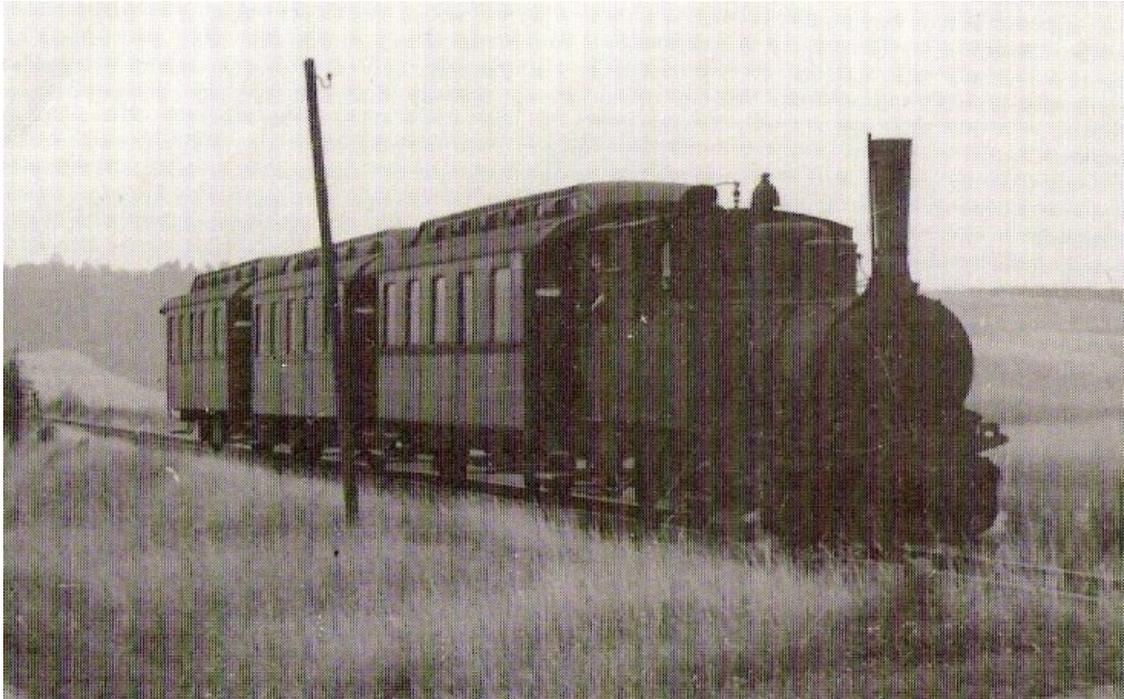


# Os Kleinbahn

Von Winfried Himmerich



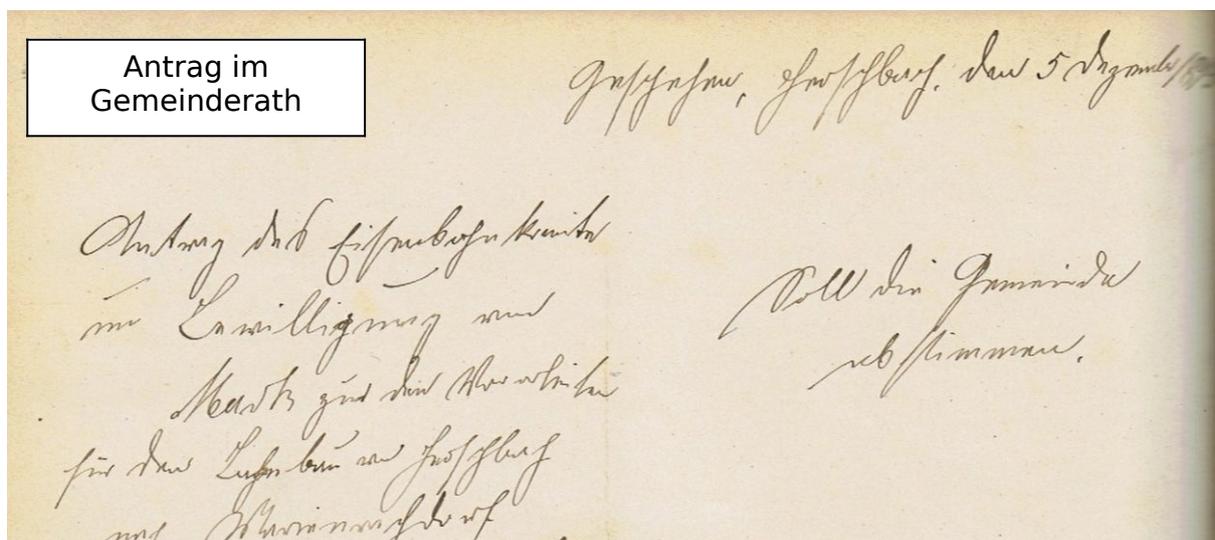
## Unsere Kleinbahn

Als etwa Mitte des 19. Jahrhunderts die Staatsbahn auch durch den Westerwald geplant wurde, war vorgesehen, dass diese auch von Selters kommend die Strecke nach Dierdorf über Herschbach nehmen sollte. Da bekam aber ein in Herschbach lebender Postbeamter Angst, dass er seine Arbeit verlieren würde. Er glaubte, dass er dann mit seiner von zwei Pferden gezogenen Postkutsche keine Post und auch keine Reisende mehr transportieren könne. Resultat: Die Herschbacher lehnten die Streckenführung über Herschbach ab. Darüber zu sinnieren, was wäre, wenn - ist vertane Zeit.

Nachdem man Mitte der 70er Jahre auf einem Acker Quarzitsteine gefunden hatte, wurde im Jahre 1892 der erste Quarzit-Steinbruch in Herschbach im Gebiet "Auf der Heide" eröffnet. Es begannen die so genannten "Goldenen Herschbacher" Jahre. Bereits zehn Jahre später arbeiteten über 60 Männer im Steinbruch. Doppelter "Verdienst" brachte für die damalige Zeit unerwarteten Segen: Einmal durch Verleihen der Felder/Wiesen für 99 Jahre zur Ausbeutung und einmal durch die gute Entlohnung der schweren Handarbeit im Bruch selbst. Wer die größten Häuser inmitten Herschbachs kennt (Wirtgens Haus wurde mittlerweile abgerissen), der weiß, wohin Vieles der "Goldenen Jahre" gegangen ist.

Wie und womit können wir das feuerfeste Gestein nach Selters oder Marienrachdorf zur Staatsbahn transportieren. Mit Pferdefuhrwerken war das zu umständlich und zu teuer. Da die Sache mit der Staatsbahn "vergeigt" war, kam man auf die Idee, eine "Kleinbahn" zu installieren. Man gründete in Herschbach ein Komitee, welches 1895 ein Gesuch beim Regierungspräsidenten in Wiesbaden einreichte. Man bat darin um die Genehmigung

## "Zum Bau einer Schienenverbindung von Marienrachdorf oder Selters nach Hattert oder Hachenburg"



Begründet wurde das Gesuch unter anderem mit dem Abbau und Transport wertvoller Naturschätze, vor allem mit dem Quarzitvorkommen

aus dem Herschbacher Becken. Auch Sand, Tonerden und Basalt würden hier abgebaut.

Der Regierungspräsident leitete das Gesuch befürwortend weiter an das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Berlin. Mit Datum vom 29. Juni 1895 verwies der zuständige Minister auf einen Erlaß für Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 und auf die Möglichkeit, unter Mitwirkung der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt am Main das Gesuch zu genehmigen.

So schnell und problemlos wie man sich nun den Fortschritt des Vorhabens vorstellte, ging es aber nicht. Bis zur endgültigen Genehmigung dauerte es noch vier Jahre. Zunächst mußte die Finanzierung des Vorhabens gesichert und ein Bauunternehmer gesucht werden. Da der Staat sich an dem Projekt beteiligen sollte, mußte eine Aktiengesellschaft gegründet werden.

Als Bauunternehmer konnte die Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten in Berlin-Schöneberg mit dem Vorsitzenden Philipp Balke gewonnen werden. Nachdem Balke seine Entwürfe einige Male überarbeitet hatte, erteilte der Regierungspräsident am 4. Juli 1899 die Genehmigung zum Bau der Kleinbahn.

Die Pläne konnten nun offengelegt werden. Bald waren die Einwendungen der Betroffenen ausgeräumt. Nun gründeten 11 Personen aus Wirtschaft und der Behörden eine Aktiengesellschaft.

Aktionäre waren unter anderem Philipp Balke, ein Kaufmann Kähler und die Landräte von Montabaur und Marienberg für die Ober- und Unterwesterwaldkreise. Sitz der Gesellschaft war Berlin. Der Ober- wie auch der Unterwesterwaldkreis waren jeweils mit 50.000 Mark mit Aktien B und jeweils mit 42.000 Mark mit Aktien C beteiligt.

Die Aktiengesellschaft, die mit einem Gesamtkapital von 1.664.000 Reichsmark ausgestattet war, schloß am 12. März 1900 mit Balke als Generalunternehmer einen Bau- und am 22. März des gleichen Jahres einen Betriebsvertrag ab. Balke verpflichtete sich, bis zum Jahre 1912 den Betrieb der Bahn im Pachtverhältnis zu führen und dafür der Aktiengesellschaft jährlich 49.000 Mark Vergütung zu zahlen.

Nach den Rentabilitätsberechnungen des Generalunternehmers Balke mit Einnahmen am Personen- und Güterverkehr von 123.000 Mark verblieben bei errechneten Ausgaben von 85.000 Mark jährlich ein Überschuß von 38.000 Mark. Dies allerdings war graue Theorie. Auch Balke wußte, daß nur ein erweitertes Schienennetz zu einem ertragreichen Geschäft führen konnte.

Er plante also von Anfang an die Kleinbahn bis zum Rhein und bis zur Sieg für den Güterverkehr zu erweitern. Auch ein Anschluß über den Schenkelberger Kopf bis nach Hartenfels wurde in Erwägung gezogen. Das "Schmanddeppen" war als Ausflugsziel ein markanter Punkt in der Holzbachebene. Ausflugsverkehr erwartete man auch zum Wallfahrtsort Marienstatt.

Die Schienenführung über den Schenkelberger Kopf bis nach Schenkelberg war bereits festgelegt. Es wurde aber nichts daraus.

Auszug aus dem

## Erläuterungsbericht zu dem Projekt einer Kleinbahn von Herschbach nach Schenkelberg- Hartenfels

*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 jetzt schon 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 = 900 Einwohnern.*

*Beide Orte haben zum Staatsbahnhof Selters recht schlechte steile Wege. Demgemäß können die in beiden Gemarkungen reichen Bodenschätze / Basalt, Quarzit, Braunkohle pp./ nicht ausgenutzt werden. Ein grosser Teil der Einwohner genannter Gemeinden ist jetzt gezwungen, seinen Verdienst auswärts zu suchen, die einen als Maurer im Siegerland, die anderen als Händler in allen Theilen Deutschlands. Wenn die Gemeinden Bahnanschluss erhalten, dann werden diese Leute in der Heimat reichlich Brot finden.*

*Weiter wird die projektierte Bahnlinie den Gemeinden Steinen, ein sehr lebhafter Marktflecken, Steinebach, Langenbaum und Schmidhahn zum Vorteil gereichen.*

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

*Ueber die Linienführung ist an Ort und Stelle wiederholt mit den Herrn 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.*

*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.*

Die erheblichen Terrainunterschiede machten die theilweise Anwendung einer Steigung von 1:30 nothwendig. Da aber die Frachten zum allergrössten Theil bergab gehen, wird die Leistungsfähigkeit der Bahn nicht beeinträchtigt.

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

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.

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

Das Profil der Bahnanlage ist genau wie bei der Linie Selters - Hachenburg angenommen.

Nach der Erdmassenberechnung sind 47.700 cbm Boden auf nicht unbedeutende Entfernungen zu bewegen.

Die Bahn soll nur dort, wo durchaus nothwendig, eingefriedigt werden und an gefährdeten Stellen Schutzanlagen gegen Schneeverwehungen erhalten.

Die Ueberwege werden 1,5 m. breit nach beiden Seiten der Bahnachse mit Schotter befestigt. Dort, wo die geschnittenen Wege befestigt sind, erhalten auch die Rampen gleiche Befestigung.

An Flussläufen überschreitet die Bahn den Holzbach und den Mühlgraben. Die Brücke über den Holzbach erhält wie die unterhalb gelegene Brücke in der Linie Selters - Hachenburg 5,00 m Lichtweite, für den Mühlgrabendurchlass ist 2,50 m Lichtweite vorgesehen.

Der Oberbau wird genau wie bei der Linie Selters - Hachenburg hergestellt.

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

Auf der Grube Schenkelberg ist eine Centesimalwaage erforderlich.

Die Anschaffung einer Maschine bedingt die Vergrösserung des Lokomotivschuppens in Herschbach.

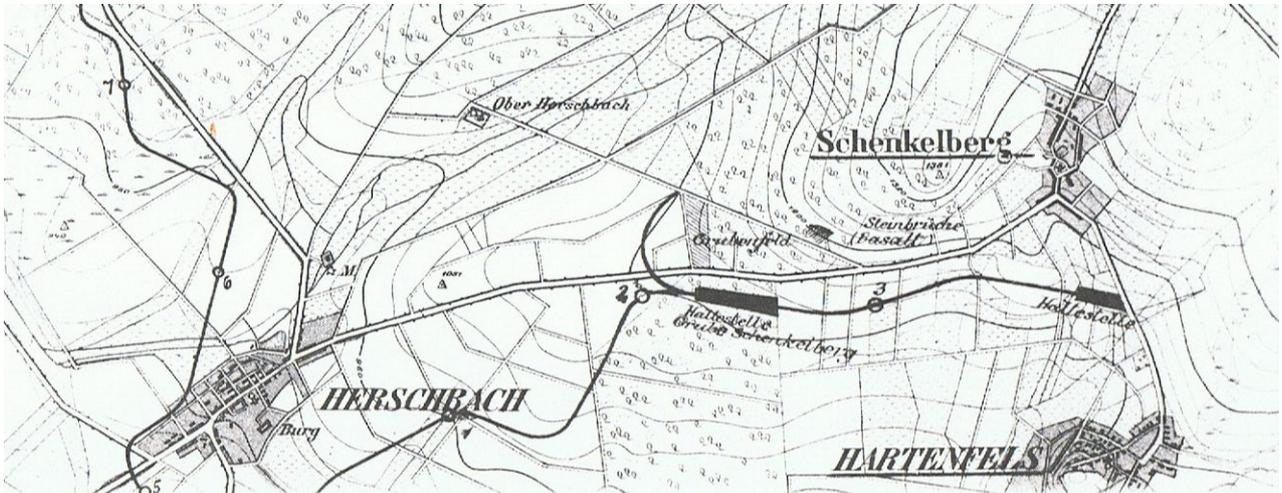
Zur direkten Entleerung der Kleinbahnwagen in die Fahrzeuge der Staatsbahn ist der Bau eines Sturzgerüsts auf Bahnhof Selters erforderlich. Für dasselbe ist eine Länge von 80 m angenommen, so dass zehn Staatsbahnwagen stehen können.

Es sollen beschafft werden: 1 Lokomotive wie für die Linie Selters - Hachenburg geliefert, 32 Erztransportwagen.

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

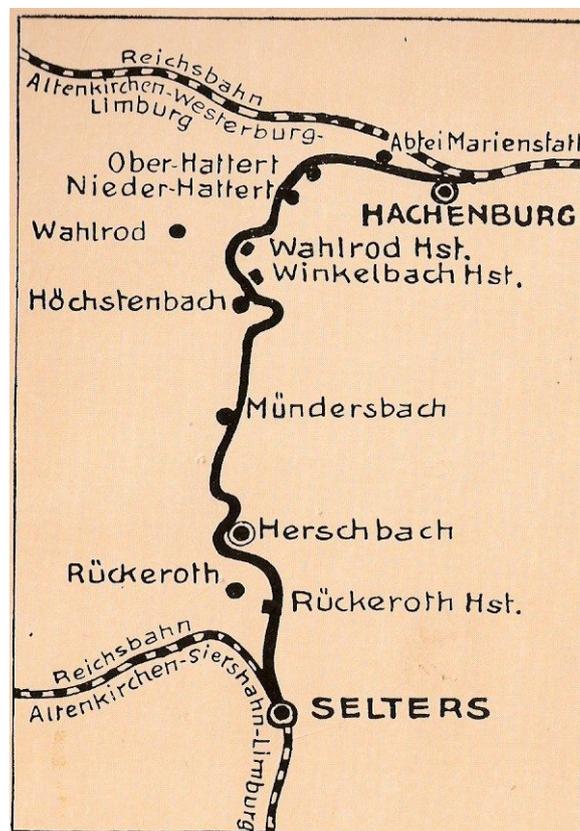
Die Baukosten stellen sich nach dem Kostenvoranschlage ohne Grunderwerb auf M 455`000.-. Herr Balke ist bereit, den Bau für M 395.000,- auszuführen.

Selters, den 1. Dezember 1900  
Für den Generalunternehmer Philipp Balke  
Oberingenieur Ostwaldt



Plan der Kleinbahn nach Schenkelberg - Hartenfels

Wie sich aber später herausstellte, war dieser optimistisch erstellte Bericht von zu starkem Wunschenken geprägt.



Plan der Kleinbahn von Selters nach Hachenburg

Weiter zum Bau der Strecke Selters - Hachenburg: In einer Zeitschrift ist folgendes zum Fortgang des Vorhabens zu lesen:

*Der Kreistag in Montabaur beschloß für den Grunderwerb der Kleinbahn Selters -Hachenburg die Enteignung zu beantragen und durchzuführen und die Verträge abzuschließen.*

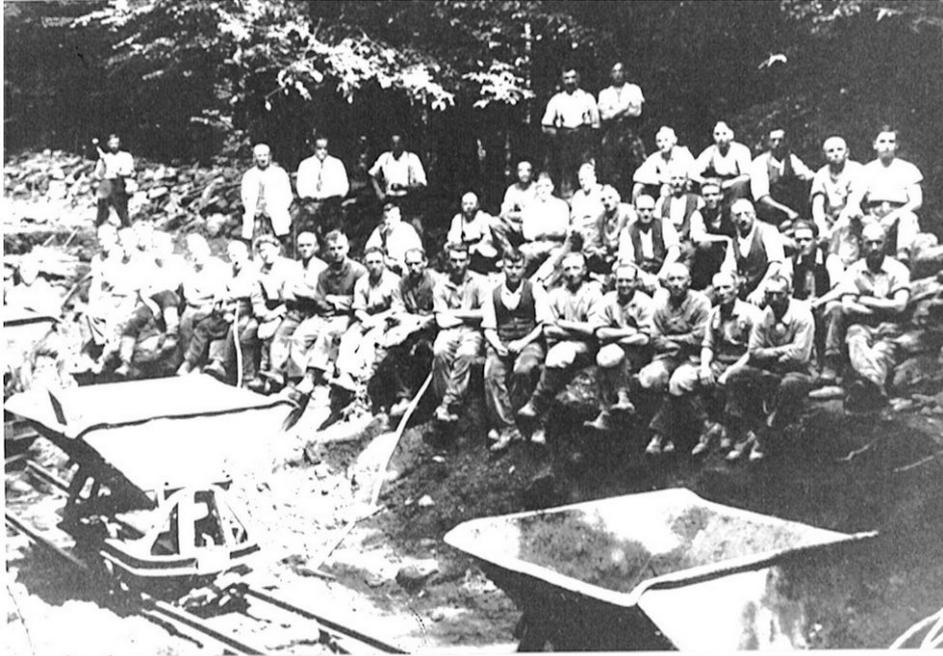
Einige Zeit später:

*Mit den Grundarbeiten der Kleinbahn ist in Selters begonnen worden. Gleichzeitig sind auch die Arbeiten an dieser Strecke bei Höchstebach in Angriff genommen worden.*

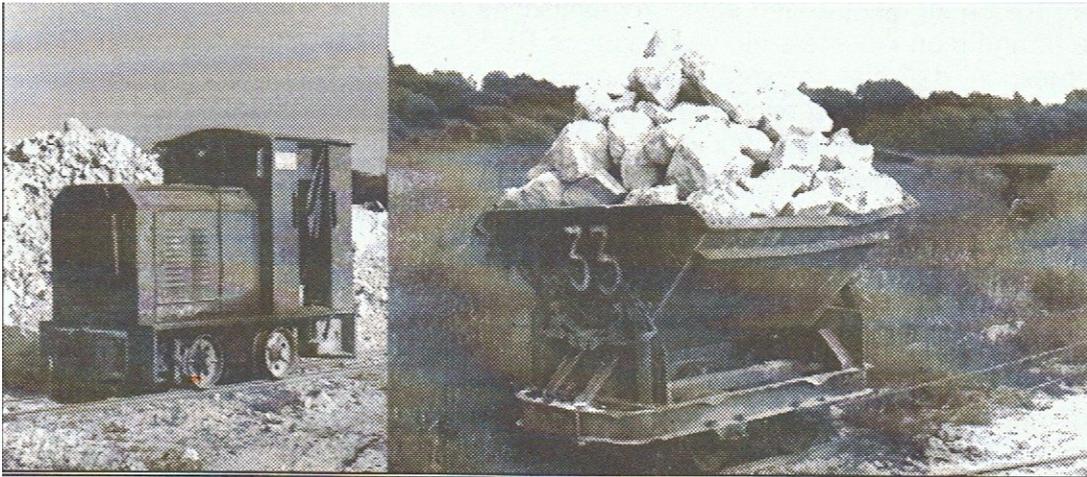
Es waren viele Arbeiter mit dem Bau beschäftigt. Alle Arbeiten wurden ja mit Hand vorgenommen. Der Transport wurde größtenteils mit Pferde- oder Kuhfuhrwerken durchgeführt. Auch Arbeiter aus deutsch/polnischen Gebieten waren im Einsatz. Zumindest eine Familie in Herschbach führt ihren Stammbaum auf diese Zeit zurück.

Dazu eine Anekdote: Eines Tages erschien auf dem Bürgermeisteramt ein Arbeiter, der darum bat, seinen für deutsche Verhältnisse langen und polnisch klingenden Namen ändern zu dürfen. Der Bürgermeister fragte: "Wie wollen Sie denn heißen?" "Es soll ein kurzer Name sein!" "Dann heißen Sie ab jetzt Kurz", war die salomonische Antwort des Bürgermeisters.

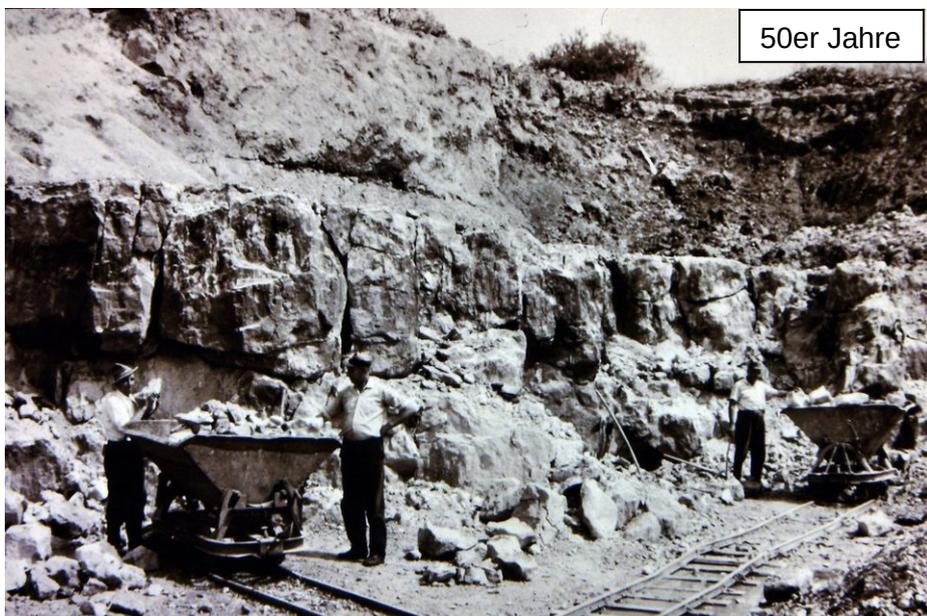




Im Quarzitsteinbruch etwa 1910



“Esel“ und mit Quarzit beladener Kippwagen





Mitte der 30er Jahre

## Bericht aus dem Jahre 1962

Zur Zeit wird in nur noch einem Steinbruch Quarzit "gebrochen". Es handelt sich hierbei um den Abbau restlicher Bestände an den Rändern des Beckens.

Der Versand des Quarzits wurde anfangs von der Kleinbahn getätigt. Über Feldbahnen wurde das Gestein zum Herschbacher Bahnhof gefahren und in Kleinbahnwagen umgeladen. In Selters erfolgte eine nochmalige Verladung in die Staatsbahnwaggons.

Im Jahre 1930 kaufte die Kleinbahn A.G. für 20.000 Mark die sogenannte Ringbahn, die an alle Betriebe angeschlossen war und bis zum Bahnhof in Marienrathdorf führte.

Im Jahre 1950 erwarb die Kleinbahn "Rollwagen". Dies waren Wagen, die aufgrund ihrer Spurbreite auf der Kleinbahntrasse fahren und gleichzeitig im "Huckepack - Verfahren" die Wagen der Bundesbahn transportieren konnten. In Selters wurden diese Waggons von dem Rollwagen auf die Schienentrasse der Bundesbahn abgesetzt.

Die Arbeit in den Brüchen war "Knochenarbeit". Anfangs mußten alle Arbeiten, sei es Brechen oder Beladen, mit der Hand durchgeführt werden. Obwohl später Maschinen eingesetzt wurden, wurde die Schwere der Arbeit nicht geringer. Entsprechend der Mechanisierung mußten mehr Tonnagen erarbeitet werden.

Heute bilden die Halden und die Gruben ein teilweise wildromantisches Bild. Die nicht verfüllten Gruben haben sich mittlerweile zu Oasen der Ruhe für Petrus - Jünger umgestaltet.

Folgende Zahlen sollen die Ausweitung wie auch den Rückgang des "Goldes von Herschbach" verdeutlichen.

Jahr	Förderung in to.	Anzahl der Betriebe	Beschäftigte
1901	2.256	1	40
1903	13.175	12	280
1905	18.483	15	350
1907	28.746	12	319
1910	24.315	15	380
1914	65.290	25	560
1917	96.243	12	235
1925	46.001	24	475
1939	30.230	28	625
1943	86.498	10	227
1946	5.996	15	193
1948	65.193	13	303
1949	76.689	15	354
1956	63.364	11	229
1961	35.570	6	101



Heutiges Steinbruchgebiet





20er und 30er Jahre



Im Jahre 1901 wurde die Kleinbahn Selters - Hachenburg mit Sitz in Herschbach eröffnet. Notwendig für Unterkunft und Pflege/Reparatur vor allem der Zugmaschinen war eine Halle. Insgesamt wurden über die Dauer der Kleinbahn eingesetzt: Drei Dampfloks, eine Diesellok und ein Triebwagen.

Die Kleinbahn berührte von Selters kommend die Orte Goddert, Rückeroth, Herschbach, Mündersbach, Höchstenbach, Wahlrod, Nieder-, Mittel-, Oberhattert. Die Endstation war Hachenburg. In Herschbach hatte die Kleinbahn ihren Heimatbahnhof. "Sie durchquerte", so steht es Ende der 60er Jahre in einem Nachruf in einer Zeitschrift: "eine der reizvollsten Landschaften des mittleren Westerwaldes". Die Zeitung schreibt weiter: "Den Bewohnern des nördlichen Unterwesterwaldes und des westlichen Oberwesterwaldes ist sie noch in bester Erinnerung, wenn sie sich fauchend durch die weiten Wälder und die schönen Täler des Westerwaldes schlängelte".

Später wurden noch die Haltestellen Herschbach - Nord, Winkelbach und Abtei Marienstatt eingerichtet.

Die drei Bahnhöfe Selters und Hachenburg als Anschlußstationen und Herschbach als zentraler Betriebsbahnhof hatten jeweils ein Empfangsgebäude mit den erforderlichen Dienst- und Warteräumen, darüberliegender Beamtenwohnung und an das Bahngelände angebauten Betriebsschuppen. In der Nähe stand ein kleineres Gebäude mit Abort-Anlage. Hier waren jeweils für Frauen und Männer ein Plumpsklo integriert.

Ferner waren vorhanden: Eine bewegliche Viehrampe, ein Lademaß, eine Wasserstation und ein Wirtschaftsbrunnen.

In Herschbach hat es im Bahnhofsgebäude sogar bis 1937 eine Wirtschaft gegeben. Der Wirt hieß Karl Busch. Seine besten Tage waren die Lohntage der in den Gruben tätigen Arbeiter. Aber anstatt den Inhalt der Lohntüte in Flüssiges umzusetzen, gab es auch die Möglichkeit, die Zeit bis zur Abfahrt des Zuges nützlicher zu verbringen. In der oberen Etage befand sich nämlich die Dienstwohnung eines Eisenbahners, dessen Frau vom Wohnzimmer aus die Herschbacher Filiale der Nassauischen Sparkasse betrieb.

Im angegliederten Stückschuppen wurde Stückgut angeliefert - zu Fuß oder mit dem Pferdefuhrwerk. Für die Milchkanen auf dem Weg zur Molkerei nach Hachenburg gab es sogar einen gesonderten Waggon.

In Herschbach, dem Betriebsmittelpunkt der Bahn, befanden sich zusätzlich ein aus Ziegelsteinen erbauter Schuppen mit zwei Gleisen für vier Lokstände, eine an den Lokschuppen angebaute Reparaturwerkstatt und ein Wasserturm. Daneben stand ein kleiner Unterstand für die Ringbahn.

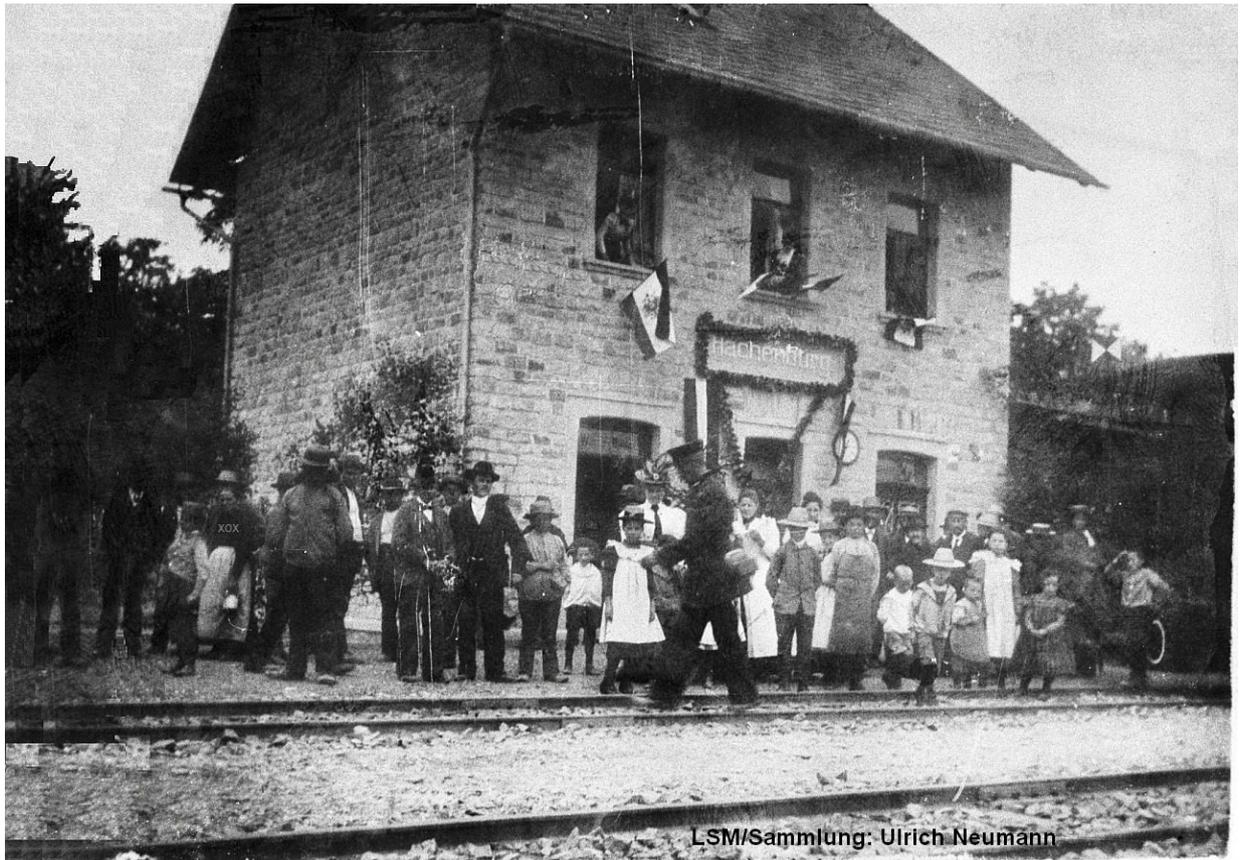
Im Jahre 1917 erhielten die Bahnhöfe Herschbach und Selters elektrische Lichtanlagen. Die Signalanlagen entsprachen den einfachen Verhältnissen einer Kleinbahn. Die Bahnhöfe Selters, Herschbach und Hachenburg waren mit einer Fernsprechleitung verbunden, die auch zur Regelung des Zugverkehrs auf der eingleisigen Strecke diente.

Im ersten Vierteljahr wurden 216 einfache und 67 Rückfahrkarten verkauft, heißt es 1907 in einer Aktennotiz.

Wenn die Bahn von Herschbach nach Hachenburg dampfte, ertönten regelmäßig von Niederhattert her in der Nähe der Gaststätte Hof Sophiental drei schrille Pfiffe. Der Wirt verstand das Kommando und rannte mit schäumenden Bierkrügen zum Bahnhof, wo sich das Zugpersonal eine Erfrischungspause gönnte, so erzählte es Franz Beuler, ehemaliger Beamter der Kleinbahn, einmal in einem Zeitungsbericht. Noch in den 70er Jahren wurden am Biertisch viele Anekdoten von Kleinbahnbeamten erzählt:

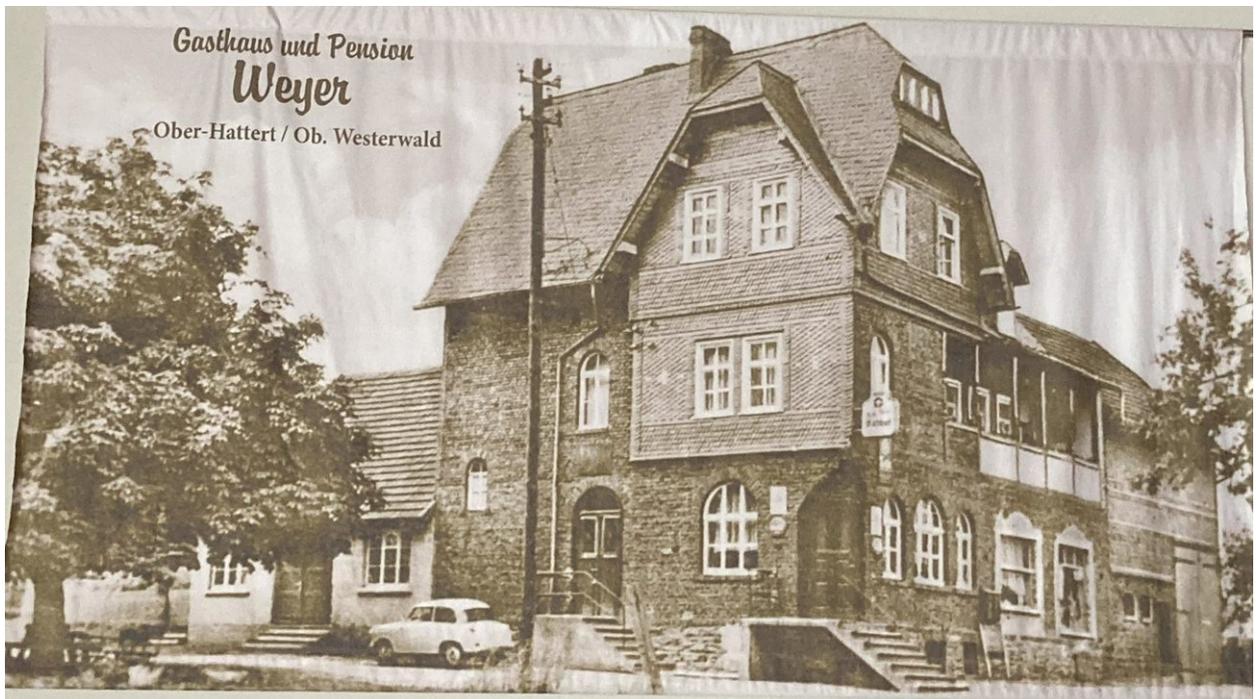
Ein Zugführer, der sich auch während des Dienstes ab und zu ein Schlückchen gönnte, weil er zu Hause die strengen Ermahnungen seiner „besseren Hälfte“ zu fürchten hatte, kletterte einst mit schwer gewordenen Beinen im Packwagen herum auf der Suche nach einer Kiste. Das Unglück wollte es, daß der Deckel eines Fasses einbrach und der Bahnmann bis über die Knie in einer Syrupladung stand. Die Kollegen halfen dem Beklagenswerten aus seinem klebrigen Gefängnis heraus – und hielten dicht. Erst bei der Goldenen Hochzeit des Zugführers erzählte der letzte Kleinbahnchef diese Story der Festgesellschaft. „Wenn ich das damals erfahren hätte“, reagierte die „Goldene Gattin“ mit gespielterm altersverklärtem Zorn. „Dann hätte ich ihm die klebrige Hose --“. Weiter kam sie nicht. Der „Goldene Gatte“, schlug ebenso gespielt wütend mit der Faust auf den Tisch. „Ich habe nie im Syrup gegessen. Und damit Basta!“

Fuhr die Bahn nach Selters, konnte es vorkommen, daß die kleine Lok wegen der schweren Last nicht recht vorwärts kam. „Bacher-Lieschen, hilf mir bißchen“, ahmte der Zugführer das Stöhnen der Lok nach. Wenn das Stahlross die Steigung hinter sich hatte, paffte das Bähnchen beschwingter. Es klang wie: „Ich brauch dich net, ich brauch dich net!“ Wenn der „fauchende Elias“ von Herschbach Richtung Hachenburg die Steigung herauffuhr, ächzte er: „Helft mir dach, ich kann ni mie!“ War sie hinter dem alten Sportplatz angekommen und es wurde wieder flacher, fauchte er immer schneller: „Leckt mir am Arsch ich, ich kann wirrer!“, so erzählt in der Kneipe Keller von einem Kleinbahnbeamten.



LSM/Sammlung: Ulrich Neumann

Eröffnungsfeier 1901 in Hachenburg, Foto von Ulrich Neumann, Wirges



Gasthof zum Bahnhof, in dem die Eisenbähler schon mal ihren Durst gelöscht haben

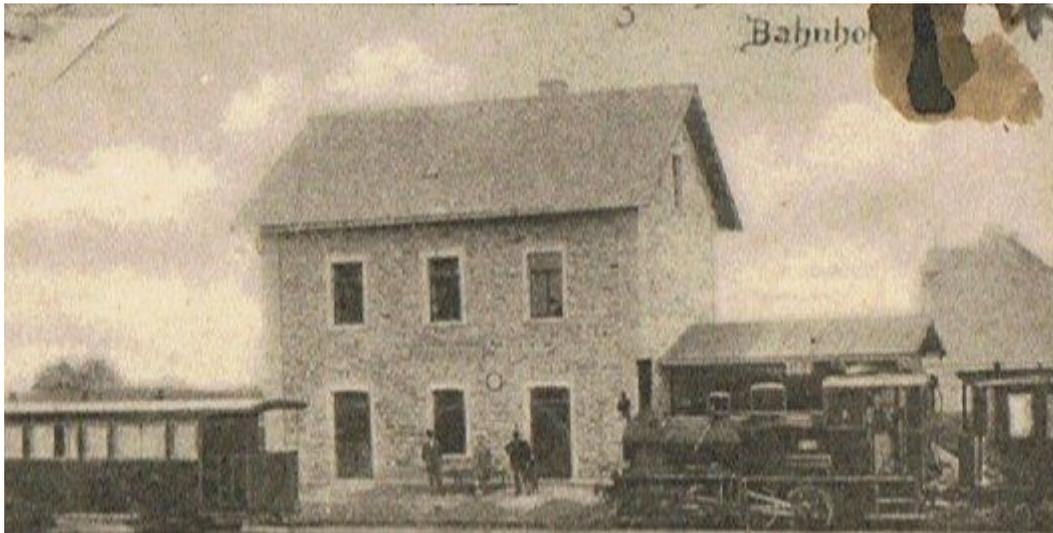


Foto: 1903

In Selters erschien die Lok mit Hänger im Vergleich zur nebenan verkehrenden großen Reichsbahn winzig. Ein Junge forderte seinen Papa kurzerhand auf: "Papa, komm, wir nehmen das schöne Bähnchen einfach mit nach Hause".

Am Donnerstag, den 1. August 1901, fand die feierliche Eröffnung der Kleinbahn statt. In einem Zeitungsbericht wurde vor allem die Ansprache des Landrathes veröffentlicht:

*Um halb sechs Uhr morgens ging der erste Personenzug von hier ab. Ungefähr sechs Jahre hat es gedauert, bis das Werk, des Bahnbaues zustande kam. Es hat nicht geringe Mühen gekostet, mancherlei Hindernisse waren zu überwinden, und manchmal schien es, als ob es nicht sein sollte. Aber Ausdauer und Beharrlichkeit, dem einmüthigen Zusammenwirken verschiedener Kräfte ist es gelungen, das erwünschte Ziel, wenn auch nicht in der Weise, wie es anfangs angestrebt wurde, zu erreichen.*

*Möge die Hoffnung, welche bei dem Festessen im Hotel Bausch, an dem 130 Personen teilnahmen, ausgesprochen wurde, möge die Erwartung, welche die beteiligten Kreise und Gemeinden an das Zustandekommen dieser Bahn geknüpft haben und noch knüpfen, sich erfüllen! Das wird umso sicherer gehen, wenn die jetzt eröffnete Kleinbahn, die erste im Westerwald, nach den begeisterten Worten des Herrn Landraths Büchting einer lebendigen Wurzel gleicht, die fortlebt und fortwuchert und ihre Ausläufer auf weitere Bezirke des Westerwaldes aussendet. Insbesondere wird es eine nicht zu umgehende Nothwendigkeit sein, daß diese kurze, aber schöne und sehenswerthe Bahnstrecke sowohl nach Norden als nach Süden ausgebaut werde, nach Norden durch eine Gegend, die überaus reich an unterirdischen Schätzen ist und nach Süden bis an den Rhein, damit die Erze und Mineralien, welche für die Industrie gewonnen werden, auf dem Wasserwege weitergefördert werden können. Wir hegen die sichere Überzeugung, daß die Wurzel, die nun einmal gepflanzt ist, mit innerer Nothwendigkeit wachsen und treiben werde.*

Das "trockene Gedeck" im Hotel Bausch kostete zwei Mark. An der Festfahrt Richtung Selters durften nur eingeladene Gäste teilnehmen.

Für das Festessen im Hotel Bausch, damals größtes Hotel in Herschbach (wurde in den 70er Jahren abgerissen), wurde extra Essensgeschirr mit dem zu diesem Anlass passenden Aufdruck gebrannt.

Eine Fahrt von Herschbach nach Selters dauerte mit der Bahn 14 Minuten, von Herschbach nach Hachenburg 60 Minuten. Die Fahrzeiten wurden so gelegt, daß man Anschluß an die Abfahrzeiten der Staatsbahnen in Selters und Hachenburg hatte.

Die Strecke von Selters nach Herschbach betrug 5 km, die Strecke von Herschbach nach Hachenburg 19 km. Der erste Zug fuhr morgens um 6,40 Uhr von Selters los und war nach einem Zwischenaufenthalt in Herschbach um 7.57 Uhr in Hachenburg. Die Geschwindigkeit von Selters nach Herschbach betrug im Schnitt 21,7 km/Std., von Herschbach nach Hachenburg 19 km/Std. Von Herschbach nach Hachenburg machten die Steigungen dem Bähnchen einiges zu schaffen.

Vorgeschrieben waren folgende Höchstgeschwindigkeiten:

Personenzüge 30 km/Std.

Güterzüge 20 km/Std.

Triebwagen: 40 km/Std.

Im Jahre 1902 fuhren werktags und sonntags jeweils fünf Personenzüge auf der Strecke Selters - Herschbach, drei verkehrten zwischen Herschbach und Hachenburg.



Rechnungsvordruck vom Hotel Bausch



Betriebsgebäude in Herschbach. rechts Unterstand der Ringbahn



Wasserturm in Herschbach

# Kleinbahn Selters-Hachenburg.

## Fahrplan

gültig vom 1. Mai bis 30. September 1902.

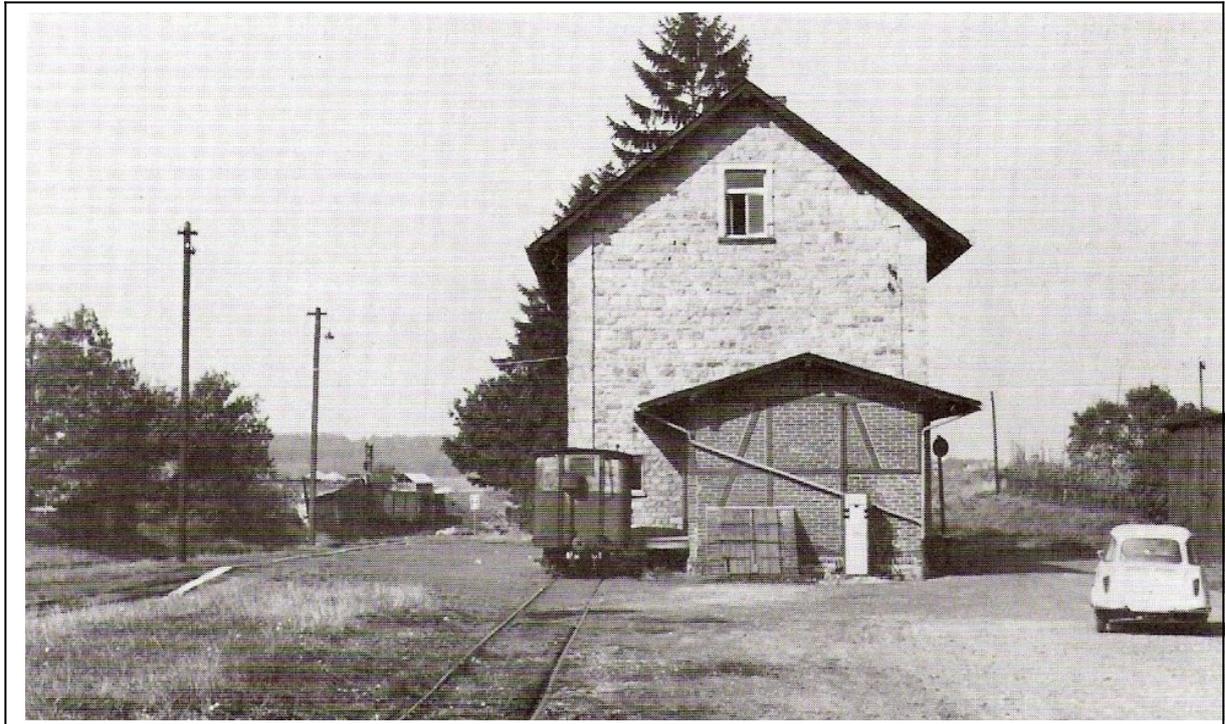
### a. Staatsbahnanschlüsse in Selters.

Gen. Zug	Gen. Zug	Gen. Zug	Gen. Zug	Gen. Zug	km.	Stationen	Gen. Zug	Gen. Zug	Gen. Zug	Gen. Zug	Gen. Zug		
2	4	6	8	10			1.	2.	5.	7.	9.		
627	10 <sup>10</sup>	12 <sup>37</sup>	4 <sup>17</sup>	9 <sup>02</sup>		ab	Selters	an	5 <sup>12</sup>	9 <sup>28</sup>	11 <sup>57</sup>	3 <sup>08</sup>	8 <sup>18</sup>
551	9 <sup>39</sup>	12 <sup>10</sup>	3 <sup>48</sup>	8 <sup>29</sup>	8,0	"	Rückeroth	ab	5 <sup>04</sup>	9 <sup>23</sup>	11 <sup>50</sup>	3 <sup>28</sup>	8 <sup>09</sup>
					8,0	an	Sersbach	"	5 <sup>28</sup>	9 <sup>18</sup>	11 <sup>48</sup>	3 <sup>19</sup>	8 <sup>02</sup>
						ab	Sersbach	an		9 <sup>18</sup>		3 <sup>10</sup>	7 <sup>59</sup>
					9,0	"	Händersbach	ab		9 <sup>01</sup>		3 <sup>08</sup>	7 <sup>48</sup>
					14,0	"	Böckfenbach	"		8 <sup>47</sup>		2 <sup>47</sup>	7 <sup>39</sup>
					16,0	"	Wahlrod	"		8 <sup>41</sup>		2 <sup>40</sup>	7 <sup>31</sup>
					16,0	an	Nieder-Sallert	"		8 <sup>36</sup>		2 <sup>34</sup>	7 <sup>14</sup>
						ab	Nieder-Sallert	an		8 <sup>32</sup>		2 <sup>31</sup>	7 <sup>11</sup>
					19,0	"	Ober-Sallert	ab		8 <sup>28</sup>		2 <sup>27</sup>	7 <sup>08</sup>
					24,0	an	Hachenburg	"		8 <sup>17</sup>		2 <sup>18</sup>	6 <sup>58</sup>

### b. Staatsbahnanschlüsse in Hachenburg.

9 <sup>48</sup>	2 <sup>04</sup>	7 <sup>52</sup>			nach	Altenkirchen	von	8 <sup>09</sup>		11 <sup>57</sup>	6 <sup>22</sup>
8 <sup>09</sup>	3 <sup>18</sup>	6 <sup>22</sup>		7 <sup>12</sup>	nach	Limburg	von	7 <sup>39</sup>		2 <sup>04</sup>	4 <sup>27</sup>

Bemerkung: Die Zellen von 6<sup>22</sup> Abends bis 5<sup>52</sup> Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffern gekennzeichnet.

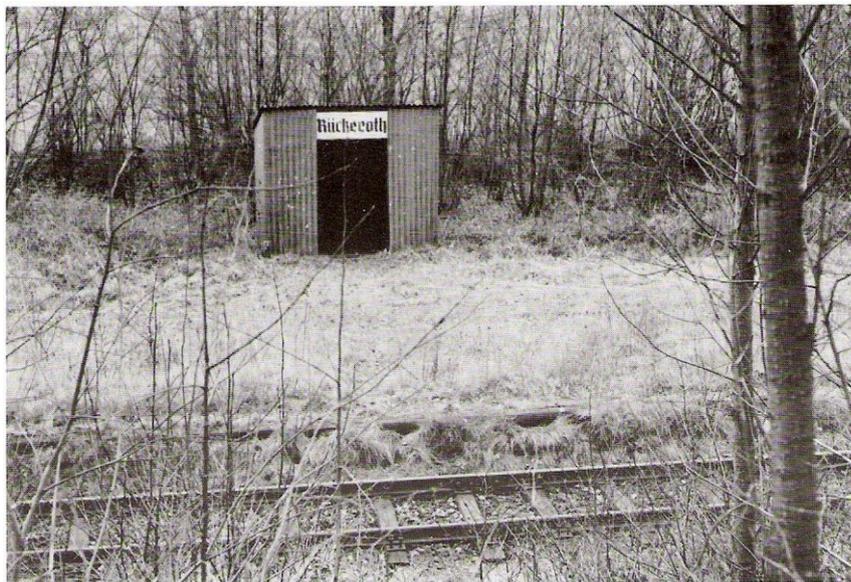
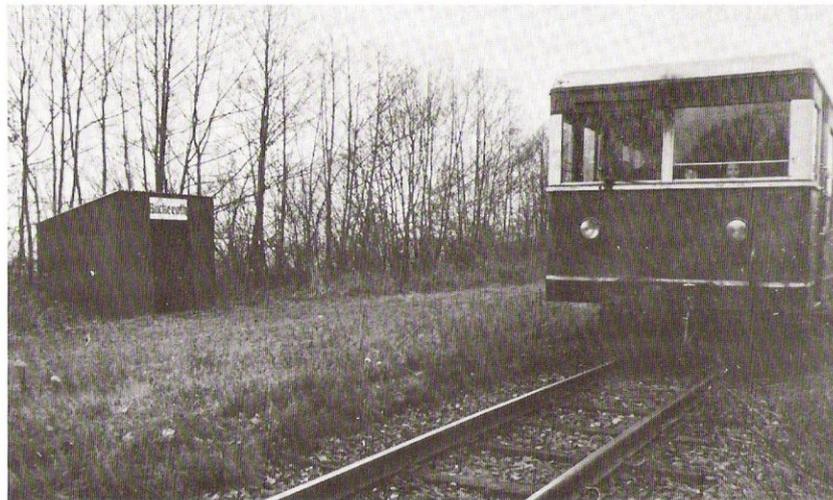


Bahnhof Herschbach. Links hinten die Abschüttrampe, wo von der Ringbahn das Quarzitgestein in die Waggons der Kleinbahn, später direkt in die Waggons der Staatsbahn unter schwerem Getöse gekippt wurden.



Feldbahn der Ringbahn beim Abkippen der Steinbruchsloren

*Der Triebwagen am Haltepunkt  
Rückeroth, links das Wartehäus-  
chen aus Wellblech.  
(Sammlung H.J. Adams)*



*Haltepunkt Rückeroth, zwischen  
Selters und Herschbach gelegen,  
Dezember 1960.  
(Foto: Hans Bartel)*





*Dampflok Nr. 3 mit einem Güterzug mit Personenbeförderung am Halten in Richtung Hachenburg bei der Durchfahrt in Oberhattert.  
(Sammlung H.J. Adams)*



*Für den Güterverkehr der Kleinbahn standen über 60 O-Wagen zur Verfügung, dazu kamen noch einige Langholzwagen und gedeckte Wagen. Gerd Wolff fotografierte am 8. April 1955 die letzten Vertreter dieses Güterwagens in Herschbach. Der Quarzverkehr war zu der Zeit schon auf Rollwagenbetrieb umgestellt, eigene O-Wagen waren somit entbehrlich.  
(Foto: Gerd Wolff)*

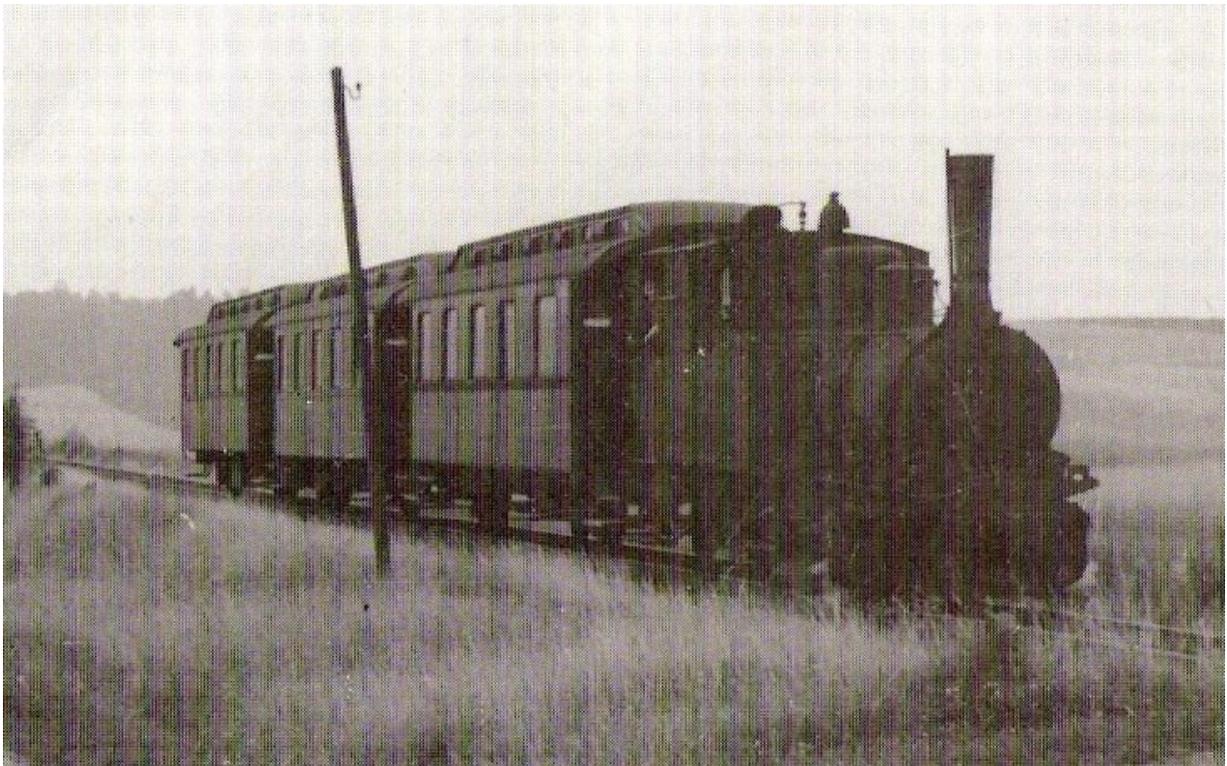


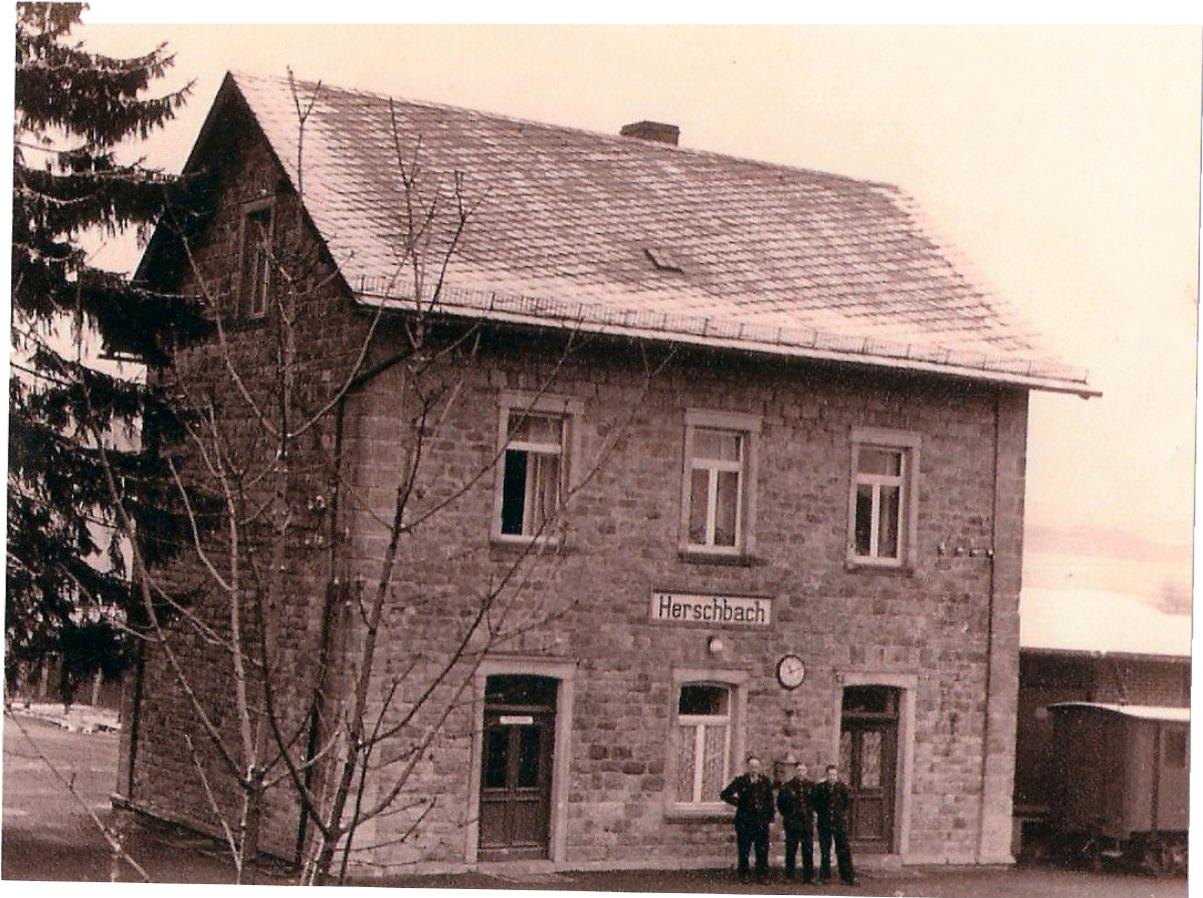
*Bf. Herschbach: Werkstattgebäude mit angebautem Wasserturm und dem Wasserkran am Gleis in Richtung Selters.  
(Foto: Hans Bartel)*





Bahnhof Selters





Bahnhof Herschbach



Feldbahn

Obwohl der Grund und Boden kostenlos der Gesellschaft überlassen wurde, gab es schon in den ersten Betriebsjahren ein Defizit.

## **1903 Verkehrswesen**

Die Verhandlungen über Fortführung der Westerwaldquerbahn von Westerbürg sind immer noch nicht zu Ende geführt.

Die Kleinbahn Selters – Hachenburg, deren Geschäftsbericht anschließend folgt, hat auch im Berichtsjahre eine Verkehrssteigerung gehabt.

## **Geschäftsbericht der Kleinbahn- Aktiengesellschaft Selters-Hachenburg betreffend des Geschäftsjahres 1903**

Mitglieder des Aufsichtsrates:

1. Philipp Balke, Ingenieur, Berlin      Vorsitzender
2. Karl Kaehler, Kaufmann, Berlin      stellvertr. Vorsitzender
3. Dr. Richard Brosien, Konsul, Direktor der Rheinischen Creditbank,  
Mannheim
4. Rudolf Keil, Bankier Berlin
5. Julius von Kopp, Oberstleutnant a.D. Wiesbaden
6. Emil Melchers, Konsul, Rhederei-Direktor, Mannheim
7. Robert Köcher Büchting, Königl. Landrat, Marienberg
8. Fridolin Sauer, Landesbauinspektor, Wiesbaden
9. Dr. Adolf Schmidt, Königl. Landrat, Montabaur
10. Dr. Paul Meyer, Königl. Oberregierungsrat, Frankfurt

Vorstand: Hugo Castner, Regierungsbaumeister, Berlin

Unser auf 90 Jahre konzessionierte 1-m-spurige Kleinbahn Selters-Hachenburg ist rd. 24 km. lang und seit dem 1. August 1901 dem Betriebe übergeben. An Betriebsmitteln sind vorhanden:

- 3 Stck. 3/3 gekuppelte Tenderlokomotiven
- 2 Stck.      Personenwagen II/III Klasse
- 2 Stck.      Personenwagen III Klasse
- 2 Stck.      Post- und Gepäckwagen
- 5 Stck.      bedeckte Güterwagen
- 38 Stck.     offene Güterwagen
- 1 Stck.      Etagenviehwagen
- 3 Paar      Langholzwagen

2 Stck. Kalktransportwagen

2 Stck. Bahnmeisterwagen

Die Bahnanlage erfuhr insofern eine Ergänzung, als die Gemeinde Wahlrod eine Wartehalle errichtet hat, zu den Kosten haben wir M. 200,- beizutragen uns verpflichtet, wogegen die Wartehalle in unseren Besitz übergeht. Zu denselben Bedingungen hat auch die Gemeinde Rückeroth eine Wartehalle erbaut.

Der Betrieb ist bis zum 31. Dezember 1912 an die Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten, Berlin W. gegen eine monatliche zu zahlende Pauschale von Mark 4.100,- verpachtet. Diese Mk. 49.200,- aufs Jahr ausmachende Abgabe ist von der Pächterin bis jetzt noch nicht herausgewirtschaftet worden.

Es wurden befördert:

	<u>Personen</u>	<u>Eil- und Stückgüter kg</u>	<u>Wagenladungsgüter</u>
1902	55.392	514.845	12.158
1903	59.636	664.572	14.437

Es wurden geleistet in km:

	<u>Lokomotiv</u>	<u>Zug-</u>	<u>Personenwagenachs-</u>	<u>Packwagenachs-</u>
1902	60.486	60.390	243.320	239.400
1903	60.284	60.246	245.680	239.592

Es wurden vereinnahmt in Mark aus:

	<u>Personenverkehr</u>	<u>Güterverkehr</u>	<u>Sonstige</u>	<u>Summe</u>
1902	18.378	14.748	1075	34.201
1903	18.735	16.216	1048	36.000

Vorstehende Zahlen zeigen, daß das Unternehmen sich, wenn auch langsam, steigend entwickelt. Diese Besserung wird im Jahre 1904 voraussichtlich eine größere sein, nachdem der Nassauische Bauernverein auf Bahnhof Herschbach den Bau des Lagerhauses im Dezember v. Js. vollendet hat und nachdem ferner unsere Betriebspächterin durch uns bei der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a.M. den Antrag auf Ermäßigung der Abfertigungsgebühr gestellt und letztere ab 1. Dezember 1903 die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Selters und Hachenburg im Uebergangsverkehr von und nach unserer Kleinbahn bei der Beförderung von Brennstoffen, Erden, Kies, Grand, Sand und Ton, Düngemitteln, Holz, Kartoffeln, Dachschiefer, Steinen, Erzen, Steinkohlen, Braunkohlen, Tonwaren, Cement- und Betonwaren, Torfstreu und Torfmüll, Cement sowie Wegebaustoffen in Wagenladungen von 10.000 kg um 2 Pfg. pro 100 kg gekürzt und mit

Gültigkeit vom 1. Januar ab in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs für den Uebergangsverkehr mit unserer Kleinbahn Heu, Mühlenfabrikate und Getreide aller Art, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl aufgenommen hat.

Endlich hat auch die Betriebspächterin die Gewinnung von Quarzit im Sonnenberg und Galgengrund bei Herschbach selbst in die Hand genommen und hofft in diesem Jahre einen geregelten Quarzitbruch - Betrieb durchzuführen.

Inzwischen haben wir im Einvernehmen mit unserer Betriebspächterin die Fortführung unserer Kleinbahn von Selters bis an den Rhein ins Auge gefaßt. Zu diesem Zwecke hat die Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft das von ihr bearbeitete Projekt einer 1 Meter spurigen Kleinbahn von Vallendar nach Wirges mit Abzweigung von Höhr nach Hillscheid abkommensgemäß an unsere Betriebspächterin abgetreten und letztere konnte uns nunmehr die Möglichkeit gewähren, im verflossenen Jahre bei den maßgebenden Behörden die Genehmigung zu der Fortsetzung unserer Kleinbahn von Selters bis Baumbach - einem Punkte der geplanten Schienenverbindung Vallendar-Wirges - mit dem Hinweise zu beantragen, daß nur dann der Betrieb Hachenburg-Baumbach und Vallendar-Wirges nebst Höhr-Hillscheid ein wirtschaftlicher sein könne, wenn er in einer Hand vereinigt ist. Ein endgültiger Bescheid steht noch aus, da die hierbei notwendigen Erhebungen noch nicht zum Abschluß gelangt sind.

Zu der Bilanz nebst Gewinn- und Verlust-Rechnung bemerken wir Folgendes: Dem Bahnanlagekonto sind die für Herstellung der Bahn aufgewendeten Baugelder einschließlich der an die Kreise Ober- und Unterwesterwald für den Grenzerwerb in Aktien Litt. C zum Nominalbetrage überwiesenen Mark 84.000, ferner der Beschaffungswert für 2 Wagendecken zu den offenen Güterwagen mit Mark 120,30 belastet.

Dem Kautionsasservatenkonto sind die der Rheinischen Creditbank, Mannheim, ins Depot gegebenen Mark 30.000 3-prozentige Deutsche Reichsanleihe, welche von der Pächterin als Betriebskaution hinterlegt sind und Mark 3.000 3 1/2 prozentige Preußische Konsols, welche als Frachtstundungskaution für die Firma H. J. Vygen u. Co. dienen, belastet.

Die Fonds waren in die Bilanz pro 1902 eingestellt wie folgt:

<u>Reserve</u>	<u>Erneuerungs - Amortisations-</u> <u>F o n d s</u>		<u>Betriebsreserve-</u>
mit 1271 Mk	1049 Mk	1663 Mk	522 Mk
hierzu treten Rücklage pro 1902			
2327 Mk	1710 Mk	800 Mk	948 Mk
Zinsen pro 1903			
.-	77 Mk	69 Mk	33 Mk
so daß	<hr/>		
3643 Mk	2836 Mk	2531 Mk	1504 Mk
		abzüglich	353 Mk
			<hr/>
			1150,62 Mk

Kosten für Wiederinstandsetzung der beim Unfall im Mai 1902 infolge Schienenbruchs beschädigten Staatsbahnwagen

---

1150,62 Mk

für die Bilanz 1903 ergeben.

Die Zahlung an die Pensionskasse für Beamte Deutscher Privat-Eisenbahnen ist das mit M. 40,- pro km Bahnlänge berechnete von uns zu tragende einmalige Eintrittsgeld. - Unsere Gesellschaft trat dieser Kasse, welcher fast alle deutschen Privat-Bahnen angehören, bei, um den Beamten eine Altersversorgung zu gewährleisten und dadurch gutes Stamm-Personal zu er- und zu behalten. Die auf das Unternehmen fallenden jährlichen Beiträge zur Pensionskasse trägt unsere Betriebspächterin.

Von dem Reingewinn von Mk. 53.535,95 gehen statutengemäß ab: 5 % des Reingewinnes pro 1903 (53.535,95 abzüglich M. 6.402,58 Vortrag aus 1902 - M. 47.133,37)

in den Bilanzreservefonds	M 2356,67
5 % der Roheinnahmen pro 1903 =M.36.000,13	
in den Erneuerungsfonds	M 1.800,00
in den Amortisationsfonds	M 800,00
2 % des Reinertrages pro 1903	
in Betriebsreservefonds	<hr/> M. 942,67
	M. 5899,34

so daß M. 47.636,61 zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben.

Hiervon beantragen wir 3,5 % Dividende auf nom. M. 1.080,00 Aktien Litt. A mit 37.800 zu verteilen und M. 9.836,61 auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin im Januar 1904 Kleinbahn Aktiengesellschaft

Selters-Hachenburg  
Die Direktion: Castner

Bilanz 31. Dezember 1903

Aktiva	Passiva
Bahnanlagekonto 1.664120,30	Aktienkapitalkonto
Rheinische Creditbank 59.430,00	Litt. A = 1.080.000
Kassa-Konto 47,67	Litt. B = 500.000
Kautions-Asservaten Konto	Litt. C = <u>84.000</u>
Rheinische Creditbank 33.000	1.664.000,00
Konto neue Rechnung 4.100,00	
	Reservefonds 3.643,84
	Erneuerungsfonds 2.836,11
	Amortisationsfonds 2.531,45
	Betriebsreservefonds 1.150,62
	Kautions-Konto 33.000,00
	Reingewinn 53.535,95
-----	-----
1.760697,97	1.760.697,97

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1903

Debet	Credit
Verwaltungskosten 2.224	Vortrag aus der Rechnung des Vorjahres 6.402
Pensionskasse 932	Pachteinnahmen 49.200
Reingewinn 53.535	Zinsen 1.089
56.692,43	56.692,43

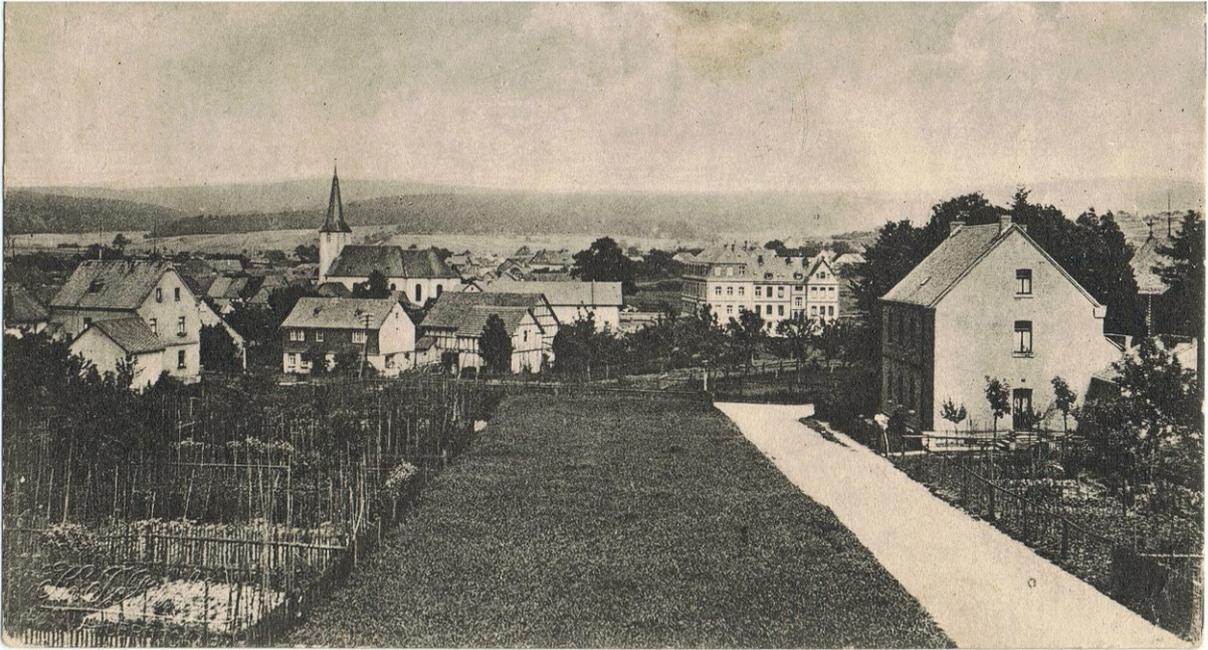
Berlin, im Januar 1904

Die Direction: Castner



Im Kriegsjahr 1917 sind diese junge Burschen zum Arbeitsdienst eingeteilt





Bahnhofstraße 1917



Zwei Herschbacher Rottenarbeiter bei Gleisarbeiten zwischen Herschbach und Rückeroh

Im Jahre 1929 bestellt die Kleinbahn eine bereits gebrauchte Kesselanlage. Mit dieser Anlage sollten wahrscheinlich Strom erzeugt werden? Ob sie überhaupt angeschafft wurde, ist aus den Unterlagen nicht zu ersehen.

**Vordruck**  
**J**

Entsprechend dem Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe vom 16. Dez. 1919

**Anlage**  
**II**

— In dem Vordruck ist Nichtzutreffendes zu durchstreichen. —

## Beschreibung zur Genehmigung einer Dampfkesselanlage

Der Antrag betrifft die Genehmigung zur - Anlegung - ~~Veränderung~~ eines - ~~neuen~~ - bereits im Betriebe  
gewesenen - feststehenden Dampfkessels zu

der Kleinbahn Lehrer - Hasenburger A. G. Schiffslehung  
zu Herschbach (Westwald) (Straße, Lage)

zum Betriebe einem mit dem alten festverbundenen Dampfmaschine  
beweglichen, zum Betrieb an wechselnden Betriebsstätten von nom. 105 HP. 75. bestimmten Dampfkessels.

mit einem ..... dauernd verbundenen Schiffs-  
dampfkessel zum Betriebe .....

c) Angabe d.  
Wandstär-  
ken in mm.

Die Wandstärken betragen

im Kesselmantel	11 mm
Feuerbüchsenmantel	12 mm
Platte	18 mm
Feuerbüchsenwand	16 mm
Rauchkammerwand	18 mm

d) Angaben  
über Art,  
Güte u. Ver-

Der Kessel besteht in den nebenbezeichneten Teilen  
aus Schmiedeeisen Längsloch. Recht Kesselrohr aus Flussstahl

12. Alle im Verkehrsbereich des Wärters liegenden bewegten Maschinen  
und Transmissionsteile bis zu 1,80 m Höhe sind, soweit sie ihn ge-  
fährden können, unfallsicher zu umwehren oder zu verdecken.

Montabaur, den 24. Oktober 1929.

Der Vorsitzende  
des Kreisausschusses.

*Wille*

An  
die Ortspolizeibehörde

Herschbach.





# Kleinbahn Selters - Hachenburg

## Sommer-Fahrplan gültig ab 22. Mai 1937



### Reichsbahn-Anschlüsse in Selters

aus Richtung														in Richtung																						
ab														an																						
Limbürg														Hachenburg																						
Eingers														Hachenburg																						
Siershahn-Ww.														Hachenburg																						
Au-Sieg														Hachenburg																						
Altenkirchen Ww.														Hachenburg																						
Selters-Ww.														Hachenburg																						
ab														an																						
Selters														Hachenburg																						
2	2	4	4	6	6	8	8	10	10	12	12	14	14	Zug Nr.	km	1	1	3	3	5	5	7	7	9	9	11	11	13	13							
W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S			W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S							
6:02	6:02	9:30	9:30	11:00	11:00	13:00	13:00	15:00	15:00	17:00	17:00	19:00	19:00	20:00	20:00	22:00	22:00	ab	0	Selters	24	an	5:15	5:55	8:45	8:45	10:35	10:35	14:15	14:15	16:30	16:30	19:15	19:15	22:00	22:00
6:07	6:07	9:37	9:37	11:07	11:07	13:07	13:07	15:07	15:07	17:07	17:07	19:07	19:07	20:07	20:07	22:07	22:07	an	3	Rückeroth	21	ab	5:07	5:47	8:37	8:37	10:27	10:27	14:07	14:07	16:22	16:22	19:07	19:07	22:00	22:00
6:12	6:12	9:42	9:42	11:12	11:12	13:12	13:12	15:12	15:12	17:12	17:12	19:12	19:12	20:12	20:12	22:12	22:12	an	5	Herschbach	17	ab	5:00	5:40	8:30	8:30	10:20	10:20	14:00	14:00	16:15	16:15	19:00	19:00	22:00	22:00
6:13	6:13			11:24	11:24	13:24	13:24	15:24	15:24	17:24	17:24	19:24	19:24	20:24	20:24	22:24	22:24	ab	7	Herschbach-N.	19	an			8:05	8:05			13:25	13:25			18:45	18:45	22:00	22:00
6:17	6:17			11:28	11:28	13:28	13:28	15:28	15:28	17:28	17:28	19:28	19:28	20:28	20:28	22:28	22:28	ab	9	Mündersbach	17	ab			7:55	7:55			13:15	13:15			18:41	18:41	22:00	22:00
6:22	6:22			11:34	11:34	13:34	13:34	15:34	15:34	17:34	17:34	19:34	19:34	20:34	20:34	22:34	22:34	ab	14	Höchstebach	10	an			7:43	7:43			13:03	13:03			18:23	18:23	21:45	21:45
6:33	6:33			11:46	11:46	13:46	13:46	15:46	15:46	17:46	17:46	19:46	19:46	20:46	20:46	22:46	22:46	ab	15	Winkelbach	9	an			7:41	7:41			13:01	13:01			18:21	18:21	21:41	21:41
6:35	6:35			11:48	11:48	13:48	13:48	15:48	15:48	17:48	17:48	19:48	19:48	20:48	20:48	22:48	22:48	ab	16	Wahlrod	8	an			7:38	7:38			12:58	12:58			18:18	18:18	21:38	21:38
6:37	6:37			11:51	11:51	13:51	13:51	15:51	15:51	17:51	17:51	19:51	19:51	20:51	20:51	22:51	22:51	ab	18	Nieder-Hattert	6	an			7:33	7:33			12:53	12:53			18:13	18:13	21:33	21:33
6:40	6:40			11:56	11:56	13:56	13:56	15:56	15:56	17:56	17:56	19:56	19:56	20:56	20:56	22:56	22:56	ab	18	Ober-Hattert	5	an			7:29	7:29			12:49	12:49			18:09	18:09	21:29	21:29
6:44	6:44			12:00	12:00	14:00	14:00	16:00	16:00	18:00	18:00	20:00	20:00	21:00	21:00	23:00	23:00	ab	22	Abtei Marienstatt	2	an			7:24	7:24			12:44	12:44			18:04	18:04	21:24	21:24
6:49	6:49			12:05	12:05	14:05	14:05	16:05	16:05	18:05	18:05	20:05	20:05	21:05	21:05	23:05	23:05	ab	24	Hachenburg	0	ab			7:20	7:20			12:40	12:40			18:00	18:00	21:20	21:20

### Reichsbahn-Anschlüsse in Hachenburg

in Richtung														aus Richtung																						
ab														an																						
Hachenburg														Limbürg																						
Altenkirchen														Limbürg																						
Au-Sieg														Limbürg																						
Westerburg														Limbürg																						
ab														an																						
Hachenburg														Limbürg																						
7:00	7:00	8:00	8:00	12:00	12:00	13:00	13:00	17:00	17:00	18:00	18:00	19:00	19:00	20:00	20:00	21:00	21:00	ab	0	Hachenburg	0	ab			6:57	7:00			12:57	12:57			17:57	17:57	20:00	20:00
7:05	7:05	8:05	8:05	12:05	12:05	13:05	13:05	17:05	17:05	18:05	18:05	19:05	19:05	20:05	20:05	21:05	21:05	an	5	Altenkirchen	1	an			6:55	7:00			12:55	12:55			17:55	17:55	20:00	20:00
7:10	7:10	8:10	8:10	12:10	12:10	13:10	13:10	17:10	17:10	18:10	18:10	19:10	19:10	20:10	20:10	21:10	21:10	an	11	Au-Sieg	1	an			6:53	7:00			12:53	12:53			17:53	17:53	20:00	20:00
7:15	7:15	8:15	8:15	12:15	12:15	13:15	13:15	17:15	17:15	18:15	18:15	19:15	19:15	20:15	20:15	21:15	21:15	an	11	Westerburg	1	an			6:51	7:00			12:51	12:51			17:51	17:51	20:00	20:00
7:20	7:20	8:20	8:20	12:20	12:20	13:20	13:20	17:20	17:20	18:20	18:20	19:20	19:20	20:20	20:20	21:20	21:20	an	11	Limbürg	1	an			6:49	7:00			12:49	12:49			17:49	17:49	20:00	20:00

### Zeichenerklärung:

Berlin-Schöneberg, im Mai 1937

#### Die Direktion

W bedeutet: verkehrt nur an Werktagen

S bedeutet: verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen

schräge Zahlen bedeuten: Dampf-Züge

gerunde Zahlen bedeuten: Triebwagen-Züge

• bedeutet: hält nur nach Bedarf

Herschbach-Westerwald, im Mai 1937

#### Die Betriebsleitung

# Kleinbahn Selters—Hachenburg.

Fahrplan gültig ab 15. Mai 1929.

Richtung: Selters-Hachenburg.

Km.	Zug Nr.	Klasse	2	4	6	8	8	10
			2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3
			WS	WS	WS	W	S	WS
0	Selters	ab	6.00	9.45	11.45	15.11	15.11	20.15
3	Rückeroth*	"	6.07	9.52	11.52	15.18	15.18	20.22
5	Herschbach	an	6.13	9.58	11.58	15.24	15.24	20.28
	Herschbach	ab	6.14			15.30	15.26	
9	Mündersbach	"	6.26			15.42	15.38	
12	Marceau-Denkfm.*	"	6.33			15.49	15.45	
14	Höchstenbach	"	6.40			15.56	15.52	
16	Wahlrod*	"	6.46			16.02	15.58	
18	Niederhattert*	"	6.52			16.08	16.04	
19	Oberhattert*	"	6.57			16.13	16.09	
24	Hachenburg	an	7.08			16.24	16.20	

Richtung: Hachenburg-Selters.

Zug Nr.	Klasse	1	1	3	5	7	7	9	9
		2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3
		W	S	WS	WS	W	S	W	S
Hachenburg	ab			7.20				17.45	17.55
Oberhattert*	"			7.31				17.56	18.06
Niederhattert	"			7.40				18.05	18.15
Wahlrod*	"			7.46				18.11	18.21
Höchstenbach	"			7.52				18.17	18.27
Marceau-Denkfm.*	"			8.00				18.25	18.35
Mündersbach	"			8.08				18.33	18.43
Herschbach	an			8.20				18.45	18.55
Herschbach	ab	4.45	5.35	8.37	10.35	13.55	14.35	19.10	19.00
Rückeroth*	"	4.52	5.42	8.44	10.42	14.02	14.42	19.17	19.07
Selters	an	5.00	5.50	8.52	10.50	14.10	14.50	19.25	19.15

## Zeichenerklärung:

W bedeutet: verkehrt nur an Werktagen. S bedeutet: verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen. \* bedeutet: hält nach Bedarf. WS bedeutet: verkehrt an Werktagen, Sonn- und Feiertagen. Die Zeitangaben entsprechen der Stundenanzählung 0 bis 24.

In einer Werbeanzeige im Westerwaldführer wird eine Fahrt wie folgt angeboten: *Die Kleinbahn windet sich in romantischer Weise durch die teilweise weiten Fernblick bietenden Westerwaldtäler. Die sich längs*

der Kleinbahn hinziehenden wunderbaren Laub- und Nadelwäldungen bieten Gelegenheit zu den schönsten Wanderungen. Beachtenswert sind auch die gewaltigen Quarzitgruben bei Rückeroth und Herschbach. .

In anderen Werbeanzeigen heißt es:

*Im Dreieck der beiden Bahnlinien, welche von Limburg nach Altenkirchen bzw. von Limburg über Siershahn nach Altenkirchen führen, bildet die Kleinbahn Selters-Hachenburg eine wichtige Querverbindung. Sie vermittelt auf einer Strecke von ca. 24 km eines der landschaftlich reizvollsten Gebiete des 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 Selters: Gegenüber dem Reichsbahnhof liegt der Kleinbahnbahnhof. Davor wartet ein Personenzug der Kleinbahn. Wir steigen ein. In romantischer Fahrt führt die Kleinbahn vom Ausgangspunkt Selters an dem Ort Goddert vorbei und hält kurz an der Haltestelle Rückeroth. Hier steigt eine Frau hinzu. Weiter geht die Fahrt Richtung Herschbach. Bald, nachdem der Zug eine größere Waldstrecke durchfahren hat, öffnet sich den Blicken ein im schönsten Wiesengrün prangendes Tal, im Hintergrund von zwei mächtigen Basaltkegeln begrenzt, von dem der rechte, der Burgfried von Hartenfels, das Schmanddippen, grüßt. Der linke ist der "Schenkelberger Kopf". Die Station Herschbach ist nicht mehr weit. Aus dem ehemaligen Städtchen grüßt ein hoher Kirchturm und daneben ein mächtiges Gebäude, das Kloster der „armen Dienstmägde Jesu Christi“. Der Bahnhof naht. Wir kreuzen die Straße, die von Herschbach nach Selters führt. Wir sind im **Kleinbahnbahnhof Herschbach** angelangt. Vorbei geht es an der Werkstatt mit dem Wasserturm. Wir fahren in den Bahnhof ein. Hier steht ein aus Bruchsteinen gemauertes Bahnhofsgebäude mit angebautem Güterschuppen. Ein aus Stein gehauenes Bahnhofschild mit dem Schriftzug*

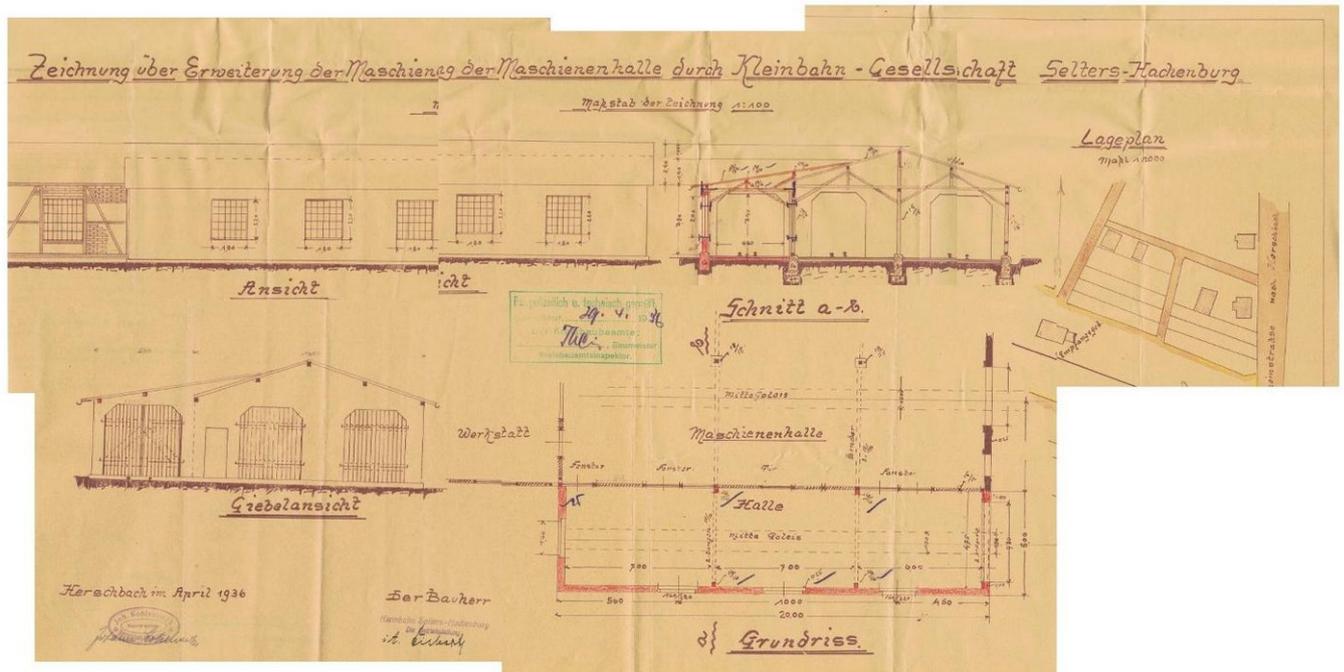
## Herschbach

*weist auf die Ortschaft hin. In der Bahnhofsgaststätte wird während dem kurzen Aufenthalt ein kühles Nass angeboten.*

*In Herschbach wurden mit der Inbetriebnahme der Kleinbahn ungeheure Quarzfelder aufgeschlossen und eine rege Industrie ins Leben gerufen. Der Quarzit wird von hier von der Kleinbahn zum Verladen in die Reichsbahnwaggons nach Selters transportiert. Herschbach wird wegen seine gesunden Lage inmitten ausgedehnter Wälder gerne besucht.*

*Die Fahrt geht weiter durch weite hohe Buchenwälder mit reichem Wildbestand über Mündersbach nach Höchstenbach. Zur Überwindung eines Höhenunterschiedes von 70 mtr. wird diese Station erst durch Ausfahren einer Schleife erreicht. Wir befinden uns jetzt im Oberen Westerwald. (Der Bericht beschreibt die Fahrt weiter bis nach Hachenburg)*

*Eine Fahrt mit der Kleinbahn vermittelt auf jeden Fall einen tiefen Blick in den Westerwald mit seinen Schönheiten; sie wird zum stillen Erlebnis fern dem Alltag.*



## Die Lok-Halle

**1939** fuhren kurz vor dem 2. Weltkriege täglich acht Zugpaare zwischen Selters und Herschbach, vier Zugpaare zwischen Herschbach und Hachenburg. Der Fahrpreis für die einfache Fahrt Selters - Hachenburg betrug 1,50 Reichsmark, die Rückfahrkarte 1,50 RM. Sie trugen die Aufschrift:

Alle Züge fahren nur dritte Wagenklasse

Da alle LKWs während des 2. Weltkrieges für Kriegszwecke abgegeben werden mussten, wurde die Kleinbahn zum wichtigsten Milchtransporteur zur Molkerei in Hachenburg.

Die Fahrpläne während des Krieges gerieten völlig durcheinander. Einmal, da Personal zum Kriegseinsatz eingezogen wurde und zweitens wegen der feindlichen Luftangriffe. Die Züge warteten oft im Wald, um den Angriffen zu entgehen. Man wartete ab, bis die Luft wieder „rein“ war. Da auch die Staatsbahn mit den Angriffen zu kämpfen hatte, waren pünktliche An- und Abfahrtszeiten nur noch selten.

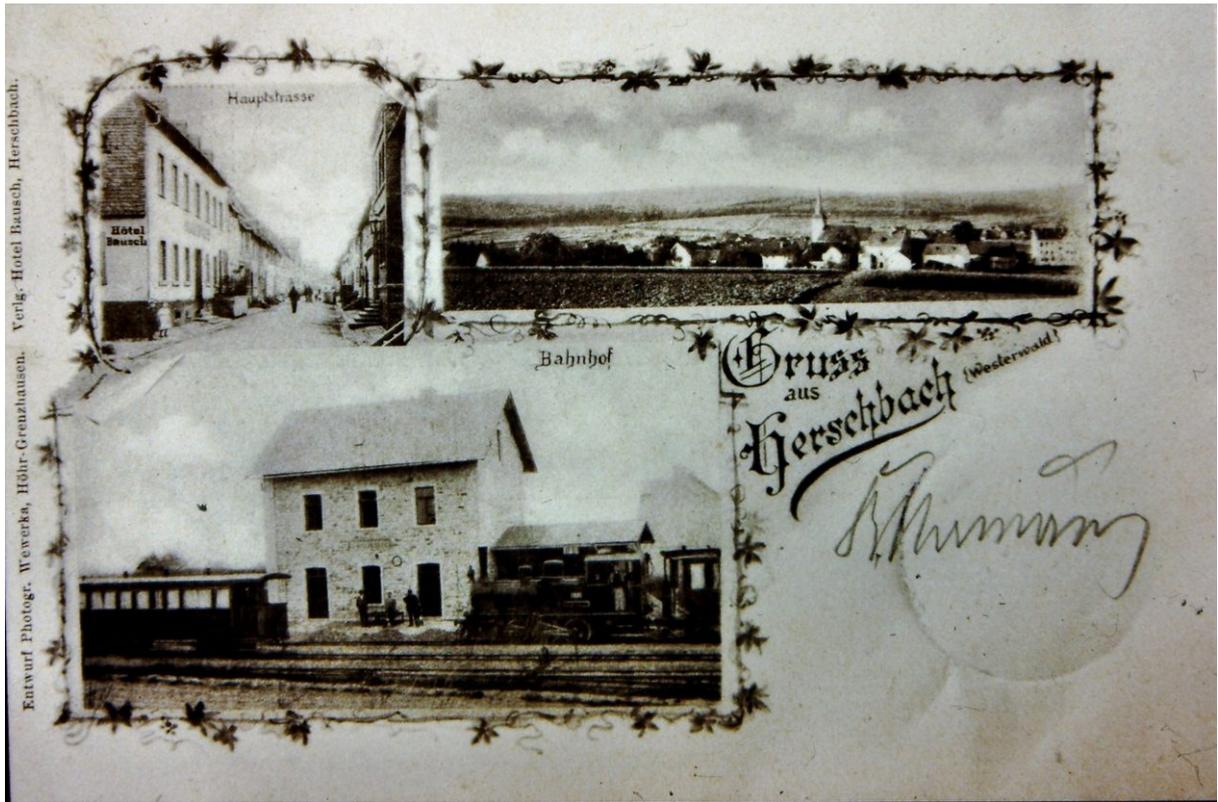
Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen wurde im Herbst 1943 ein Zugpaar im Selterser Bahnhof von Tieffliegern angegriffen. Personen kamen dabei nicht zu Schaden.

Bei der Betriebsöffnung standen der Kleinbahn drei neue Naßdampflokomotiven der Fa. Henschel & Sohn in Kassel zur Verfügung. Sie erhielten von der Kleinbahn die Betriebsnummern 1 bis 3. Aufgrund des geringen Fahrtaufkommens wurde die drei Loks größtenteils nicht gleichzeitig eingesetzt. Vielmehr wurde die eine oder andere Lok kaltgestellt oder diente als Ersatz für eine in Reparatur befindliche "Schwester".

Die Loks hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/Std. Sie maßen über Puffer 8,0 mtr. Der Raddurchmesser betrug 920 Millimeter. An Wasservorrat konnten bis zu 3.000 Liter getankt werden. Der Anschaffungspreis betrug 33.000 Mark.

Am 1. Juli 1936 wurde zusätzlich ein Triebwagen angeschafft. Dieser erhielt die Betriebsnummer VT 1 und war ein 3. Klasse-Wagen. Nach einem Unfall am 2. November 1956 wurde der Triebwagen betriebsuntüchtig und deswegen im Jahre 1957 ausgemustert. Als Ersatz wurden weitere Personenwagen erworben.

Gleich nach dem Kriege waren keine "Drei-Kilo-Briketts" zur Heizung mehr aufzutreiben. Kurzerhand wurde die Feuerung mit Holz beschickt. Dieser Ersatz brachte aber auch eine größere Brandgefahr mit sich.



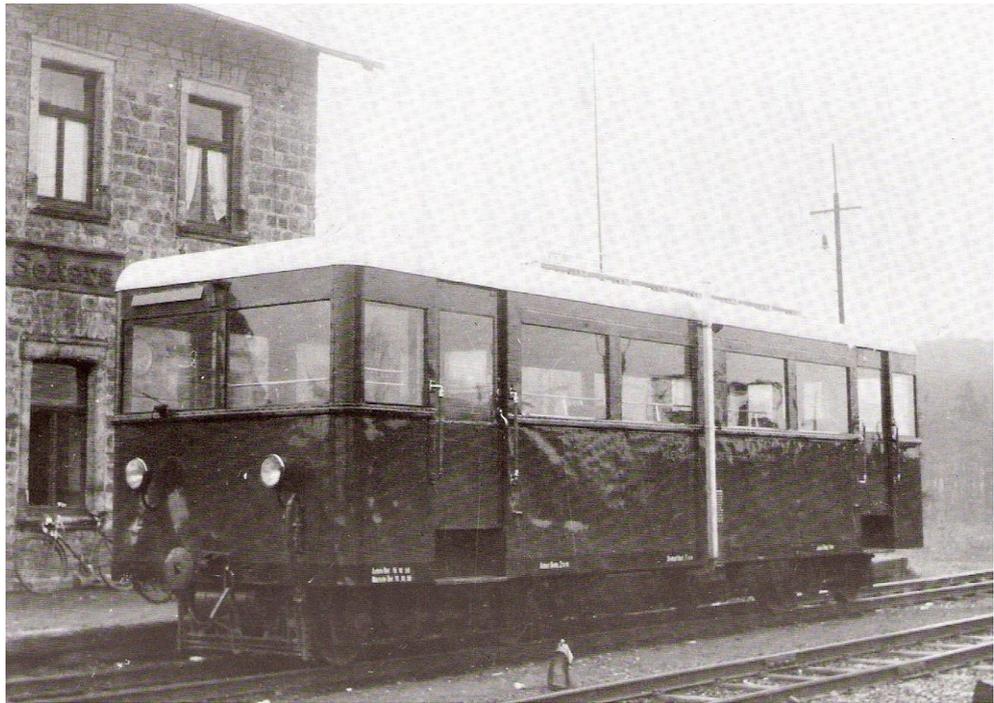
Im Triebwagen

1959 in Selters, Diesellok und Personenwagen  
Fotos von Ulrich Neumann aus Wirges



Foto: Hans Siewers/Sig Neumann







30er Jahre

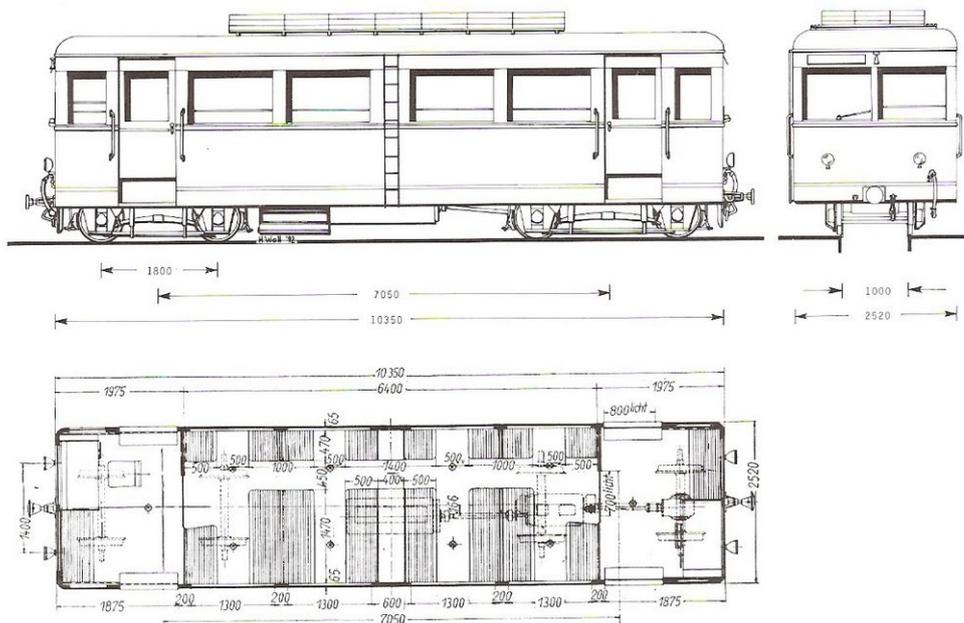




Triebwagen in Selters



Kleinbahn-Wochenkarte



### Technische Daten

Bauart	B' 2'	Länge über Puffer	10.900 mm
Hersteller	Waggonfabrik Talbot GmbH, Aachen	Länge Wagenkasten	10.350 mm
Fabrik-Nr.	372 686	Größte Höhe über SO	3.500 mm
Spurweite	1000 mm	Breite Wagenkasten	2.520 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Größte Breite	2.700 mm
Eigengewicht	12,5 t	Motor	Humboldt-Deutz-Motoren AG Type A6M 317
Tragfähigkeit	20,0 t	Getriebe	Fabrik-Nr. 372686/11; 110 PS TAG Kiel, Type OG 10, luftgesteuert, 4 Gänge
Sitzplätze	32	Bremse	Einkammer-Druckluftbremse
Stehplätze	34	Heizung	Kühlwasserheizung
Achsstand		Beleuchtung	elektrisch 24 V
Drehgestell 1	2.150 mm	Sonstiges	Tyfon, Lätwerk
Drehgestell 2	1.800 mm		
Drehzapfenabstand	7.050 mm		



In Herschbach

Personenwagen





Bahngelände Herschbach

Bahngelände der Staatsbahn in Selters



# Kleinbahn Selters - Hachenburg

## Neue ermäßigte Fahrpreise

km	von nach oder umgekehrt		einf. Fahrt	Rück- fahrt	Gepäck, Fahrrad od. Hund
			Pf.	Pf.	Pf.
3	Selters	Rückeroth	20	30	20
5	"	Herschbach	25	40	20
9	"	Mündersbach	40	60	20
14	"	Höchstenbach	60	90	40
16	"	Wahlrod			
		(od. Winkelbach)	70	105	40
19	"	Nied.- od. Ob.-Hattert	80	120	40
22	"	Abtel Marlenstatt	90	135	40
24	"	Hachenburg	100	150	40
2	Hachenburg	Abtel Marlenstatt	20	30	20
5	"	Ob.- od. Nied.-Hattert	25	40	20
8	"	Wahlrod			
		(od. Winkelbach)	40	60	20
10	"	Höchstenbach	50	75	20
15	"	Mündersbach	70	105	40
19	"	Herschbach	80	120	40
21	"	Rückeroth	90	135	40
2	Rückeroth	Herschbach	20	30	20
8	"	Mündersbach	30	45	20
11	"	Höchstenbach	50	75	20
13	"	Wahlrod			
		(od. Winkelbach)	60	90	40
18	"	Nied.- od. Ob.-Hattert	70	105	40
19	"	Abtel Marlenstatt	80	120	40
4	Herschbach	Mündersbach	20	30	20
9	"	Höchstenbach	40	60	20
11	"	Wahlrod			
		(od. Winkelbach)	60	75	20
14	"	Nied.- od. Ob.-Hattert	60	90	40
17	"	Abtel Marlenstatt	70	105	40
6	Mündersbach	Höchstenbach	25	40	20
7	"	Wahlrod			
		(od. Winkelbach)	30	45	20
10	"	Nied.- od. Ob.-Hattert	50	75	20
13	"	Abtel Marlenstatt	60	90	40
2	Höchstenbach	Wahlrod	20	30	20
		(od. Winkelbach)	20	30	20
8	"	Nied.- od. Ob.-Hattert	25	40	20
8	"	Abtel Marlenstatt	40	60	20
3	Wahlrod	Nied.- od. Ob.-Hattert	20	30	20
6	(od. Winkelbach)	Abtel Marlenstatt	30	45	20
4	Nied.- od. Ob.- Hattert	Abtel Marlenstatt	20	30	20
1	Nieder-Hattert	Ober-Hattert	20	30	20
1	Winkelbach	Wahlrod	20	30	20
1	"	Höchstenbach	20	30	20

Kinder (4 bis 10 Jahre) und Militär halbe Fahrpreise (auf volle 5 Pf. abgerundet) für Einfach- und Rückfahrt-Scheine. Gepäck (bis 25 kg) oder Fahrrad oder Hund 20 Pf. bis 12 km, 40 Pf. über 12 km. Für Gepäck über 25 kg Gewicht weitere 20 Pf. für je 12 km und je 25 kg. Alle Züge führen nur die 3. Wagenklasse. Schüler-Monatskarten zum Preise von 20 Kinder-Rückfahrtscheinen der jeweiligen Strecke.

Lok 2 mit Personal



Gleich nach dem Kriege durften die Bahnbedienstete das Bahngelände nicht betreten. Die Amerikaner hatten das gesamte Gelände beschlagnahmt. Erst nach wiederholtem Einspruch von Bürgermeister durften die "Kleinbahnleute" wieder ihren Dienst aufnehmen.

Obwohl bis 1948 der Personenverkehr nochmals anstieg, auch der Schwarzmarkt hatte hierauf Einfluss, fiel dieser 1949 bis zur Kostenunterdeckung ab. Ab 1950 wurde der Verkehr zwischen Herschbach und Hachenburg eingestellt. Auch die Gleise auf dieser Strecke wurden abgebaut. Etwa zwei Jahre später wird der Bahndamm in Herschbach zu einem Gehweg umgestaltet. Schüler der Volksschule Herschbach halfen beim Pflanzen der Robinien für die Allee mit. Es war ein anschaulicher Naturkundeunterricht, so ein "Mitarbeiter" des Geburtsjahrgangs 1940.

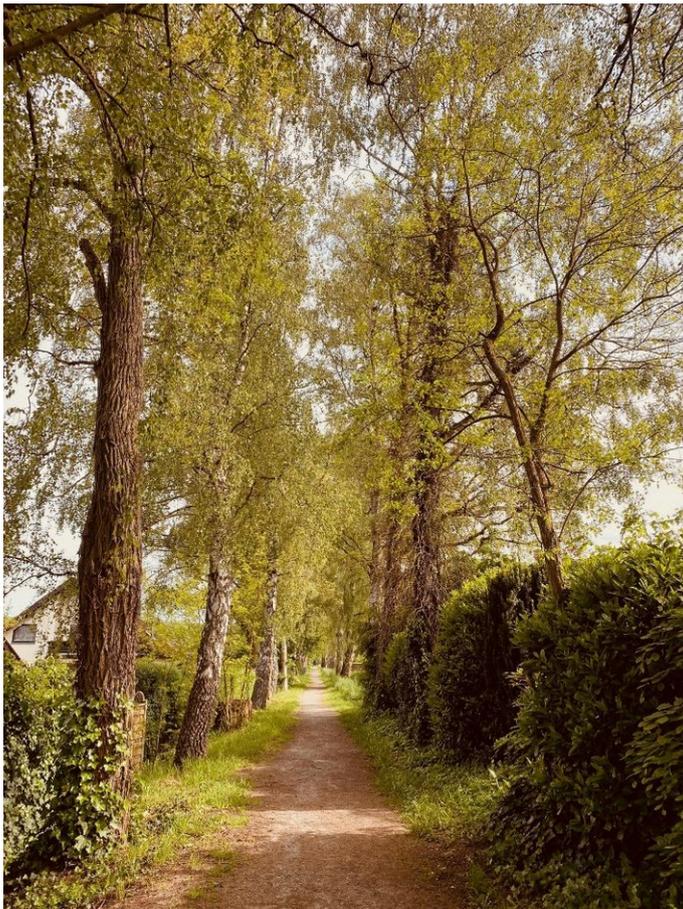


Für Lok 3 bedeutete dies das **aus**. Sie wurde im Jahre 1950 ausgemustert und verschrottet. Die Bahn mußte sparen, da die Bilanz der KSH (Kleinbahn **S**elters-**H**achenburg) Verlustzahlen aufwies.

Aufgrund wachsenden Abbaus von Quarzit wurden 1951 zwei gebrauchte Rollwagen von der Bundesbahn angekauft. Dies waren Tiefwagen mit Spurweite der Kleinbahn, die im Huckepackverfahren Bundesbahnwaggons nach Selters verfrachteten. In Selters wurde zwei Rollwagengruben angelegt. Hier konnten die Bundesbahnwagen von den Rollwagen sofort auf die Bundesbahngleise geschoben werden. In den folgenden Jahren kamen noch fünf weitere Rollwagen hinzu. Das zeitwendige Umladen in Selters entfiel nun.



Die Arbeit ist erledigt. Jetzt wird gefeiert



Karl-Deichmann-Allee im Mai



In den 70er Jahren

Im August des Jahres 1955 nimmt die Gewerkschaft Chemie-Papier-Keramik Stellung zum Antrag der Bahn, den Personenverkehr auch nach Selters aufzugeben. Sie schreibt an das Landratsamt in Montabaur. Die Gewerkschaft bittet darin, den Antrag ablehnend zu bescheiden:

P. Bzu. Herschbach/Klein.

Industriegewerkschaft  
Chemie - Papier - Keramik  
Verwaltungsstelle Westerwald  
Geschäftsstelle Siershahn/Ww.

An das  
Landratsamt des  
Unterwesterwaldkreises  
- Verkehrsabteilung -  
Montabaur  
=====

Zur Kenntnisnahme

15. Aug. 1955

Sw./No.

Betr.: Antrag auf Stilllegung des Personenverkehrs zwischen Selters und Herschbach der Kleinbahn-AG., Selters-Hachenburg.

Im Namen des Vorstandes der Industriegewerkschaft Chemie-Papier-Keramik Verwaltungsstelle Westerwald, widersprechen wir dem Antrag der Kleinbahn AG. Selters-Hachenburg wegen Einstellung des gesamten Personenverkehrs auf der Schiene zwischen Herschbach und Selters.

Durch die beabsichtigte Verlagerung des Personenverkehrs auf Omnibuslinien tritt im Arbeiterberufsverkehr eine ungerechtfertigte Verteuerung des Fahrpreises um DM 0,70 für die Arbeiterwochenfahrkarten ein. Diese Verteuerung des Fahrpreises bedeutet für den Arbeiterberufsverkehr, der auf der Strecke Herschbach-Selters wegen Auslaufens des Quarzitvorkommens durch die Verlagerung der Arbeitsstätten der dort ansässigen Arbeiter im ständigen Wachsen begriffen ist, eine Belastung von nahezu einem Stundenlohn in der Woche.

Der Antrag der Kleinbahn-AG. Selters-Hachenburg auf Verlagerung des Personenverkehrs ist offensichtlich darauf abgestellt, ihren Gewinn zu erhöhen. Bei der herrschenden Übung, dass bei Einrichtung von Omnibuslinien die Schiene den Vorrang hat, können wir nicht einsehen, dass hier lediglich zur Erhöhung des Gewinns der Kleinbahn AG. umgekehrt verfahren wird. Würde ein privater Omnibusunternehmer auf der gleichen Strecke eine Omnibuslinie einrichten wollen, so könnte dem wegen Vorhandenseins einer Linie im Schienenverkehr nicht stattgegeben werden. Da der Schienenverkehr zur Beförderung der Güter, insbesondere des Quarzites, aufrecht erhalten bleiben muss, kann der Kleinbahn AG. auch zugemutet werden, den Schienenpersonenverkehr aufrecht zu erhalten. Es wäre nichts dagegen einzuwenden, nebenher noch den Omnibusverkehr einzurichten, so dass die Benutzer der Beförderungsmittel die Wahl zwischen der Schiene und dem Omnibus behalten. Wenn die Kleinbahn-AG. Selters-Hachenburg den derzeitigen Personenverkehr auf der Schiene für unrentabel betrachtet, so müsste sie erwägen, die Schiene an die Deutsche Bundesbahn abzugeben, wo vielfach der Personenverkehr durch den Güterverkehr getragen wird.

Der Einwand, dass durch die Verlagerung des Omnibusverkehrs weiterhin eine Haltestelle auf dem Marktplatz in Herschbach eingerichtet werden könne und den Benutzern dadurch ein Fussweg von ca. 700 m erspart bleibe, kann den vorgebrachten Einwänden unsererseits kein anderes Bild geben, da Fusswege von 700 m keine besondere Belastung darstellen. Die schnellere Verkehrsbedienung kann auch über die Schiene erreicht werden.

Wir bitten, gemäss unseren o.a. Gründen den Antrag der Kleinbahn-AG. ablehnend zu bescheiden.

Industriegewerkschaft Chemie-Papier-Keramik  
Verwaltungsstelle Westerwald  
*(Hans Schweitzer)*  
(Hans Schweitzer)

Im Dezember des Jahres 1955 bittet die Kleinbahn AG Selters - Hachenburg um ein Darlehen aus Gemeindemitteln.

**KLEINBAHN SELTERS-HACHENBURG**  
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

Betriebsdirektion Herschbach/Unterwesterwald

┌ Kleinbahn Selters-Hachenburg GmbH., Herschbach/Unterwesterwald ┐

Fernruf: Selters (Westerwald) Nr. 479  
Banken: Kreissparkasse Unterwesterwald  
Montabaur Nr. 1278  
Postscheck: Frankfurt/M. 12268  
Bahnsendungen: Herschbach/Unterwesterwald

An den  
Herrn Bürgermeister  
Herschbach

┌ Ihre Zeichen Ihre Nachricht vom Unsere Zeichen L/B Herschbach,  
den 15. November 1955

Betr.: Beschaffung einer Diesel - Lokomotive.

Für unsere Kleinbahnstrecke Herschbach - Selters benötigen wir zwecks Kohlenersparnis eine Diesel - Lokomotive von 140 PS. Gemäss dem beifolgenden Angebot der Firma Jung in Jungenthal / b. Kirchen (Sieg) kostet diese DM 117.950,-- und bei Bestellung der Lokomotive sollen wir  $\frac{1}{3}$  Anzahlung leisten. Da wir für unsere Feldbahn bereits eine Diesel - Lokomotive zum Preise von DM 24.750,-- angeschafft haben, ist es uns im Augenblick nicht möglich,  $\frac{1}{3}$  bei der Bestellung an die Firma Jung zu zahlen. Unsere Dampf-Lokomotiven sind im Betrieb viel zu teuer und alle Kleinbahnen schaffen sich Diesel - Lokomotiven an.

Da wir mehr als 20 Familien in Herschbach bei unserer Bahn beschäftigen, bitten wir uns ein Darlehen von DM 20.000,-- auf 10 <sup>4%</sup> Jahre zur Verfügung stellen zu wollen. Entsprechende Sicherheiten werden wir der Gemeinde bei Gewährung des Darlehens geben. Die Diesel - Lokomotive wird sich von selbst amortisieren, da die Kohlenpreise unvernünftig gestiegen sind. Wir sparen monatlich DM 1000,-- an Kohlen. Die Lieferzeit der Lokomotive beträgt 12 Monate - siehe Seite 2 des Angebots - und die Kleinbahn wird dann nach Lieferung der Diesel - Lokomotive mit der Rückzahlung des Darlehens an die Gemeinde beginnen, da wir ja, wie bereits erwähnt, monatlich DM 1000,-- an Kohlen einsparen.

Für ein Entgekommen Ihrerseits sind wir besonders dankbar.

Kleinbahn Selters-Hachenburg  
G. m. b. H.

*Ally*

Diese wendet sich an das Landratsamt Montabaur und bittet um entsprechende Auskunft und Genehmigung. Diese Behörde lehnt das Ansinnen ab.

**Landratsamt**  
des Unterwesterwaldkreises

Ⓜ Montabaur, den 13. Dez. 1955  
Fernruf 781

Abt.: A Aktenz.: 1010-3 (31)

Gemeindeverwaltung  
H e r s c h b a c h

Betr.: Antrag der Kleinbahn Selters-Hachenburg auf Gewährung eines Darlehens aus Gemeindemitteln.  
Bezug: Anfrage vom 21. November 1955.

Es ist verständlich, daß die Gemeinde Herschbach an dem Unternehmen der Kleinbahn im Interesse der Verkehrsverbindungen interessiert ist. Es gehört aber nicht zu den eigentlichen Aufgaben der Gemeinden, örtlichen Unternehmen für betriebliche Zwecke Darlehen zur Verfügung zu stellen. Man kann die Gewährung von Darlehen an örtliche Unternehmen nicht gleichstellen mit den Aufwendungen, die eine Gemeinde ggf. im Zusammenhang mit der Ansiedlung neuer Unternehmen macht.

Im übrigen ist uns aber bekannt, daß der Gemeinde Herschbach für eigene Aufgaben in den kommenden Jahren erhebliche Ausgaben entstehen. Wir halten es für notwendig, daß die Gemeinde zunächst für diese dringend anstehenden Aufgaben die erforderlichen Mittel ansammelt. Wir denken hierbei z. B. an den Neubau einer Volksschule mit Lehrerwohnungen und an die Schaffung von Räumen zur Unterbringung des Bürgermeisteramtes, das bekanntlich im Forsthaus untergebracht ist. Das Forsthaus wird jedoch voraussichtlich in absehbarer Zeit wieder für seinen eigentlichen Zweck benötigt.

*Stin*

*10*



Bedienstete etwa 1955

Am 15.12. richtet die Kleinbahn ein weiteres Schreiben an die Gemeinde:

“Die Gemeindevertretung hat in der Sitzung am 5.12. unseren Antrag auf ein Darlehen abgelehnt. Dies bedauern wir. Die Kleinbahn existiert seit mehr als 50 Jahre. Wir finden es frivol, wenn ein Gemeindevertreter behauptet, dass Herschbach keine Kleinbahn braucht, denn Maroth hätte auch keine Kleinbahn. Wir haben den Bahnhof in Herschbach ausgebaut. Es wurde eine neue Rampe erstellt, die Bahnhofsgleise umgebaut und für den Rollwagenbetrieb Auf- und Abstellgruben hergestellt. Die Gebäude wurden überholt. Die Herren Maler- und Klempnermeister haben davon profitiert. Wir geben auch den hiesigen Vereinen zu Weihnachten Unterstützung. Für 1956 ist eine Toilettenanlage auf dem Bahnhof Herschbach geplant. Zum Schluss bemerken wir noch, dass wir jährlich rd. 1.500 - an Gewerbesteuern überweisen.

6. Die Gebäude wurden ebenfalls neu überholt. Sowohl die Herren Malermeister als auch die Klempnermeister haben davon profitiert. Noch im letzten Jahr haben wir das Verwaltungsbüro mit Linoleum auslegen lassen, wofür Herr Malermeister Schwank DM 3.000,-- kassierte.
7. Wir geben auch den hiesigen Vereinen zu Weihnachten Unterstützung und haben uns, wenn ein Verein an uns wegen einer Unterstützung herantrat, noch niemals davon ausgenommen.

Sie können daraus ersehen, dass die Kleinbahn für Herschbach viel tut.

Für das Rechnungsjahr 1956 haben wir folgende Bauten vor:

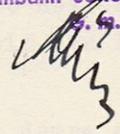
1. den Bau einer Rampe für den Omni - Verkehr
2. Herstellung einer Toilettenanlage auf Bahnhof Herschbach.

Beide Projekte werden mehr als DM 10.000,-- kosten. Da uns die Gemeinde nun recht stiefmütterlich behandelt, sind wir ja auch nicht verpflichtet, Herschbacher Unternehmer für diese Arbeiten heranzuziehen.

Zum Schluss bemerken wir noch, dass wir jährlich rd. DM 1.500,-- der Gemeinde an Gewerbesteuern überweisen.

Hochachtungsvoll

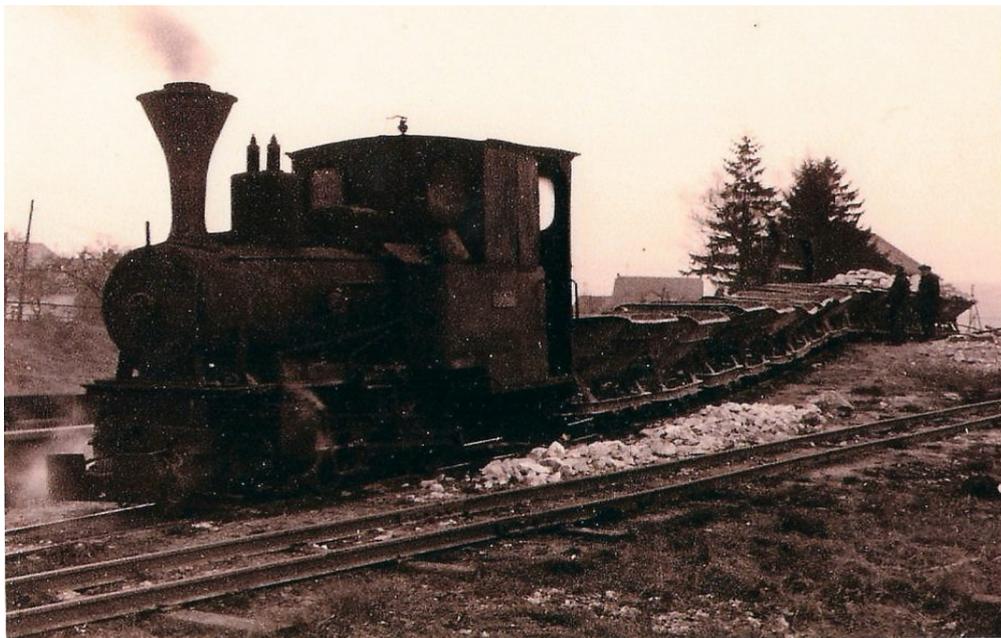
Kleinbahn Seifers-Hachenburg  
G. m. b. H.





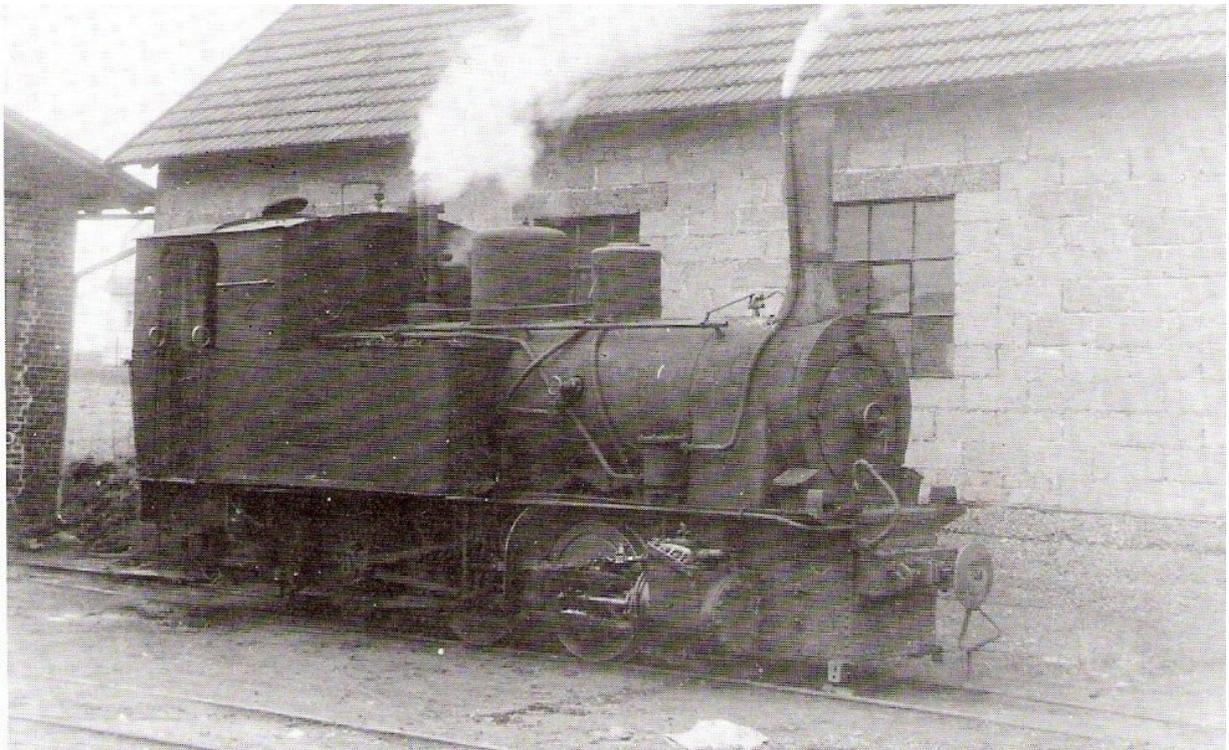
Rollwagen

Die Feldbahn zieht die mit Quarzit beladenen Loren zur Kippstelle. Dort werden sie nacheinander in die Rollwagen gekippt.

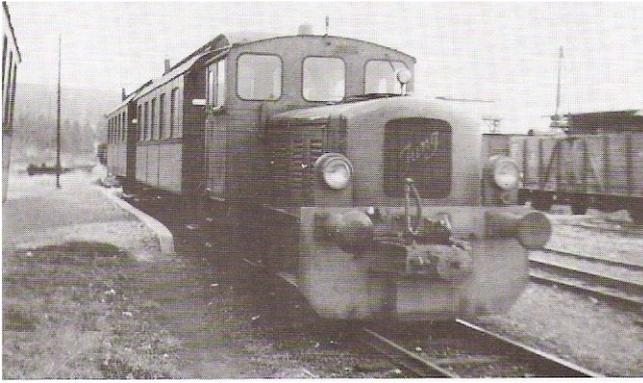




Gelände in Herschbach



Die letzte Lok



Nachdem man im Jahre 1957 eine Diesellok angeschafft hatte, war auch die "Dampflok 2" nicht mehr erforderlich. Sie wurde an die Nassauische Kleinbahn verkauft.

Dort lief sie unter der Betriebsnummer 16. Nach einigen Umwegen stand sie bis zum Jahre 2017 in Nastätten auf einem Denkmalsockel.



### **Rückblick:**

Die Betriebszahlen der ersten Jahre zeigten steigende Tendenz. So wurden im Jahre 1902 55.392 Personen, 518 Tonnen Stückgut und 642 Stück Vieh befördert. Dies waren 12.128 t Wagenladungen ( außer Vieh).

Fünf Jahre später steigerte sich die Beförderung auf 57.419 Personen und 907 Tonnen Stückgut. Allerdings wurden nur 601 Stück Vieh transportiert. 1912 waren es 61.251 Personen, 828 Tonnen Stückgut und 719 Stück Vieh.

Im Jahre 1917 benutzten 103.335 Personen die Kleinbahn. 1.009 Tonnen Stückgut und 1.958 Stück Vieh wurden befördert.

Die Inflationsjahre 1923/24 verursachten einen Rückgang im Jahre 1924 des Personenverkehrs auf 25.202 und des Stückgutirtransportes auf 552 Tonnen. In diesem Jahr wurden nur 29 Stück Vieh transportiert.

Mitte der 20er Jahre stiegen die Zahlen wieder auf über 55.000 Personen-transporte.

1927 wurden zum Beispiel 56.683 Personen und 91.528 t Güter befördert. Davon waren allerdings 83.113 t Quarzit.

Bis 1938 stieg dann die Fracht wieder auf 103.931 Personen, 80.459 t Güter, davon 57.415 t Quarzit, an.

Die Kriegsjahre zeigten einen rapiden Anstieg des Personenverkehrs. In den Jahren 1943 bis 1945 sanken allerdings die Gütertransporte erheblich. Dies war eine Folge der Kriegswirtschaft. Menschen mußten zwar verfrachtet werden, jedoch zum Abbau des Quarzits waren kaum noch Männer in der Heimat.

Insgesamt gesehen erreichten die vorgenannten Transportergebnisse allerdings immer noch nicht die Zahlen, die man erwartet hatte.

Das Betriebsergebnis in Mark und Pfennig zeigte die Misere der Kleinbahn. Stiegen die Einnahmen in aufeinanderfolgenden Jahren zwar ständig an, so konnte doch erst bei einer Einnahme von über 100.000 Mark die Gewinnzone erreicht werden. Doch diese Grenze wurde nur in wenigen Jahren erreicht oder gar überschritten.

Balke hoffte zwar auf bessere Einnahmen durch Erweiterungen der Bahn zum Beispiel bis nach Hartenfeis, bis zum Rhein oder bis an die Sieg, doch weiter als bis zum Planungsstadium kam er damit nicht.

Auch für eine "Basaltbahn" von Rückeroth in Richtung Hartenfels wurde im Jahre 1928 ein Antrag gestellt. Aber dieser Plan scheiterte ebenfalls.

Der 2. Weltkrieg hatte den Betriebsanlagen und den Fahrzeugen relativ wenig zu schaffen gemacht. Man nahm daher ziemlich schnell nach dem Zusammenbruch den Personenverkehr in verminderter Form wieder auf.

Da auch erst seit Mitte 1946 die Steinbruchbetriebe endlich wieder richtig zum Laufen kamen, konnte auch der Gütertransport wieder langsam ins Rollen kommen. Allerdings wurde ein großer Teil des Quarzits, wie seit 1943 eingeführt, weiter mit der Ringbahn nach Marienrachdorf zur noch Staatsbahn verfrachtet. Man erfüllte so auch eine Auflage der französischen Besatzer. Diese begründeten ihre Auflage mit der Mehrarbeit durch die Handumladung des Quarzits in Selters. In Marienrachdorf war es möglich, die Loren durch Einkippen der Steine in die Staatsbahnwagen zu leeren.

In dieser Zeit musste noch viel organisiert werden. Es war zum Beispiel schwer, an die erforderliche Steinkohle, heranzukommen. Auch Lokstreu-sand war nicht erhältlich. Aber Eisenbahner wissen sich zu helfen.

Zumindest anfangs beeinflusste die Währungsreform 1948 das Betriebsergebnis negativ. Die Umstellung war nicht einfach. Doch dann ging es, wie überall in den drei westlichen Zonen, wieder aufwärts.

Ab 1951 wurde wieder sämtliches Gestein mit der Kleinbahn nach Selters befördert.

Andererseits ließ die Personenbeförderung speziell nach Hachenburg wieder nach. Die sogenannten "Hamsterfahrten" bis hin ins Altenkirchener Land waren nicht mehr notwendig. Der Güterverkehr auf dieser Strecke war bis dato sowieso unrentabel gewesen. Die Strecke Herschbach - Hachenburg fuhr also keine Gewinne mehr ein.

Der Antrag auf Genehmigung der Einstellung der Fahrten und der Abriß der Gleisanlagen wurde genehmigt. im Mai 1951 schlug, wie schon berichtet, somit die Todesstunde des Kleinbahnbetriebes von Herschbach nach Hachenburg.



Kipprampe für LKW`s an der Dierdorfer Straße



*Feldbahnen, die Quarzit zur KSH transportierten, entstanden schon kurz nach der Eröffnung der Kleinbahn. Eine der letzten Feldbahnen im Raum Herschbach befördert heute noch Quarzit zur Verladung auf LKW an die B 413. Als ein Teil der früheren Ringbahnstrecke und der an sie angeschlossenen Grubenbahnen hat sie die Stilllegung der KSH überdauert.*

*(Foto: Henning Wall)*



Kipprampe im Jahr 2024







**„Schau in's Land“** des Omnibusunternehmers August Schardt, mit dem auch viele Ausflüge von Herschbacher Vereinen unternommen wurden.

Bus der Kleinbahn mit Josef Dickopf und Franz Beuler



*Der Bahnhof Herschbach gegen Streckenende gesehen bei der zweiten Stilllegung der Teilstrecke Herschbach - Hachenburg. Links die Feldbahn der KSH (Ringbahn), am Fuß der Geländestufe das normalspurige KSH-Absetzgleis. Rechts die 600 mm-Schleppbahn der Kiesgrube Neitzert mit Sturzgerüst. (Foto: Gerd Wolff)*

Der Landrat.

Montabaur, den 4. April 19 50

Bauschein Nr. 838 49 / 19

# Bauschein.

Auf Antrag des Deutschen Shell- A.G., Zweigniederlassung  
in Köln  
wird unbeschadet der Rechte Dritter hiermit  
die Genehmigung erteilt, auf dem Grundstück der Kleinbahn A-G Selters-Hachenburg  
in Herschbach Grundbuch

Band ~~XXXX~~ Bl. ~~91~~ das in den beiliegenden als zugehörig bezeichneten Bauvorlagen  
(Baubeschreibung, Zeichnungen und Berechnungen) dargestellte Bauvorhaben  
**Errichtung einer Eigenverbrauchstankstelle f. Vergaserkraftstoff**  
auszuführen. ~~Von den~~

~~Bestimmungen~~ ~~der~~ ~~Bestimmungen~~  
~~Bestimmungen~~ ~~der~~ ~~Bestimmungen~~ Befreiung erteilt.

Bei der Bauausführung sind zu beachten:

1. die Vorschriften der Baupolizeiverordnung vom 15. August 1932
2. die den Bauvorlagen angehefteten und in die Bauvorlagen in grün eingetragenen besonderen Bedingungen und Prüfungsbemerkungen,
3. die Bestimmungen über den Schutz der Arbeiter und über die Arbeiterfürsorge auf Bauten, insbesondere auch die Unfallverhütungsvorschriften der Baugewerks-Berufsgenossenschaft.

Der Baubeginn und die Namen des Bauleiters und des Bauunternehmers sind vor Baubeginn der Ortspolizeibehörde schriftlich anzuzeigen, ebenso jeder Wechsel der Personen und des Bauherrn. Ergibt sich im Laufe der Bauausführung die Notwendigkeit, vom genehmigten Bauplan abzuweichen, so ist die beabsichtigte Abweichung sofort anzuzeigen und für sie die Baugenehmigung nachzusuchen. **Die Rohbauabnahme erfolgt durch das Kreisbauamt in Montabaur; Die Gebrauchsabnahme erfolgt durch den Spezi alsachverständigen.**

Rohbauabnahme ist — ~~aber~~ erforderlich — schriftlich bei der Abnahmebehörde (Ortspolizeibehörde, ~~Staatshochbauamt~~ in Herschbach) zu beantragen, sobald der Bau in seinen Mauern, Gewölben, Eisenkonstruktionen (einschl. derjenigen der notwendigen Treppen) sowie in Balkenlage und Dacheindeckung vollendet ist. Die Dacheindeckung darf hierbei eine vorläufige sein.

Als Ersatz für den Lokbetrieb der Strecke Herschbach - Hachenburg wurde für den Personenverkehr nun eine Buslinie eingerichtet. Bereits seit 1948 bestand eine Omnibusverbindung zwischen Herschbach und Hachenburg. Der Güterverkehr wurde mit LKWs getätigt.

### **Übrig blieb letztendlich nur noch das 5 km lange Bahnnetz nach Selters.**

Aber damit nicht genug. Der Mehrheitsaktionär Dr. Kaehler und Frau bot im Jahre 1951 der Deutschen Bundesbahn die Übernahme der Aktienmehrheit an. Dr. Kaehler ahnte sicherlich schon, obwohl er den Abbau des Quarzits auf weitere 30 Jahre für gesichert hielt, den Untergang der Kleinbahn. Nach umfangreicher Prüfung lehnte die DB das Angebot aber ab. Geschätzt wurde ein noch vorhandenes Quarzitvorkommen von ca. 650.000 t. Bei einem jährlichen Abbau von ca. 72.000 t verblieben damit nur noch max. 10 Jahre für den Transport des Gesteins. Das war der DB zu wenig, um eine positive Entscheidung zu treffen

Im Jahre 1956 wurde die Aktiengesellschaft in eine GmbH umgewandelt. Das Stammkapital von insgesamt 188.000 DM wurde mit 172.000 DM von Herrn von Rützen . Kositzkau aus München und mit 16.000 DM von Herrn R. Fuchs aus Mannheim eingebracht. Von Rützen - Kositzkau gab ein gutgehendes Sanatorium auf und wurde Kleinbahnaktionär.

Der Omnibusbetrieb wurde, wie oben schon erwähnt, forciert. Da die Kleinbahn selbst keine Busse besaß, wurde der Herschacher Bus - Unternehmer Schardt mit Fahrten beauftragt. Anfangs bewerkstelligte dieser die Fahrten mit Holzvergaser - Fahrzeugen. Im Jahre 1950 kaufte die Kleinbahn selbst zwei Opel - Blitz - Omnibusse mit 23 bzw. 31 Sitzplätzen. Da nun auch durchgehende Fahrten bis nach Montabaur angeboten wurden, musste die Kleinbahn dieses Angebot "im Auftrage der DB" ebenso durchführen wie der Busunternehmer Schardt die Strecke Hachenburg - Koblenz .

Die Fahrzeiten wurden kürzer, die Benutzer hatten nicht mehr so weite Fußwege zu bewältigen.

Für die Busse wurde ein Garagengebäude in Herschbach errichtet.

Im Jahre 1959 veräußerten die Kleinbahnbetreiber die Omnibuslinie zwischen Dierdorf- Herschbach - Hachenburg an die Westerwaldbahn in Bindweide. Gleichzeitig beschloss man, den Kleinbahnbetrieb insgesamt still zu legen.

Man bot den Kreisen Ober- und Unterwesterwald sowie dem Kreise Altenkirchen den Kauf der Bahn an. Diese lehnten aber ab mit der Begründung, dass der Personenverkehr zukünftig durch den persönlichen Straßenverkehr gewährleistet sei.

Ab 1960 wurde nun offiziell der Personenverkehr auch nach Selters über die Schiene eingestellt. Auch die Stilllegung des Güterverkehrs wurde vorbereitet.

Die Betreiber der Kleinbahnwiesen beim Stilllegungsantrag darauf hin, dass der Quarzitversand über die Schiene auf 1.000 t pro Monat gesunken sei.

***Wir haben uns daher entschlossen, die Bahn still zu legen und abzubrechen. Als Termin schlagen wir den 1. November 1960 vor.***

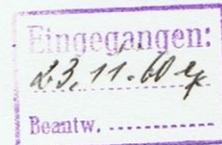
Diesem Antrag wurde zugestimmt. Der letzte offizielle Zugverkehr wurde eingestellt. Betriebsleiter waren von 1940 bis 1950 Herr Lackus und von 1950 bis 1961 Herr Lütt.

*1917 entgleiste in der Godderter Kurve ein Zug wahrscheinlich infolge Schienenbruchs. Das Ereignis wurde hier mit drei entgleisten Güterwagen, schaulustigen Jugendlichen und zwei Landsturmmännern festgehalten. (Sammlung H.J. Adams)*



# LANDRATSAMT DES UNTERWESTERWALDKREISES

⌈ (22b) MONTABAUR, den 18. Nov. 1960  
Fernruf 781  
Gemeindeverwaltung  
Abt.: 1b/11 Aktenz.: -  
Herschbach/Uww.



⌋  
Betr.: Auflassung der Kleinbahn Selters-Hachenburg GmbH, Herschbach.  
Bezug: Verfügung der Bezirksregierung Montabaur vom 9. 11. 1960  
- Az. 336 - 60 -.

Das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Mainz hat mit Erlaß vom 5. 11. 1960 - Vk III - 176/02/13 - 2013/60 - entsprechend dem Antrag der Kleinbahn Selters-Hachenburg GmbH. in Herschbach

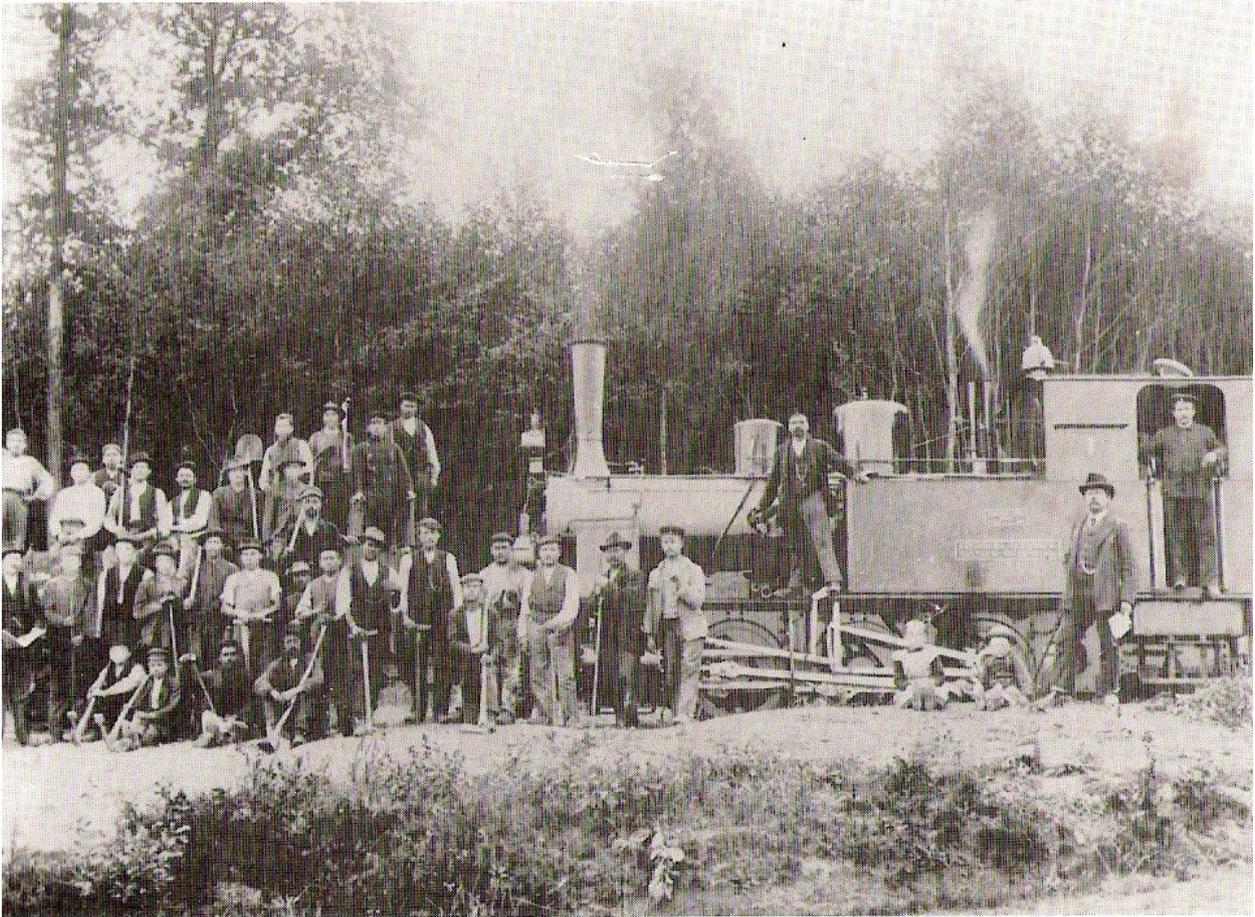
- a) die dauernde Einstellung des Eisenbahnbetriebes auf der Reststrecke der Kleinbahn zwischen Selters (Ww) Ost und Herschbach (Uww) und
- b) den Abbruch der Eisenbahnanlagen

mit der Maßgabe genehmigt, daß die für diesen Fall in der Genehmigungsurkunde der Kleinbahn vom 4. Juli 1899 - 19. Dezember 1919 *und* deren Nachträgen und in den einschlägigen Gesetzen vorgesehenen Verpflichtungen erfüllt und die Rechte Dritter gewahrt werden.

Wir geben hiervon Kenntnis.

Im Auftrage:

## Unfälle



Unfall bei Goddert im Jahre 1916

des Jahres erhalten haben.

**\*\* Selters (Westerm.), 12. Sept.** Als der Zug der Kleinbahn von hier nach Herschbach Samstag nachmittag 4 Uhr den Damm auf dem Goddarter Felde übersuhr, entgleiste die Lokomotive und stürzte im Fall 4 Wagen nachreifend, über die Böschung ab. Dabei wurden einige Reisende schwer verletzt; ein Herr aus Herschbach brach ein Bein und mußte in das Krankenhaus in Dernbach übergeführt werden. Der Materialschaden ist erheblich. Bis heute konnten die umgestürzten Wagen und die Lokomotive noch nicht gehoben werden.

Foto und Zeitungsbericht freundlicherweise überlassen  
von Ulrich Neumann aus Wirges

## Eisenbahnunfälle auf der Kleinbahn

Sicher sind in den fast 80 Jahren der Kleinbahn Selters-Hachenburg viele Eisenbahnunfälle zu verzeichnen gewesen, die alle aufzuzählen heute nicht mehr möglich ist. Der folgende kleine Ausschnitt von Unfällen aus den Jahren 1945 bis 1956, also über gut 10 Jahre hinweg, gibt Einblick in die vielfältigen Ursachen.

### Eine Achse der Lok brach

Am 6. November 1945, mittags, entgleiste bei km 21,5 zwischen den Bahnhöfen Hachenburg und Oberhattert die Lok von Zug 3 infolge Achsbruchs. Der Bruch trat an der Treibachse unmittelbar am Radstern ein. Die Lok legte sich seitlich gegen die Anschnittsböschung. Personen kamen nicht zu Schaden. Das Gleis wurde auf 10 m aufgerissen.

### Frau sprang in Herschbach vom fahrenden Zug ab

Am 21. Juni 1946 verunglückte bei Zug 4, ab Herschbach in Richtung Hachenburg, um 15.50 Uhr Frau F. aus Köln-Bickendorf. Sie sprang kurz nach Abfahrt vom fahrenden Zug in entgegengesetzter Richtung ab, als sie bemerkte, daß sie in den falschen Zug gestiegen war. Sie zog sich mittelschwere Verletzungen wie Rippenbrüche und Platzwunden zu.

### Entgleisung eines Personenzuges infolge Achslagerbruch

Am 17. Dezember 1946 entgleiste bei Zug 7 in Richtung Hachenburg, nachdem dieser den Bahnhof Niederhattert verlassen hatte, der am Schluß des Zuges laufende Personenwagen mit dem vorderen Drehgestell. Der Zug bewegte sich noch 50 m fort und kam dann zum Stehen. Der Wagen war mit 25 Personen besetzt. In der Aufregung sprang eine Frau aus Rennerod durch eine zertrümmerte Fensterscheibe aus dem Wagen. Sie erlitt einen Oberschenkelhalsbruch und Schnittwunden an der linken Hand und wurde ins Krankenhaus eingeliefert. Ursache der Entgleisung war der Bruch eines Achslagers am Drehgestell.

### Entgleisung durch Schienenbruch

Am 30. April 1947 entgleisten in der Kurve bei km 7,4 zwischen den Bahnhöfen Mündersbach und Herschbach bei Zug 10 zwei Personenwagen infolge Schienenbruchs. Personen kamen nicht zu Schaden.

### Junger Mann sprang in Höchstebach vom fahrenden Zug ab

Am 2. Januar 1948 um 5.52 Uhr ereignete sich bei Zug 1 auf dem Bahnhof Höchstebach ein Unfall. Ein junger Mann hatte seine Eltern in einen Personenwagen des Zuges begleitet. Als er bemerkte, daß der Zug fuhr, sprang er ab. Er zog sich Rippenbrüche zu.

### Schienenbruch zwischen Mündersbach und Herschbach

Am 27. April 1948 entgleisten bei km 6,7 (13.25 Uhr) die Lok und die Personenwagen des Zug 6 infolge eines Schienenbruchs. Es wurden 30 m Gleis beschädigt. An den Personenwagen entstanden geringe Schäden. Keine Personen wurden verletzt.

### Zusammenstoß mit Kuh-Fuhrwerk

Am 24. Mai 1948 (8.04 Uhr) fand ein Zusammenprall zwischen Zug 4 und einem Kuh-Fuhrwerk auf einem unbeschränkten Bahnüberweg zwischen Mündersbach und Herschbach statt.

### Zusammenprall zwischen Triebwagen und LKW

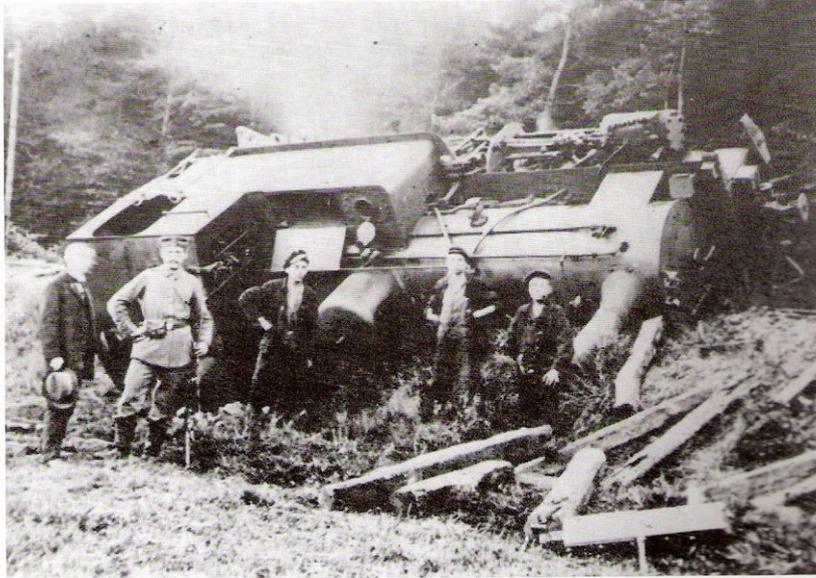
Am 23. Oktober 1948 stieß der Triebwagen (Zug-Nr. 5a) mit einem LKW in km 4,6 zwischen Selters und Herschbach zusammen. Der LKW wurde erheblich und der Triebwagen leicht beschädigt. Personen wurden nicht verletzt.

### Entgleisung durch Schienenbruch

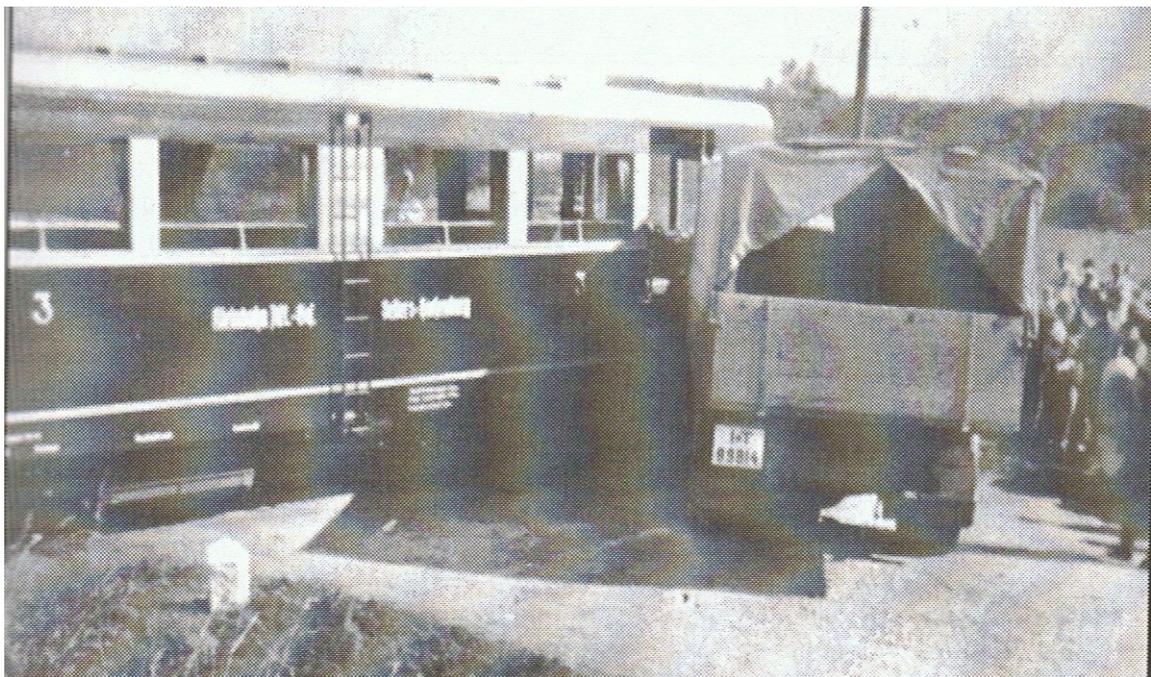
Am 25. Februar 1949 (7.09 Uhr) entgleiste bei Zug Nr. 4 in km 23 zwischen Hachenburg und Oberhattert ein Personenwagen infolge Schienenbruch. Keine Folgen.

### Zusammenstoß zwischen Triebwagen und PKW

Am 9. Februar 1952 (15.33 Uhr) stieß der Triebwagen (Zug Nr. 25) mit einem PKW auf dem Bahnübergang der Straße Herschbach - Selters zusammen. Der PKW wurde eingedrückt. Der Fahrer blieb unverletzt.



*Unfall vor Selters aus Richtung  
Goddert.  
(Sammlung Willi Merzhäuser)*



Im Laufe des Jahre 1961 wurden die Gleisanlagen abgebaut.

Wer aber geglaubt hätte, im November 1960 sei die letzte Fahrt gewesen, der kannte nicht die damals genannte "Mopedbande". Dies waren Burschen des Geburtsjahrgangs 1943. Die Schienen auf dem Bahngelände waren schon gelöst und abtransportiert. Die Lok stand, um weitere Transporte zu tätigen, vor unserem Haus (Winfried Himmerich) und war noch am Fauchen. Was gab es spannenderes, als einmal selbst Lokführer zu sein! Damals lief im Fernsehen die Serie: "Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer". Der Vater eines Freundes war bei der Bahn gewesen, und so war sein Sohn sicherlich schon mal in der Lok mitgefahren. Er kannte also die Hebel, an denen man ziehen musste. Also rein in die Lok, Hebel ziehen und ab gings Richtung Selters. Vor einer Steigung musste nochmals kräftig nachgefeuert werden. Weiter gings bis Höhe Goddert. Jetzt aber nichts wie zurück! Am Halteplatz angekommen war es mittlerweile Zeit zum Nachhause gehen. Ich hatte es nicht weit.

Nach etwa einer halben Stunde, meine Mutter und ich lagen schon im Bett, klingelte es stürmisch an der Haustür. Meine Mutter auf, zwei Polizisten standen vor der Tür. "Haben Sie vorhin hier junge Burschen gesehen, die mit der Kleinbahn gefahren sind", war die Frage. Antwort meiner Mutter: "Nein". Dabei hat sie gleich gedacht, so hat sie es mir erzählt: Do wor dä ming och bey.

Die Polizisten sind dann nach Selters gefahren und haben einen Lokführer geholt. Der hat sofort Wasser nachgeschüttet. Wir hatten zwar gefeuert, aber kein Wasser nachgefüllt. Das hätte böse enden können. Irgendjemand muss uns gesehen und verpiffen haben. Denn zwei Tage später mussten wir zum in Herschbach wohnenden Polizisten. Mit schlotternden Knien sind wir zu diesem hin. Der hat uns ins Gewissen geredet und uns ermahnt, so was ja nicht wieder zu tun. In welcher Gefahr wir standen wussten wir nicht. Teilweise waren schon die Nägel der Klammern, die die Schienen fixieren, gelockert. Da aber der Vater unseres Lokführers auf der Bahn arbeitete, ist sonst nichts passiert.

Die Mopedbande dichtete dann ein Lied: Die erste Strophe kann ich noch:  
*Auf einsamen Schienen, der Elias stand.  
Da kam die Idee von der Mopedband.  
Sie löste die Bremsen, mit Volldampf voraus.  
In der ersten Kurve, der Elias ging aus.  
Holladihi. Holladiho, holladihopsasa holladiho.*



Abbruchstimmung in Herschbach im Dezember 1960. Die Gleise vor dem Lokschuppen sind bereits entfernt, Kohlebansen und Grube sind noch zu erkennen, auch das Streckengleis liegt noch.  
(Foto: Hans Bartel)



Eine der historischen Lokomotiven der Kleinbahn Hachenburg/Selters ist restauriert worden und kann heute in Nastätten (Verkehrskreis in Fahrtrichtung Limburg) besichtigt werden. Sie wurde bis 1962 noch von der Nassauischen Kleinbahn AG gefahren.

Foto: Werner Menzel

Aroma in die Limoja-sche. Erste Tests ergaben, dass dieses Getränk zum Renner werden könnte, schmeckt es doch (nach Ansicht von testenden Wessis) ähnlich, wie die zu DDR-Zeiten verkaufte Kunst-Cola, die „zur Not“ und um den Nachbarn zu imponieren auch mal in gehortete „echte“ Cola-Flaschen umgefüllt wurde. „Det macht Schau“ hieß das damals. Ich bin jetzt gespannt, wann in unseren Breiten die erste importierte Mango-Fanta auftaucht - wegen der Schau, versteht sich...  
**Werner Menzel**

# Vor rund 100 Jahren dampfte die erste Kleinbahn nach Hachenburg

Auf dem Bahnhof Selters startete der historische Zug am 1. August 1901

Grund für den Bau der Bahn waren die umfangreichen Quarzitvorkommen im Herschbacher Becken sowie Ton und Basalt, die um die Jahrhundertwende als gefragte Rohstoffe an einen Anschlusspunkt der Reichsbahn transportiert werden mussten. Mit der Gründung der Kleinbahn-AG im März 1900 begann die Erfolgsgeschichte der Schmalspurbahn, an die heute nur noch historische Fotos aus dem Eisenbahnarchiv Westerwald erinnern, das von Ulrich Neumann mit betreut wird.

**- von WERNER MENZEL -**  
WESTERWALD. Fast auf den Tag 100 Jahre ist es her, als erstmals eine Kleinbahn, gezogen von einer Henschel-und-Sohn-Dampflok, durch den Westerwald von Hachenburg nach Selters (und zurück) schnaufte. Nach rund zweijähriger Bauzeit startete am 1. August 1901 die Premiere dieses „High-Tech-Beförderungsmittels“. Der AG gehörten seinerzeit drei Dampfloks, vier Personenwagen, zwei Postwagen und 54 Güterwaggons. Auf der 23,31 Kilometer langen Strecke wurden dann bis 1932 Güter und Personen befördert. Erneut aufgenommen wurde der Personenverkehr dann 1936, obwohl die Fahrgastzahlen damals schon stark gesunken waren und erst in den 50er Jahren eine kurzfristige Steigerung erfuhren. Das endgültige Aus für den Personenverkehr auf der Strecke kam dann im Frühjahr 1960, der letzte Güterzug rollte Ende Oktober 1960 über die historische Strecke.

Einzig eine Dampflok (die „Nr. 2“) hat die Zeiten überdauert: Sie wurde bis 1962 von der Nassauischen Kleinbahn AG gefahren und steht heute als Denkmal in Nastätten (Rhein-Lahn-Kreis). Die Empfangsgebäude in Hachenburg (unser Bild oben) und Herschbach nebst Lokschuppen und Wasserturm stehen heute noch. Sonst sind außer zwei kleinen Bachbrücken bei Herschbach und einer Bogenbrücke beim Hofgut Sophienthal nahezu alle Spuren dieser Wälder Vergangenheit verschwunden.

**Erinnern Sie sich noch?**  
Bei der Jungfernfahrt der Kleinbahn waren Sie sicher nicht an Bord, aber vielleicht verbindet Sie ein anderes nettes Erlebnis mit diesem Stück Westerwälder Geschichte? - Schreiben Sie uns, welche Erinnerungen Sie mit dem schnaufenden Dampfross verbinden.

WESTERWALDKREIS. Am 1. August 1901 wurde die Kleinbahn von Selters nach Hachenburg eröffnet. Von der Kleinbahn sind nur wenige Spuren übriggeblieben, einzig eine Dampf-Lokomotive existiert noch, leider nicht mehr im Westerwald. In Nastätten im Taunus steht eine einhundertjährige Dampflok, die Lok 2 jener ehemaligen Kleinbahn, die von Selters über Herschbach nach Hachenburg führte. Unter der Fabriknummer 5575 wurde die 3/3 gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotive für Meterspur im Jahre 1900 bei Henschel & Sohn in Kassel erbaut.

Mehr als 50 Jahre bewältigte die kleine Dampflok den Betrieb auf der Kleinbahn Selters-Hachenburg. Sie zog unendlich viele Güterwagen, beladen mit Quarzit, landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Personenwagen auf der nur 24 Kilometer langen Meterspur-Strecke durch den Westerwald.

Im Jahre 1957 kaufte der damalige Besitzer der Kleinbahn Selters-Herschbach GmbH, Baron von Rützen-Kositzkau, bei der Rendsburger Kreisbahn eine Zuggarmitur bestehend aus einer 3/3 gekuppelten Diesellok VL 12 von Arnold Jung und drei Personenwagen. Die Diesellok war stärker als die zwei verbliebenen Dampfloks, deren Leistungsgrenze erreicht war. So wurde die Lok Nr. 2 im Oktober 1957 an die Nassauische Kleinbahn AG (NKAG), Betriebsdirektion Nastätten verkauft.

Bei der NKAG erhielt sie die Nummer 16. Sie wurde zuletzt im Kalkstein- und Gütertransport auf der Strecke Hohlen-



Viel durchgemacht hat diese kleine Dampflok nach ihrem Eintritt in den Ruhestand. Heute ist sie in Nastätten zu besichtigen. Dieses Foto entstand, als sie noch voll in Betrieb war, 1936 vor dem Lokschuppen in Herschbach.

fels - Mudershausen - Zollhaus eingesetzt. Die Abkürzung NKAG hatte für die Bevölkerung eine andere Bedeutung, Not, Kummer, Angst und Gefahr. Dies dürfte scherzhafter Natur gewesen sein.

Ortswechsel: In Limburg an der Lahn, in der Nähe des Bahnhofes Limburg, befindet sich die Metallverwertung von Rudolf Schuy. Niemand weiß, wie viele Dampflokomotiven hier verschrottet wurden und im Hochofen landeten. Doch die kleine Lok in Zollhaus blieb verschont.

Rudolf Schuy wollte die Lok auf Anregung seines Freundes Dr. Gäde der Nachwelt erhalten. Im Jahre 1963 wurde sie von Dr. Gäde und Rudolf Schuy zum Preis von 1500 Mark erworben. Der Arzt hatte auf seinen Englandreisen in Canterbury eine kleine Lokomotive als Denkmal gesehen.

In Limburg sollte das im Krieg beschädigte Empfangsgebäude einem Neubau weichen. Als Denkmal vor dem neuen Bahnhofsgebäude würde sich die kleine Lokomotive gut machen.

Dafür war die letzte Dampflok der NKAG auserkoren. Doch die Stadt entschloss sich anderweitig. Ein Gedenkstein für Moritz Hilf schmückte die Grünanlage vor dem Bahnhof. So stand die kleine Lok lange auf dem Gelände des Metallhändlers Rudolf Schuy.

Im Jahre 1971 wurde sie aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt. Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Limburg erhielt den Auftrag, die Lokomotive zu reparieren und zu streichen. Vom 13. Juli bis zum 8. August 1971 stand sie als Denkmal vor dem Schaufenster der Firma Diener auf dem Limburger Neumarkt. Das

Dampflokzeitalter in Deutschland neigte sich dem Ende zu. Doch es blieb bei der kurzen Vorstellung als Denkmal.

Eine Interessengemeinschaft historischer Schienenverkehr aus Wuppertal wollte die Dampflokomotive wieder betriebsfähig machen. So kam sie nach Duisburg in das Depot der Verkehrsgesellschaft und nach vier Jahren, zur Sektantbahn bei Schierwaldenrath an der holländischen Grenze. Während ihres Aufenthaltes im Ruhrgebiet, nahm sie an der vierten Verkehrsausstellung in Essen teil. Die IG verlor ihr Interesse an der kleinen Lok. Sie blieb verschwunden.

Dann ergab der Zufall, dass Nastätter Bürger ihre Kleinbahnlokomotive nahe der holländischen Grenze wiederentdeckten. Nach über 10 Jahren Irrfahrt ging Dr. Gädes

Traum doch noch in Erfüllung. Die kleine Lok sollte in Nastätten ihren endgültigen Platz als würdiges Denkmal der NKAG erhalten. Lediglich das gestohlene Nassauische Kleinbahnschild mußte aus Rotguß wieder neu hergestellt werden. Auf die Glocke wartete man vergebens.

Heute prangt die Nummer 16 an der Lokomotive. Die Lok sieht gut aus für eine 100-jährige Dampflokomotive, die seit fast 40 Jahren im Ruhestand ist.

■ Wenn sich ein oder mehrere Sponsoren finden, könnte die Dampflok 2001 zur Ausstellung nach Hachenburg geholt werden. Das Thema der Ausstellung im Landschaftsmuseum lautet dann: „Eisenbahngeschichte im Westerwald“. Wer Interesse hat, kann sich per E-Mail bei [uermann@rz-online.de](mailto:uermann@rz-online.de) melden.

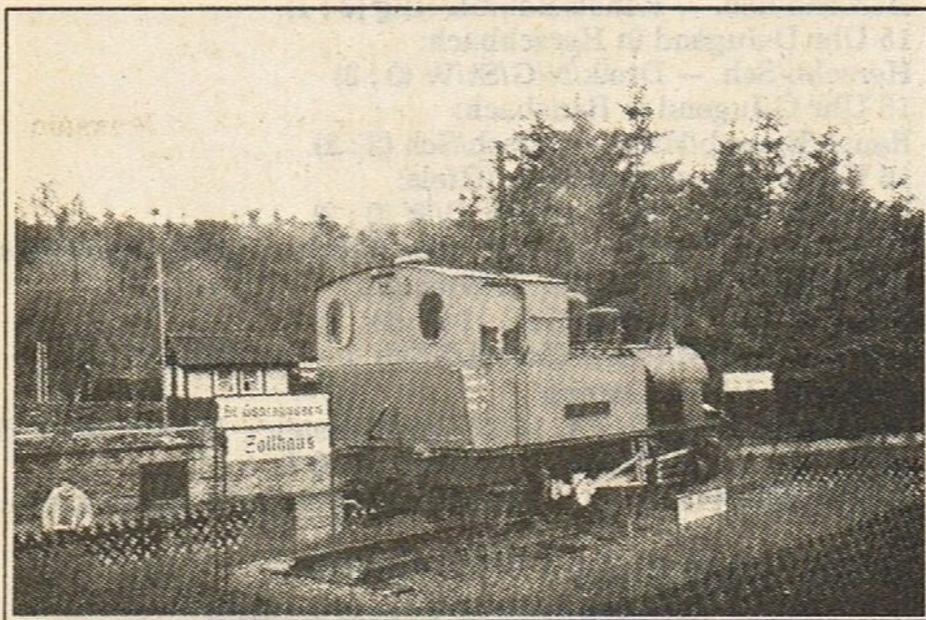
## Kur- und Verkehrsverein Herschbach

### Kleinbahn-Lok in Nastätten doch Herschbacher Lok

Lange Zeit war es unklar, ob die Schmalspur-Lok, die im Juni 1981 von einem Förderverein in Nastätten aufgestellt wurde, tatsächlich die Lok ist, die zwischen Selters und Hachenburg verkehrte.

Aus der Ansprache von Dr. E.A. Gäde aus Limburg anlässlich der Einweihung der Nastätter Anlage geht hervor, daß diese Lok die »Herschbacher Lok« ist. Die Lok kam nach Stilllegung der Kleinbahn Selters - Hachenburg zur Nassauischen Kleinbahn nach Nastätten. Nachdem sie auch dort ausrangiert worden war, stand sie eine Zeitlang in Limburg. Danach »wanderte« sie nach Duisburg in ein Depot der Verkehrsgesellschaft und später zur Selfkantbahn bei Schierwaldenrath an der holländischen Grenze.

Seit dem Juni 1981 steht sie, über eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wieder restauriert, in Nastätten. Diese Lok hat über 50 Jahre Herschbacher Geschichte, wie in der 5. Folge der Schriftenreihe »Sagen und Geschichten« nachzulesen ist, geschrieben. Bleibt zu hoffen, daß wenigstens eine Grubenlok, zumindest aber eine Lore, zur Erinnerung an die »Goldenen Herschbacher Jahre« den Herschbachern erhalten bleibt.





Esel mit Kippwagen an der Dierdorfer Straße



Die Bahnhofe wird abgerissen

## Utensilien von der Kleinbahn



Unbeschränkter Bahnübergag.  
Stand auf der Selterser Straße



Zugschlußlaterne



Zugschlußtafel am Zugende



## Kleinbahntrassenabschnitte heute



Kombinierter Rad- und Wanderweg bei der Krambergsmühle. Hier fuhr bis 1950 die Kleinbahn von Höchstebach Richtung Hachenburg.



Ehemaliger Bahndamm in Herschbach Richtung Wellerseifen naturüberlassen. An einigen Stellen wird er als Abfallgrube benutzt.



Ehemaliges Hotel Sophienthal in Niederhattert. Auch hier wurde schon einmal ein "Trunk" zum Löschen des Durstes für den Heizer bereit gehalten.





Bahngelände im Jahre 2024

### **In eigener Sache**

Seit etwa 50 Jahren versuche ich Fotos und Dokumente von der Herschbacher Geschichte zu sammeln und für die Nachwelt festzuhalten. Leider sind mir die Überlasser dieser Unterlagen nicht immer mehr bekannt. Ich kann also keine ehemaligen Besitzer der "Schätze" mehr angeben. Viele Fotos und Berichte habe ich aus der Chronik, die ich 1998 anlässlich der 750 Jahrfeier für meine Ortsgemeinde erstellt habe, entnommen.

Ich wünsche den Lesern dieser "Kleinbahngeschichte" die Muse, die man benötigt, um sich mit der Vergangenheit, "der guten alten Zeit", die es nie gab, zu beschäftigen.

Ein schlauer Mensch sagte einmal:

**"Lasst die Vergangenheit nicht ruhen. Lasst sie immer wieder von Neuem lebendig werden. Sonst ist sie wie nie gewesen"**

Aber heute noch sehen wir in Herschbach Requisiten und Vermächtnisse "oser Kleinbahn", vor allem im ehemaligen Zusammenhang mit den Steinbrüchen.

### **Winfried Himmerich im Mai anno 2024**



**Nachtrag:** Mit Datum vom 1. Juli 2024 bedankte sich Hendrik Hering, MdL, Präsident des Landtags Rheinland-Pfalz bei Herrn Himmerich für – das große Engagement zum Erhalt des Wissens über die Geschichte unserer Heimat –.

“Es war einmal“, so fangen alle Märchen an. Die Kleinbahn Selters – Hachenburg mit Sitz in Herschbach war aber kein Märchen. Sie war Wirklichkeit über etwa 60 Jahre. Sie hat den an der Trasse liegenden Gemeinden Aufschwung gebracht und die Möglichkeit gegeben, “in die große weite Welt“ hinaus oder auf die Arbeit zu fahren. Sie hat somit für viele Familien für Einkommen gesorgt. Sie hat Güter transportiert. Sie hat in Herschbach für die “Goldenen Herschbacher Jahre“ gesorgt. Sie hat aber auch Leid erfahren müssen. Freud und Leid gehören zusammen. Nur noch wenige Zeitgenossen haben das Pfeifen der Dampflok im Ohr.

So verwunschen, wie das Foto die ehemalige Kleinbahnbrücke über den Holzbach in Herschbach zeigt, liegt die Vergangenheit der Kleinbahn. Sie wird Geschichte bleiben.

