

# Unsere Kleinbahn



Die Lok 2 (Cnzt Henschel 1900/5576) der Kleinbahn Selters-Hachenburg

Die Anfänge der Geschichte unserer Kleinbahn Selters-Hachenburg reichen in das zu Ende gehende 19. Jahrhundert zurück. Im Jahre 1884 war die Reichsbahnstrecke Engers–Siershahn–Selters–Altenkirchen eröffnet worden und es galt, weitere Teile des Westerwaldes anzuschließen. Handlungsbedarf bestand vor allem für das Herschbacher Becken mit dem reichlichen Quarzitvorkommen. Die beiden nassauischen Pfarrer-Schriftsteller Erwin Gros und Fritz Philippi berichten vortrefflich, wie die Westerwälder in jener Zeit auf die „neumodischen“ Pläne der Eisenbahnen reagierten. Viele befürchteten Sittenlosigkeit und Verwahrlosung für die Dörfer, durch die die Bahn fuhr oder nur an ihrem Ortsrand vorbeifuhr.

Aber es kam anders: Die Bahn brachte wirtschaftlichen Aufschwung. Und es waren damals die gleichen wirtschaftlichen Vorteile, für deren Erhalt heute die Bevölkerung in Zeiten der Streckenstilllegung immer noch kämpft.

Am 12.03.1900 war es endlich so weit: Die Gründung der Kleinbahn-AG Selters-Hachenburg mit Sitz in Berlin-Schöneberg. Und in Berlin blieb ihr Sitz auch, bis 1944 der Krieg ein weiteres Verbleiben unmöglich machte. Die Verwaltung der AG zog nach Herschbach. Es war nicht der letzte Umzug der Verwaltung, denn nach der späteren Umwandlung der Gesellschaft in eine GmbH wurde der Sitz nach München verlegt \*64. Bauunternehmer Philipp Balke war seinerzeit beauftragt worden, das Projekt vor Ort auszuarbeiten, womit er im November 1896 begonnen hatte. Mit ihm schloss die AG als Generalvertreter sowohl einen Bau- als auch Betriebsvertrag ab.

Gleichzeitig war Balke im Aufsichtsrat der AG von 1900 bis 1920 der Vorsitzende. Der Aufsichtsrat bestellte nach Hugo Castner und Erich Britzke den Herschbacher Reinhard Lütt zum Vorstand (Direktor). Er war damit der Geschäftsführer und von 1950 bis 1960 lernten ihn auch viele als Betriebsleiter kennen. Nach seinem Tod wurde er übrigens auf dem Ruckerother Friedhof beigesetzt.

Bei der Betriebseröffnung am 01.08.1901 standen drei nagelneue Dampflokomotiven aus dem Lokomotivenwerk Henschel & Sohn in Kassel (Baujahr 1900) zur Verfügung. Sie trugen von der Kleinbahn-AG aus die Betriebsnummern 1 bis 3 und waren vom Hersteller aus mit den Kesselnummern/Fabriknummern 5574 bis 5576 versehen worden. Ihre Bauart lautete einheitlich „Cn2t“.

Der Wasservorrat der Loks fasste 3000 Liter. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 30 km/h. Der Anschaffungspreis betrug ca. 33.000 Mark.

Was ist aus ihnen geworden?

Die Lok 3 (Cn2t Henschel 1900/5576) wurde 1950 als erste ausgemustert. Im 2. Weltkrieg hatte sie einige Kesseleinschüsse erhalten und blieb zunächst am Selterser Bahnhof stehen – zur Freude der Kinder, die in der Nachkriegszeit in ihr spielen konnten. Danach holte man sie als Ersatzteillager nach Herschbach, bis sie schließlich verschrottet wurde.

Die Lok 2 (Cn2t Henschel 1900/5575) wurde 1957 an die Nassauische Kleinbahn verkauft. Hier sollte sie den Streckenrückbau unterstützen. Danach wurde sie zum Bahnhof Zollhaus zur Verschrottung gebracht, wo sie 1963 der Schrotthändler Rudolf Schuy aus Limburg erwarb. Von ihm erwarb sie jedoch der Limburger Eisenbahnfreund und Arzt, Dr. Gäde, und stellte sie der Selkantbahn an der holländischen Grenze als Leihgabe zur Verfügung. Hier entdeckten Nastätter Kleinbahnfreunde „ihre Lok 1611“ 1980 wieder und erwarben sie zurück. Im Bundesbahnausbesserungswerk Limburg wurde sie überarbeitet und als Eisenbahndenkmal an einem Ehrenplatz in der Brückwiese in Nastätten, inmitten einer Grünanlage, an der Stelle, an der früher die Bahnstrecken aus St. Goarshausen und Zollhaus zusammenliefen, auf- bzw. ausgestellt. Hier steht sie heute noch.

Die Lok 1 (Cn2t Henschel 1900/5574) fiel erst 1960, nach Einstellung und Abbau der Kleinbahnstrecke, im Bahnhof Selters dem Schneidbrenner zum Opfer \*64.

Doch zurück zur Betriebseröffnung am 01.08.1901: Die Strecke war als Schmalspurstrecke mit 1000 mm Spurweite und einer Länge von 23,8 km angelegt worden. Die Gleisstrecke begann am östlichen Ende am Reichsbahn-Bahnhof mit Kleinbahns-Bahnhof in Selters bei 263,6 Meter über NN. Sie führte dann an Goddert vorbei zum Haltepunkt bei Rückeroth (Maxsainer Straße). Nach Passieren des Herschbacher Bahnhofs überquerte die Gleisanlage den Holzbach auf einer steinernen

Brücke mit einer lichten Weite von 4 Meter. Im weiteren Verlauf überquerten die Gleise die Ortsstraße am Anfang von Mündersbach, erreichten die südöstlich des Ortes gelegene Haltestelle Mündersbach und kamen vor Höchstenbach auf eine Höhe von 360 Meter über NN. Das anschließende Gefälle in das Wiedtal wurde mit einer großen Schleife ausgeglichen. Die Bahnstrecke kreuzte bei der Talfahrt die Hohe Straße von Freilingen nach Höchstenbach und in der Talsohle die Straße von Höchstenbach nach Hachenburg. Hier befand sich auch die Haltestelle Höchstenbach. Die Wied musste auf einer 6 Meter weit gewölbten Steinbrücke überschritten werden und es folgte als nächstes die Haltestelle Wahlrod. Von dort verlief sie dem Rothenbach folgend zur Haltestelle Niederhattert zwischen den Dörfern Laad und Niederhattert an der Straße von Winkelbach nach Hattert. Bei Mittelhattert führte eine imposante doppelbogige Steinbrücke über den Rothenbach. Die nächste Haltestelle war die dicht am Dorf liegende von Oberhattert. In einer gleichmäßigen Steigung überwand die Kleinbahn den Kleeberg, überquerte die Straße von Altenkirchen nach Hachenburg und verlief zuletzt parallel zur Staatsbahn zu deren Bahnhof in Hachenburg in 343 Meter über NN.

Im Jahre 1913 wurden lt. Geschäftsbericht auf der so beschriebenen Strecke 65.000 Personen befördert und insgesamt 895.000 kg Eil- und Stückgüter transportiert.

1914 fuhren auf der Strecke täglich fünf Zugpaare von Selters nach Herschbach und drei Zugpaare weiter nach Hachenburg.

1927 befand sich der Quarzitabbau im Herschbacher Becken in seiner Blütezeit: über 600 Beschäftigte fanden hier Arbeit und Brot. Die Gruben waren am Herschbacher Bahnhof mit einer 2,6 km langen Schlepfbahn, der sog. Ringbahn, angeschlossen. Auch diese Bahn, bestehend aus zwei Dampflokomotiven mit einer Spurweite von 600 mm, ab Mitte der 1930er Jahre einer Benzinlok sowie Mitte der 1950er Jahre einer Diesellok, gehörte der Kleinbahn-AG \*66. Von den beiden Dampflokomotiven der Ringbahn wurde zunächst 1934 eine 110-PS-Lokomotive der Fa. Henschel, Bj. 1934, und ab 1951 eine 110-PS-Lokomotive der Fa. Orenstein & Koppel, Bj. 1921, in den Dienst gestellt.

1930 fuhren täglich zehn Züge zwischen Selters und Herschbach und vier fuhren weiter nach Hachenburg.

Am 01.07.1936 nahm ein moderner Diesel-Triebwagen der Marke Talbot (Fa. Talbot, Aachen), Typ VT4/1936,

die Fahrgastbeförderung auf der Schiene auf. Der Triebwagen war mit einem 110-PS-Humboldt-Deutz-Dieselmotor ausgestattet und hatte einen eckigen Kastenaufbau in rot/cremefarbenem Anstrich. Am 02.11.1958 wurde dieses Prunkstück nach einem Zusammenstoß mit der Kleinbahnlok Nr. 1 wieder außer Dienst gestellt \*64.

Danach stand der Triebwagen lange mit Holz verkleidet als Mobilheim auf dem Freilinger Campingplatz.

1936 verkehrten werktags drei durchgehende Zugpaare und sonntags nur ein Zugpaar auf der gesamten Strecke.

1939, noch vor Ausbruch des 2. Weltkrieges, ließ die Hauptverwaltung der Kleinbahn-AG in Berlin-Schöneberg einen Werbeprospekt mit einer Auflage von mehr als 5000 Stück drucken und in Umlauf bringen. Dort war (auszugsweise) zu lesen:

*„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 wildromantischer Fahrt führt die Kleinbahn vom Ausgangspunkt Selters an den Orten Goddert und Rückeroth vorbei. Bald, nachdem der Zug eine größere Waldstrecke durchfahren hat, öffnet sich den Blicken ein im schönsten Wiesengrün prangendes Tal, im Hintergrund von mächtigen Basaltkegeln begrenzte, von deren einem der Burgfried von Hartenfels herübergrüßt. Die nächste Station, Herschbach, liegt inmitten ausgehnter Waldungen. Die Fahrt geht weiter durch weite hohe Buchenwälder mit reichem Wildbestand über Mündersbach nach Höchstebach.*

*Nach Erreichen der Haltestelle Wahlrod folgt die Bahn im weiteren Verlauf dem von saftigen Wiesen eingesäumten Wiedbachtal. Es werden die im „Hatterter Grund“ gelegenen Haltestellen Nieder-Hatterter und Ober-Hatterter erreicht, und bald darauf erblickt man schon das alles überragende, wuchtige, massive Hachenburger Schloß.“*

Auch im Krieg fuhren, wie aus einem Fahrplan ersichtlich, im Personenverkehr täglich acht Zugpaare zwischen Selters und Herschbach und vier Zugpaare weiter nach Hachenburg. Der Fahrpreis für die einfache Fahrt von Selters nach Hachenburg betrug für Erwachsene 1 Reichsmark, die Rückfahrkarte 1,50 RM. Alle Fahrkarten trugen den Aufdruck: 3. Wagenklasse. Der Fahrplan konnte jedoch durch die Kriegsgeschehnisse nur selten eingehalten werden. Als „Anschlusszüge“ warteten die Kleinbahnzüge oft geduldig bis in

die Nacht hinein, wenn die Reichsbahnzüge unendliche Verspätungen hatten.

Da alle Lastkraftwagen längst zur Front abgestellt waren, wurde die Kleinbahn zum wichtigen Milchtransporteur der Molkerei Hachenburg.

Nach den Kriegswirren ging der Bahn sprichwörtlich der Dampf aus, weil zur Lokbefuerung keine Drei-Kilo-Briketts mehr zur Verfügung standen und statt dessen mit Holz gefeuert werden musste. Dies erhöhte die Brandgefahr, und zuweilen fingen die Bitumen-Dächer der Wagen an zu brennen.

Doch die Bahn wurde dringender denn je benötigt: für den Schwarzmarkt.

1947 wurden 430.000 Personen befördert und 140.000 kg Eil- und Stückgüter transportiert.

Mit dem Jahr 1949 verbindet den Verfasser ein persönliches Erlebnis mit der Kleinbahn: Im Mai 1949 brachte der Triebwagen den langersehnten Familienvater aus russisch-polnischer Gefangenschaft auf der letzten Reiseetappe wieder nach Hause. Und viele „Feldgraue“ des Westerwaldes waren vorher mit der Kleinbahn aus der Heimat weggefahren, ohne sie jemals wiederzusehen.

1950 vermerkte der Geschäftsbericht: „Infolge Absatzstockungen und sonstiger Schwierigkeiten ist der Güterverkehr im Quarzitversand weiterhin rückläufig.“ Die Bilanz schloss mit einem Verlust von rund 30.000 DM, konnte aber durch den Verkauf von Schienen usw. der stillgelegten Strecke zwischen Hachenburg und Mündersbach aufgefangen werden.

Im Jahre 1951 konnte dann aber wieder ein Reingewinn von 1200 DM erzielt werden, 1952 ein Reingewinn von 8000 und 1953 von 7300 DM.

1954 äußerte sich der damalige Betriebsdirektor der AG, Herr Reinhard Lütt, noch hoffnungsvoll über die wirtschaftliche Zukunft der Gesellschaft. Die Bahn hatte gerade moderne Tieflader zum Transport von Güterwagen der Bundesbahn in den Dienst gestellt.

Auch eine Diesellok der Marke Jung (Fa. Jung in Jungenthal/Kirchen), Typ DLV C 12, Fabriknummer 11470/1951, mit einem 135-PS-Motor der Fa. MaK, Kiel, versah in den 1950er Jahren ihren Dienst bei der Kleinbahn. Sie wurde 1957 an die Rendsburger Kreisbahn verkauft und von dort an die Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund 1961 weiterveräußert. Ihr Ende wurde 1970 besiegelt \*66.

1957 begann im Niedergang der Kleinbahn-AG die Irrfahrt unserer nur durch ein Wunder einzig erhalten gebliebenen Lok 2.

Am 15.01.1960 stellte die Kleinbahn-AG ihren Betrieb ein. Maschinen und Gleise traten den Weg in die Verschrottung an, und sogar die Omnibus-Konzessionen (jahrelang betrieb die Kleinbahn mehrere Linien) wurden verkauft.

Auch Lok 1 wurde Opfer des Schneidbrenners. Und nur Lok 2 überlebte das Ende, weil sie schon lange nicht mehr zum Betriebskapital gehörte.

Was ist fernerhin, außer der Erinnerung, noch geblieben an die doch immerhin sechs Jahrzehnte währende Epoche des Schienenverkehrs zwischen Selters und Hachenburg mit einer Rückerother Haltestelle?

Die insgesamt 23,8 km lange Trassenführung des einstigen Schmalspurschienenstrangs mit 74 Kurven, darunter auch die berühmte Godderter Kurve, in welcher einmal eine Lok entgleiste und umstürzte, die Höchstenbacher Schleife mit einem Höhenunterschied von 70 m, die Bahnhöfe in Selters, Herschbach und Hachenburg sowie die Haltestellen Rückerother, Mündersbach, Höchstenbach, Wahlrod, Nieder-Hattert und Ober-Hattert, wie auch die später noch errichteten Haltestellen Herschbach-Nord, Winkelbach und Marienstatt, dürften heute nur noch wenigen bekannt sein \*65.

Aber auch heute noch findet man Teile der ehemaligen Trassenführung als Wirtschaftswege, Dämme, Schneisen und Schotterreste in landwirtschaftlichen Äckern.

Die Bahnhofsgebäude in Herschbach und Hachenburg dienen Wohnzwecken; auch die kleine Steinbrücke über den Holzbach in Herschbach und die imposante doppelbogige Brücke beim Hofgut Sophiental über den Rothenbach im weitläufigen Wiedtal stehen noch. Auch die Gebäude des ehemaligen Lokschuppens mit Werkstatt am Herschbacher Bahnhof sind noch vorhanden. Von der Rückerother Haltestelle sind noch Fotos vorhanden, zunächst einem Wartehäuschen aus Holz, das in den 1930er Jahren einem Wellblechhäuschen weichen musste.

Und viele viele Bilder existieren noch in Rückerother Familialben von der Kleinbahn, zumeist solche, die von Fremden fotografiert und teilweise mit Kommentaren versehen wurden. Der Triebwagen im Rückerother Wald zierte auch einmal eine Rückerother Ansichtskarte. Auch viele Geschichten werden noch in den Familien über die ereignisreichen Jahre der Kleinbahn und ihrem Ende erzählt.

Der Verfasser erinnert sich noch an nachfolgende Rückerother, die bei der Kleinbahn ihren Arbeitsplatz hatten:

Richard Ascheid, Ernst Schmidt (gen. Pittersch Ernst), Reinhold Schuster (gen. Schuster-Reinhold), August Peter Harbach, Erich Müller, Günther Dümler und August Scheider (Herschbacher Weg).



**Rückerother Haltestelle**



**Richard Ascheid (links) in der Werkstatt der Kleinbahn**