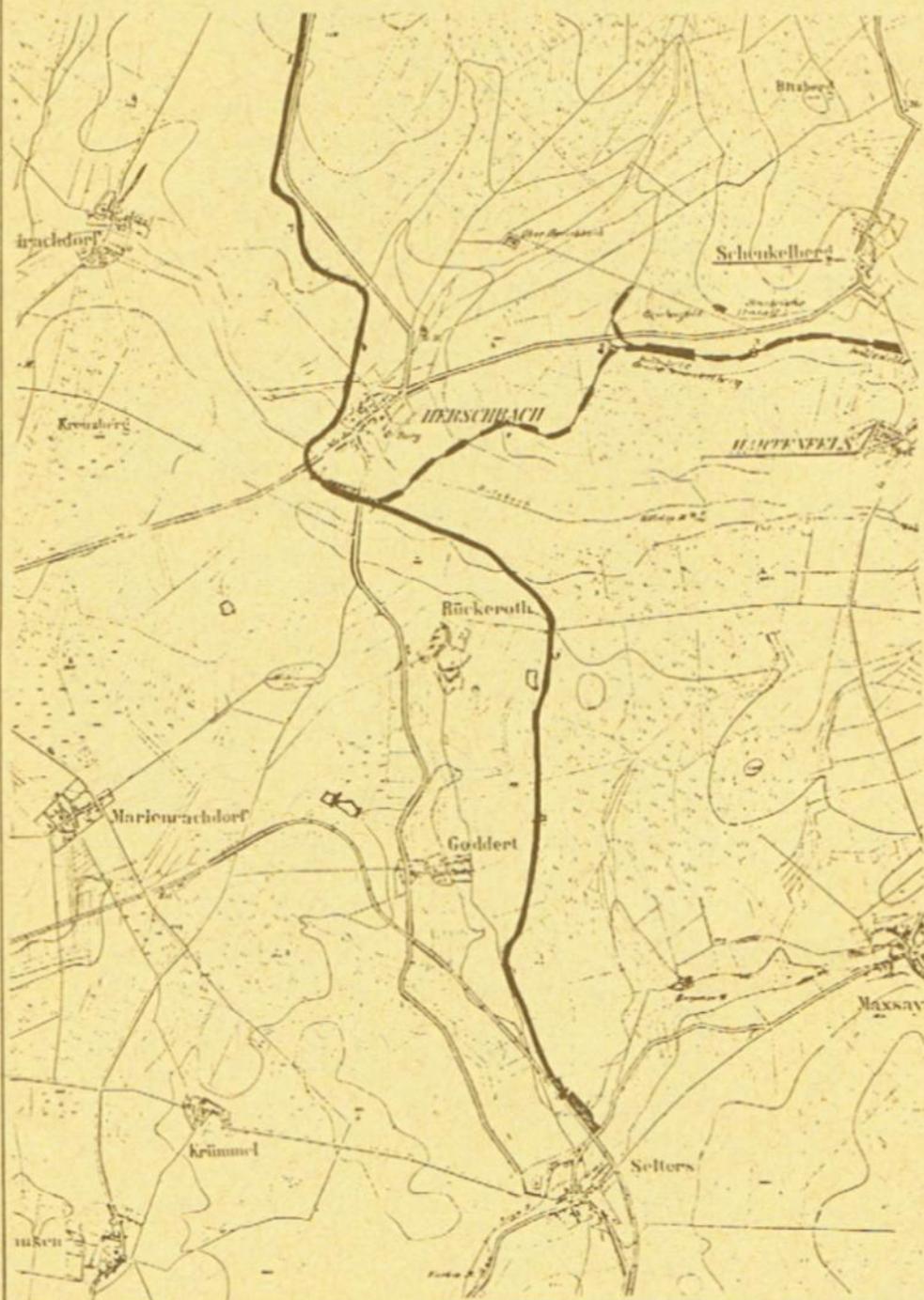
In der guten alten Zeit, als noch jegliche Tätigkeit im Dorfe selber verrichtet wurde, als der Blick hinter den eigenen Misthaufen noch als halbe Weltreise galt, lebte in Herschbach der Auer-Schorch. Das war ein Mann, der konnte alles. Als Alleskönner war er auch in seinem Heimatdorf bekannt.

Zu seinen schwierigsten Aufgaben gehörte wohl das Zähneziehen, zur damaligen Zeit natürlich ohne Spritze. Mit einer einfachen Zange, unter Mitwirkung von Auersch-Ammi, welche den Kopf hielt, wurde der Hilfesuchende von seinem Plagegeist befreit.

Er fungierte weiter als Rasierer und Haareschneider, und wenn jemand Tinte benötigte, so holte man die Marke „Eigenproduktion“ auch beim Schorch. Daß er Rechen- und Heugabelstiele fertigte und auch Uhren reparierte (man sagt ihm nach, er hätte aus einer Uhr zwei gemacht), ist schon nicht mehr verwunderlich. Viele Ehepaare kauften aber auch einfache Möbelstücke bei ihm, Marke „Eigenbau“, Ausführung „rustikal“.

Das einzige, wofür er sich nicht zur Verfügung stellte, war die Arbeit einer Hebamme.

Verlauf der geplanten Strecke  
Herschbach – Schenkelberg – Hartenfels



## *Erläuterungsbericht zu dem Projekt einer Kleinbahn von Herschbach nach Schenkelberg – Hartenfels aus dem Jahre 1900*

### *Einleitung*

Das zur Vorlage kommende Projekt bezweckt die Herstellung einer Schienenverbindung von Herschbach – Station der in Bau begriffenen Kleinbahn Selters – Hachenburg – nach Schenkelberg und Hartenfels.

An der projektierten Linie liegen verschiedene Eisensteingruben, von denen die Grube Schenkelberg bereits erschlossen ist und den Betrieb aufnehmen kann, sobald ein Schienenweg vorhanden ist.

Ferner liegen an der projektierten Linie mächtige Basaltberge – am sogenannten Schenkelberger Kopf-. Dieser Basalt findet schon jetzt als Straßen- und Oberbauschotter Verwendung; er eignet sich nach den angestellten Ermittlungen auch zur Glasfabrikation.

Besonders erwünscht ist der Bahnanschluss für die beiden Gemeinden Schenkelberg und Hartenfels von rund 400 + 500 = zus. 900 Einwohnern.

Beide Orte haben zum Staatsbahnhof Selters recht schlechte steile Wege. Demgemäß können die in beiden Gemarkungen liegenden reichen Bodenschätze / Basalt, Quarzit, Braunkohle pp. / nicht ausgenutzt werden. Ein grosser Theil der Einwohner genannter Gemeinden ist jetzt gezwungen, seinen Verdienst auswärts zu suchen, die Einen als Maurer im Siegerland,

# Eisenerzgrube

Schenkelberg



Gebäude und Turm der Eisenerzgrube beim Schenkelberger Kopf.

die Anderen als Händler in allen Theilen Deutschlands. Wenn die Gemeinden Bahnanschluss erhalten, dann werden diese Leute in der Heimath reichlich Brot finden.

Weiter wird die projektierte Baulinie den Gemeinden Steinen, Strasse / ein sehr lebhafter Marktflücken / Steinebach, Langenbaum und Schmidthahn zum Vortheil gereichen.

#### *Spurweite*

Die Bahn wird, wie die Hauptlinie Selters-Hachenburg, in 1,00 m Spurweite hergestellt.

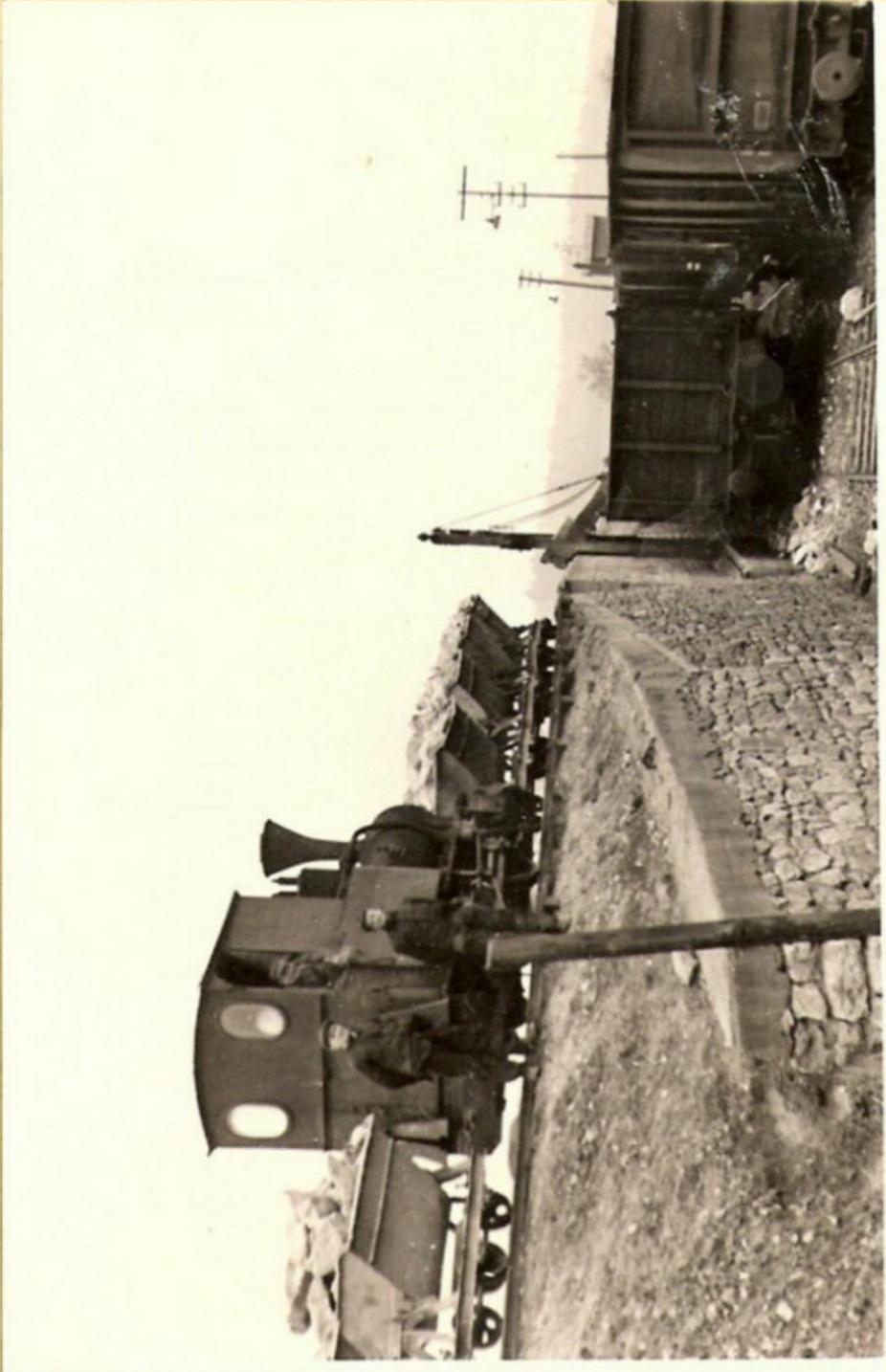
#### *Linienführung*

Ueber die Linienführung ist an Ort und Stelle wiederholt mit den Herren Vertretern der Behörden verhandelt und die jetzt projektierte Linie als richtig anerkannt.

Die Linie zweigt am Bahnhof Herschbach von der Kleinbahn Selters-Hachenburg ab, überschreitet das Holzbachthal und steigt dann bis zur Haltestelle „Grube Schenkelberg“ an.

Von genannter Haltestelle führt ein Anschlussgleis direkt an den Förderschacht der Grube.

Auf dieser Haltestelle werden ferner die Basaltbrüche „am Schenkelberger Kopf“ verladen. Auch für die Holzverladung ist diese Haltestelle von Bedeutung.



Lok der Ringbahn  
Beim Abkippen des Quarzits auf dem Bahnhof Herschbach

Von hier aus führt die Linie weiter bis zur Haltestelle Schenkelberg/Hartenfels. Diese Haltestelle ist gemeinschaftlich für beide Ortschaften und liegt in der Mitte zwischen beiden Orten.

#### *Neigungs- und Richtungsverhältnisse*

Der erheblichen Terrainunterschiede machten die theilweise Anwendung einer Steigung von 1:30 notwendig. Da aber die Frachten zum allergrößten Theil berab gehen, wird die Leistungsfähigkeit der Bahn durch genannte Steigung nicht beeinträchtigt.

Ganz besonderer Werth ist auf günstige Krümmungsverhältnisse gelegt. Als kleinster Halbmesser ist deshalb 150 m angenommen.

#### *Fahrgeschwindigkeit*

Die Fahrgeschwindigkeit ist in der Horizontalen auf 25 – 30 km in der Stunde festgesetzt und sinkt in den stärksten Steigungen auf 12 km, sodass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit 18 km beträgt.

#### *Grunderwerb*

Sämtlicher Grund und Boden wird von dem Kreise Unterwesterwald erworben und dem Unternehmer kosten- und lastenfrei zur Verfügung gestellt.



# HOTEL BAUSCH

in  
Mersbach, Westerwald.

Schöne Umgebung, reizende, bequeme  
Spaziergänge durch naheliegende prach-  
volle Wälder.

Schöne Zimmer mit guten Betten.

Vorzügliche Küche.

\* Reine Weine. Bier. \*

Schöner grosser Garten mit Kegelbahn  
am Hause.

Täglich dreimalige Postverbindung nach  
und von Station Selters.

Extra-Wagen.

Bei mehrwöchentl. Aufenthalt Pensionspreis von M. 3, — an.

Werbung aus dem Jahre 1895, in welcher auf eine dreimalige Post-  
verbindung nach Selters hingewiesen wird.

### *Brücken und Durchlässe*

An Flussläufen überschreitet die Bahn den Holzbach in Station 3 + 65 und den Mühlgraben in Station 5 – 12,75. Die Brücke über den Holzbach erhält, wie die gleiche, etwas unterhalb gelegene Brücke in der Linie Selters-Hachenburg, 5,00 m Lichtweite, für den Mühlgrabendurchlass ist 2,50 m Lichtweite vorgesehen.

Zu den erforderlichen Rohrdurchlässen werden Cementröhren verwendet, die einbetoniert werden.

### *Signale*

Ebenso wird die Bahn mit einer Fernsprechleitung versehen und erhalten die beiden Haltestellen Sprechapparate.

### *Bahnhöfe und Haltestellen*

Die Haltestellen Grube Schenkelberg und Schenkelberg-Hartenfels erhalten 5 m breite Ladestrassen, letztere ausserdem eine Bude zur Unterbringung des Telefons.

Auf Grube Schenkelberg ist eine Centesimalwaage erforderlich.

Anschaffung einer Maschine bedingt die Vergrößerung des Lokomotivschuppens in Herschbach.



HERSCHBACH (Westerw.) vom Bahnhof aus gesehen

Foto vor 1915

### *Ausserordentliche Anlagen*

Zur direkten Entleerung der Kleinbahnwagen in die Fahrzeuge der Staatsbahn ist der Bau eines Sturzgerüsts auf Bahnhof Selters erforderlich. Für dasselbe ist eine Länge von 80 m angenommen, so dass 10 Staatsbahnwagen stehen können.

Das Sturzgerüst soll im Allgemeinen denjenigen in Seifen und Scheuerfeld nachgebildet werden.

### *Betriebsmittel*

Es sollen beschafft werden:

1 Lokomotive wie für die Linie Selters-Hachenburg geliefert,  
32 Erztransportwagen.

Für die Lokomotiven sind Zeichnungen hier nicht beigefügt, weil die Lokomotive in allen Theilen genau mit den für Selters-Hachenburg genehmigten übereinstimmt.

Die Erztransportwagen erhalten Eselsrücken und werden für 7.500 kg. Tragfähigkeit gebaut.

16 Erztransportwagen werden mit Heberleinbremse, die übrigen mit Bremsleitung versehen. 4 Wagen erhalten ausserdem Spindelbremse.

Im Übrigen wird auf die beigefügte Zeichnung verwiesen.

### *Baukosten*

Die Baukosten stellen sich nach dem Kostenanschlage ohne Grunderwerb auf M 433'000. -.

Herr Balke ist aber bereit, den Bau für M 395'000. - auszuführen.

*Balke, den 1. September 1888.*

*Für den Generaldirektor*

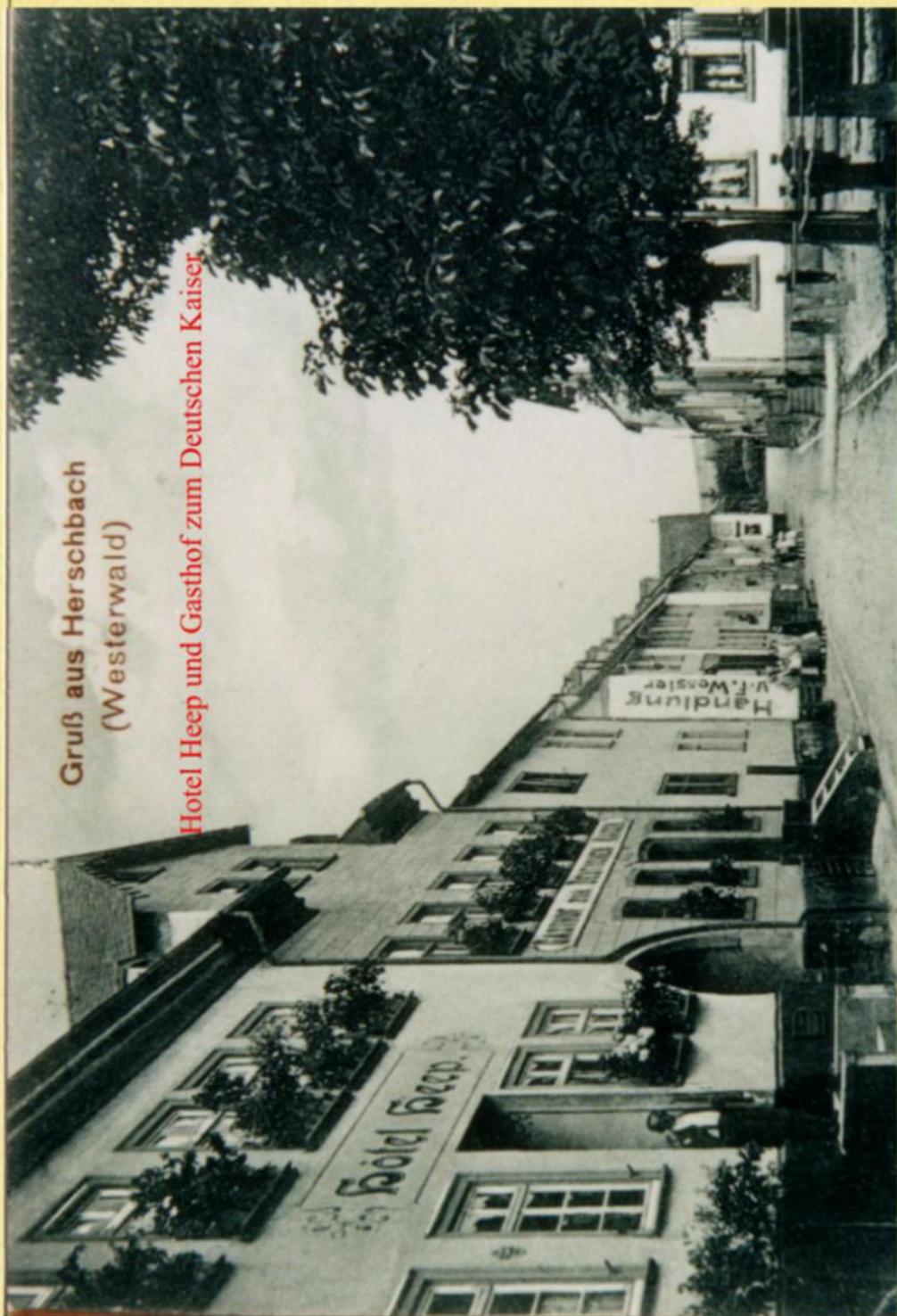
*Hilffilij Balke:*

*Oswald*

*Oberingenieur*

Gruß aus Herschbach  
(Westerwald)

Hotel Heep und Gasthof zum Deutschen Kaiser



## *Funde erläutern Herschbachs Geschichte*

Der älteste Fund, ein Mamutzahn, ist im Heimatmuseum in Hachenburg zu sehen. Gefunden wurde dieser Mamutzahn beim Abtrag einer Quarzitgrube im Gebiet Herschbach/Freirachdorf.

Ebenfalls im Heimatmuseum ist ein schnurverzierter Westdeutscher Becher zu besichtigen. Gefunden wurde er in der Nähe des Marktplatzes.

Bei der Verlegung der neuen Kanalisation in der Hauptstraße wurden Scherben, Tierknochen und Geräte aus Eisen entdeckt. Auch Teile der alten, eichernen Wasserleitung wurden gefunden, welche im Stamm 15 bis 25 cm Durchmesser und 6 bis 8 cm lichte Bohrung maßen. Etwa 50 bis 70 cm unter der heutigen Straßendecke war noch das Profil der alten Straße erkennbar. Sie war aus einfachem, wassergebundenem Material (Kies, Sand, Schotter und Abfall der alten Bedachung).

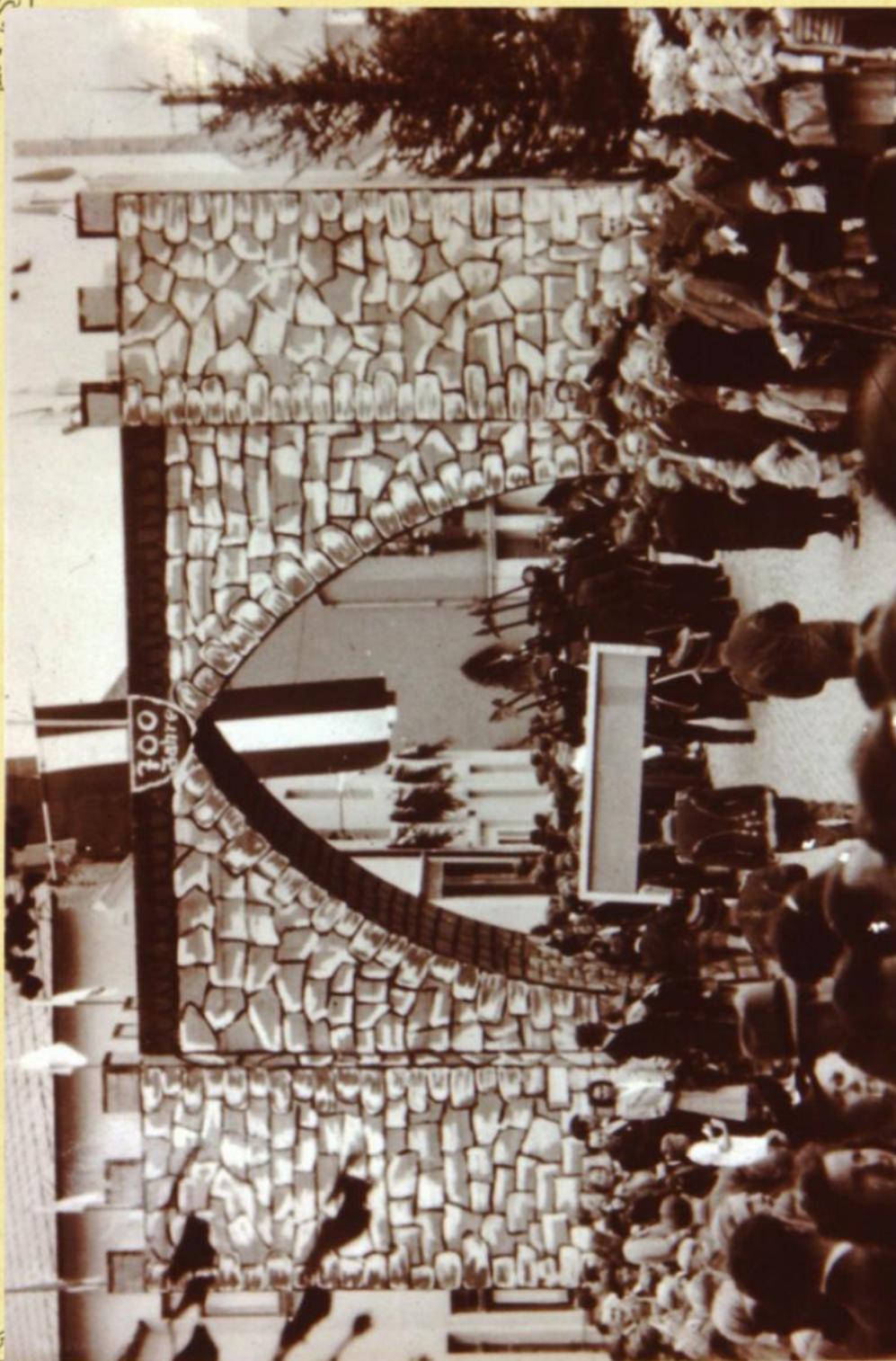
Bei der Kanalisation der Heinrich-the-Poel-Straße wurde ein Knüppeldamm entdeckt, welcher wahrscheinlich zur Wasserburg führte.

Die ehemalige Wasserleitung aus dem Gebiet Oberherschbach nach Niederherschbach bestand aus Tonerde. Ein entsprechend dicker Holzast wurde mit Tonerde umschmiert und dann im Feuer erhärtet. Das Holz verbrannte und zurück blieb eine Röhre. Die Verdickung des Astes zum Baum hin konnte als Muffe verwendet werden.

Unter den Wurzeln eines umgestürzten Baumes in Dorfborn wurden Tonscherben gefunden.



Das Bild zeigt in der Mitte ein Petroleumlämpchen, links und rechts kleine Weinkaraffen (gefunden im Burggraben).



Stadttor beim Holzbach errichtet 1948 zur 700-Jahrfeier.



Geburtsjahr 1938

Fußball- und Boxsport wurde in Herschbach durch die Besatzungstruppen nach dem 1. Weltkrieg bekannt. Die Fußballspiele fanden anfangs auf einer großen Wiese statt; geboxt wurde, wenn das Wetter es zuließ, auf dem Marktplatze.



Das Bild zeigt in der Fußballkluft den damals bekannten Herschbacher Fußballer „Krämer Scha“ und daneben einen „Essers“-Jungen.



Kreuzung Selterser- Dierdorfer Straße



Foto aus 1922