

**Der geplante Bau einer normalspurigen Kleinbahn von Löhnberg über Mengerskirchen nach Mittelhofen.  
Von Erwin Schön**

Der Bau der Kerkerbachbahn mit ihrer von der Lahn in den Westerwald führenden Strecke diente in erster Linie dazu, die im südlichen Teil des Westerwaldes vorzufindenden Bodenschätze wie Braunkohle, Basalt, Erze und Marmor zu erschließen und mit ihr neue Märkte zu erlangen und konkurrenzfähig zu machen. Vom Bahnhof Kerkerbach aus gingen zwei Strecken. Die „untere Strecke“ führte über Steeden nach Dehrn und war dreispurig ausgebaut, damit konnten hier auch mit schmalspurigen Lokomotiven auch normalspurige Güterwagen befördert werden. Die „obere Strecke“ dagegen war eine reine Schmalspurbahn mit 1000 mm Spurweite. Diese Strecke führte über Eschenau, Schupbach zunächst bis nach Heckholzhausen. Später wurde sie bis nach Hintermeilingen erweitert und schlussendlich noch bis Mengerskirchen. Lange Jahre wurden die in die Kerkerbachbahn in finanzieller Hinsicht gesetzten Erwartungen nicht erfüllt. Hierbei zeigte sich besonders der Anschlussbau von Hintermeilingen nach Mengerskirchen als grasse Fehlentscheidung. Dies lag vor allem an den Einschränkungen der als Schmalspurbahn ausgebauten Strecke.

Bereits seit 1897 formierte sich um den Weilburger *Banquier Hermann Herz, den Marktscheider Herrn Ritzel, dem Fabrikanten G. Simon von der Löhnberger Mühle, sowie dem Bierbrauer Heinrich Göbel aus Niedershausen* eine Gruppe von Persönlichkeiten der Wirtschaft die den **„Ausschuss zur Förderung des Eisenbahnprojects Löhnberg- Mengerskirchen-Mittelhofen“** bildeten.

Mit Schreiben vom 28. Februar 18991 an den hohen Kommunal-Landtag des Regierungsbezirks Wiesbaden legte man der Regierung den Plan vor. Dem Schreiben lagen bei: eine Karte mit eingezeichneter Linienführung und den dazugehörigen Erläuterungen sowie ein bergbauliches Gutachten.

Daraus ist folgendes zu entnehmen: „.. *der Ausschuss gestattet sich noch folgendes zu bemerken. Der vorgelegte Entwurf erscheint als Konkurrenz-Project gegenüber der Absicht der Kerkerbachbahn-Actiengesellschaft, ihre Linie von Heckholzhausen nach Mengerskirchen weiter zuführen. Es soll dieser Charakter als Konkurrenz-Project keineswegs geleugnet werden. Nur die Überzeugung, dass unser Project den Vorzug verdient, ermuthigt uns zu unserem Vorgehen.*“

Und weiter heißt es"..*Zunächst sei betont, dass die Kerkerbachbahn in schmaler Spur gebaut hat und ebenso weiterbauen muss. Das Schmalspursystem befriedigt aber in gegenwärtiger Zeit weder die Anforderungen des Bergbaus, noch der Industrie, ja nicht einmal die einfacheren Bedürfnisse der Landwirtschaft.*“

Es folgt „...*Keiner dieser Betriebszweige verträgt in der Zeit des harten Wettbewerbs die Kosten mehrmaliger Umladung, die Zeitverluste sowie Materialbeschädigungen die nothwendig damit verbunden sind. In der That hat es sich gezeigt, dass diese Nachtheile im Betrieb der Mutterlinie der Kerkerbachbahn so große sind, dass dagegen die gewiss mangelhaften alten Fuhrbetriebe als die vorteilhafteren angesehen werden und sich in umfangreichem Masse erhalten haben.*“

Und nun beginnt das Werben für die eigene Sache

„...*Anders die von uns geplante Linie: Sie erreicht in vollkommener Weise Alles, was die Kerkerbachbahn vermag und mehr dazu.*“

---

<sup>1</sup> HHStAW Abt. 412 Nr. 2583

Als natürliche Fortsetzung der Weilthalbahn verbindet sie auf kürzestem Weg das Mainthal mit dem hohen Westerwald. Sie bedenkt das ganze bahnfremde Gebiet mit einer Normalspurbahn und schließt es direct an die Hauptlinien an...Mengerskirchen, als Mittelpunkt der neuen Linie, wird eine ganz andere Entwicklung des naturgemäß dahin gravierenden Verkehrs bewirken und selbst auf entferntere Orte eine größere Anziehungskraft ausüben können, wie als Endpunkt einer Schmalspurlinie. "

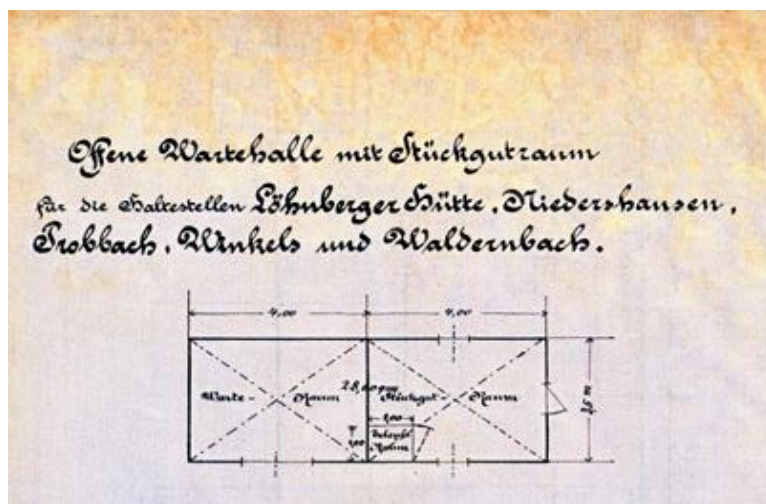
„... Obwohl der Kerkerbachbahn-Actiengesellschaft bereits vor einem Jahre eine namhafte Beihilfe für Verlängerung ihrer Linie bis Mengerskirchen bewilligt worden ist, sind bislang keine Anstalten zur Ausführung des Baus bekannt geworden. Mit der Beschaffung der Mittel scheint es seine Schwierigkeiten zu haben; das Kapital bleibt naturgemäß einem Unternehmen fern, das bis jetzt den in ihm angelegten Fonds noch keine angemessene Rente gewähren konnte.“

Die Ersuchen an den hohen Kommunal-Landtag Wiesbaden blieben ohne die erwartete Unterstützung für die Finanzierung des Vorhabens. Der Ausschuss arbeitete jedoch unbeirrt weiter und legte erstmals im April 1903 einen detaillierten Erläuterungsbericht mit geplanter Streckenführung und erstmals auch eine Kostenberechnung vor.

Der Bericht beginnt mit einer allgemeinen Beschreibung des Vorhabens, benennt die Ortschaften welche ein Interesse an der Eisenbahnverbindung Löhnberg-Mengerskirchen Mittelhofen, haben. Diese Orte befinden sich in den damaligen Landkreisen Oberlahn, Kreis Limburg, Kreis Dill und Kreis Westerburg.

Der Bericht stellt ausführlich die Geländeverhältnisse und geplante Streckenführung dar:

„... Durch die Gestaltung des Geländes ist Löhnberg als Ausgangspunkt für die neue Bahnlinie gegeben, weil nur hier Quertäler der Lahn vorhanden sind, welche eine Längenentwicklung der Linie gestatten. Mengerskirchen liegt nur rund 270 m höher als der Bahnhof Löhnberg, Mittelhofen etwa 70 Meter tiefer als Mengerskirchen... Das Gelände ist mit Ausnahme einzelner kleiner Theile (z.B. Dillhausen) für Eisenbahnbau nicht schwierig; die Hänge sind meistens nicht steil, die Täler haben meistens breite Thalsohlen. Eine normalspurige Eisenbahn mit 180 m kleinstem Krümmungshalbmesser<sup>9</sup> lässt sich ausführen.



Die Linie beginnt am Staatsbahnhof Löhnberg und führt zunächst zur Löhnberger Hütte (Holzstofffabrik) nach welcher ein Nebengleis abgezweigt wird (Haltestelle Löhnberger Hütte in km 1,8). Da die Fabrikgebäude die westliche Seite des Kallenbachthales sperren, so muss die Linie den Bach hier überschreiten und zieht sich nun auf der Ostseite des Thals bis zur Niedershäuser Brauerei (km 3,4), zu

<sup>9</sup> Für die Bogen der Straßen und Eisenbahnen wendet man im allgemeinen Kreislinien an, nur der Übergang zwischen den Geraden und Bogen wird durch Kurven mit abnehmenden Krümmungshalbmesser., die Übergangsbogen vermittelt; man benutzt dazu in der Regel kubische Parabeln. Die Stärke der Krümmung wird in Europa in der Regel durch den Krümmungshalbmesser angegeben. Quelle: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens

<sup>2</sup> Abbildung 2 Zeichnung der Wartehallen Repro Erwin Schön

welcher auch ein Nebengleis abgezweigt werden kann.

Das hier westlich abzweigende Thal des Faulbaches kann zunächst von hier nicht benutzt werden, da die Krupp'sche Eisensteingrube bei Obershausen als einzige seit langem im Betriebe befindliche Grube unbedingt angeschlossen werden muss... Damit die Linie unterhalb Obershausen am westlichen Thalhange emporsteigen kann, muss sie bei der Palmerichsmühle (km 5,9) zunächst auf die Ostseite übergehen, wo in km 6,6 die Haltestelle Obershausen anzulegen ist,

um dann mit einer großen Kehrkurve wieder auf die Westseite und mit einer Steigung 1:35 am Hang empor bis km 9.2, von wo ab die Linie annähernd horizontal den Vizinalweg Niedershausen-Dillhausen bis zur letzterem Ort begleitet. Diesen Ort hat die Linie theilweise mittels Viadukt zu durchsetzen, um gleich oberhalb des Ortes den Anschluss der Eisensteingrube „Schiefer“ aufzunehmen (Haltestelle in km 11,5).



Die Linie geht nun in annähernd horizontaler Lage südlich in einer großen Kehrkurve, in deren Mitte etwa der Bahnhof Probbach (km 12,3) liegt, um den „Hermannsberg“ herum bis zum „Heiligenhaus“,

wendet sich dann zuerst in nördlicher Richtung und allmählich in einer großenurve nach Südwesten übergehend durch den Wald zum Winkelser Thondistrikt, überschreitet den Faulbach und erreicht die Haltestelle Winkels in km 15,4.

Unter möglicher Berücksichtigung der südlich und südöstlich vom Seeweiher gelegenen Säulen-Basaltbrüche geht die Linie nun oberhalb Winkels und nicht weit von Rückershausen vorbei und erreicht in km 17,9 die Haltestelle Waldernbach, welche zugleich für die Basaltbrüche am Seeweiher als Verladestelle dient.

Von hier, den Seeweiher westlich liegend lassend, nimmt die Linie ihren Weg direkt nach Norden und erreicht in km 19,8 den Bahnhof Mengerskirchen.

Von Mengerskirchen geht die Linie zuerst horizontal in westlicher Richtung, zieht, in einer großen Kurve allmählich nach Norden wendend, um den Grauberg herum und steigt dann in dass Lasterbachtal hinab zur Endstation Mittelhofen km 25,0.

"Die Länge beträgt rund 25 km. Die kilometrischen Baukosten ohne Grunderwerb sind für die Ausführung in Normalspur auf 90.000 Mk. für das km zu schätzen, also auf insgesamt etwa 2.250.000 Mk ohne Grunderwerb und 2.400.000. mit Grunderwerb.

Setzt man die veranschlagten Kosten in Vergleich zum Euro in heutiger Kaufkraft, so kommt man auf einen Betrag in € von 12.408.000<sup>5</sup>  
Dieser Betrag musste erst einmal aufgebracht werden.

In weiteren Schreiben versuchen die Initiatoren den hohen Landtag in Wiesbaden dahingehend zu bewegen, sich zur Unterstützung der geplanten Bahnlinie durchzuringen. Ganz besonders nachdem der Kreisausschuss des Oberlahnkreises einen Zuschuss für die Kerkerbachbahn abgelehnt, aber zur geplanten Linie Löhnberg-Mengerskirchen 115000 Mk für den Grunderwerb bewilligt hat und der Kreistag dem zugestimmt hatte.

In aller Ehrerbietigkeit traten die Vorstände und Vertretungen von 14 Gemeinden im April 1902 nochmals an den hohen Kommunal-Landtag in Wiesbaden heran und trugen Ihre Bitte um Unterstützung für die geplante Bahnlinie vor:

*... "Der Bauernstand der ganzen Gegend ist sehr gedrückt und könnte durch den Bau einer Eisenbahn sehr in die Höhe gebracht werden...*

*Unser Boden besitzt einen großen Reichthum von Mineralien aller Art, der nur auf eine Eisenbahn wartet. In Obershausen und Dillhausen allein sind die Gruben „ Schiefer " und „ Eppstein ", die den Herren Krupp und Buderus gehören, die jetzt schon aufgeschlossen sind und monatlich jede 150-200 Doppelladungen Eisenstein per Achse verladen. Die Wege werden ruiniert und kosten den Gemeinden schweres Geld. Wenn die Bahn ginge, so könnte noch viel mehr verladen werden, auch von anderen Gruben. ..Dann ist Thon in Winkels, der schon von Alters her einen Namen hat; Auch eine Mineralquelle, die im Alterthum berühmt war, im ehemaligen Bad Probbach, könnte wieder zu Ehren kommen und viel Anlass zu Transporten und Reisen geben. " 6*

So folgten Hinweise um Hinweise, um die Bitte um Unterstützung zu untermauern. Mühevoll erstellte Berechnungen, Materiallisten, Kostenvoranschläge<sup>7</sup> mit Beschreibung der vorgesehenen Lokomotiven und Güterwaggons, darunter z.B.

3 Stück 3achsige gekuppelte Tender-Lokomotiven von je 180 PS und 28 t Dienstgewicht  
2 Post - und Gepäckwagen 50 offene und bedeckte Güterwagen .

Detaillierte Beschreibungen der Ausbaustrecke mit Durchlässen etc. wurden eingereicht fanden jedoch keinerlei Beachtung bzw. die gewünschte Unterstützung.

Durch den 1. Weltkrieg kam das Projekt zum Erliegen. Im Juli 1920 griff ein so genanntes „Eisenbahnkomitee" nochmals das Projekt auf wurde aber mit der Begründung:

*"...Durch den Bau der Ulmtalbahn und durch die bestehende Kerkerbachbahn, auf der der Betrieb voraussichtlich nicht eingestellt werden wird, ist dem Verkehrsbedürfnis der dortigen Gegend unter den heutigen Bedürfnissen vollauf Rechnung getragen. Die außerdem in Frage kommenden Verkehrsinteressen des von dem Projekt berührten Gebiets sind im wesentlichen örtlicher Natur, deren Befriedigung als Aufgabe der am nächsten beteiligten Kommunalverbände angesehen werden muss. ...*

---

<sup>5</sup> Umrechnungshinweise (Kaufkraft) laut Hamburger Staatsarchiv und Statistischem Bundesamt (Quelle Fredrik Matthaei)

1 Goldmark (1873 - 1899) = 9,86 Euro

1 Goldmark (1900 - 1912) = 5,17 Euro

1 Goldmark (193/14) = 4,87 Euro

<sup>6</sup> HHStAW Abt. 412 Nr. 2583

<sup>7</sup> HHStAW Abt. 412 Nr. 2588

*...Wir vermögen daher unter den jetzigen ungünstigen Verhältnissen ein allgemeines Bedürfnis zum Bau einer weiteren Bahn in diesem Gebiet zur Zeit nicht anzuerkennen und halten eine Besprechung der Vertreter des Eisenbahnkomitees mit unserem zuständigen Dezernenten für zwecklos ".von der vormaligen „Königlichen" Eisenbahndirektion in Frankfurt abgewiesen.*

Nachdem 1920 die Strecke der Kerkerbachbahn ab Hintermeilingen 1920 an die AG Eiserfelder Steinwerke verkauft wurde und damit auch die Anbindung an Mengerskirchen entfiel, sah man sich im Mai 1922 <sup>8</sup> aufgefordert, um mit dem Hinweis

*"..Der Ausbau dieser Bahnlinie, der in früheren Zeiten Notwendigkeit war, ist nunmehr unbedingtes Bedürfnis geworden, da die so unglücklich angelegte Kerkerbachbahn ihren Betrieb eingestellt hat.“<sup>9</sup>*

einen nochmaligen Vorstoß für den Streckenbau der Bahnlinie Löhnberg-Mengerskirchen zu tätigen. Es wurde der weitere Ausbau mit Anschluß an die Strecke Gießen - Deutz - Köln angeregt. Auch dieser erneute Versuch wurde abgelehnt und das Projekt geriet in Vergessenheit.

---

<sup>8</sup> HHStAW Abt. 412 Nr. 2584

<sup>9</sup> Kursiv geschriebene Sätze sind den Originaldokumenten entnommen