

Winfried Röther

# Das Gelbachtal

Chaussee – Eisenbahn – Talsperre

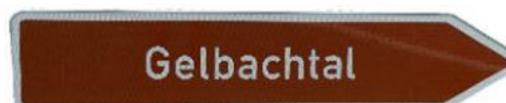
Eine Dokumentation

# Inhaltsverzeichnis

## Vorwort

Bau der Chaussee .....	1
Das Gelbachtal .....	1
Warum eine Chaussee durch das Gelbachtal .....	2
Erster Bauabschnitt: von Montabaur nach Bladernheim 1901 bis 1903 .....	18
Zweiter Bauabschnitt: von Bladernheim bis Giershausen 1907 bis 1908 .....	31
Dritter Bauabschnitt: von Giershausen bis Weinähr 1925 bis 1928 .....	41
Kulturwerk oder verlorenes Paradies? .....	62
Die Planung einer Eisenbahn .....	73
Das Projekt Talsperre .....	184
Anmerkungen .....	196

Titelfoto: Bauarbeiten bei Weinähr um 1927 (s. Seite 54 mit Anm.)



## Vorwort

**A**ngeregt durch das Masterplan-Projekt der Verbandsgemeinden Montabaur, Diez und Bad Ems-Nassau habe ich die verkehrliche Erschließung des Gelbachtals erforscht. Weitestgehend unbekannt ist die lange Historie des Baus einer Chaussee von Montabaur nach Weinähr in drei Etappen von 1901 bis 1928. Die Vorgeschichte der Erschließung beginnt schon wesentlich früher, in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein wesentlicher Teil betrifft die Geschichte der Brücken über den Gelbach. Die Historie der straßenbaulichen Erschließung ist zugleich eng verknüpft mit der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Tales und seiner Höhen.

Wer weiß schon, dass einst in Bladernheim eine „Karls-Brücke“ gebaut wurde, die aber, anders als die Namensvetterin in Prag, nur wenige Jahre den Fluten des Gelbachs standhielt.

Ebenso spannend und unterhaltsam sind die Berichte über die nicht verwirklichten Projekte einer Eisenbahn von Montabaur nach Nassau oder Bad Ems und der Bau einer Talsperre bei Weinähr.

Wer weiß schon, dass Reckenthal mal einen Bahnhof bekommen sollte – und Holler einen wollte? Das Gelbachtal solle lieber mit dem Sperling in der Hand, einer ordentlichen Verkehrsstraße, vorliebnehmen, als der Taube auf Dach, einer Kleinbahn nach Nassau nachjagen, so die Empfehlung aus Ems. Dort wollte man eine Eisenbahnverbindung von Montabaur über die Augst nach Ems.

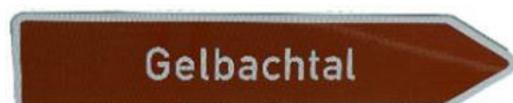
Wer weiß schon, dass beim Bau einer Talsperre das Dorf Dies sowie die Bruchhäuser und die Giershäuser Mühle im wahrsten Sinne des Wortes untergegangen wären?

Dieses und mehr habe ich in der Dokumentation vornehmlich aus den Quellen des Hessischen Hauptstaatsarchivs Wiesbaden, des Landeshauptarchivs Koblenz und des Stadtarchivs Bad Ems zusammengestellt. Besonders ergiebige Quellen waren die Zeitungen aus der betreffenden Zeit.

Fahre ich jetzt mit dem Auto, am liebsten aber mit dem Fahrrad am Gelbach vorbei, sehe ich das Tal mit anderen Augen.

Winfried Röther im Oktober 2024

*Es scheint, als wäre diese von der Natur in so reichem Maße bedachte Gegend von der Außenwelt ganz vergessen worden.* Nassauer Anzeiger 20. Juli 1920



# Bau der Chaussee

Ein Vierteljahrhundert von 1901 bis 1927 währte es, bis der Bau einer Straße – heutige Landesstraßen 313 und 325 – durch das Gelbachtal von Montabaur bis an die Mündung des Gelbachs in die Lahn mit einer Gesamtlänge von ca. 25 Kilometern vollendet war. Um den Bau einer Chaussee durch das Tal und die „Querverbindung“ von Dies nach Holzappel wurde bereits Mitte des 19. Jahrhunderts gerungen. Die Brücken erzählen ihre jeweils eigene Geschichte.



## Das Gelbachtal

In einer Beilage zum Wiesbadener Tagblatt<sup>1</sup> erschien im Jahre 1902 ein Aufsatz in drei Folgen, der sich auszugsweise sehr gut zu einer Einführung in die Dokumentation eignet:



„Die Thäler des Westerwaldes zeichnen sich von den meist tief eingeschnittenen, steilen Taunusthälern dadurch aus, daß sie im Allgemeinen flach, muldenförmig sind,“ so etwa steht in den verschiedenen zum Schulunterricht bestimmten Geographiebüchlein für den Regierungsbezirk Wiesbaden zu lesen. Nur wenige Thäler des Westerwaldes machen von dieser Regel eine Ausnahme und von diesen wenigen ist das wichtigste das Gelbachtal. Der Gelbach entsteht aus der Ahr und dem Aubach. Er hieß früher, vor ungefähr tausend Jahren und etwas später noch, Eyner, Anner oder Ahr, eine Bezeichnung, die sich außer in dem Namen des einen seiner Quellbäche noch in denen mehrerer in seinem Thal gelegenen Ortschaften erhalten hat, wie Ober-, Mittel - und Niederahr, Kirchähr und Weinähr. [...]

Im wildromantischen, waldumgebenen Thale rauscht der Gelbach dahin; nicht einmal ein schlichter Fußpfad führt an seinem Ufer entlang. Es wird jetzt allerdings mit der Anlage einer Straße begonnen, die, von der „Koblenzer Straße“ abzweigend, das Gelbachtal durchziehen soll, aber bis sie vollendet ist, muß der Wanderer, wenn er nicht aus Wildwechselln und Pürschpfädchen an den Thalabhängen entlang klettern will, seinen Weg durch die Wiesen nehmen, wobei er dann recht oft Gelegenheit hat, seine turnerische Tüchtigkeit im Sprunge über den Bach zu prüfen, der ihm fortwährend den Weg verlegt. Stege oder Brücken giebt's hier nicht. Man redet zwar schon seit einiger Zeit von einer Gelbachtalbahn, die im Anschluß an die Lahnbahn einerseits und die Westerwald-Querbahn Westerburg-Montabaur (auch noch ein Zukunftstraum!) andererseits erbaut werden soll, nur besonders

das untere Gelbachtal, welches der Industrie noch ein reiches Feld bieten könnte, den allgemeinen Verkehr zu erschließen. Aber das sind alles Pläne, auf die man „höheren Orts“ schwerlich sobald eingehen wird, soviel auch in Zeitungen und in Versammlungen über die Nothwendigkeit einer Gelbachtalbahn geschrieben, und gesprochen wird. Und wenn das Thal erst eine gute Straße hat, wird das Verlangen nach einer Bahn wohl noch weniger Beachtung finden. Vorläufig erhöht das Fehlen von Bahn und Straße nur die ungestörte, naturwüchsige Schönheit des Thals, die in den Gebirgen unserer näheren und ferneren Umgebung kaum ihresgleichen findet. Prachtige Waldthälchen münden von beiden Seiten her und verleihen dem landschaftlichen Bilde beständig wechselnde, erneute Reize. [...]²

Blicken wir von 1902 zurück auf in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts.

### Warum eine Chaussee durch das Gelbachtal?

**A**m 25. Februar 1860 debattierten Abgeordnete der Ständeversammlung des Herzogthums Nassau³ über die Finanzierung des Landstraßenbaues. Der Abgeordnete **Held**⁴ wies darauf hin, dass diejenigen Straßen vorzugsweise in Angriff zu nehmen seien, welche in unmittelbarer Verbindung mit der Eisenbahn zu stehen kämen. Dann müsse der größte Theil des Westerwaldes, namentlich bezüglich seiner großen Kohlenreviere der Lahnbahn gegenüber angeschlossen werden.



**Stähler**⁵ In der 12. Sitzung der Ständeversammlung vom 26. Juni 1858 hat der damalige Herr Abgeordnete für Montabaur der Herzoglichen Regierung den dringenden Wunsch ausgesprochen, dieselbe wolle geeignete Fürsorge treffen, daß eine directe Straßenverbindung zwischen Montabaur und Ems durch die Augst an Arzbach vorüber hergestellt werde. Diesen Wunsch hat er in der 2. Sitzung der Ständeversammlung am 8. Februar 1859 wiederholt und ich erlaube mir, diesen Wunsch der Herzoglichen Regierung gegenüber in Erinnerung zu bringen, umsomehr, da nach Erbauung der Lahnbahn Montabaur und die Umgegend sonst gänzlich außer Verkehr gesetzt und noch mehr benachtheiligt werden wird, als es bisher leider geschehen.

**Bellinger**⁶ Ich habe mir das Wort erbeten, um den von dem Herrn Abgeordneten für Montabaur wegen einer directen Straßenverbindung zwischen Montabaur und Ems ausgesprochenen Wunsch zu unterstützen. Der Verkehr durch Montabaur hat sehr abgenommen und wird, wenn die Lahneisenbahn einmal gebaut ist, noch weit mehr abnehmen. Es ist daher durchaus nöthig, daß, um die früher so verkehrreiche Stadt Montabaur nicht gänzlich von allem Verkehr abzuschneiden, dieser durch die Anlage einer Chaussee nach Ems in directe Verbindung mit der zu erbauenden Rhein- und Lahneisenbahn, sowie dem Rheine gebracht werde. Es ist das eine Lebensfrage für Montabaur und die dortige Gegend. Da in der bezeichneten Richtung von Montabaur bis gegen das Gebirg hin, und weiter von Arzbach nach Ems schon sehr gute Wege bestehen, da ferner die Wasserscheide in dieser Richtung nur gering ist, so wird der Bau der Chaussee leicht und ohne große Kosten ausgeführt werden können.

**Schmidt**⁷ Soviel mir bekannt, sind Verhandlungen wegen der von dem Herrn Vorredner befürworteten Chausseeanlage zwischen Ems und Montabaur im Gange und liegen darüber drei Projecte vor, nämlich direct von Ems nach Montabaur, von Dausenau nach Montabaur und von Nassau nach Montabaur. Welche der drei Linien zu wählen ist, wird der technischen Behörde zu überlassen sein. Als Vertreter des Amtes Nassau finde ich keine Veranlassung, etwas dafür oder dawider zu thun. Für das Amt Nassau ist von weit überwiegenderem Interesse eine Straße von Nassau durch das s. g. Mühlbachtal nach Nastätten [...]

**Link:**<sup>8</sup> Ich muß nochmals auf die schon von dem früheren Herrn Abgeordneten für Montabaur und auch dormalen wieder von Herrn Abg. Stähler sehr befürwortete directe Chaussee Verbindung von Montabaur nach Ems zurückkommen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese nicht nur für Montabaur, sondern für den ganzen Westerwald ein dringendes Bedürfniß ist. Es besteht nämlich schon von Höhn im Amt Marienberg über Hahn im Amt Wallmerod nach Montabaur ein ganz guter Weg, zum großen Theil Chaussee, im übrigen guter Vicinalweg; ebenso ist die Wegstrecke von Ems in der Richtung nach Montabaur bis zum s. g. Bierhaus in vollkommen guten Zustande, und es würde also nur noch der Bauung der Strecke von Montabaur bis an das Bierhaus bedürfen, um so nicht nur eine directe Verbindung von Montabaur, sondern auch des ganzen Westerwaldes mit den zu erbauenden Staatseisenbahnen und dem Rheine herbeizuführen.

**Braun:**<sup>9</sup> Auch ich muß den Antrag des Herrn Abgeordneten für Montabaur unterstützen. Die dortigen Verhältnisse sind nämlich ganz eigenthümlicher Art. In der Stadt Montabaur, wie auch der ganzen dortigen Gegend herrscht große Gewerbethätigkeit, es fehlt derselben aber an der nöthigen Verbindung mit größeren Verkehrsstraßen. Die bestehende Chaussee von Montabaur nach dem Rhein ist un Zweckmäßig gelegt und schlecht gebaut, so daß die Fuhren meistens genötigt sind, einen großen Umweg zu machen. Es wäre daher sehr zu wünschen, wenn für diese gewerbthätige Gegend eine directe Verbindung mit der Eisenbahn und dem Rheine hergestellt werden könnte.

**Höchst:**<sup>10</sup> Was der Abgeordnete für Wallmerod vorher in Bezug auf die Straße von Montabaur nach Ems angeführt hat, kann ich nur bestätigen, indem ich auch dort ortskundig bin. Es handelt sich hier nicht um Montabaur und die Umgebung allein, sondern um den ganzen rückwärts gelegenen Westerwald, welcher dann durch die von Rennerod über Höhn, Hahn nach Montabaur führende Straße mit der Eisenbahn und Ems verbunden wird. In der Gemarkung Ems ist der Weg bis nahe an das s. g. Bierhaus so gut gebaut, daß er als Chaussee nicht zu wünschen übrig läßt. Es handelt sich also nur um eine kleine Strecke zwischen Montabaur bis an die Emser Gemarkungsgrenze. Ich halte diese Straße in Bezug auf den Westerwald für viel wichtiger, als jene durch das Mühlenthal von Nastätten bis Nassau, da eine Straße über Singhofen bis Nassau schon besteht, und muß deshalb das Ersuchen an die Regierung stellen, den Straßenbau von Montabaur nach Ems den Vorzug zu geben.

Letztlich fanden die Anliegen im „Erigenzetat“<sup>11</sup> 1860 keine Berücksichtigung.

**Stähler:** In der zweiten Sitzung der Ständeversammlung vom 25. Februar vorigen Jahres habe ich wiederholt der Herzoglichen Regierung den dringenden Wunsch ausgesprochen, dieselbe wolle geeignete Fürsorge treffen, daß eine directe Straßenverbindung zwischen Montabaur und Ems durch die Augst an Arzbach vorrüber hergestellt werde. Diesen Wunsch erlaube ich mir Herzoglicher Regierung gegenüber in Erinnerung zu bringen, und zwar um so mehr, da nach Erbauung der Lahnbahn Montabaur und die Umgegend gänzlich außer Verkehr gelegt, somit sehr benachtheiligt wird, wie es seither geschehen ist. Diese neue Straßenverbindung ist nach dem Urtheil von Sachverständigen, die ich darüber gesprochen, die kürzeste, beste und wohlfeilste für einen großen Theil des Westerwaldes, Montabaur und der Umgegend mit dem Oberrhein.

**Braun:** Den soeben von dem Herrn Abgeordneten für Montabaur ausgesprochenen Wunsch muß ich, wie auch schon früher von mir geschehen, aus vollster Ueberzeugung unterstützen. Die Erbauung der fraglichen Chaussee ist ein dringendes Bedürfniß, um das ohnehin von allem Verkehr abgeschnittene Amt Montabaur und zum großen Theile auch das Amt Selters in Verbindung mit der Lahneisenbahn und dadurch mit dem Rhein zu bringen. Die bestehende Straße über Neuhäusel kann nämlich, hier wegen ihrer außerordentlichen Steigung und dadurch Unbrauchbarkeit für den Gütertransport gar nicht in Betracht kommen. Aber auch die danach einzig für die Verbindung der gedachten beiden Aemter mit dem Rheine übrig bleibende Straße durch das Amt Selters nach Vallendar ist namentlich für das Amt Montabaur viel zu weit, um den dortigen Verkehrsbedürfnissen zu genügen. Dazu kommt noch, daß in

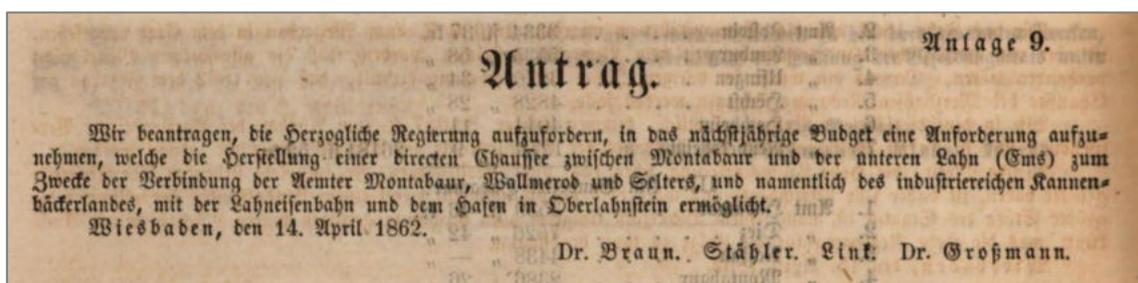
Vallendar, welcher Ort den Ausgangspunct dieser Straße und somit den Hafen des ganzen Güterverkehrs derselben bildet, ein arger Mißbrauch in Art einer Steuer auf alle dort von außen her zum Rhein gehenden Güter besteht. Mit Genehmigung der Königlich Preußischen Regierung hat nämlich die dortige städtische Behörde eine Art Hafen, d. h. eine derartige blos aus Brettern und Steinen bestehende Anlage, welche diesen Namen gar nicht ansprechen kann, hergerichtet und erhebt von allen daselbst zum Rhein verladen werdenden Gütern eine hohe Hafengebühr. Das Ganze ist nichts, als, wenn ich mich so ausdrücken soll, eine Art Plusmacherei und Prellerei, welcher der dorthin gehende namhafte Verkehr aus dem Herzogthum unterworfen wird. Das einzige Mittel nun, diesem Unwesen wirksam zu begegnen, ist der Aufschluß einer Verbindung jener Gegend nach der Lahneisenbahn durch Anlage der von dem Herrn Abgeordneten Stähler und mir befürworteten Straße von Montabaur durch die s. g. Augst an Arzbach vorüber nach Ems. Der ganze dortige Verkehr wird sich dann dieser Straße und nicht mehr dem Vallendarer Kunsthafen zuwenden.

**Schmidt:** In dem Ausschusse bei Erstattung seines Berichts vorgelegenen Verhandlungen ist bereits angedeutet, daß, wenn einmal die Straße durch das Mühlbachthal nach Nassau in Angriff genommen sei, auch die Anlage einer Chaussee Verbindung von Montabaur nach der Lahn-Eisenbahn in Betracht gezogen werden und dann namentlich in Erwägung kommen solle, **ob dieselbe zweckmäßiger in der vorerwähnten Richtung über Arzbach nach Ems, oder direct nach Nassau anzulegen sei.**<sup>12</sup>

Im Ausschussbericht über den Straßenbaugesetzentwurf wirft der Abgeordnete **Schmidt** auch die grundsätzliche Frage der Finanzierung von Straßenbauten auf:

*Bekanntlich muß und soll von Montabaur in das Lahnthal eine Straße gebaut werden. - Diese Straße ist nichts als die Fortsetzung der bis Montabaur führenden Westerwälderstraße, und letztere hätte längst bis an die Lahn fortgebaut sein sollen, wenn man diese Gegend nicht seither vernachlässigt hätte. - Daß die Straße von Montabaur nach dem Lahnthal eine solche ist, auf die das vorliegende Gesetz Anwendung erleidet, ist Niemanden zweifelhaft. Wer hat nun diese Straße zu bauen? Die Westerwälderstraße bis Montabaur hat der Staat gebaut, es ist eine Landstraße; jetzt wo die Straße ihre Fortsetzung erhalten soll, soll sich das Verhältniß ändern? Es wäre wertig Vernunft darin, zu sagen, bis hierher hat der Staat gebaut, jetzt aber hört er auf, der Erbauer zu sein und die Gemeinden treten an seine Stelle. Nach § 2 des Entwurfs hat der Staat über Erbauung und Richtung der Straßen zu entscheiden, nach § 3 verfügt und leitet der Staat die Vorarbeiten für Aufnahme des Terrains und die Projectierung, die Pläne und Etats werden von Staats wegen. genehmigt, und der Staat entscheidet im Einzelnen über die Art der Ausführung des Baues; nach § 4 werden die Kosten der Vorarbeit vom Staate bestritten, der Staat übernimmt nach § 10 die Unterhaltung der Straßen; und. es werde dieselben nach § 11 als Eigenthum des Staates in das Stockbuch eingetragen. Ich frage nun, wer baut die Straßen, der Staat oder die Gemeinden? Wenn die Gemeinden die Erbauer der Straßen sein sollen, dann müßte man den ganzen Gesetzesentwurf umarbeiten. Um Logik in den Gesetzesentwurf, wie er jetzt ist, zu bringen, ist § 5 das Prinzip umzukehren, man muß das Kind beim rechten Namen nennen, und nicht den Gemeinden, die nur winzige Beiträge zur Erbauung zu leisten haben, eine Verpflichtung aufbürden wollen, die dem Geist des vorliegenden Gesetzes ganz fremd ist.*

In dem Protokoll aus dem Jahre **1862** ist zu lesen:<sup>13</sup>



Präsidium verliert hierauf den von Herrn Abg. Dr. Braun, Stähler, Link und **Dr. Großmann**<sup>14</sup> gestellten Antrag, **Anlage 9**.

**Braun:** Der Gegenstand unseres Antrags ist bereits früher in der hohen Versammlung besprochen worden. Derselbe ist absichtlich im der Art gefaßt worden, daß die Art und Weise der Herstellung dieser Straße nicht präjudiziert, also, nicht ausgesprochen wird, daß dieselbe Staatsstraße sein solle, sondern der Regierung überlassen bleibt, die Mitwirkung der Gemeinden in Anspruch zu nehmen, Die Verbindung der Aemter Montabaur, Wallmerod und Selters mit dem Rheine ist bis jetzt eine sehr mangelhafte. Es besteht zwar eine gute Straße, nach Vallendar, indessen ist der Frachtverkehr auf derselben ein sehr erschwertes, da diese Gemeinde nicht, allein ein sehr hohes Chaussee- und Pflastergeld erhebt, sondern auch ein s. g. Werftgeld, eigentlich einen Flußzoll, eingeführt hat, welches, obwohl den Bestimmungen des Zollvereins widersprechend, leider von der preußischen Regierung bis jetzt geduldet wird. Die weiterbestehende Straße über Neuhäusel ist ihrer starken Steigungen wegen für den Frachtverkehr ebenfalls unpractisch. Es ist daher dringend nöthig, daß der ansehnlichen Industrie des betreffenden Landestheiles in Töpferwaaren und Export von Thon und Eisenstein, ein besserer Zugang nach dem Rhein eröffnet wird. Was den Anschlußpunkt einer solchen Straße an die Lahneisenbahn und den Fluß betrifft, so scheint es am zweckmäßigsten zu sein, Ems hierfür zu bestimmen, weil dieser Ort näher am Rheine gelegen ist und die Terrainverhältnisse dahin günstiger sind, als bei anderen, hierfür etwa in Aussicht zu nehmenden Punkten, wie z. B. Nassau. Indessen mag die Entscheidung über diesen Punkt noch offengehalten werden und es entsprechend sein, wenn eine Concurrenz in dieser Beziehung eröffnet und demnächst diejenige Richtung gewählt wird, für welche von den beteiligten Gemeinden die größeren Beiträge zugesichert werden.

**Reg.-Com. Grimm:** Die Herzogliche Regierung ist ebenfalls der Ansicht, daß die Herstellung einer besseren Verbindung zwischen Montabaur und der angrenzenden Gegend mit der Lahn und der Eisenbahn und die Erbauung einer Straße nach dieser Richtung hin nothwendig erscheint. Es bestehen in dieser Beziehung bereits Verhandlungen, welche jedoch noch nicht zum Austrage gekommen sind und in welchen insbesondere noch nicht festgestellt ist, **ob der Straße die Richtung nach Ems zu geben oder dieselbe nach Nassau**, als Knotenpunkt der bestehenden Chaussee und der projektierten Mühlbachstraße zu führen sein dürfte.

**Stähler:** Ich kann dem Herrn Abg. Braun nur beistimmen und bemerke noch, daß Ems als Anschlußpunkt entschieden den Vorzug verdient. Der Weg dahin geht viel durch Waldungen, welche aufgeschlossen und wodurch die Holzpreise steigen würden; sodann sind die Terrainverhältnisse in dieser Richtung günstig, so daß an den Baukosten gespart wird; endlich würde die Entfernung von dem Hafen Oberlahnstein eine geringere sein. Uebrigens ist auch der Verkehr des Amts Montabaur mit Ems ein größerer, als mit Nassau, und die Lahneisenbahn bietet ja Gelegenheit, von dem ersteren Orte schnell und billig nach Nassau zu gelangen.

**Bellinger:** Die Herstellung der fraglichen Straße scheint auch mir höchst nothwendig zu sein. Die Gründe, welche dafürsprechen, sind bei den früheren Verhandlungen und heute wieder von den Herrn Antragstellern so ausführlich dargelegt worden, daß ich es für überflüssig halte, ein weiteres Wort hinzu zu fügen. Da nach der Erklärung des Regierungscommissärs über den Gegenstand in der Regierung bereits verhandelt wird, so dürfen wir uns der Hoffnung hingeben, daß der Bau der Straße thunlichst bald zur Ausführung kommen wird. Ich bin übrigens ebenfalls der Ansicht, daß es vorzuziehen sein wird, den Anschlußpunkt nach Ems zu legen, wie ich solches bei den früheren Verhandlungen erklärt habe. [...]

**Link:** Es erscheint mir nicht notwendig zu warten, bis über den Wegbaugesetzentwurf entschieden ist, da die hier fragliche Straße sowohl im Interesse der Verbindung der Aemter Montabaur, Wallmerod und Selters mit dem Rheine, als im Interesse der Rentabilität der Staatsbahn nothwendig ist und daher

*jedenfalls, sei es nun früher oder später, gebaut werden muß. Der Anschlußpunkt wird offenbar nach Ems zu legen sein, da der Weg in dem über Arzbach nach dem sogenannten Bierhause führenden Thale weder Steigung noch sonstige Terrainschwierigkeiten hat. In dieser Richtung besteht auch der Weg zum größeren Theile bereits, indem derselbe nur noch in der Länge von etwa  $\frac{3}{4}$  Stunden zu bauen ist.*

Die Debatte setzte sich in den folgenden Jahren fort, wie es in den Protokollen der Ständeversammlung des Jahres **1864** niedergeschrieben ist. Stets wurde die dringende Notwendigkeit einer guten Straßenverbindung des südlichen Westerwaldes mit der Lahn anerkannt. Favorisiert wurde eine Chaussee von Montabaur über Arzbach nach Bad Ems, weniger eine von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau, letztere sogar mal als *unausführbar* angesehen, weiterhin eine dritte Variante ins Gespräch gebracht:

**Bellinger:** *Es ist heute von der Herzoglichen Regierungscommission erklärt worden, daß der Plan zur Herstellung einer Verbindungsstraße zwischen Montabaur und Ems gefertigt sei, und ich hoffe daher, daß jedenfalls im nächsten Jahre zu dem genannten Zwecke die nöthige Anforderung, gestellt werden wird. Ich glaube überhaupt, daß diese Straße mit geringeren Kosten angelegt werden kann, weil sich der Neubau mir über. Eine kleine Strecke ausdehnen wird. Zwischen Montabaur. und Ems bestehen nämlich schon ein Theil der Chaussee und ein chaussierter Weg, von Montabaur bis an die sogenannte Montabaure Höhe und weiter von Ems bis nach Arzbach. Daß diese Straße ganz außerordentlich wichtig für die ganze dortige Gegend. ist, ist wiederholt gesagt worden, sie ist allerdings eine Lebensfrage für den ganzen südwestlichen Theil des Westerwaldes, aber ich mache noch weiter darauf aufmerksam, daß sie ganz besonders wichtig für die Staatseisenbahn ist, indem sie dieser den ganzen Verkehr aus dieser Gegend zuführen wird. Wo aber der Staat ein solches Interesse an der Erbauung einer Straße hat, da muß er allerdings mit seinen Mitteln eintreten; man kann da nicht den Gemeinden, die oft nur ein sehr geringes oder gar kein Interesse dabei haben, oder gegen deren Interesse die Anlage vielleicht geradezu läuft, man kann' dann diesen nicht zumuthen, daß sie die Kosten allein tragen sollen; das kann man nicht. An dem dortigen Wege liegt nur eine einzige Gemeinde, die anderen liegen zum Theil über dem Gebirg und die auf der anderen Seite haben eine Chaussee, die durch Anlage der neuen vollständig überflüssig wird. [...] Es gibt außerdem noch einige andere Gegenden an der Lahn, die eine Berücksichtigung verdienen, und es ist daher der Regierung zu empfehlen, daß sie vorerst ihr Hauptaugenmerk auf diejenigen Gegenden richte, die an der Eisenbahn und deren Nähe liegen, und' dort die erforderlichen Wege anlege. Die Notwendigkeit der Verbindung zwischen Montabaur und, Ems oder, um es genauer auszudrücken, des südwestlichen Theils des Westerwaldes mit Ems und, damit der Staatsbahn, ist übrigens allgemeinen so sehr anerkannt, daß ich einen weiteren Antrag nicht für nöthig gehalten habe; ich möchte nur den Wunsch aussprechen, die Regierung möge die Vorarbeiten dazu sobald, als möglich, zur Vollendung bringen und beim nächsten Landtage eine Anforderung für den Bau dieser Straße stellen.<sup>15</sup>*

**Minor:**<sup>16</sup> *Ich habe auch einen Wunsch auszusprechen. Bei Berathung des Budgets über den Straßenbau wurde die projectierte Straße Ems-Montabaur lebhaft befürwortet und die Richtung Nassau-Montabaur als unausführbar bezeichnet, in der Ständeversammlung von 1860 — Seite 4 — sind zur Verbindung der Lahnbahn mit Montabaur drei Projecte in Vorschlag gebracht, nämlich: Nassau-Montabaur, Ems-Montabaur, Dausenau-Montabaur. Aus den Amtsbezirksrathsverhandlungen ist mir bekannt, daß in dem seiner Zeit von Herrn Baurath Haas abgegebenen Gutachten nur die zwei Projekte Ems- und Nassau-Montabaur angegeben sind, und daß das erstere mit 3, das letztere mit beinahe  $3\frac{1}{4}$  Prozent Steigung ausgeführt werden kann, über das dritte Project ist nichts gesagt und ich muß öffentlich erklären, daß dieses Project ebenso viele Beachtung verdient, wie die beiden anderen.<sup>17</sup>*



Sitzungssaal der Ständeversammlung.<sup>18</sup>

Der Beitrag in einer Fachzeitschrift<sup>19</sup> zu möglichen Meliorationen<sup>20</sup> in der Region am Gelbach enthält mehrere Hinweise zur Landschaft und zur Erschließung des Gelbachtals und macht die Benachteiligung des Gelbachtals im Verhältnis zu den benachbarten Regionen deutlich:

*In den nördlich gelegenen Wasserscheiden zwischen Rhein und Lahn, in den Quellenlagern der Nister, des Elbflusses und des **Gelbaches** findet man z.B. weit mehr Wiesenflächen und dazwischen liegende Ackerkultur, als in den unteren Abhängen nach der Lahn zu. [...]*

**Die der Lahn, der Hauptwasserader im Binnenlande, zufließenden Seitengewässer mit rapiden Gefällverhältnissen liegen in engen Thalformationen und stellenweise von Felsenwänden dergestalt begrenzt, daß die darin gebauten Chausseen außerhalb der Inundationsgrenzen in die Felsenränder selbst gelegt werden mußten.** — Schmale Wiesenflächen bilden an solchen Stellen die Thalsole, in welcher die Bäche sehr irregulär umherirren, wo selbige nicht an dem einen oder anderen Bergabhänge eine fixierte Bettung gewonnen haben. — Höher hinauf vergrößern sich streckenweise die Thalbreiten und werden von den noch höher gelegenen Quellenlagern in bunter Formation mit reinem Gebirgswasser gespeist. [...]

**In weniger günstiger Situation befinden sich die kleinen Flüsse, Bäche etc., welche rechtsseitig der Lahn zufließen und in den nördlich der Lahn gelegenen Wasserscheiden bei Montabaur und im Westerwalde ihre Quellenlager haben.** Hier sind die Thalebene mancherlei Zerstörungen ausgesetzt und an denselben wie an den Bächen nur wenig Spuren von Verbesserungen wahrnehmbar. [...]

**Das untere, schmale Thal des Gelbach zeigt den Urstand zwischen steilen Bergabhängen und Felsenwänden und ist streckenweis nicht einmal mit Verkehrswegen versehen, während die oberen Gebiete bis Montabaur in den Quellenlagern sich mehr der Kultur zugewendet haben.** [...]

Ein ausgezeichnetes Straßennetz durchzieht die Gegenden zwischen Lahn und Rhein nach Norden und Süden hin, von denen die ältesten Straßen aus den Anfängen dieses Jahrhunderts die höchsten Punkte der Wasserscheiden überschreiten, wie es damals Sitte und Gebrauch war, während die Straßen der Neuzeit mehr oder weniger die Thal-Richtungen verfolgen. Ueberall bietet der Reichtum an verschiedenem Straßen-Material Gelegenheit genug, gute Wege anzulegen, welche gelegentlich des Konsolidations-Verfahrens nach Nivellement ausgebaut werden.

Die Lahn, schiffbar gemacht seit 1809 bis Weilburg und später bis Wetzlar, die Eisenbahnen im Lahn- und Rhein-Thale, die zugehörigen Straßennetze vermitteln die Kommunikation von allen Seiten.

Am reichsten von der Natur ausgestattet und am kultiviertesten erscheinen die rechtsseitigen Gestade des Mains und Rheins; — vorwiegend mit fruchtbarer Alluvion ausgestattet ist der südlich gelegene Theil des Landes zwischen Lahn und Rhein gegen den nördlich gelegenen Theil zwischen Lahn und Rhein. **Nach der Höhe des Taunus einerseits und nach dem Westerwalde andererseits zeigt sich die Wohlhabenheit der Bewohner in abnehmender Progression.** Die großen Thäler enthalten jetzt die Haupt-Verkehrswege, wo Handel und Wandel mit der Arbeit ihre Stätten aufgeschlagen haben.

Die bewegten Hochplateaus von **Montabaur und Westerwald** besitzen gute Straßen, aber sie entbehren die Haupt-Verkehrswege, den ausgezeichneten Boden und das milde Klima der Täler, wohin die Fabriken, Schifffahrt und Eisenbahn-Verkehr den Unternehmungsgeist und die Arbeiter führt. — Die fruchtbarsten Striche find im Aarthale nach der Lahn zu. — Das untere Görsbachthal wird sogar der goldene Grund genannt. [...]

Handel und Fabriken erstrecken sich wegen der Schifffahrt auf Rhein, Main, Lahn, wegen der Eisenbahnen und des ausgezeichneten Straßennetzes durch das ganze Land in entsprechender Zunahme. An Baumaterialien fehlt es nirgend. — Laub- und Nadelhölzer liefern den Bedarf an Bauholz, während die Braunkohle im Lande, namentlich aber der erleichterte Transport der Steinkohle den Bestand der Wälder schont.

Auch hat die Natur den Thon zur Anfertigung der Mineralwasser-Krüge geschaffen, und bildet diese Fabrikation in den Dörfern von Montabaur und Hachenberg [sic!] einen erheblichen Nahrungszweig der Bewohner. [...]

Das Gelbachtal und seine Höhen waren schließlich der Debatten überdrüssig, zumal sie befürchten mussten, dass man einer anderen Direktverbindung in das Lahntal den Vorzug geben würde. Sie erhofften sich auch durch den Anschluss des Herzogtums Nassau an Preußen einen Fortschritt bei der verkehrlichen Erschließung des Tales.

Heute würde man von einer Bürgerinitiative sprechen: In einem Schreiben vom **25. März 1870** unter der Federführung von Jacob Diehl<sup>21</sup> aus Heilberscheid an *Hohes Königl. Amts-Ministerium Abtheilung für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten* in Wiesbaden fordern *gehorsamste Bittsteller* die Erbauung einer Straße durch das Gelbachtal. Diesem Schreiben sind rund 260 Unterschriften aus den Dörfern im Gelbachtal und auf den Gelbachhöhen beigefügt: Bladernheim, Bruchhäuser Mühle, Dies, Ettersdorf, Giershausen, Heilberscheid, Hübingen, Isselbach, Kirchähr, Obernhof, Weinähr.<sup>22</sup>

Unterschriften aus Heilberscheid  
 31 Joseph Lorenz  
 32 Ernst Engelhard 40

Heilberscheid, 66 Unterschriften

Unterschriften aus Dies  
 41  
 42

Dies, 18 Unterschriften

Unterschriften aus Weinähr  
 42  
 43

Weinähr, 67 Unterschriften

Unterschriften aus Bladernheim  
 43  
 44

Giershausen, 11 Unterschriften

44.  
 Hauptbrief  
 der Herrschaftlichen und der Gemein-  
 schaftlichen, welche für den Hauptmann  
 von Montabaur bei Langenau, Herr  
 Graf der Grafschaft anlangt gestrichelt sind,  
 und sich für sich selbst unterzeichnen  
 haben.

Bladernheim, 23 Unterschriften

45.  
 Hauptbrief und Abschied  
 gegen Reichs-Rathen St. Josef des Hoch-Edelmannen  
 von Bladernheim

Ettersdorf, 25 Unterschriften

46.  
 Hauptbrief  
 gegen die Herrschaftlichen und Abschied  
 gegen den Reichs-Rathen des Hoch-Edelmannen  
 von Ettersdorf

Isselbach, 40 Unterschriften

47.  
 Briefe  
 Königlich-Edel-Montabaurer

Kirchähr, 8 Unterschriften

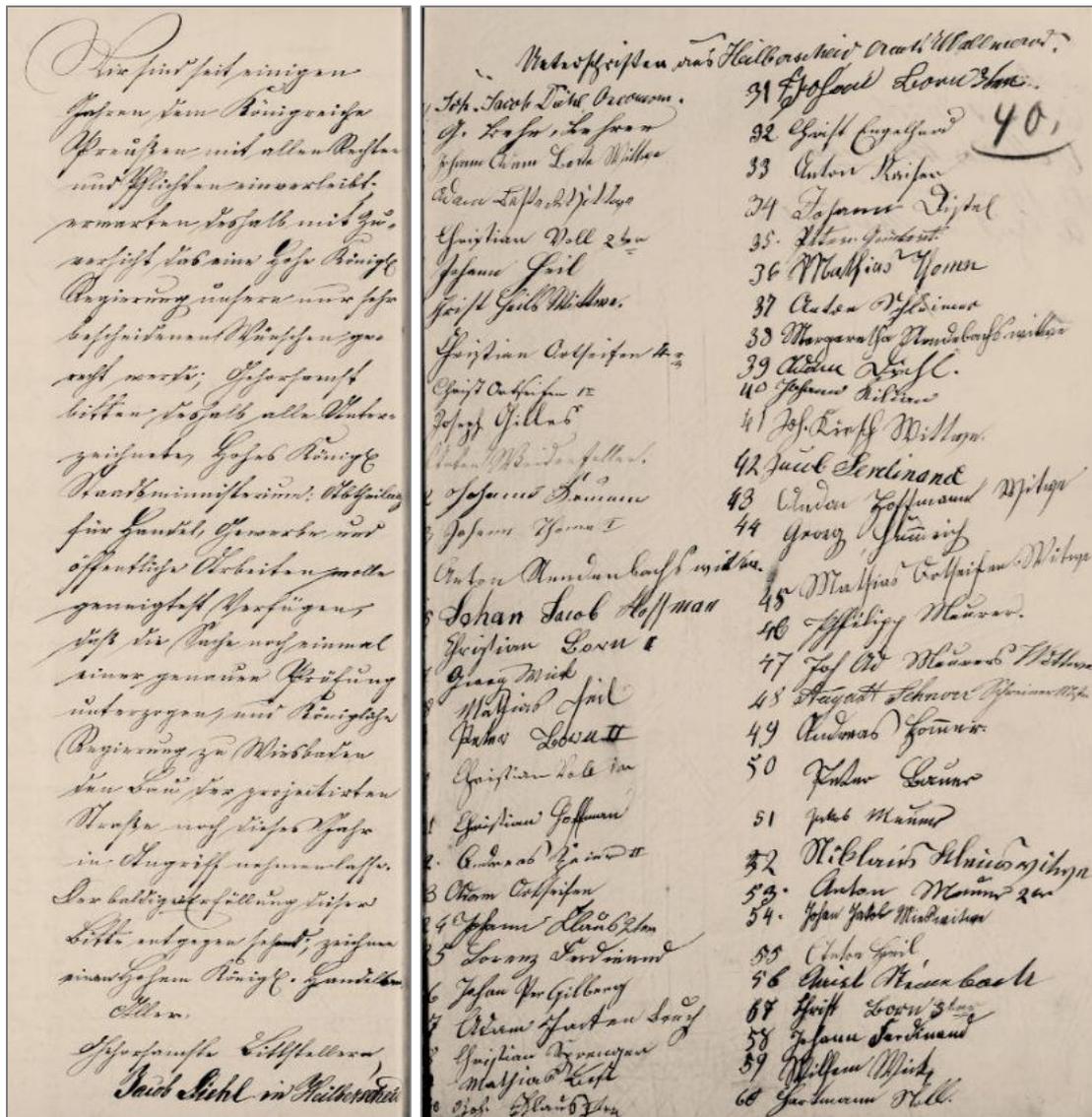
48.  
 Hauptbrief und Abschied  
 gegen die Herrschaftlichen und Abschied  
 gegen den Reichs-Rathen des Hoch-Edelmannen  
 von Kirchähr

Hübingen, 9 Unterschriften

Wilhelm Harst. v. Bruchhäuser Mühle.  
 für die Herrschaft der Grafen Gossengraben  
 bei Gackenbach.  
 Friedrich  
 Burgmann  
 Hermann v. d. Alten- und neuen Müssen  
 P. W. Ludwig Müller, Stenograph der Gossengraben  
 Besorgung der Herrschaftlichen Johann Harst.  
 Biegel

Bruchhäuser Mühle, Gewerkschaft der Grube Gossengraben bei Gackenbach, Obernhof





Das lange und eindrucksvolle Schreiben ist eine gute Darstellung der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse an Lahn und Gelbach von Nassau bis Montabaur in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und soll daher ungekürzt zu lesen sein:

Bevor wir auf den eigentlichen Inhalt unserer Bitte eingehen, finden wir uns veranlaßt, zunächst Hohem Königl. Staatsministerium Abtheilung für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unsere Verhältnisse darzustellen. Schon seit langen Jahren hört man von fast allen Bewohnern der Orte im und rechts und links des Gelbachthals die Klage „wir sind hier von allem Verkehr abgeschnitten, haben keine Verdienste, somit kein Geld.“ Wirklich ist dem auch so. Nimmt man die Straße von Limburg-Diez bis Montabaur, verfolgt dieselbe weiter bis Neuhäusel-Bad-Ems, dann die Lahneisenbahn Linie von Ems bis zur Stadt Diez, so liegen die Orte im Gelbachthale, so wie rechts und links wie in einem Delta fast gänzlich abgeschnitten von jedem Verkehr.

Eisenbahn, Wasserstraßen, Land- Und Verbindungsstraßen sind zu einer geordneten Volks-Wirtschaft zur Hebung der Industrie, des Handels, des Bergbaus, der Land- und Forstwirtschaft, so wie aller technischen Gewerbe unbedingt notwendig. Voriges Jahr nun beschlossen mehrere Bürgermeister und Interessenten der Orte im Gelbachthale, die Königl. Regierung aufzufordern, eine Verbindungsstraße zwischen **Montabaur bis Nassau** dem Gelbachthale entlang herzustellen.<sup>23</sup>

Dem zu Folge wurde dem Communallandtag der Provinz Nassau eine Petition unterbreitet, die Sache zu prüfen und Hoher Königl. Regierung anzuempfehlen. In der Sitzung des Kommunallandtags vom 5.

Oktober 1869 kam die Sache zur Verhandlung und wurde mit 18 gegen 5 Stimmen beschlossen; die Erbauung dieser projektierten Verbindungsstraße sei als ein schon längst dringend gefühltes Bedürfniß königlicher Regierung anzuempfehlen.

In Folge dessen sind die betreffenden Beamten, in deren Bezirk diese Strecke liegt, von Königl. Regierung aufgefordert worden, von allen Bürgermeistern in den Gemeinden im Gelbachthale, so wie in allen denen, die nicht über 1000 Meterruthen<sup>24</sup> von der projektierten Linie entfernt liegen, Berichte einzufordern, welchen Werth diese Straße für ihre Gemeinde habe, und welchen besonderen Beitrag sie noch gewillt sind, aus den Gemeindegassen zu zahlen.

Bürgermeister und Gemeindevorsteher sind die verwaltende Behörde einer jeden Gemeinde, haben pflichtgemäß das Gemeindeeigenthum zu erhalten, zu verbessern nach Umständen zu vergrößern. Aber ebenso pflichtgemäß haben dieselben das materielle wie moralische ihrer sämtlichen Ortsangehörigen zu mehren und zu heben. Die meisten dieser betreffenden Bürgermeister haben an die betreffenden Ämter ihre Berichte eingeschickt und wie selbstverständlich einen besonderen Beitrag verweigert.

Schreiber dieses kennt, seit daß die Provinz Nassau zum Königreich Preußen gehört, kein neues preußisches Straßenbau Gesetz. Bis jetzt hat man, dahier noch immer nach dem nassauischen Wegebau Gesetz vom 2. Oktober 1862 verfahren. Nach diesem Gesetz ist nicht sachgemäß verfahren worden. Soviel bekannt haben die meisten Kreisbezirksräthe in den Sitzungen zu Montabaur und Nassau sich auch gegen den Straßenbau erklärt. Selbstverständlich; denn leider kennen die meisten derselben weder die Verhältnisse des Gelbachthals noch seiner Bewohner von eigener Anschauung, lassen sich deßhalb von den vorsitzenden Beamten leiten oder verfolgen andere Interessen. Gerade hier in diesem, bis jetzt todten Thale hat eine Verkehrsstraße noth. In diesen todten Thale liegt ein bekannter Mineralreichthum, der erst nach Erbauung der projektierten Straße aufgeschlossen werden kann.

Der Gelbach hat fast immer das ganze Jahr durch eine so bedeutende Wasserkraft, die es möglich macht, dem Thale entlang noch manches bedeutende industrielle Etablissement zu gründen. Erst wenn diese Straße gebaut, werden die schon in Betrieb stehenden Gruben weit schwunghafter betrieben, die erschürften verschiedenen Funde ihre Käufer finden und in Betrieb gesetzt werden, Fabriken werden nach und nach entstehen, hießige Bewohner reichlichen Verdienst in der Nähe finden. Fast alle Arbeiter hießiger Gegend sind, um sich und ihre Familien zu ernähren, dazu gezwungen in Holzappel auf der Emser Hütte, Nieverner-Eisenhütte, Grube Friedrichsregen und auf der sogenannte Hutz [wahrscheinlich Hub] bei Hambach Amts Diez<sup>25</sup> und auswärts zu arbeiten. Täglich haben sich dieselben morgens und abends Stunden meist zu gehen, theilweise sind Familienväter Wochen, ja ganze Monate von ihren Familien entfernt. Bei schwerer Arbeit müssen sie ihr Leben kümmerlich fristen, um vom Monatsverdienst noch etwas zu Hause zu bringen. Durch harte Arbeit, geringe Kost, Sorge um die darbende Familie zu Hause reibt sich die Kraft des Arbeiters vor der Zeit auf. Frau und Kinder sind dann dem Mangel preisgegeben, oder auf Unterstützung aus der Gemeindegasse angewiesen. Zu Hause wird weiter die Arbeit und die Erziehung der Kinder vernachlässigt, ein materielles und moralisches Übel zugleich. Bodenrente<sup>26</sup> hat in hießiger Gegend fast keinen Namen, der Credit ist gesunken, die Schulden mehren sich und die meisten werden dem Wucher in die Hände getrieben. Und alles in Folge, weil hier kein Verkehr, somit kein Verdienst und kein Geld. Diese Schattenseite könnte in eine helle Lichtseite umgeschaffen werden durch Erbauung der projektierten Straße. Alle diese Arbeiter, die jetzt auswärts arbeiten und noch weit mehrere würden in der Nähe reichlichen Verdienst finden, mit ihren Familien ordentlich leben und noch manchen Thaler ersparen können.

Alle Geschäftsleute würden mit Vorliebe ihr Geschäft betreiben, weil sie monatlich auf pünktliche Zahlung rechnen könnten. Gute Land- und Verbindungsstraßen bedingen theilweise die Rentabilität der Eisenbahnen, erleichtern den Verkehr. Die Müller im Gelbachthale<sup>27</sup> werden ihre Gespannkraft verringern können, weil sie dann leicht auf dieser Straße ihre Früchte herbei- und ebenso leicht ihre Produkte fortbringen könnten. Diese Leute bezahlen bedeutende Steuern, theils an Geld, theils Frucht und Geld als Wasserlaufzins.

Die Holzpreise in hießiger Gegend würden sich steigern. Landwirthe könnten ihre Erzeugnisse nach Nassau und bis Lahnstein und so herauf nach Montabaur bringen und dies mit geringer Fuhrkraft. Der Werth der Immobilien würde sich steigern, die Einträge in die Hypothekenbücher sich aber mindern.

Verfolgen wir nun einmal die projektierte Straßenlinie. Die Stadt **Nassau** ist der Sitz verschiedener Königl. Behörden, ein Kurort, besitzt bedeutende Bierbrauereien und dergl. Von da bis an die **Obernhofener-Hütte** (Abb. 1834)<sup>28</sup> ist ein Weg, der nur an einigen Stellen erweitert, planiert, im Ganzen aber gestückt und mit geschlagenen Steinen beschüttet werden müßte. Auf dieser Strecke liegt eine neu erbaute Fabrick,



welche Phosphor mahlt und Eisenrohre fabriziert. Eigenthümer ist Herr Baron v. Rüdiger. Weiter herauf liegt der **Langenauer Hof**, Eigenthum des Herrn Grafen Kielmannsegge. Dem folgt die sogn. Pulvermühle mit Schwärzfarbe Mehl und Oelmühle und Bäckerei.<sup>29</sup> Dem folgt **Weinähr** mit Mahlmühle<sup>30</sup>, seinem obwohl nicht bedeutenden doch ausgezeichneten Weinbau und Steinobst. Weiter folgt das **Obernhofener** Blei- und Silberbergwerk, jetzt der Holzappler Bergwerksgesellschaft gehörend.

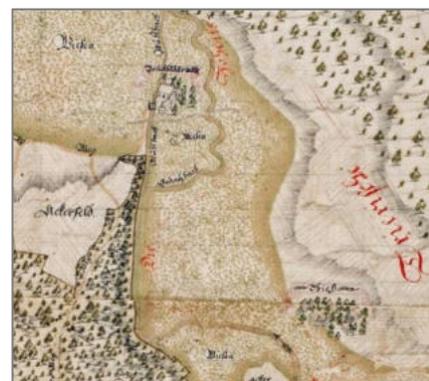
Von da bis beinahe an den **Eschenauer Hof** ist auf der rechten Seite des Gelbachs Wald, welcher den Gemeinden **Weinähr** und **Winden** gehört. Durch diese ganze Strecke ist von dem betreffenden Herrn Oberförster ein schöner, breiter Weg angelegt worden, welcher ebenfalls etwas zu erweitern, zu stücken und mit geschlagenen Steinen zu befahren wäre. Anschließend auf derselben Seite wäre dann durch die Eschenauer Hofwiesen und auf dem Dieser Feld etwas Privateigenthum zu erwerben. An dieser Strecke und auf derselben Seite befindet sich ein erschürfter Silbererzfund. Auf der linken Seite vis-a-vis **Weinähr** anfangend bis dem Dorfe **Dies** gegenüber und weiter eine Stunde herauf ist anhaltend ein bedeutender Waldkomplex, welcher der Schaumburg-Oldenburgischen Standesherrschaft zusteht. Oberhalb dem Orte **Dies** in V. W. R. [?] ist die Blei- und Silbergrube



Bescher[r]t Glück (Foto)<sup>31</sup>, jetzt in Frist.<sup>32</sup> In **Dies** befinden sich zwei bedeutsame Mahlmühlen und eine Oelmühle.<sup>33</sup> Hier kann Schreiber dieses nicht umhin, auf einen schreienden Mißstand aufmerksam zu machen und im Namen der Bewohner der angrenzenden Orte um baldige Abhilfe zu bitten, einen großen Theil des Jahres trennt der Gelbach im wahren Sinne des Wortes die Bewohner der Orte **Dies**, **Gackebach**, **Horbach** und **Hübingen** sowie **Holzappel**, **Horhausen**, **Charlottenburg**, **Dörnberg** gegenseitig, weil bei großem Wasser,

das gewöhnlich im Frühjahr und Herbste eintrifft, ohne Lebensgefahr weder Menschen noch Vieh denselben passieren können. Jahrelang petitionieren die Bewohner dieser Orte schon um Anlage einer Brücke über den Gelbach bei **Dies**; aber stets vergeblich. Und doch nimmt hier der Verkehr keine untergeordnete Stellung ein.

Viele Berg- u. Hüttenleute der Holzappler Gewerkschaft haben diesseits ihren Wohnort, die bei Tag und Nacht über den Gelbach müssen.<sup>34</sup> Wird nun der Fußsteg überfluthet oder was nicht als seltener der Fall dasteht, gar fortgerissen, so müssen die armen Leute wenigstens  $\frac{3}{4}$  Stunden und dies zur Nachtzeit thalaufwärts gehen und ihren Weg über **Kirchähr** machen. Wie sehr aber zu solchen Zeiten die beiden Müller zu **Dies**<sup>35</sup> in ihren Geschäften gehemmt sind, da sie die zu mahlende Frucht von dem Markte zu Dies und Umgegend beziehen, auch wiederum ihr Mehl zum größtentheil auf der Jenseite und durch die Eisenbahn absetzen müssen, bedarf wohl keiner Erläuterung. Eben diesen Nachtheil betrifft den Besitzer der **Bruchhäuser-Mahlmühle** (Abb.)<sup>36</sup> mit Bäckerei auf der anderen Seite etwas unterhalb **Dies**, welcher bei diesem Mißstand nicht diesseits gelangen kann. Auch bedarf



es kaum der Erwähnung, wie solche Geschäfte gerade dadurch, weil sie durch schlechte Communication gehemmt sind, nicht mehr mit den besser Situierten concurririen können und zu Grunde gehen müssen. Es tritt weiter in die Waagschale, daß die Holzpreise diesseits sich steigern würden, den Gemeinden somit eine Mehreinnahme vermächte. Hauptsächlich aber würde sowohl durch diesen Brücken- besonders aber durch den Gelbachstraßenbau die Standesherrschaft Schaumburg-Oldenburg mit ihrem bedeutenden Waldkomplex durch erhöhte Holzpreise gewinnen.

Die Blei- Silbergrube Gossengraben oberhalb **Dies**, die öfters ganz daniederlag, wäre längst in einem schwunghaften Betrieb, wenn Material und Voräthe Erze auf billigerem Wege hätten bei- und weggebracht werden können.

Die Eigenthümer dieser Grube sowie die Schaumburg Oldenburgische Renntkammer werden sich nicht der Leistung entsprechender Beiträge entziehen, sowie zur Erbauung der besagten Brücke, die Gemeinden **Gackebach, Hübigen** sowie andererseits **Holzappel**. Zur Erbauung der Rhein- und Lahneisenbahn sind die Steuerkräfte des vormaligen Nassauer-Landes in erhöhtem Maße in Anspruch genommen worden, sollten nun diese Eisenbahnen, welche im Interesse des allgemeinen Verkehrs erbaut worden sind, nicht auch denjenigen oder vielmehr einer ganzen Gegend den Anspruch gestatten, daß ihr für die geleisteten großen Opfer auch ein kleines gebracht wird?

Im letzten Sommer [1869] wurde trotz allseitiger Protestation ein Fußsteg bei **Dies** über den Gelbach gebaut, der an 400 fl [Florin] kostete. Ungefähr 14 Tage vor Weihnachten bei der ersten Fluth wurde derselbe vom Wasser fortgerissen, kostete 8 Thlr [Thaler] wieder beizufahren und eben so viel wieder zu befestigen. Unzweifelhaft ist es, daß derselbe bei jeder Fluth dasselbe Schicksal hat. Sämmtliche Bewohner der angrenzenden Orte, rechts und links des Gelbachthals hofften sehnlichst auf eine baldige Abänderung.

Folgen wir nun der projektierten Straßenlinie weiter. Von **Dies** bis **Kirchähr** führt der Weg über den Gossengraben, wo eine kleine Überbrückung notwendig wäre. Dann wäre nur auf eine kurze Strecke nur **Kirchähr** (Abb. um 1910)<sup>37</sup> etwas Privateigenthum an



Wiesen zu erwerben. Vom Pfarrhaus zu **Kirchähr** bis zur **Giershäuser** Brücke ist ein Weg, der nur planiert, an mehreren erweitert, mit Gestick und geschlagenen Steinen zu erfahren wäre, so wie überhaupt dann zur Straße geeignet. Dann über den Daubach eine kleine Ueberbrückung. Etwas oberhalb diesem Punkte in W. R. [?] befindet sich eine Dachschiefer-Grube.

Von der Giershäuser Brücke könnten zwey Linien benutzt werden. Die erste durch den Ort **Giershausen** mit seiner Mahl- u. Oelmühle<sup>38</sup> nach **Isselbach**, welche ebenfalls eine Mahlmühle<sup>39</sup> mit 2 Brauereien

besitzt bis nach **Ettersdorf**.

Auf dieser Strecke ist ebenfalls breiter Weg, der nur planiert, an einigen Stellen erweitert, im Ganzen mit Gestick und geschlagenen Steinen zu erfahren wäre, sowie über den Isselbach eine kleine Brücke. Von **Ettersdorf** führt eine neu erbaute steinerne Brücke über den Gelbach. Die 2te Linie wäre von der Giershäuser Brücke über die Mahl- und Oelmühle sogn. Heckenmühle<sup>40</sup> nach **Ettersdorf**, wo ebenfalls breiter, ebener Vicinalsweg<sup>41</sup> besteht. **Ettersdorf** besitzt eine bedeutende Mahlmühle (Foto)<sup>42</sup> und eine Bierbrauerei. Von da bis **Bladernheim** ist ein Weg im Bau begriffen, theils gebaut. **Bladernheim** besitzt ebenfalls eine Mahlmühle.<sup>43</sup> An den Gemarkungen, **Ettersdorf, Bladernheim** und **Stahlhofen** befinden sich erschürfte Silbererz- Eisenstein- und Töpfererdafunde, die alle des Betriebs harren. Von **Bladernheim** führt ebenfalls breiter Weg bis an die **Sespenröder-Reckenthaler** Brücke. Oberhalb derselben wäre das Bachbett etwas nach der linken Seite herüber zu legen, dann durch die **Reckenthaler** Wiesen etwas Privateigenthum zu erwerben bis an den Walddistrikt **Wöhlert**. Hier befindet sich eine Silbergrube, der Stoffelsstollen, so wie gegenüber in der **Heilberscheider** Gemarkung 3 Silbererzfunde; und in der

Gemarkung **Nornborn** in der sogn. Silberkaut ein Silbererzfund. Herauf bis **Wirzenborn** könnte die Straße immer dem Waldsaum nachgebaut werden. **Wirzenborn** besitzt ebenfalls eine Mahlmühle.<sup>44</sup> Dorten wäre die Straßenlinie dem dortigen Müller durch den Hof zu führen und weiter dem Waldweg entlang, theils in Wirzenborner, theils in **Hollerer** Gemarkung bis zur **Marauer Oel- und Lohmühle**.<sup>45</sup> Der Mühle in Wirzenborn ganz nahe liegt eine Silbererzgrube (Foto)<sup>46</sup> seit zwey Jahren in Frist.<sup>47</sup> Von der **Marauer Mühle** bis **Montabaur** ist



gerader, ebener breiter Vi[ti]cinalsweg, welchem zu folgen wäre. Diese bezeichnete Linie auf der rechten Seite des Gelbachs wäre am billigsten zu bauen und ebenfalls zu unterhalten.

Gewiß ist, daß der vor einigen Jahren veranschlagte Kostenbetrag pro Meile 49300 Thlr [Thaler] zu 3 Meilen in Summe mit 129.000 [Thaler] viel zu hoch gegriffen, und dann sind wir umso mehr überzeugt, daß auf dieser ganzen Linie, sowohl rechts und links das Material an Steinen, Sand zu Brückenbau, geschlagene Steine und Gestück im Überfluß vorhanden und leicht beizuschaffen ist. Zwey Drittel des Betrages würde sicher ausreichen, und Niemand den gesetzlichen Beitrag verringern.

**Montabaur**, wo diese projektierte Straße in die Coblenzer Straße mündet, besitzt 1 Mahlmühle, 2 Ölmühlen<sup>48</sup>, 2 Wollspinnereien und Tuchfabrikation, Bierbrauereien und viele andere Gewerbe, hat ein Lehrerseminar, ein Progymnasium und ist der Sitz mehrerer Königl. Behörden. Durch Ausführung dieses Projektes würden die Städte Montabaur, Nassau und Ems näher verbunden, von Montabaur rechts und links seitwärts die Ämter Montabaur, Wallmerod bis zum Amte Marienberg würde diese Straße eine Hauptverkehr Straße werden. Und würden erst nach Erbauung dieser Straße alle diese vorbenannten Minneralienfunde in Betrieb gesetzt sein, würden erst dann dem Gelbachthale entlang mehrere Fabriken gebaut, was unzweifelhaft ist, so würden alle hiesigen Bewohner ständige Arbeit und Verdienst finden. Neue Industriezweige würden geschaffen, bestehende Geschäfte erweitert werden. Die Bevölkerung würde sich mehren, somit Wehr- und Steuerkraft des Landes. Von jeher war es Grundsatz der Königl. Preuß. Regierung für Hebung der Industrie, der Land-, Forst- Volkswirtschaft des Bergbaus sowie aller technischer Gewerbe durch eine gute Communication zu sorgen. Wir sind seit einigen Jahren dem Königreiche Preußen mit allen Rechten und Pflichten einverleibt,<sup>49</sup> erwarten deshalb mit Zuversicht, daß eine Hohe Königl. Regierung unseren nur sehr bescheidenen Wünschen gerecht werde. Gehorsamst bitten deshalb alle Unterzeichneten Hohes Königl. Staatsministerium: Abteilung für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wolle geneigtest verfügen, daß die Sache noch einmal einer genauen Prüfung unterzogen und Königlicher Regierung zu Wiesbaden den Bau der projektierten Straße noch dieses Jahr in Angriff nehmen zu lassen. Der baldigen Erfüllung dieser Bitte entgegensehend zeichnen seiner Hohe Königl. Gnaden allergehorsamste Bittsteller, Jacob Diehl in Heilberscheid.

Die Zeitungsmeldung von **1886** könnte ein April-Scherz sein, zumindest hinsichtlich der teilweisen Schiffbarmachung:

**Ettersdorf**, 2. April. Trotz aller Bemühungen konnte es nicht dahin gebracht werden, eine Chaussee oder Eisenbahn durch das Gelbachthal zu bringen. Heute ist man daran, die Gelbach theilweise schiffbar zu machen. Der neue Besitzer von der Heckenmühle, Herr Eufinger, fährt sämtlichen Mauersand per Nachen gegen die Baustelle, von wo derselbe per Schiebkarren an Ort und Stelle gebracht wird.<sup>50</sup>

Dass der Müller Eufinger Mauersand mit dem Nachen transportiert hat, könnte zutreffen. Die scherzhafte Meldung hat auch einen realen Hintergrund: Die jahrelangen Bemühungen um den Bau einer Straße durch das Gelbachtal.

Ein Eisenbahnprojekt Montabaur-Ems, der Bau einer Straße von Montabaur nach Nassau, erneut die Kleinbahn Montabaur-Nassau (s. Exkurs) und eine Westerwald-Querbahn Herborn-Westerburg-Meudt, beschäftigten den Gewerbeverein Montabaur in den Jahren **1896 bis 1899** ständig.<sup>51</sup>

Der Gewerbeverein stellte in der Generalversammlung des Gewerbevereins für das Herzogthum Nassau (GVN) im Mai 1896 den Antrag, das Gelbachtal, wenn nicht durch eine Kleinbahn, so doch durch eine Straße zu erschließen.<sup>52</sup>

**Kreisblatt für den  
Unterwesterwaldkreis**

3. dem von Steinfrenz unterhalb Girod, Klein- und Großholbach herfließenden Eisbache.

Nach der Vereinigung dieser 3 Bäche, heißt das Gewässer Gelbach und berührt auf seinem 3 1/2—4stündigem Laufe bis zu seinem Einflusse in die Bahn bei Obernhof, folgende Orte in unmittelbarer Nähe:

1. Redenthal mit . . .	121	Einwohner,
2. Gladernheim mit . . .	98	"
3. Ettersdorf mit . . .	148	"
4. Hfelmach mit ca. . .	260	"
5. Giershausen mit ca. . .	125	"
6. der Weiler Kirchhähr ca.	45	"
7. der Weiler Dies mit ca.	50	"
8. Weinähr mit ca. . .	500	"
9. Obernhof mit ca. . .	400	"
1747 Einwohner.		

Außer diesen Orten liegen 1/4 bis zu einer halben Stunde von dem Gelbache entfernt:

10. Wirzenborn mit ca. . .	95	Einwohner,
11. Heilbergscheid " " .	450	"
12. Ruppenrod " " .	90	"
13. Stahlhofen " " .	280	"
14. Horbach " " .	433	"
15. Gackenbach " " .	380	"
16. Hübingen " " .	235	"
17. Binden " " .	950	"
18. Horhausen " " .	350	"
3263 Einwohner.		

Die Gesamtbevölkerung der interessirten Landgemeinden beträgt also rund 5000. Davon gehören die Orte Wirzenborn, Redenthal, Gladernheim, Ettersdorf, Kirchhähr, Dies, Gackenbach, Horbach, Hübingen, Stahlhofen, zum Kreise Unterwesterwald — Kreisstadt Montabaur — der Ort Heilbergscheid hat zur Kreisstadt das 5 Stunden entfernte liegende Westerburg und die übrigen Orte Hfelmach, Giershausen, Ruppenrod, Horhausen, Weinähr, Binden und Obernhof gehören zum Kreise Unterlahn — Kreisstadt Dies.

Die im Thale liegenden, unter 1—9 bezeichneten Ortschaften, insbesondere diejenigen, welche zu dem Unterwesterwaldkreise gehören und mit ihrem ganzen gewerblichen wie amtlichen Verkehre auf die Kreisstadt Montabaur angewiesen sind, haben aber nach derselben solche miserablen Verbindungswege, wie sie wohl im ganzen Regierungsbezirk Wiesbaden nicht mehr anzutreffen sind und alle seit langen Jahren angestrebten Bemühungen wegen einer Straße durch das Gelbachtal sind bis jetzt erfolglos geblieben. Da nun nach Ansicht der communalständischen Behörden, dahin gehende Bestrebungen, wegen Mangel an disponiblen Mitteln, auch für die nächsten Jahren wenig aussichtsreich sein würden, so glaubt man das zunächst Erreichbare sei die Herstellung einer Kleinbahn durch das wirklich schöne, mit reicher Wasserkraft versehene und auch an Naturprodukten manigfaltiger Art gesegnete Gelbachtal.

Aber leider scheint nach der Erklärung des für dieses Projekt eifrig eingetretenen Herrn Landraths Dr. Schmidt dahier auch sehr wenig Aussicht auf Verwirklichung zu sein, da die dafür ins Interesse gesogene Kleinbahn-Gesellschaft dessen Ausführung abgelehnt hat.

Aber so wie die Verhältnisse jetzt liegen, können sie doch unmöglich auf die Dauer bleiben und der

communalständische Verband des Regierungsbezirks Wiesbaden dürfte denn doch wohl die ernste Verpflichtung haben, einem bisher so stiefmütterlich behandelten Landstriche, endlich durch Anlage der schon seit 50 Jahren vergeblich erstrebten Straße oder mindestens guter Verbindungswege von Ort zu Ort u. nach der Kreisstadt Montabaur, gerecht zu werden. Wenn dann einmal diesem dringendsten Bedürfnisse genügt ist, so dürfte sich vielleicht über kurz oder lang auch ein Schienenweg leichter herstellen lassen.

Wir glauben überzeugt zu sein, daß der Herr Landrath des Unterwesterwaldkreises und wohl auch derjenige zu Dies, dem Antrage und den Bestrebungen des Gewerbevereins zu Montabaur, wegen der Gelbachstraße, ihre wirksamste Unterstützung zu Theil werden lassen.

**6. April 1897**

(Eingefandt.)

**Zur Straße durch das Gelbachtal.**

□ Montabaur, 6. April.

Der Gewerbeverein zu Montabaur hat in der am 28. v. Mts. stattgehabten Generalversammlung beschlossen, seine Abgeordneten zu der im I. Jahre in Montabaur stattfindenden Generalversammlung der Nassauischen Gewerbevereine, zu beauftragen, für die Erbauung einer Straße durch das Gelbachtal zu wirken.

Wir wünschen, daß dies mit sachkundiger Unterstützung gelinge und endlich durch die Mitwirkung des Centralvorstandes der Nassauischen Gewerbevereine ein befriedigender Erfolg erzielt werde.

Der Gelbach — nicht Gelbbach — bildet sich oberhalb des Dorfes Wirzenborn, in einem mit Wald umgebenen Wiesengrunde durch den Zusammenfluß von 3 Bächen und zwar:

1. dem von Montabaur kommenden, an Wirzenborn vorbeifließenden Aabache,
2. dem Ahrbache, welcher von Oberahr, Niederahr an Hohen und Seligenroth vorbei, durch die i. g. Hermolder kommt und

Ein entsprechender Beschluss wurde in der Generalversammlung am 28. März 1897 beantragt, über den das Kreisblatt ausführlich berichtet.

Wiesbaden, 6. Mai. Für den bevorstehenden Aufenthalt des Kaiserpaars werden die Besuche einer Anzahl Festspielanstalten weiters von den Majestäten bisher nicht genehmigt. Die allerhöchsten Herrschaften wollen sich nur einige Tage der Ruhe und Erholung widmen und zu diesem Zwecke während der schönen Sommerzeit insbesondere auch unseren herrlichen Gärten genießen, der bekanntlich das besondere Wohlwollen unseres Kaisers gefunden hat. Im übrigen sollen unsere Majestäten hier zurückgezogen leben. Die Erkrankung des Prinzen Joachim ließ befürchten, daß die Kaiserin vielleicht auf die Reise nach Wiesbaden verzichtet werde. Erfreulicherweise ist die Kaiserin jedoch in Wiesbaden verbleiben geblieben, wie aus Berlin gemeldet wird, in dem Glauben, daß die Anwesenheit des Kaiserpaars in Wiesbaden den jungen Prinzen eine so erhebliche Besserung bringen werde, daß wir an der Hoffnung festhalten können, auch Ihre Majestät die Kaiserin mit den übrigen hier begriffen zu können.

Wiesbaden, 8. Mai. Das Festmahl der Kommunalverband Wiesbaden Sr. Majestät dem Kaiser anlässlich der im September stattfindenden Kaisermanöver anbieten wird, soll die Annahme des Anerbietens erfolgt, im großen Saale und seinen Nebenräumen stattfinden, sofern die Räumlichkeiten sich für die zu erwartenden 400 Gäste als ausreichend erweisen. Se. Majestät der Kaiser würde sich, wenn Wiesbaden auch als Ort der Manöver acceptirt wird, mit den übrigen an der Kaisermanöver teilnehmenden Fürstlichkeiten ein feierliches Hauptquartiere in Homburg aus hierher verlegen. Mit dem Kurhausrestaurant sind bereits Verhandlungen eingeleitet.

Wiesbaden, 10. Mai. Se. Majestät der Kaiser wird am 18. d. M. in hiesigen königlichen Schloße in Gegenwart Ihrer Majestät der Kaiserin und vielleicht auch der Kaiserin Friedrich die Nagelung der dem Husaren-Regiment Kaiser Nikolaus II. (1. Befehlsh. Nr. 8) zu verleihenden Standarte vollziehen. (Der 18. Mai ist der Geburtstag des Kaisers Nikolaus II.) Im Anschluß an diese Nagelung findet auf dem Marktplatz eine Parade des gesamten Füsilier-Regiments von Gersdorf (Nr. 80) statt, zu welchem Zwecke das 2. Bataillon am 17. d. M. hier eintreffen wird. — In der Nagelung der Standarte wird eine Deputation des obengenannten in Paderborn garnisonierten Husaren-Regiments erwartet.

**Für Straße durch das Gelbachtal.**

Montabaur, 11. Mai. Am verfloffenen Sonntag Nachmittag fand in Ettersdorf im Saale des Herrn Gaimwirts Peter Brühl eine Versammlung statt, in welcher über die Erbauung einer Straße durch das Gelbachtal (Montabaur-Nassau) beraten wurde. Infolge der Einladung des hiesigen Gewerbevereins hatte sich aus umliegenden in Betracht kommenden Gemeinden des Gelbachtals, sowie der angrenzenden Gemeinden aus den Kreisen Westerburg und Unterlahn, eine große Anzahl Bewohner und Interessenten eingestellt. Der Vorsitzende des hies. Gewerbevereins Herr F. Gerharz eröffnete die Versammlung, nach dem Zweck derselben bekannt und bat um Mittheilungen und Wünsche bezüglich des Wegebauprojektes, zur Information für die Delegirten zur Generalversammlung in Nassau. Zum Schriftführer wählte die Versammlung den Buchdruckereibesitzer G. Sauerborn. Alsdann erhielt Herr Schultheißenmeister C. Kochen-Montabaur das Wort, welcher zunächst über die vorjährige Generalversammlung der Gewerbevereine Nassaus in Geizenheim berichtete, woselbst bekanntlich der vom Gewerbeverein Montabaur gestellte Antrag: „den Centralvorstand zu beantragen, zuständigen Ortes auf die Herstellung einer Eisenbahn von Montabaur nach das Gelbachtal nach Nassau hinzuwirken“ einstimmig angenommen wurde. Da jedoch für dieses Bahnprojekt sich bisher keine Unternehmer fanden, welche die Vorarbeiten ausführen wollten, wurde die Angelegenheit bis zum 7. März d. J., an welchem Tage in Montabaur eine Versammlung der Gewerbevereine Ems, Arzbach und Montabaur stattfand und wo die „Berathung über das Eisenbahnprojekt Ems-Arzbach-Montabaur“ auf der Tagesordnung stand. Bei dieser Gelegenheit wurde zunächst für Erbauung des Bahnprojektes Ems-Montabaur, als auch für das Bahnprojekt durch das Gel-

bachtal (Nassau-Montabaur) eifrigt debattirt. Nachdem nun nach genauer Erfindigung an gehöriger Stelle das Bahnprojekt durchs Gelbachtal vorläufig wenig Aussicht auf Verwirklichung hat, so wüßte Redner Äußerungen aus der Versammlung betreffs Strafe oder Bahn.

Herr F. Gerharz bittet zunächst Vorschläge betreffs der Strafe machen zu wollen.

Herr Bürgermeister a. D. Nint-Ettersdorf erklärt, daß bereits vor 60 Jahren umweit Ettersdorf Forschungen nach Erze stattfanden, und nach Aussage eines Hofrathes sei festgestellt, daß in hiesiger Gegend reiche Erzlagerungen vorhanden seien.

Herr Mono-Weinähr erklärt sich in ähnlichem Sinne und betont, daß Erze in großer Anzahl vorhanden wären, es fehle nur an den nötigen Aufschubarbeiten, und erwartet er für hiesige Gegend von der Anlage einer Gelbachtal-Bahn mehr, als von einer Strafe. Auch die Terrain-Schwierigkeiten seien nicht so große, wie dies öfters geschildert würde.

Herr Rentner Falk-Montabaur meint, man solle doch das zunächst Erreichbare nehmen und zwar sei dies die Anlage einer Strafe; wenn dies geschehen sei, könnte man auch leichter der Ausführung des Bahnprojektes nähertreten.

Herr Bürgermeister Fischbach-Ettersdorf ist der Ansicht, daß zur Beförderung der Landesprodukte die Anlage einer Strafe hinreichend, aber zur Hebung der Industrie sei der Bahnbau notwendig und möge man deshalb für letzteren wirken.

Herr Bürgermeister Gombert-Redenthal wie auch Herr Bürgermeister Sandenbruch-Selbtscheid schilberten die schlechte Verbindung nach der Kreisstadt und bitten für Herstellung eines fahrbaren Weges Sorge tragen zu wollen. Beide Gemeinden würden gerne entsprechende Beihilfe zu leisten bereit sein.

Herr Kreisaußschußsekretär Gremm-Montabaur sprach über die Kostenfrage und zwar würde 1) der Bahnbau ca. 900,000 M., und 2) der Straßenbau ca. 90,000 M. Kosten verursachen. Zu ersterem Projekt würde der Unternehmer  $\frac{1}{2}$ , der Staat  $\frac{1}{4}$  und die beteiligten Gemeinden  $\frac{1}{4}$  der Kosten beizutragen haben. Bisher sei die Rentabilität noch nicht hinreichend nachgewiesen und deshalb würden auch die Unternehmer mit der Uebernahme eines diesbezügl. Bahnbaues noch zurückhalten.

Herr Bürgermeister Sauerborn-Montabaur bemerkt, daß bezüglich des beabsichtigten Straßenbaues drei Projekte vorlägen und zwar würden die Kosten 65,000, 92,000 resp. 110,000 M. betragen. Man sei in Montabaur geneigt, das zu 92,000 M. veranschlagte Projekt anzunehmen und würde die Kreisstadt ca. 18,000 M. hierzu zu bewilligen bereit sein, vom Kreisaußschuß seien ca. 20,000 M. zu erwarten und von den einzelnen Gemeinden würde ebenfalls ihr Möglichstes erwartet und dann solle der Communalverband um Unterstützung gebeten werden. Redner ersucht das Straßenprojekt anzunehmen.

Herr Domermuth-Horbach berichtete über die Rentabilität der Bahn und tritt für Ausbau derselben ein.

Herr Philipps aus Langenscheid tritt energisch für den Bahnbau ein, indem nur dadurch einem berechtigten Wunsche der Bewohner des Gelbachtals entsprochen würde. Durch einen Chausseebau würde eine Verbesserung der Verhältnisse nicht eintreten.

Nachdem noch mehrere Herren theils für den Bahnbau, theils für den Wegebau ihre Wünsche äußert hatten, auch über die Kosten der Vorarbeiten einer Bahn hinreichend berichtet worden war, schloß der Vorsitzende die Diskussion und stellte folgende von dem Buchdruckereibesitzer Sauerborn-Montabaur vorher eingebrachte Resolution zur Abstimmung: „Die am 9. Mai 1897 in Ettersdorf stattgefundene, aus allen in Betracht kommenden Gemeinden des Gelbachtals besuchte Versammlung faßte den Beschluß, dem vom Gewerbeverein Montabaur auf der Generalversammlung am 14. und 15. Juni c. in Nassau einzubringenden Antrage betreffs einer Gelbachtal-Straße (Montabaur-Nassau), ihre Einwilligung zu geben und bitte ebenfalls, daß der Centralvorstand eine Unterstützung seitens des Communalverbandes beantrage möge, sowie um baldige Ausführung der Strafe.“

— Diese Resolution wurde mit großer Majorität angenommen. — Hierauf wurde die Versammlung durch den Hrn. Vorsitzenden geschlossen.

Kreisblatt für den  
Unterwesterwaldkreis  
11. Mai 1897

Am 11. Mai 1897 berichtet das Kreisblatt über eine Versammlung in Ettersdorf, zu der der Gewerbeverein Montabaur eingeladen hatte.

Auf den Bau der Gelbachstraße gerichtet war auch der Antrag des Gewerbevereins an die GVN-Generalversammlung 1899, *der Centralvorstand wolle dahingehend wirken, dass die seit 40 Jahren projektierte Gelbachthalstraße, wozu der Communallandtag auf Ersuchen des GVN bereits 1898 einen Zuschuß bewilligt hat, baldigst gebaut werden möge.*<sup>53</sup>

Die Stadtverordnetenversammlung von Montabaur beschloss am 3. August 1898, *den Herrn Landesdirektor zu bitten, die Gelbachthalstraße im **oberen** Stadtteile von Montabaur einmünden zu lassen. Es ist erst in den letzten Tagen zur Kenntnis der Stadtgemeinde gelangt, daß die Straße nach dem Sauerthale geführt werden soll und daß bereits Abmessungen stattfänden. Die Stadtverordneten-Versammlung kann dieses Projekt nicht für zweckentsprechend halten, weder für Montabaur noch für die beteiligten Gemeinden. Nur die Einmündung in den oberen Stadtteil wird die Führen der nach Montabaur kommenden benachbarten Gemeinden auf dem kürzesten Wege auf den Markt und in das Innere der Stadt führen. Die Stadtverordneten-Versammlung von Montabaur muß deshalb den dringenden Wunsch aussprechen, die Einmündung der Straße wenn irgend möglich, in den **oberen Stadttheil** veranlassen zu wollen.*<sup>54</sup>

Dieser Wunsch kam offensichtlich zu spät, da es bei der Linienführung zum Sauertal verblieb.

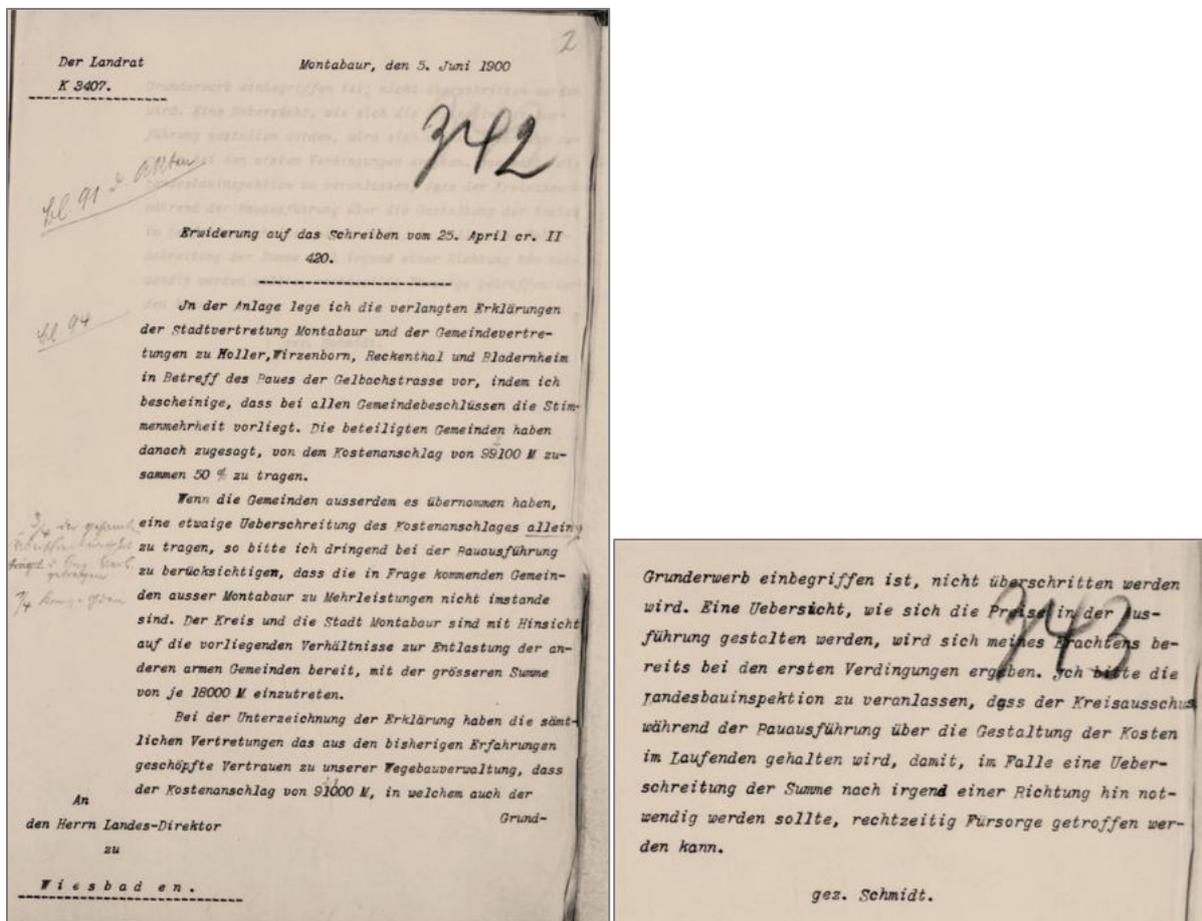
Noch im Jahre 1902 las man in einer Beilage zum Wiesbadener Tagblatt<sup>55</sup> (Auszug):



Nach rund 40 Jahren unermüdlicher Bemühungen konnte schließlich der Bau der Chaussee durch das Tal beginnen.

## Erster Bauabschnitt: von Montabaur nach Bladernheim 1901 bis 1903

Der ursprüngliche Kostenvoranschlag belief sich auf 91.000 Mark, von denen Kreis und Anliegergemeinden 50% tragen sollten, 50% der Bezirksverband. Das Schreiben des Landrates enthält im ersten Absatz offensichtlich einen Schreibfehler (99100 Mark), der in Bleistift mit einem Fragezeichen markiert ist.



Zwei Jahre später wurden die Kosten für diesen Bauabschnitt auf insgesamt 113.000 Mark veranschlagt:

nach den nunmehr festgestellten Kostenanschlägen würden sich die Baukosten für die Ausführung des ganzen Werkes wie folgt stellen:

In der Gemarkung Montabaur	-	19050 M	
" " " Holler	-	10700 "	Bereits ausgeführt.
" " " Reckenthal I	-	5300 "	
" " " Wirzenborn I	-	9300 "	
" " " Wirzenborn II	-	29000 "	
" " " Reckenthal II	-	27900 "	
" " " Bladernheim	-	5900	
" " " Reckenthal (Anschluss)	-	5800 "	
<b>Im Ganzen</b>		<b>113000 Mark.</b>	

Aus dieser Aufstellung vom **11. April 1902**<sup>56</sup> ergibt sich auch, dass der erste Abschnitt der Straße wiederum in zwei Etappen gebaut wurde.

Der spätere rege Schriftwechsel zwischen Kreis und der Regierung in Wiesbaden beschäftigt sich ausgiebig mit entstandenen Mehrkosten und deren Verteilung. Letztlich wurde auch diese Frage gelöst, indem der Kreis einen Teil dieser Kosten in Höhe von 7088,27 Mark übernahm. Auf eine ausführliche Darstellung wird verzichtet.

**Wegebau**  
**Montabaur-Gelbachthal.**

**I. Theilstrecke: Montabaur-Wirzenborn.**

Die Arbeiten und Lieferungen zum Bau der rund 3,3 km langen ersten Theilstrecke des Vicinalweges Montabaur-Gelbachthal sollen öffentlich verdingungen werden. Es sind unter Anderem rund

- 9500 cbm Boden zu fördern,
- 6000 qm Austragsböschungen zu befestigen,
- 216 cbm Bruchsteinmauerwerk) für 5 Bauwerke
- 46 " Betongewölben ) herzustellen,
- 214 Stück Cementrohre bezw. Endstücke von 25 bis 80 cm l. B. zu liefern und zu verlegen,
- 1920 cbm Gesteine zu brechen und anzufahren,
- 1350 cbm Basalt- und Grauwackesteine zu Kleinschlag zu brechen, anzufahren, zu zerkleinern und aufzubringen,
- 340 cbm Kies zu Bindematerial zu liefern und
- 11800 qm Packlagegestück herzustellen.

Schriftliche, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind verschlossen und postfrei bis zu dem auf

**Donnerstag den 6. September ds. Jrs.,**  
**Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Eröffnungstermin dem unterzeichneten Landes-Bauinspektor einzureichen.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen hier im Bureau der Landes-Bauinspektion zur Einsicht aus.

Das zum Angebot zu benutzende Verdingungsheft ist zum Preise von 3,00 Mark vom Unterzeichneten zu beziehen.

Zuschlagsfrist 5 Wochen.

Montabaur, den 18. August 1900.

Der Landesbauinspektor:  
**Senning.**

Die Ausschreibung für den Teilabschnitt bis Wirzenborn, Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 100 vom 20. August 1900.

# Strassenbau Montabaur = Gelbachthal- Seilbercheid.

Die Arbeiten und Lieferungen zum Bau der insgesamt 6,33 Km langen Vizinalwegestrecke zwischen **Wirzenborn und Bladernheim mit Abzweigungen nach Seilbercheid und Redenthal** werden in zwei, für die Kreise Montabaur und Westerburg getrennten Loosen, jedoch zusammen an einen Unternehmer vergeben.

Unter Anderem sind rund:

37400 cbm Boden zu fördern,  
13500 qm Auftragsböschungen zu befestigen,  
1000 cbm Ufergestück herzustellen,  
158 cbm Bruchsteinmauerwerk } für eine Gelbach-  
52 cbm Betongewölbe } brücke herzustellen,  
322 Stück Cementrohre und Endstücke von 30 bis  
80 cm l. Weite zu liefern und zu verlegen und  
25700 qm chauffirte Fahrbahn, einschließlich der Ma-  
terialbeschaffung herzustellen.

Die mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind verschlossen und postfrei bis zu dem auf

**Mittwoch den 28. Mai dies. J8.,**

Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Eröffnungstermine dem unterzeichneten Landesbauinspektor einzureichen.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen hier auf der Landes-Bauinspektion zur Einsicht aus.

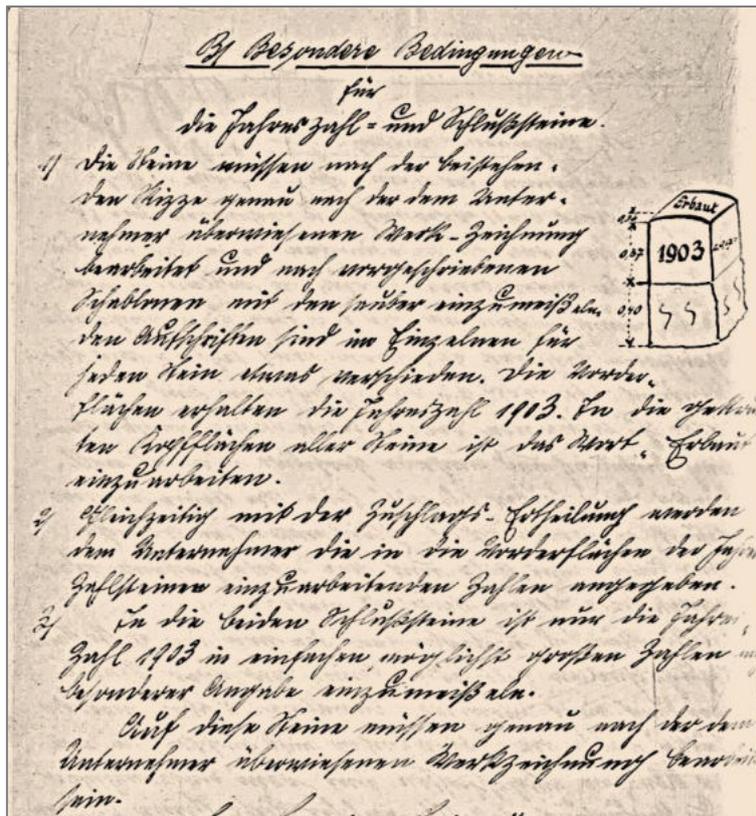
Eben daher sind die für das Angebot zu benutzenden beiden Verdingshefte mit Bedingungen zum Preise von zusammen 7,00 Mark zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 8 Wochen.

Montabaur, den 10. Mai 1902.

**Der Landes-Bauinspektor.**

Die Ausschreibung für den Teilabschnitt zwischen Wirzenborn und Bladernheim, Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 56 vom 13. Mai 1902.



Die Herstellung der sog. Schlusssteine war detailliert geregelt.<sup>57</sup> Leider ist nur noch der Stein in Montabaur erhalten.



Stein an der L 313, Montabaur, Wirzenborner Straße, sog. Pappelallee.

Vom herrlichsten Wetter begünstigt, konnte an Christi Himmelfahrt [1904] der seit Wochen von den drei hiesigen Vereinen Gewerbeverein, Verein zur Wahrung gewerblicher und städtischer Interessen und Verein zur Wahrung landwirtschaftlicher Interessen projektierte Ausflug in das romantische Gelbachtal ausgeführt werden. Nachmittags um 13 Uhr versammelten sich die Mitglieder nebst Familienangehörigen an der Selecta<sup>58</sup>, um auf den bereitstehenden mit bunten Fähnchen geschmückten Leiterwagen Platz zu nehmen. Die Beteiligung war eine über Erwarten große, wir zählten 70 Personen. In **Bladernheim** – bis dahin ist die Gelbachstraße bereits ausgebaut – wurde eine bergbauliche Abbaugenehmigung der Bergbaubehörde/ Bergamt Koblenz genehmigt und in einer Wirtschaft zum Gelbachtal kurze Rast gemacht. Als bald fanden sich da selbst auch die Herren Bürgermeister der Gemeinden **Bladernheim** und **Ettersdorf** ein. Nach dem Vortrag einiger Musikstücke begrüßte der Vorsitzende des Vereins zur Wahrung städtischer und gewerblicher Interessen, Karl Cochem, die Anwesenden. Besonders die beiden Bürgermeister der beiden Stadtteile wiesen auf den

Ausbau der seit vielen Jahren erstrebten und endlich ausgebauten Straße durch das Gelbachtal hin, wodurch der Verkehr mit der Kreisstadt Montabaur nunmehr ein besserer sei und lebhafter geworden ist. Der Vorsitzende des Gewerbevereins drückte ebenfalls seine Freude über das Erscheinen der beiden Vertreter der beiden Gemeinden aus und erinnerte an die vielen Bemühungen der Bürgermeister um das Zustandekommen eines gut befahrbaren Weges nach Montabaur. In besonderer Weise erwähnte er den Eifer des Herrn Bürgermeisters Fischbach von **Ettersdorf**, um Erlangung einer Eisenbahnverbindung durch das Gelbachtal und sprach die Hoffnung aus, dass die gegenwärtig bei den Behörden schwebenden Verhandlungen einen zufriedenstellenden Ausgang finden möchten. Und in das auf die beiden Herren Bürgermeister ausgebrachte Hoch stimmten alle freudig ein. Bürgermeister Schmidt von **Bladernheim** dankte für die freundlichen Begrüßungsworte und erwähnte, dass seine Gemeinde gern bereit gewesen sei, schwere Opfer für die lang ersehnte Wegbaustrecke zu bringen. Sehr gerne besuchten aber auch die Gelbachtal-Bewohner, die ihre Einkäufe bei den Geschäftsleuten in Montabaur tätigten, die Kreisstadt, um dort ihre landwirtschaftlichen Produkte auf den Markt zu bringen. Er freue sich sehr über den so zahlreichen Besuch. Schließlich sei es eine Seltenheit, so viele Gäste zusammen in seinem Dorf zu sehen, und er trank auf das Wohl derselben. Bürgermeister Fischbach von **Ettersdorf** feierte die Verdienste des Gewerbevereins von **Montabaur**, welcher seit vielen Jahren es sich nicht nehmen ließ, immer wieder für die Gelbachtalstraße bei den maßgebenden Behörden einzutreten, sodass auch der Verein zur Wahrung gewerblicher Interessen, wie auch der Verein für landwirtschaftliche Interessen die Bestrebungen des Gewerbevereins unterstützen.<sup>59</sup>

x Montabaur, 15. Sept. Durch die kürzliche Fertigstellung der neuen Gelbachstraße: „Montabaur = Wirzenborn = Reckenthal = Bladernheim = Heilberscheid“ hat sich der Verkehr dorthin schon merklich gehoben. Während früher durch die ungünstigen Wegeverhältnisse der Besuch in den genannten Orten ein geringer gewesen, sieht man jetzt täglich Touristen das herrliche Gelbachtal durchwandern. Es lohnt sich auch wirklich, einen Spaziergang durch das Tal zu unternehmen. Die schön ausgebaute Straße, welche allgemeine Anerkennung findet, eignet sich aber auch, weil mitunter nur ganz geringe Steigung, vorzüglich für Radfahrer, wie für Wagenfahrten. Die Bewohner sind jetzt, was wohl als wichtigster Punkt zu betrachten ist, in der Lage, auch zur Winterszeit ihre landwirtschaftlichen Produkte auf viel leichtere Weise auf den Markt zu bringen, als das bisher der Fall war. — Bei Bladernheim ist anlässlich der Fertigstellung der neuen Brücke daselbst für nächsten Sonntag nachmittag eine kleine Festlichkeit geplant, worauf wir aufmerksam machen.

Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 15. September 1904.

\*\* Vom Gelbach. Um das vom Verkehr ganz abgeschlossene Gelbachtal mehr und mehr zu heben und zu fördern, wurde vor einigen Jahren in demselben von Montabaur ausgehend eine Chaussee in Angriff genommen und gegenwärtig bis Bladernheim vollendet. Wohl ist die Gelbachstraße eine herrliche Anlage und von Spaziergängern, Touristen, Radfahrern zc. stark frequentiert, auch von Fuhrwerken reichlich benutzt; so lange jedoch dieses Projekt nicht bis Ettersdorf-Giershausen, einem Kreuzpunkt der Straße Montabaur-Holzappel, durchgeführt ist, fehlt ihm das Haupterfordernis, die ihm von der Natur zugewiesene schöne Lage am Fuße des Westerwaldes auszunutzen und das aus ihm zu machen, was man beabsichtigt: Einen Anziehungspunkt für Touristen sowohl, als auch eine Gelegenheit zu schaffen, die landwirtschaftlichen Erzeugnisse besser fortbringen und verwerten zu können. Nachdem die durch die Verwilderung des Bachbettes als notwendig erkannte Regulierung in den Gemarkungen Riedenthal, Bladernheim, bereits vollendet und bis Giershausen in Angriff genommen worden ist, wird hoffentlich auch die Fortsetzung der Chaussee nicht lange auf sich warten lassen. Schreiber dieses hatte Gelegenheit die Chaussee zu passieren und wäre es sehr zu bedauern, wenn die Sache zum Stillstand käme. Lange genug waren die Bewohner dieses Tales und Umgebung dem Verkehr abgeschnitten, darum mahnt es uns, Sorge zu tragen, daß doch wenigstens die Hauptstrecke bis Giershausen, zur Vollendung gelangt. (N. B.)

Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 3. Dezember 1904.



Die colorierte Ansichtskarte<sup>60</sup> zeigt die neu erbaute Straße durch das Tal, nachdem die Straßenverbindung in den oberen Stadtteil (links, Gelbachstraße mit Präparandenanstalt) hergestellt war (im Vordergrund die Wollweber-Walkmühle am Hammersteg).<sup>61</sup>



Die Ansichtskarte<sup>62</sup> ist vermutlich unmittelbar nach Fertigstellung der Straße um **1903** aufgenommen. Die Brücke über den Hollerbach (Niederelberter Bach) wurde später durch einen verrohrten Durchlass ersetzt.

Wirzenborn konnte sich freuen, dass es jetzt besser zu erreichen war. Pfarrer Hans Becker schreibt: *Wirzenborn lag früher abseits von jedem Verkehr und war nur auf sehr schlechten Wegen zu erreichen. Wenn sich im Mittelalter die Straßen schon allgemein in einem so schlechten Zustand befanden, daß auch auf Hauptstraßen oft Wagen umstürzten (Jos. Kulischer, Allg. Wirtschaftsgeschichte ... 1, 1928, S. 297 ff.), so war es doppelt schwierig, in dieses dem Verkehr überhaupt noch nicht erschlossene Tälchen zu gelangen.*

*Man ging von Montabaur entweder über den steilen Stationenberg oder den Weg durch das Gelbachtal. Dieser war aber nur bis zum jetzigen Hotel Waldesruhe in etwa ausgebaut als Durchgangsstraße nach Reckenthal – Diez. Von der Reckenthaler Abzweigung an führte nur ein schmaler Waldpfad nach Wirzenborn. Dieser ist heute noch oberhalb der Straße zu sehen. Die schlechten Wegeverhältnisse spielten in den Verhandlungen um 1780 eine große Rolle. (DAL: Wirzenborn, darin auch ein Kärtchen mit drastischer Beschreibung wegen der häufigen Überschwemmungen.) Am 20. Jan. 1806 konnte man wegen des Hochwassers nicht über die Brücke bei Wirzenborn. Die Leiche des 20-jähr. Müllersohnes Johann Kneupper von Bladernheim mußte deshalb anstatt in Wirzenborn in Holler beerdigt werden. (PfA Holler Kirchenbuch).*

*Erst 1901 wurde die jetzige Gelbachstraße von Montabaur bis Giershausen<sup>63</sup> gebaut. Der Mühlbach mußte dazu um einige Meter nach links verlegt werden. Die Straße wurde nun links der Mühle entlanggeführt.*

*Und erst **1924 bis 1927** wurde die Straße von Giershausen bis Nassau ausgebaut, sodaß heute das ganze Tal auf gut chaussierter Straße von Montabaur bis zur Lahn zu durchfahren ist.<sup>64</sup>*



Die im Januar 1902 verschickte Ansichtskarte<sup>65</sup> zeigt die Wegeverbindungen vor dem Ausbau der Chaussee.



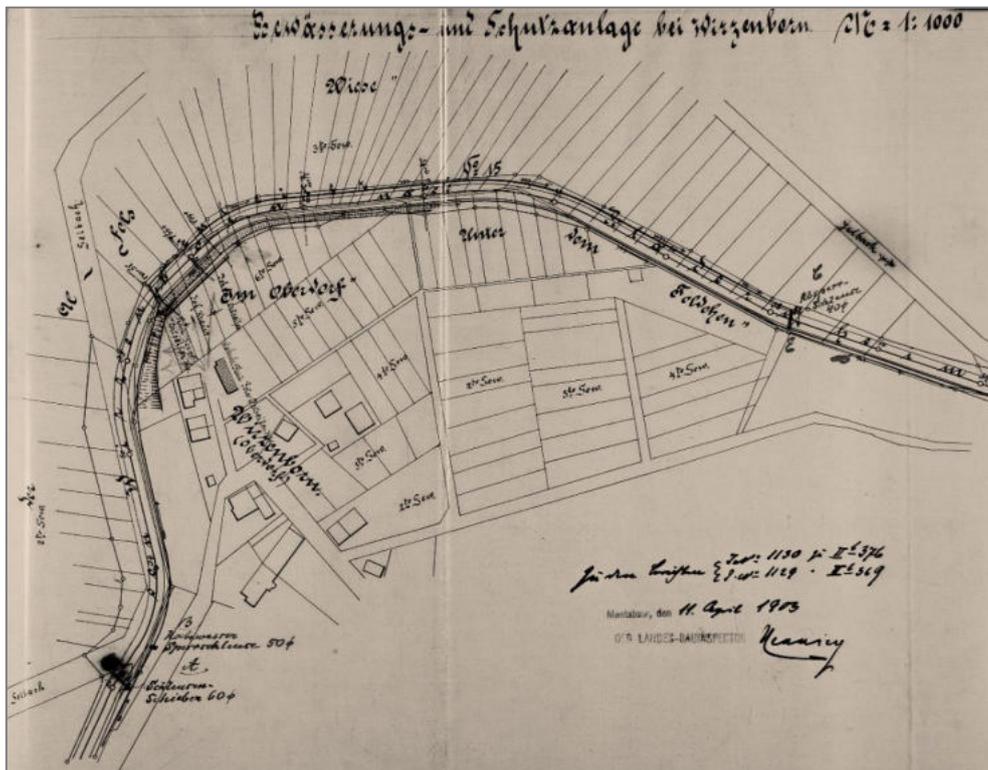
Auf der 1916 verschickten Ansichtskarte<sup>66</sup> sieht man den Verlauf der neuen Chaussee in Wirzenborn. Die Straße geht unmittelbar an der Klostermühle vorbei.



Der Weg, in den links des Gelbachs liegenden Teil des Dorfes führt über eine Brücke, die bereits vor dem Ausbau der Chaussee vorhanden war, wie es die Zeichnung von 1889 dokumentiert. <sup>67</sup>



Die Brücke wurde im Jahre 2000 renoviert (Fotos: Röther 2000, 2022).



Im folgenden Verlauf waren Wasserbaumaßnahmen erforderlich. <sup>68</sup>

150

Bezirksverband  
von  
 Regierungs-Bezirks Wiesbaden.

Landesbauinspektion *Merkelbach.*

Kreis *Ruhrenspessart.*

Gemeinde *Reckenthal.*

.12

**Kostenanschlag für 190 3/4.**

über

*An Bau einer Brücke mit eisernen Geländern links  
 bei Kat. 71+24 der Weimulwegalm über Weizenborn-  
 Bächenbach.*

Ortsbauamtbericht.

*Dem Bau der Weimulwegalm am Weizenborn nach Plänen  
 des Bauamtes Reckenthal bei Kat. 53445 hat  
 Bauamt Reckenthal eine durch den Gallus fußende  
 Brücke abgefragt worden, diehinfür die von  
 Bauamt Reckenthal beantragte Weimulwegalm  
 wurde. Dem Bauamt Reckenthal soll eine gelbe Brücke  
 mit eisernen Geländern mit eisernen Geländern  
 mit Geländerbau hergestellt werden.*

D. No. 6.



Unterhalb von Reckenthal musste als Ersatz für eine Furth eine Feldbrücke gebaut werden, damit die Landwirte die dortigen Wiesen wieder erreichen konnten.<sup>69</sup> Diese Brücke wurde **2018** abgerissen.<sup>70</sup>



Bei Reckenthal kommen wir an der Mündung des Eisenbachs und der Einmündung Kreisstraße 163 aus Richtung **Heilberscheid** an die *Dorotheenbrücke*, die den Gelbach überbrückt. Sie liegt im Zuge der Kreisstraße K 163, welche Heilberscheid mit der Gelbachstraße verbindet und im Eigentum des Westerwaldkreises ist. Als die Straße vom Gelbachtal nach Heilberscheid gebaut wurde in den Jahren **1901 und 1902**, wurde auch diese Brücke gebaut. Ihren Namen verdankt sie, wie erzählt wird, der Tochter des Brückenbauers, Dorothea. Der Erbauer ist leider nicht mehr ausfindig zu machen. 1985/86 wurde das stark verwitterte Mauerwerk mit Brückengeländer erneuert, wobei der ursprüngliche Brückerbogen erhalten geblieben ist. Die an dem Straßenrand beim Brückenbau 1901/1902 angepflanzten und inzwischen riesigen Tannen sind der Baustelle 1985/86 leider zum Opfer gefallen. Im Dezember 1986 wurden dem Ufer entlang als Ersatz für die Tannen Laubbäume angepflanzt.<sup>71</sup>



Die Dorotheenbrücke mit Bauwerksnummer und Grundsteinen (Fotos: Rötter 2022).



Einige Hundert Meter weiter bachabwärts ist die **Sespenroder Brücke**. Ihr Name ist verbunden mit dem nahe gelegenen Dorf Sespenrod, welches 1853 nach der Auswanderung dem Erdboden gleich gemacht wurde.<sup>72</sup> Aus den Sespenroder Akten geht hervor, daß erstmals **1823** eine Brücke über den Gelbach zur Verbindung mit Reckenthal gebaut wurde. Ausführungen: Grund- und Mauerarbeiten: Joh. Opper, Pütschbach. Schmiedearbeiten: Peter Schmidt, Montabaur. Zimmerarbeiten: Martin Krebs, Heiligenroth. Bereits 1829 mußte diese Brücke wegen starker Hochwasserschäden umfangreich repariert, bzw. erneuert werden. Es war eine schmale Brücke in Holzkonstruktion, derart gebaut, daß man eben noch mit einem Kuhfuhrwerk darüberfahren konnte. Bei einem Hochwasser im Jahre 1924 wurde sie so stark beschädigt, daß sie von Grund auf erneuert werden mußte. Die neu erstellte Brücke aus Beton wurde breiter. Anfang der 60er Jahre mußte das stark angerostete Geländer der Brücke erneuert werden. Die Sespenroder Brücke steht zu 3/4 im Eigentum und in der Unterhaltung der Gemeinde Heilberscheid und zu 1/4 in der früheren Gemeinde Reckenthal (jetzt Stadtteil Montabaur). Neben dem Wanderer im Naturpark Nassau dient auch diese Brücke nur dem landwirtschaftlichen Verkehr und gelegentlich der Holzabfuhr.<sup>73</sup> (Foto: Röther 2023, im Hintergrund die Wüstung Spenroth.)



## Zweiter Bauabschnitt: von Bladernheim bis Giershausen 1907 bis 1908

**D**er erste Bauabschnitt ging bis zum Ortseingang von Bladernheim in Höhe der Mühle von Kaspar Trumm. Der Weiterbau verzögerte sich wegen langwieriger Verhandlungen über die Beteiligung der Gemeinden Bladernheim und Ettersdorf an den Baukosten sowie mit dem Müller Trumm in Bladernheim bzw. seiner Witwe wegen des Straßenverlaufes (Höheniveau) im Bereich der Mühle.<sup>74</sup> Die Briefe von Landrat Adolf Schmidt<sup>75</sup> geben einen Eindruck von den Problemen bei der Finanzierung.

*Montabaur, den 27. November 1904.*

*Urschriftlich dem Herrn Landeshauptmann zu Wiesbaden*

*mit dem Erwidern ergebenst zurückgesandt, dass die Fortsetzung des Weges von **Bladernheim** nach **Ettersdorf** ein Bedürfnis ist, welches mit der steigenden Zunahme, welche der Verkehr auf der neuen Gelbachstrasse zeigt, immer dringender wird. Die geschäftlichen Beziehungen, welche zwischen dem Marktplatz **Montabaur** und den Gemeinden bei **Holzappel** sowie auch denjenigen jenseits der Lahn bestehen, sind von jeher rege gewesen und es ist dies auch bei Anlage der Gelbachstrasse als Grund für deren Bedeutung hervorgehoben worden. Jetzt klagt jeder Beteiligte, der die einzige schlechte Zwischenstrecke zwischen **Bladernheim** und **Ettersdorf** benutzen muss.*

*Zu meinem großen Bedauern sind die Kosten für Herrichtung dieser Strecke mit 21800 Mark so hoch, dass bei einem Zuschuss von 50% seitens des Bezirks-Verbandes nicht die Möglichkeit zur Durchführung besteht. Der Kreis würde höchstens 25% beitragen können und die die Gemeinde **Ettersdorf** gar nichts leisten kann, weil sie durch die bisherigen Aufwendungen für Wege und Brückenbau zur Zeit zu stark belastet ist, so fehlen 25%. Es liegt hier ein allgemeines Interesse vor, welches nicht nur den hiesigen Kreis, sondern auch den Kreis Diez berührt und ich bitte, einen Zuschuss von 75% für diesen Weg zuzusagen. Der Weg wird bald in einem so schlechten Zustande sein, dass polizeilich die notwendigste Ausbesserung verlangt werden muss und es tritt dann die peinliche Frage auf, was zu geschehen hat, wenn die Gemeinde **Ettersdorf** den Nachweis führt, dass sie vollständig außer Stande ist mehr wie hundert Mark beizutragen. Es liegt daher ein so außerordentlicher Fall vor, dass meines Erachtens hier eine außergewöhnliche Hülfe des Bezirksverbandes angezeigt ist. Die Gemeinde **Ettersdorf** zählt 150 Einwohner und erhebt bei einem Staatssteuersoll von 145 Mark und einem Realsteuersoll von 212 Mark je 300% Zuschläge. Der Schuldenstand beträgt gegenwärtig 5099 Mark und an Schul- und Wegebaulasten sind ca. 1800 Mark aufzubringen.*

*Schmidt, Landrat*

Auszug Schreiben vom 30. Januar 1906 an den Regierungspräsidenten Wiesbaden:

*Auf jeden Fall liegt die Notwendigkeit, die baldige Herrichtung dieser Wegestrecke vorzubereiten, da die Klagen der Fuhrleute über den schlechten Zustand sich fortwährend mehren. Zur Zeit wird die Strecke **Ettersdorf-Isselbach** ausgearbeitet und von **Montabaur** bis **Laurenburg** ist dann der ganze Weg hergerichtet bis auf die Strecke **Bladernheim-Ettersdorf**. Nach Fertigstellung der Teilstrecke **Ettersdorf-Isselbach** wird der Verkehr auf der Gelbachstrasse so sehr steigen, dass es völlig ausgeschlossen ist, dass die Strecke **Bladernheim-Ettersdorf** unchaussiert noch länger liegen bleiben kann.*

*Der Umstand, dass der ganze Straßenzug durch das Gelbachtal dem weiteren Verkehr zwischen Montabaur und der Lahn dient, spricht auch dafür, dass hier den Gemeinden **Ettersdorf** und **Bladernheim** eine besonders hohe Beihülfe zu gewähren ist. Diese kleinen Oertchen würden für ihre lokalen Bedürfnisse lediglich eine regelmäßige Steinaufschüttung des Wegeplanums nötig haben, die mit wenigen Ausgaben verbunden wäre, da die Arbeiten in der Frohnde<sup>76</sup> ausgeführt werden könnten. Die Aufwendungen des sehr hohen Kostenanschlages von 21000 Mark liegt im überwiegenden Teil im Interesse des Durchgangsverkehrs.*

Der Vorsitzende  
des  
Kreis-Ausschusses.



J.-Nr. K. ....

Montabaur, den 7. August 1906.

37

II

LANDESDIRECTION  
Eing.d. 9-AUG.1906  
Buch-Nr. 7-1207

Erwiderung auf das Schreiben vom 29. Juni 1906 Nr.  
b 809.

-----

Leider ist es trotz der verschiedensten Vorstellungen und Belehrungen nicht gelungen, die Gemeinde Bladernheim zu einer weiteren Leistung zum Wegebau Bladernheim-Ettersdorf als der zugesagten 3133 M zu bestimmen. Die Gemeinde Ettersdorf hat daraufhin beschlossen den gesamten Grunderwerb auch innerhalb der Gemeinde Bladernheim zu übernehmen.

Wenn die Gemeinde Ettersdorf die Uebernahme des gesamten Grunderwerbs für den gedachten Wegebau bei ihrer anerkannten Leistungsunfähigkeit beschlossen hat, so hat sie dies nur unter dem Drucke getan, den Bladernheim ausgeübt hat mit der eventuellen Ablehnung des ganzen Wegebau'es. Ferner rechnet die Gemeinde Ettersdorf damit, dass die von Euer Hochwohlgeboren in Aussicht gestellten 500 M auch ihr zu Gute kommen würden und dass der Rest der Grunderwerbskosten der Gemeinde vom Kreise als unverzinsliches Darlehn gegeben werde.

Sämtliche beteiligten Grundbesitzer haben sich zur Abgabe des Geländes bereit erklärt bis auf einen in Bladernheim, nämlich die Wittwe Margaretha Thome in Dahlen, welche

An den Herrn Landeshauptmann

zu

W i e s b a d e n .

Der Vorsitzende  
des  
Preis-Ausschusses.

Montabaur, den 29. August 1906.

46

Nr. K. 5635

LANDESDIRECTION  
Eing. d. 1-SEP-1906  
Buch-Nr. 1318

Erwiderung auf das Schreiben vom 11. August 1906  
Nr. II b 1207/06.

In den Anlagen übersende ich einen erneuten Beschluss der Gemeinde Bladernheim, sowie die beiden unterzeichneten Schriftstücke - Vertrag und Schreiben vom 4. Mai 1906 II b 573 - wonach jetzt der Wegebau Bladernheim Ettersdorf gesichert ist. Bladernheim konnte zu der Annahme der Bedingungen nur bewegen, nachdem Ettersdorf Bladernheim gegenüber die Erfüllung dieser Bedingungen in rechtsverbindlicher Form übernommen hatte.

Bei dieser Sachlage hielt nach persönlicher Rücksprache Herr Landesbauinspektor Henning seine Mitwirkung bei der mündlichen Verhandlung mit den beiden Gemeinden nicht für erforderlich.

Ich bitte noch die Erhöhung des Zuschusses für Bladernheim um 500 M, welche Summe jedoch Ettersdorf zu Gute käme, beim Landesausschusse befürworten zu wollen.

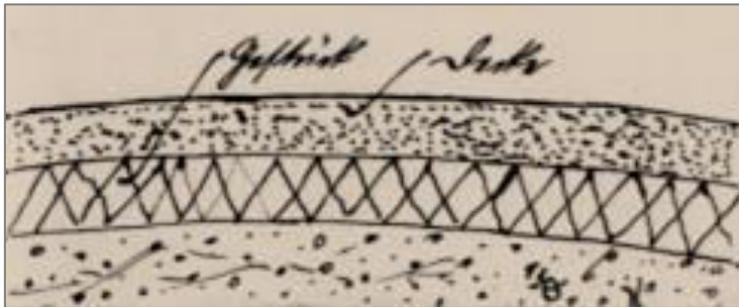
J.V.

Regierungs-Assessor.

An  
den Herrn Landeshauptmann  
zu

Wiesbaden.

Auf der im Jahre 1915 verschickten Ansichtskarte von der Trumm´chen Mühle ist der Verlauf der Straße, die zu dieser Zeit noch nicht asphaltiert war, gut zu erkennen. Man baute damals Straßen mit einer durch eine Dampfwalze (Abb.) verdichteten Schotterdecke. <sup>77</sup>



Bladerner Mühle 1915 und 2022. Das Haus wurde 1888/1889 erbaut, der Mühlenbetrieb Anfang der 1920er aufgegeben. <sup>78</sup>



*Bis um die Jahrhundertwende lag der Ort [Bladernheim] noch ganz außerhalb des Verkehrs und war nur auf sehr schlechten Wegen zu erreichen. Wege nach **Montabaur** führten über **Stahlhofen** oder **Reckenthal**. Erst 1901/02 wurde von **Montabaur** her die Gelbachstraße bis **Giershausen** gebaut, 1924-27 weiter nach Nassau. Auch lange Zeit bestand im Ort keine Verbindung zur linken Seite des Baches. 1835 wurde in Gemeinschaft mit **Heilberscheid** die erste steinerne Brücke über den Gelbach gebaut. Sie diente rein landwirtschaftlichen Zwecken. Die Pfeiler wichen jedoch aus der Richtung, und der ganze Bau mußte abgetragen werden. Lange Zeit diente ein abgeplätteter Baumstamm als Ersatz.<sup>79</sup>*

*Im Jahre 1898 wurde eine hölzerne Brücke gebaut. Im Kreisblatt ist zu lesen: Durch die Bemühungen unseres Herrn **Landraths Dr. Schmidt** und die freundl. Mithilfe des Herrn **Forstmeisters Jericho** ist erreicht worden, daß kürzlich, wie mitgeteilt, eine Brücke über den Gelbach hier bei Bladernheim erbaut wurde. Seit langer Zeit hatten die hiesigen Einwohner sich nach einer befahrbaren Brücke geseht; sind es doch bereits 59 Jahre her, daß die damals errichtete Brücke nach kaum einjährigem Bestehen, wahrscheinlich infolge mangelhafter Ausführung, zusammenstürzte. – Die jetzt erbaute neue Brücke ist aber nicht allein für die Bewohner von Bladernheim, sondern auch für viele Ortschaften, wie überhaupt für den ganzen Fremdenverkehr von großem Werth. Besonders dient dieselbe den vielen Bergleuten aus dem Kreise Westerburg, die zur Arbeit nach Ems gehen und welche öfters der Weg abgeschnitten wurde, wenn durch Hochwasser der Übergang hinweggeschwemmt war. – Über die neue Brücke sei noch folgendes bemerkt: Dieselbe ist ca. 40 Meter lang, – es wurden 43 Festmeter Holz zum Bau verwandt, – und die ganze Arbeit wurde in 4 Tagen von 81 Mann des Rheinischen Pionier-Bataillons Nro. 8 aus Coblenz fertiggestellt. Die sämtlichen Mannschaften waren in Bladernheim und Ettersdorf einquartiert und sorgten die Einwohner dieser kleinen Orte für gute Verpflegung der Pioniere. Außer den Ortsbewohnern wohnten auch viele Auswärtige dem interessanten Brückenschlagen bei. Nach Fertigstellung wurde eine kleine Feier veranstaltet, wobei die Brücke den Namen des bauführenden Herrn Lieutenants erhielt, nämlich: „Karls-Brücke.“ Alsdann wurden als Andenken an das seltene Ereigniß durch einen Photographen aus Coblenz mehrere Aufnahmen gemacht. Die gelungenen Bilder mit der Brücke, den Pionieren und den anwesenden Orts-Einwohnern sind bei dem betr. Photographen in Coblenz käuflich zu haben. – Nach Beendigung der Feier wurden die Mannschaften zum Antreten kommandirt, als dann hielt unser Bürgermeister **Girmann** eine kleine Anrede und brachte ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser mit seinen eifrigen Pionieren aus, das begeisterten Widerhall fand. Nachdem noch auch Herrn Landrath Dr. Schmidt und Herrn **Forstmeister Jericho** ein Hoch ausgebracht war, verließen uns die Pioniere, um nach ihrem Garnisonsort Coblenz zurückzukehren.<sup>80</sup>*

Auch dies Brücke überdauerte nur wenige Jahre, bis 1904 eine neue steinerne Brücke [Foto 2022] errichtet werden konnte.



Ortseinfahrt Bladernheim 2022, links das Anwesen Trumm.

Bei **Ettersdorf** gab es schon vor dem Erbau einer steinernen Brücke einen Übergang an der kurtrierischen Landesgrenze, der auch von militärischer Bedeutung war. *Daher wurden an der kurtrierischen Landesgrenze verschiedene Grenzbrücken absichtlich dem Verfall preisgegeben. Dieses Los traf z.B. auch die Gelbachbrücke bei Ettersdorf an der Grenze zur Grafschaft Schaumburg-Holzappel.*<sup>81</sup>

Die Brücke aus Stein wurde **1842/1843** von dem Maurermeister Philipp Anton Balzer aus Diez erbaut. Die Kosten wurden zu gleichen Teilen von den Gemeinden Ettersdorf und Isselbach übernommen.<sup>82</sup>

R. 10255. J 94

An

Herzoglich-Montabaurische Landes-Regierung

daselbstigen Brief

des Herzoglichen Amtmannes, Justizrathes Vietor  
in Diez.

Auf dessen Inhalt vom 16. l. M.  
die bei Isselbach und  
Ettersdorf über den Gelbauf-  
wachte Fehlbau betrifft.

ad Nam Reg. 7/6 27.

Das Diez unterworfene wurde im Jahr  
1842 schon dort genehmigt und im  
Jahre 1843 eingeweiht. In der Gelbauf-  
zwischen der Ortschaften Issel-  
bach und Ettersdorf die Grenze bildet,  
sollten die Kosten der beiden  
Gemeinden gleichmäßig zur Last.  
zu diesem Eintraben, 1844, von

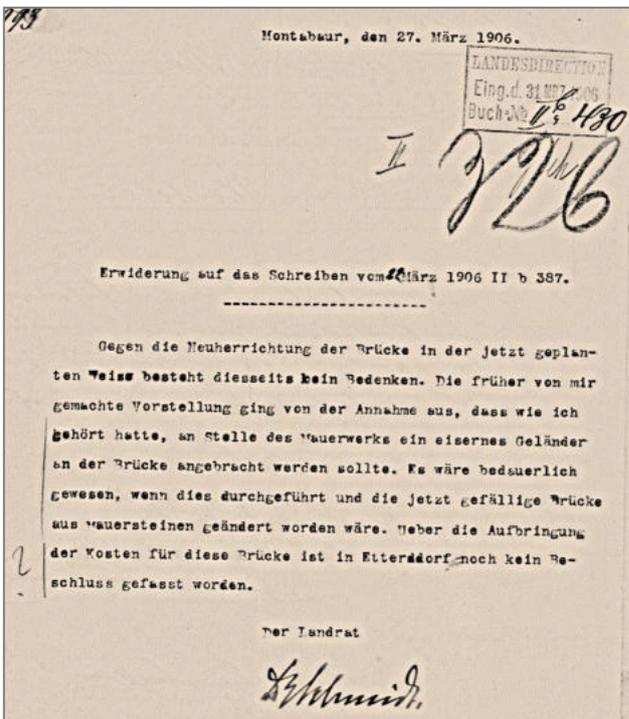
D

So. 30. März, 1844

Gehorsamster Bericht des Herzoglichen Amtmannes, Justizrathes Vietor in Diez vom 23. Februar 1844 an die Herzogliche Landesregierung.<sup>83</sup> Dem Bericht ist zu entnehmen, dass die Zusammenarbeit der beiden zuständigen Ämter Montabaur und Diez keineswegs reibungslos funktionierte und auch die beiden Gemeinden über die Kostenaufteilung nicht einer Meinung waren. Ettersdorf war wohl der Auffassung, dass Isselbach als die größere Gemeinde mehr als die Hälfte der Baukosten zu tragen habe. Dass die Gemeinde Isselbach an Einwohner weit stärker sei als Ettersdorf, wie Herzogl. Amt Montabaur behauptet, widerlegt das jüngste Adreßhandbuch, wonach Isselbach 40 und Ettersdorf 32 Familien, also jene nur 8 Familien mehr als diese zählt, so der Diezer Amtmann.



Charte über die wegen der neu zu erbauenden Brücke nöthig gewordene Streckung des Giehlbachs zwischen Isselbach und Ettersdorf. Der Lageplan von 1843 dokumentiert die Begradigung des Gewässers.<sup>84</sup>



Das Bauwerk wurde wahrscheinlich von 1903 bis 1906<sup>85</sup> vor dem Weiterbau der neuen Chaussee bis Giershausen renoviert.



Die Vorderseite des Steines auf der Brücke, über die die Gemarkungsgrenze zwischen Ettersdorf und Isselbach verläuft, ist leider nicht mehr lesbar. An den beiden Seiten des Steines sind die Buchstaben E und J [= I] eingeschlagen, wohl für Ettersdorf und Isselbach.



Brücke im Jahre 2022, Bauwerksnummer.

*In Höhe des Ortes führt eine Brücke – ein Ettersdorfer Wahrzeichen – über den Gelbach. Diese als einzige in Bruchstein gebaute Brücke im Gelbachtal<sup>86</sup> wurde erst im letzten Jahr [1994] nach den Originalplänen in mühsamer Handarbeit völlig restauriert. Ihre Bedeutung ist heute noch die gleiche*

wie vor mehreren hundert Jahren: Sie ist praktisch ein Grenzübergang, heute trennt sie den Westerwald- und den Rhein-Lahn-Kreis, früher den katholischen Teil vom Gelbachtal und den evangelischen. Malerisch paßt sich der Ort, zu dem die Brücke zur Hälfte gehört, in die Landschaft ein.<sup>87</sup>

**Polnischen Basalt bei Sanierung des Bauwerks im Gelbachtal verwendet – Pflaster lockert**

## Brücke im Gespräch Stilgerecht saniert

ETTERS DORF. CLJ. Für viel Gesprächsstoff sorgt im Gelbachtal nach wie vor die Brücke bei Ettersdorf. Einige Bürger der Orte im Tal sprechen bereits von einer „unendlichen Geschichte“.

Im April hatte das Straßen- und Verkehrsamt Diez damit begonnen, die aus dem 19. Jahrhundert stammende Brücke stilgerecht sanieren zu lassen. Dafür war das Naturstein-Bauwerk fast völlig abgetragen worden. Danach erhielt die Brücke einen neuen Kern, der in Handarbeit wieder mit den alten Bruchsteinen verkleidet wurde.

Schon die dafür nötige monatelange Sperrung der Landesstraße wurde im Gelbachtal recht unterschiedlich gewertet. Viele Bürger waren über die daraus resultierende Verkehrsberuhigung sehr froh, andere klagten über Umwege. Auch die Arbeiten selbst wurden teils kritisch bewertet. Die Wahrung des Charakters der alten Gewölbebrücke stieß noch durchweg auf Zustimmung. Die gepflasterte Brückenfahrbahn aber finden viele Verkehrsteilnehmer aus dem Tal als zu rutschig.

Zudem stellten sie fest, daß sich viele Pflastersteine bereits aus dem Mörtelbett gelöst haben. Kopfschüttelnd registrierten aufmerksame Talbewohner auch, daß die Basaltsäulen zwischen Straße und Brückenböschungen nicht aus dem Westerwald, sondern aus Polen geliefert wurden. Bei der ersten Lieferung soll sich auch herausgestellt haben, daß alle Säulen für die gebohrten Löcher zu kurz waren.

Oberbaurat Gernot Kailer, stellvertretender Leiter des Straßen- und Verkehrsamtes Diez, teilte im Gespräch mit der WZ mit, daß aus dem Westerwald keine Basaltsäulen aufzutreiben gewesen seien. Beim Pflastern sei der ausführende Firma in der Tat ein Baufehler unterlaufen. Sie soll die lose Pflasterung im Frühjahr wieder in Ordnung bringen. Von Kailer zurückgewiesen wird die Kritik, daß das Pflaster und die Basaltsäulen als Leitplankenersatz für die Verkehrsteilnehmer eine zu große Gefahr darstellen könnten. Die Brücke gelte ein Tempolimit von 30 Stundenkilometern – nur bei langsamer Fahrweise sei sie nicht gefährlich. Nach Kailers Worten sind die gefundenen Lösungen der stilgerechten Sanierung der Brücke vertretbar und bewertungslosiert worden.

Basaltsäulen statt Leitplanken wurden an der historischen Gelbachbrücke bei Ettersdorf zwischen Fahrbahn und Böschung angebracht. Kritiker finden die inzwischen am oberen Ende weiß gestrichelten Säulen für Verkehrsteilnehmer gefährlich. Andere Talbewohner wiederum empfinden die Basallösung als stilgerecht. Zudem gilt auf der Brücke Tempo 30.

Foto: Irmgard Ehlert

Die Brücke machte 1994 Schlagzeilen in der Westerwälder Zeitung.<sup>88</sup> Die Straße geht über die Brücke von der rechten auf die linke Seite des Gelbachs und führt nach Isselbach und Giershausen.



Im Jahre **1896** lesen wir bei Wilhelm Schmidt:

*Wenn wir von **Isselbach** auf dem gut ausgebauten Wege thalabwärts wandern, so sind wir in dem Dörfchen **Giershausen**. Noch bis vor wenigen Jahren mußte man, um von hier aus nach Holzappel zu gelangen, den jähren und holperigen Weg durch die Waldungen des Höchst hinaufklettern; und doch wurde er von den Berg- und Hüttenleuten der Umgegend das ganze Jahr über, bei Tag und Nacht, passiert. Die größte Qual bereitete aber diese unqualifizierbare Verkehrsstrecke — im Volksdialekte „Frankenohl“ genannt — beim Fuhrmann und seinen Zugthieren. Seit dem Jahre 1889 ist nun dieser Marterweg außer Dienst gestellt, indem eine neue, sich in mäßiger Steigung die Höhe hinan windende Straße gebaut wurde, die bei **Holzappel** sich mit der nach **Laurenburg** führenden Chaussee vereinigt. Damit ist die schon lange gewünschte Verbindung des Lahnthals mit dem Gelbachthale thatsächlich hergestellt. Ja, vom 1. Juli 1893 an, fährt sogar ein Postwagen von **Laurenburg** nach **Isselbach**.<sup>89</sup>*

Sein Sohn Hermann Schmidt schreibt 1902 über diese Querverbindung aus dem Gelbachtal nach **Holzappel**: *Von **Giershausen** führt eine schöne Kunststraße in vierzig Minuten nach Horhausen, auf der linken Seite des Gelbaches gelegen. Die Fortsetzung dieser Straße geht über **Holzappel** nach **Laurenburg** an der Lahn. Durch dieselbe ist somit die Verbindung des Gelbachthales mit dem Lahnthale hergestellt.*<sup>90</sup>

Nachdem die Chaussee im Jahre **1908** bis Giershausen ausgebaut war, verzögerte sich der weitere Ausbau. Gründe waren sicherlich der Erste Weltkrieg sowie die sich anschließenden großen wirtschaftlichen Probleme und die Inflation mit ihrem Höhepunkt im Jahre 1923.

### Dritter Bauabschnitt: von Giershausen bis Weinähr 1925 bis 1928

**B**is der Bau endlich fortgesetzt werden konnte, gab es langjährige Diskussionen, die in der nachfolgenden Berichterstattung deutlich werden.

**Eingefandt.**

„**Gelbachtalstraße** Es wird uns geschrieben: Die Absicht, eine Straße von Holzappel nach Dies zu bauen, ist nur sehr zu begrüßen und allen Beteiligten zu empfehlen. Nachdem die Frage einmal angestellt ist, ist ganz energisch dafür einzutreten, denn der jetzige Zustand ist geradezu unerträglich und für die Geschäftsteile von Holzappel jedenfalls nicht einträglich, denn gute Straßenverbindungen heben den Verkehr, und wo Verkehr herrscht, hebt sich das Geschäft von allein. Ebenso alt, wie das Straßenprojekt von Holzappel nach Dies, ist aber auch das Projekt der **Gelbachtalstraße**, ausgehend von Weinähr durchs ganze Gelbachtal. Das ganze Projekt ist, wie man hört, sit und fertig aufgestellt. Zeichnungen sollen seit Jahren da liegen, es fehlt nur an dem Ausbau. Und der dürfte nicht so schwierig sein. So diese Straße gar nicht so schwierig zu bauen ist, wie es auf den ersten Blick aussieht, denn sämtliches Material wird beim Ausbau gewonnen, und es handelt sich nur um geringe An- und Abträge, also lediglich um Arbeitslohn. Wenn aber das Bedürfnis schon vor länger als zwanzig Jahren anerkannt ist (sonst hätte man doch kein Projekt aufgestellt) so ist das Bedürfnis heute jedenfalls noch viel größer. Es ist auch jetzt an der Zeit, daß die Bürgermeister, welche bislang für Straßenbau überhaupt nichts übrig hatten, diese Meinung ändern und den Blick einmal etwas weiter richten. Der schließlich dem Einzelnen nicht viel nützt, kann aber für die große Allgemeinheit von größter Wichtigkeit und vielem Nutzen sein. Ich will bei der heutigen Kohlenknappheit nur an die Unmenge Brennholz erinnern, die auf der Gelbachtalstraße zur Bahn beschert werden könnte, gegenwärtig können große Mengen Holz überhaupt nicht beschert werden, weil eben gar keine Abfuhrmöglichkeit da ist, welche aber durch die Gelbachtalstraße sofort da wäre. Die Gemeinde Winden hat zum Beispiel bei der Bruchhäuser Mühle einen Holzstift, welchen sie nie verwerten kann, weil eben die Straße fehlt; es wird niemand da Holz kaufen und wer kauft, zahlt kaum den Hauerlohn. So wie hier, geht es im ganzen Gelbachtal. Hier wäre die Möglichkeit gegeben, die Brennholzknappeit in den Großstädten zu mildern, wenn die Behörden nur wollen, natürlich darf da nicht die Ansicht vorherrschen, „die Hauptsache ist, daß ich was habe, die Städte mögen sehen, wie sie durchkommen“, denn damit gibt es keine Ruhe im Lande, und Jeder hat das Recht zu leben, ob auf dem Lande oder in der Stadt. Die einzelnen Gemeinden haben alle nur Augen von der Straße, wenn nicht direkt, dann indirekt, also die alten Vorurteile fallen lassen und mit frischem Mut und stählischem Sinn an den Bau der Gelbachtalstraße, sowie Holzappel-Dies.

Dieser Zeitung 26. November 1919.

**Vermischtes.**

**Giershausen.** Jeder Wanderer, der unser, wegen seinen Naturschönheiten bekanntes Gelbachtal durchschritt, hat gewiß die so reizend gelegenen Ortschaften Dies und Kirchähr bedauert, welche wegen Mangel an geeigneten Verbindungswegen von jedem Verkehr abgeschnitten sind. Die Klagen der Talbewohner (gemeint ist das untere Gelbachtal, denn von Giershausen bis Montabaur führt eine gute Kunststraße) sind nur zu berechtigt, denn in dem Tale von Giershausen bis Weinähr sucht man vergebens nach einem einigermaßen fahrbarem Wege. Es scheint, als wäre diese von der Natur in so reichem Maße bedachte Gegend von der Außenwelt ganz vergessen worden. Und doch ist dieses Gelbachtal kein armes Land. Reiche Wälder schmücken die Berghänge, deren Ertragnisse infolge der schlechten Holzabfuhrverhältnisse ganz minimal sind. Verleihungen auf Blei, Silber, Kupfer, Zink, Mangan, Eisen usw. sowie auf Dachziegel sind hier vorhanden, jedoch eine Grube der anderen die Hand reicht. Aber alles liegt still wegen Mangel an den nötigen Abfuhrwegen. Solange diese nicht vorhanden sind, kann an einen wirtschaftlichen Betrieb nicht gedacht werden. Auch mächtige Quarzflöze treten im Bereiche des unteren Gelbaches auf, die gute Bau- und Strahlenschottersteine abgeben. Würde das Tal aufgeschlossen, dann würde bei gleichzeitiger Ausnützung des Wasserfalles zu Kräfteerzeugung sich hier manche Industrie entwickeln. Es hatten sich nun heute hier im Saalbau **An d r e a s** eine Anzahl Interessenten sowie die Bürgermeister und Einwohner der umliegenden Gemeinden eingefunden, um zum Bau einer Straße durch das untere Gelbachtal Stellung zu nehmen. Herr Bergwerksdirektor Dr. **ing. Maehel** aus Laurenburg leitete die Versammlung, begrüßte die zahlreichen Anwesenden unter anderen die Vertreter der Behörden, Herrn Landrat Scheuren und Landesbau- rat **Amede** von Dies, sowie den Herrn Vertreter des Landratsamtes **Montabaur** und ging des näheren auf den Zweck der heutigen Versammlung ein. Die heutigen Verhältnisse im unteren Gelbachtal haben dazu geführt, heute zum Bau einer Straße von Giershausen bis Weinähr durch das Gelbachtal Stellung zu nehmen und schiederte an Hand einer Niederschrift und Zeichnung die Lage der Verhältnisse. Herr Landrat Scheuren besprach die Vorzüge dieses Projektes und ging auf dessen Finanzierung ein. Es sei bei der heutigen Lage im Reiche schwer, die nötigen Zuschüsse zum Bau zu erhalten, alles müsse aus sich heraus kommen. Doch hoffe er, daß in Anbetracht der Notwendigkeit doch Mittel und Wege gefunden werden, die zum Ziele führten. Herr Baurat **Amede** besprach die Baukosten und empfahl die Ausarbeitung eines Projektes. Herr **Osburg** von Hof **Eshenau** besprach die Vornführung und meinte, daß sich die Baukosten schließlich gar nicht so hoch stellen würden, da das Baumaterial direkt an Ort und Stelle gewonnen werden kann und größtenteils vorhandene Wege nur verbreitert zu werden brauchen. Herr **Kopp** aus **Montabaur** als Vertreter des Reichs-Heimatländes erläuterte an Hand einer Niederschrift die Wirtschaftlichkeit der Wasserkräfte des Gelbaches. Nachdem noch verschiedene Redner das Straßenprojekt besprochen hatten, wurde einstimmig der Bau der Straße für notwendig erachtet und ein Komitee gebildet, welches nunmehr diese Angelegenheit weiter bearbeitet. So ist zu hoffen, daß der heutigen Versammlung ein guter Erfolg beschieden sei durch den baldigen Bau der so notwendigen Verbindungsstraße durch das untere Gelbachtal.

Nassauer Anzeiger 20. Juli 1920.

Im Nassauer Anzeiger vom 20. Juli 1920 liest man u. a.:

**Giershausen.** Jeder Wanderer, der unser, wegen seinen Naturschönheiten bekanntes Gelbachtal durchschritt, hat gewiß die so reizend gelegenen Ortschaften Dies und Kirchähr bedauert, welche wegen Mangel an geeigneten Verbindungswegen von jedem Verkehr abgeschnitten sind. Die Klagen der Talbewohner (gemeint ist das untere Gelbachtal, denn von Giershausen bis Montabaur führt eine gute Kunststraße) sind nur zu berechtigt, denn in dem Tale von Giershausen bis Weinähr sucht man vergebens nach einem einigermaßen fahrbarem Wege. Es scheint, als wäre diese von der Natur in so reichem Maße bedachte Gegend von der Außenwelt ganz vergessen worden.

**Aus Nassau und Umgebung.**  
Nassau, 18. Aug.

**Zum Ausbau einer Verbindungsstraße**

durch das Gelbachtal ist es zu begrüßen, das neuerdings auch die „Interessenten“ sich diesem Plane zuwenden, sie haben den vor 10 Jahren mit großem Eifer verfolgten Plan zum Bau einer Eisenbahn durch das Gelbachtal offenbar als erfolglos aufgegeben. Dieser Bahnbauplan, welcher zur direkten Verbindung des Unterwesterwaldkreises mit dem Rheine in südwestlicher Linie in lebhaftem Wettbewerb stand mit der Linienführung der Bahn nach Ems oder Niederlahnstein, bildete z. Zt. das größte Hindernis für die Durchführung der Gelbachstraße, d. i. die einzige Talstraße im Gebiete der unteren Lahn bis zur Nar hinauf. Der Begebauplan ist von jeher von dem über die Verkehrsbedürfnisse unterrichteten Landesbauamte Oberlahnstein und von der Oberförsterei Welschnesdorf gegenüber dem Bahnprojekte fortgesetzt befürwortet worden. Die in der Emser Zeitung mitgeteilte Notiz aus Weidähr vom 11. August 1920 trifft nicht ganz zu, der dort genannte Herr „Mühlspalt“ war ein Verfechter des den Begebau hemmenden Bahnbauplanes. Ohne dieses Hemmnis würden die Ufer des Gelbaches vielleicht schon heute durch den Verkehr mit Autos bestaubt werden. — Wenn zwar während des Krieges die Verhandlungen ruhen mußten, so wurden sie doch schon vor ca. 2 Jahren wieder aufgenommen, sie führten indessen bei der geringen Leistungsfähigkeit der bau- und unterhaltungspflichtigen Gemeinden noch nicht zum Ziele, weil auch die notwendigen Unterstützungen der Kreise und des Bezirksverbandes für die zu erwartenden außerordentlich hohen Baukosten noch versagt werden mußten. Deshalb sind die neuen Anregungen aus Interessentenkreisen wertvoll, und es ist zu hoffen, daß die Beteiligten die erheblich gestiegenen Bedeutung einer guten Landstraße für den durchgehenden Massenverkehr mit Automobilen und Lastzügen erkannt haben. Doch das Mundspitzen sollte nunmehr aufhören, es muß geblasen werden und die Melodie darf nicht durch Mißklänge gestört werden, der Wettstreit zwischen Straße und Eisenbahn hierhin oder dorthin muß begraben bleiben. Dagegen kann der Plan zum Bau einer Tal Sperre den Straßenbauplan nur fördern, denn auch eine Tal Sperre und deren Staubecken braucht eine Zufuhrstraße. Gegebenenfalls wird die Gelbachstraße streckenweise zur Talrandstraße mäht.

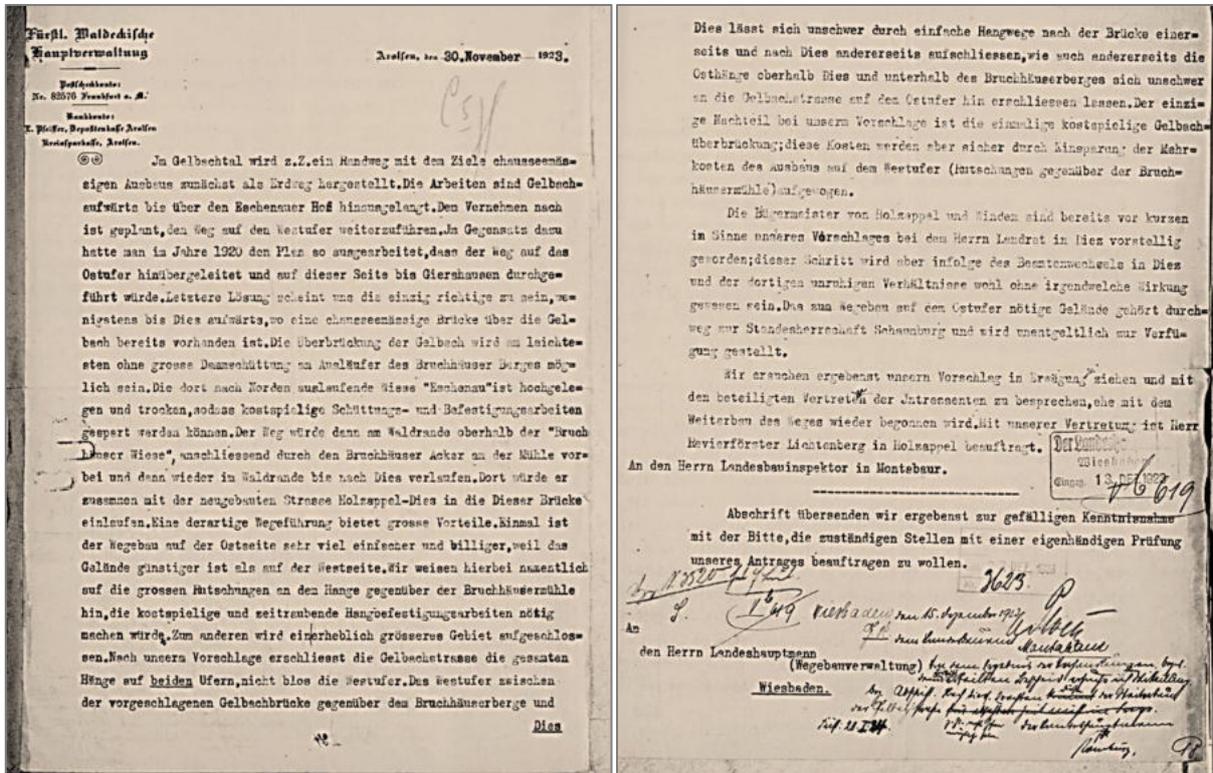
Nassauer Anzeiger 19. August 1920.

× **Gadenbach, 3. Sept.** Auf heute nachmittags 5 Uhr war die Gemeindevertretung zur Beschlusfassung über die anteilige Uebernahme der Vorarbeitskosten für Aufstellung eines Projektes von der geplanten 10 Kilometer langen Gelbachstraße von Giershausen nach Weidähr, eingeladen. Herr Landrat Vertuch erläuterte eingehend die Vorteile des Straßenbaues für unsere Gemeinde und bat, wie in Winden und Weidähr bereits an demselben Tage geschehen, um einstimmige Uebernahme der Vorarbeitskosten. Die Gemeindevertretung hat diesem Wunsche auch entsprochen. Wie wir erfahren, hat auch die Gemeinde Ruppertod die Vorarbeitskosten einstimmig übernommen. Aus diesen einstimmigen Beschlüssen der 4 Gemeinden ist zu ersehen, wie sehr die Bevölkerung des unteren Gelbaches sich nach dem Bau der Straße sehnt. Die Vorarbeitskosten sind auf 20 000 Mt. veranschlagt worden. Der Bezirksverband hat hieron die Uebernahme von 50% in Aussicht gestellt. Wir wünschen nun recht bald in den Besitz des Projektes zu kommen und bitten, daß die Behörden, für die spätere Finanzierung des Straßenbaues, die teils leistungsschwachen Gemeinden finanziell auch reichlich unterstützen.

Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 15. September 1920.

Bewegung kam wohl auch deshalb in das Projekt, weil man die Pläne zum Bau einer Eisenbahn und/oder zur Errichtung einer Tal Sperre (s. Exkurs) aufgegeben hatte.

Im Jahre 1923 wurde mit dem Bau eines Randweges zunächst als Erdweg begonnen, mit dem Ziele des späteren chausseemäßigen Ausbaus, so in dem nachfolgenden Schreiben vom 30. November 1923 der Fürstlich Waldeckischen Hauptverwaltung; die Waldecker hatten Grundbesitz an der Lahn und im Gelbachtal.<sup>91</sup>



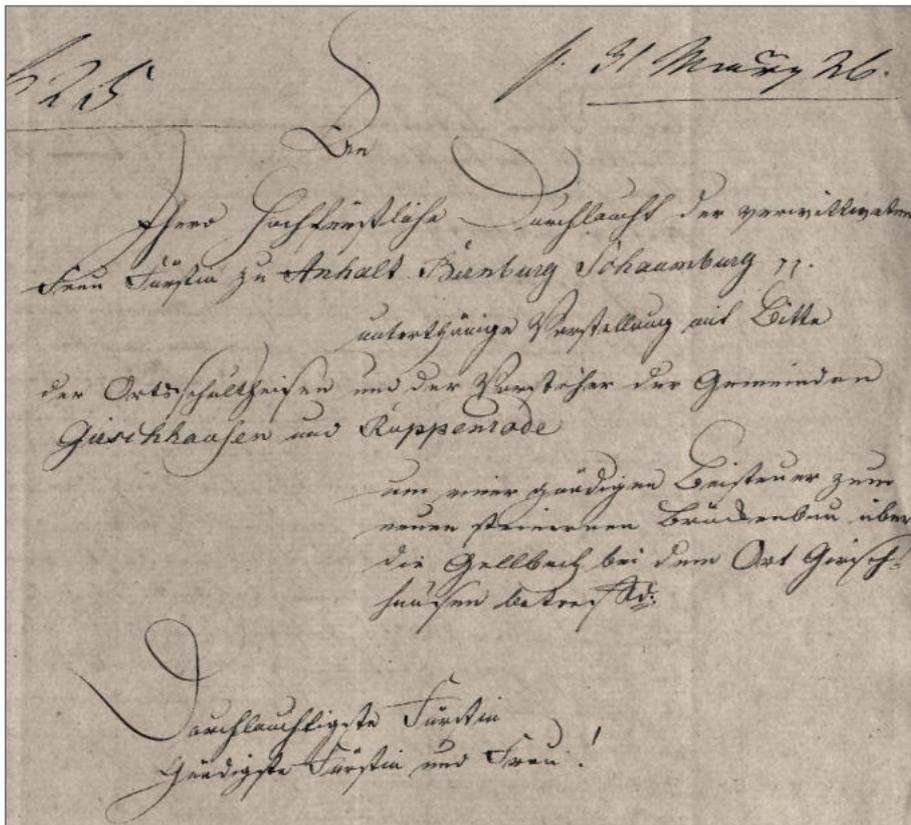
Die im Schreiben vorgeschlagene Streckenführung über das Ostufer wurde nicht weiterverfolgt; trotz der aufgezeigten Probleme wurde die Chaussee von Weinähr bis Giershausen am Westufer gebaut.



In Giershausen führt die Straße über die 2007 renovierte Brücke (Foto mit Bauwerksnummer) von der linken wieder auf die rechte Seite des Gelbachs und wird zur Landesstraße 325 (Foto).



Hier bitten die Gemeinden Giershausen und Ruppenrod schon **1826** um Unterstützung beim Bau einer Steinbrücke über den Gelbach.<sup>92</sup>



### 31. März 1826

An Ihre Hochfürstliche Durchlaucht der verwittweten Fürstin zu Anhalt Bernburg Schaumburg pp.<sup>93</sup>

unterthänige Vorstellung und Bitte der Ortsschultheißen und der Vorsteher der Gemeinden Giershausen und Ruppenrode

um einer gnädigen Beisteuer zum neuen steinernen Brückenbau über die Gellbach bei dem Ort Giershausen betreffend:

Durchlauchtigste Fürstin  
Gnädigste Fürstin und Frau!



Zum Wohl der Mit- und Nachwelt, war es höchst nöthig bei dem Ort Giershausen einen steinernen Brückenbau – um beim Andrang und Aufschwallen des Wassers, weil bekanntlich die Gellbach zu solcher Zeit ein äußerst wildes und reißendes Wasser ist, um diese Stelle ohne Lebensgefahr für Menschen und Vieh passieren zu können – anzulegen. Dann auch um der immerwährenden Unkosten für Reparatur an dem Fußsteg, welcher an dieser Stelle angebracht war, über hoben zu sein.

So hatten wir in dem Jahr 1823 einen ganz neuen auf das aller aller Beste verwehrten Fußsteg, welcher uns nach dem Werth des Holzes an 200 fl. gekostet hatte, machen lassen.

Dieser, so fest er auch war, konnte im Jahr 1821 Monat November der fürchterlichen Wasserfluth keinen Widerstand leisten, sondern wurde zertrümmert und von der Gewalt des Wassers mit fortgerissen.

Hierdurch wurde von Herzoglicher Nassauischer Hoher Landes-Regierung verfügt, daß an dieser Stelle eine feste steinerne Brücke erbaut werden sollte und zwar von uns beiden Gemeinden, weil dieser Bau in unsere beiderseitige Gemarkungen einschlägt. – Gegen diesen kostspieligen und unsere Kräfte übersteigenden Brückenbau legten wir unsere Beschwerden ein – besonders da wir ohnehin durch den mit dem Ort Isselbach erst ausgeführten neuen Schulbau und dem neuen Fußstegbau in Schuldenstand versetzt worden sind, daß dieses für uns eine Unmöglichkeit seye, da dieser Bau bestimmt über 2000 fl. kosten würde. Es blieb aber einmal bei dieser hohen Verfügung, doch wurde uns hiergegen - da es Hoher Landesregierung ersichtlich war, daß wir hierzu zu schwach sind - erlaubt in den hiesigen Amtsortschaften sowie in den benachbarten Orten der Aemter Montabaur und Meudt Collecten zu sammeln, welches wir dann auch getan und in diesem verflossenen Nachsommer das Werk angefangen haben.

Die Brücke steht wirklich insoweit schon da, wie wohl sie noch nicht ausgebaut ist, doch kann sie von Menschen und Vieh schon bewendelt<sup>94</sup> werden, auch haben die angeführten Ortschaften aus zum großen Theil mit Beisteuern unterstützt, doch liegt bei allem diesem die große Last noch auf uns, wodurch wir gezwungen waren und noch sind Geld zu leihen.

Darum wagen wir es in aller Unterthänigkeit Ihrer Hochfürstlichen Durchlaucht im Namen unserer beiden Gemeinden ehrfurchts- und respektvoll zu nahen, Höchst-dieselben wollen in allen Gnaden geruhen uns zu diesem Brückenbau noch eine gnädige Beisteuer zufließen zu lassen.

Wir leben in der Hoffnung, daß wir geringen Gemeinden dieser hohen Gnade gewürdigt werden, auch besonders noch aus diesem Grunde, da in mancher Hinsicht durch die Anlage dieses neuen Brückenbaues Durchlauchtigster gnädigster Herrschaft zu Anhalt Bernburg Schaumburg Vortheil versprochen ist. Erstlich liegt ganz nahe an der Brücke eine große herrschaftliche Wiese, welche

*hierdurch vor der Verwüstung des Wassers ganz geschützt ist und hierdurch auch viele kostspielige Baukosten erspart werden. Ferner können die Forstbedienten zu jederzeit in die jenseits der Gellbach gelegenen Herrschaftlichen Waldungen gelangen, welches sonst bei hohem Wasser nicht geschehen konnte und die Waldungen zu solch einer Zeit dem Raub sehr ausgesetzt waren. Sodann haben von undenklichen Zeiten her Durchlauchtigste gnädigste hohe Herrschaft zu Schaumburg, bei Erbauung oder Reparatur des Fußsteiges, jedesmal das Holz zum Mittelsteig frey und ohnentgeltlich aus höchst dero der Waldungen hierzu gegeben.*

*Einer gnädigen Erhörung und Willfahung dieser unserer unterthänigsten Bitte entgegensehend, beharren wir im tiefst unterthänigen Respect.*

*Ihrer Hochfürstlichen Durchlaucht*

*Unterthänigst gehorsamste Supplicanten<sup>95</sup>*

*Lotz Schultheiß zu Ruppenrod*

*Leber Schultheiß zu Giershausen*

*Veit Nink Vorsteher*

*Karl Wilhelm Gemeindevorsteher*

*Jakob Berkessel Vorsteher*

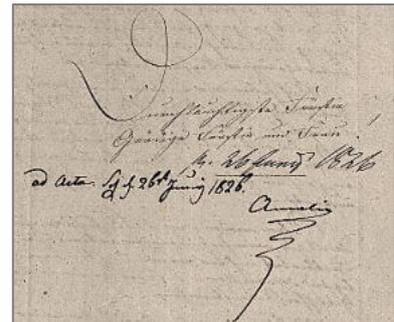
*Andreas Wilhelm Vorsteher*

26. Juni 1826 zu den Acten

*Auf unser unterthäniges Bitte um eine gnädige Beisteuer zu unserem neuen steinernen Brückenbau über die Gellbach bei dem Orte Giershausen haben Ihero<sup>96</sup> Höchstfürstliche Durchlaucht sich nach einem erhaltenen höchstverehrlichen gnädigem Decret allergnädigst bewogen gefunden, uns ein gnädiges Geschenk von Hundert Gulden<sup>97</sup>: als eine Beisteuer zu diesem Werk in allen Gnaden zufließen zu lassen.*

*Nach der gegenwärtigen eingerichteten Gemeinde-Verwaltung haben wie diese Summe durch unseren Gemeinde-Rechner – weil diesem alle Einnahmen sowie Ausgaben obliegt – bei Herzoglicher Rentkammer abholen lassen.*

*Dahingegen aber, halten wir es für unsere Pflicht und Schuldigkeit, bei Ihero<sup>98</sup> Höchstfürstliche Durchlaucht im Namen unser und unserer sämtlichen Gemeinde-Gliedern welche .....*



An dieser Stelle endet die Archivalie. Den Dankbrief hat die Fürstin persönlich mit *ad acta Amalie* abgezeichnet (s. Abb.).

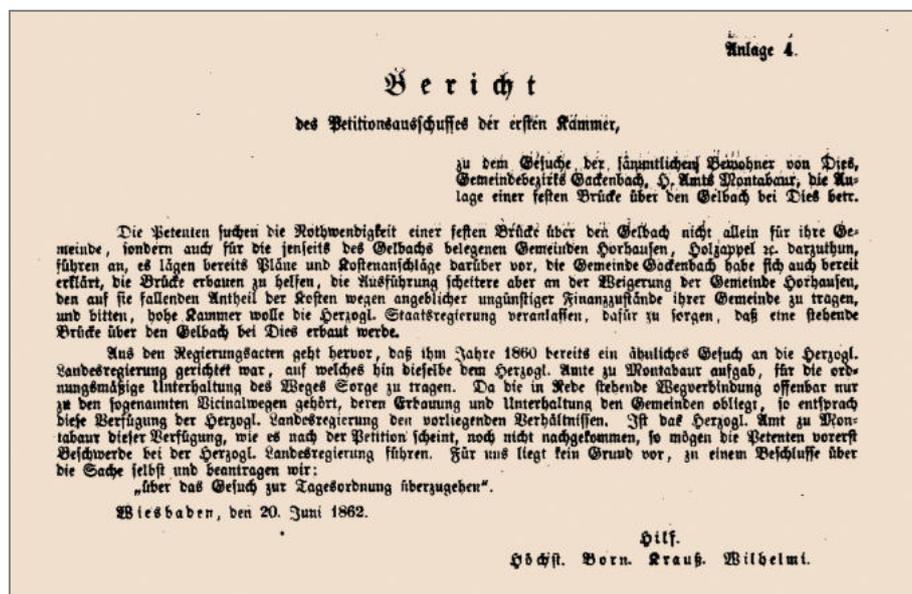
Sieben Jahre später, 1833, wurde die *Frage einer Verbesserung der Brücke über den Gehlbach bei Giershausen (zur Vermeidung von Überschwemmungen) noch immer diskutiert.*<sup>99</sup> Eine steinerne Brücke wurde vermutlich erst viele Jahre später erbaut.<sup>100</sup>



Auch heute noch können wir an dieser Brücke *wildes und reißendes Wasser* beobachten.<sup>101</sup>



Zwischen Giershausen und Dies liegt das kleine Kirchähr. Die Ansichtskarte um 1928 zeigt die Landschaft unmittelbar nach dem Ausbau der Chaussee. Zu erkennen sind die frisch gepflanzten Straßenbäume.



In Dies stößt die Kreisstraße aus Richtung Holzappel im Rhein-Lahn-Kreis auf die Gelbachstraße. Schon **1860 und 1862**, lange vor dem Ausbau einer Straße durch das Gelbachtal, gab es Gesuche zum Bau einer festen Brücke in Dies und zum Ausbau einer Verbindung nach Holzappel. <sup>102</sup>

Der zusammenfassende Bericht des Petitionsausschusses vom 6. Juli **1862** an die Ständeversammlung gibt einen sehr guten Überblick:

*Bericht des Petitions-Ausschusses der zweiten Kammer der Ständeversammlung über das Gesuch der Einwohner von **Dies, Gemeinde Gackebach**, Amts Montabaur, die Anlage einer festen Brücke über den Gelbach bei **Dies** betreffend.*

*Zur Begründung des rubr. Gesuchs wird angeführt, es seien schon mehrere Jahre Unterhandlungen gepflogen und eine Aufnahme über diesen Brückenbau gemacht worden, ohne daß bis jetzt derselbe zu Stande gekommen sei. Nicht allein der Ort **Dies**, sondern auch die Bewohner der ganzen Umgegend seien einen großen Theil des Jahres von der anderen Seite des Baches, abgeschlossen. Die Gemeinde **Gackebach** habe, von der Nothwendigkeit überzeugt, voriges Jahr ihrerseits zu diesem Brückenbau sich bereit erklärt, die Ausführung dagegen sei immer an dem Widerstande der Gemeinde **Horhausen** gescheitert, die zwar auch die Nothwendigkeit fraglicher Brücke bei **Dies** anerkenne, aber stets Mittellosigkeit vorschütze.*

*Die Petenten können nicht begreifen, warum man nicht das nahe gelegene Holzappel und andere Gemeinden, wegen ihres überwiegenden Interesses, zu den Kosten dieses Brückenbaues heranziehe. Die Gesuchsteller bemerken weiter, es bestehe zwar  $\frac{3}{4}$  Stunden oberhalb **Dies** in **Girshausen** eine Brücke über den Gelbach; dorthin könne man aber nicht gelangen, weil von Dies aus ein fahrbarer Weg nach **Girshausen** nicht vorhanden sei und ohne Aufwendung enormer Baukosten auch nicht angelegt werden könne. In dem Gesuche wird weiter angegeben, das Bedürfniß einer Brücke bei Dies sei schon allein begründet, wenn man erwäge, daß außer dem anderweiten wechselseitigen regen Verkehre der beiderseitigen Uferbewohner, die bedeutenden Gemeindewaldungen auf der rechten Seite des Gelbachs ihre alleinigen auswärtigen Consumenten in **Holzappel** und dem daselbst gelegenen großen Blei- und Silberbergwerk hätten. Schließlicb bemerken die Petenten, daß die Baukosten dieser Brücke nach den vorliegenden Voranschlägen nur 4400 fl. betrügen.*

*Der Ausschuß glaubt, den von den Petenten angeführten Gründen noch hinzufügen zu sollen, daß in **Dies** zwei nicht unbedeutende Mahl- und eine Oelmühle<sup>103</sup> sich befinden, welche darauf angewiesen sind, ihren Bedarf an Früchten ec. ec. auf dem Diezer Markt und in der Aargegend zu beziehen und nicht minder ihre Fabricate in **Holzappel** und an die Holzappeler Gewerkschaft, sowie in den jenseits nahe bei dem Gelbach, in einer weniger fruchtbaren Gegend, gelegenen Orten zu verwerthen. Hieran sind dieselben zum großen Theil des Jahres seither gehindert gewesen, weil keine Brücke über den Gelbach bei **Dies** besteht und der Bach bei jedem Platzregen hoch anschwillt und dadurch eine außergewöhnliche starke Strömung erhält, sowie im Winter in der Regel eine Eisdecke hat, die sich oft bis zum Frühling erhält, wodurch, wie auch die Petenten angeben, die Communication zum Nachtheil der beiderseitigen Uferbewohner auf lange Zeit unterbrochen ist. Die über diesen Gegenstand uns mitgetheilten Regierungsacten enthalten nur ein Gesuch einiger Müller von **Dies**, worauf auf Antrag des Herzoglichen Amts Montabaur eine Resolution dahin ertheilt worden ist, daß die Gesuchsteller sich in dieser Angelegenheit vorerst an das Herzogliche Amt zu Montabaur wenden sollten. Es mußten daher die in dieser Sache entstandenen Amtsacten erhoben werden, die man glaubt, ihrem Inhalte nach hier anführen zu sollen. Dieselben enthalten zuvörderst ein Gesuch des Gemeinderaths von **Hübingen** vom 15. Februar 1850 an das Kreisamt zu Nassau, in welchem gleiche Gründe, wie in der Petition angegeben sind, um Erbauung einer Brücke über den Gelbach bei **Dies**; sodann einen Bericht des Gemeinderaths von **Gackebach** vom März 1850 an das Kreisamt zu Nassau des Inhalts, daß daselbst ein Communicationsweg nicht sei, die Gemeinde **Gackebach** wäre daher nicht verpflichtet, eine Brücke über den Gelbach bei Dies zu erbauen. Am 5. Juli 1860 regte der Gemeinderath von **Gackebach**, durch eine Berichterstattung an das Herzogliche Amt zu Montabaur die Sache wieder selbst an und sagte, das Herzogliche Amt möge sich doch an Ort und Stelle davon überzeugen, daß, um dem Uebelstande abzuhelpfen, die Erbauung einer Brücke über den Gelbach bei **Dies** eine Nothwendigkeit sei. Der Herzogliche Beamte hat Lokaleinsicht genommen und erkannt, daß die Herstellung eines Stegs, worüber auch schon verhandelt worden ist, nicht ausreiche, sieht vielmehr die Nothwendigkeit einer Ueberbrückung ein und ersucht, nach Schreiben vom 11. Juli 1860, die Herzogl. Weginspektion zu Hadamar um Aufnahme und Mittheilung eines Kostenanschlags. Dieser wurde am 2. Nov. 1860 dem*

Herzogl. Amt zu Montabaur mitgetheilt. Die Baukosten betragen hiernach incl. der damit in Verbindung stehenden unumgänglich nothwendigen Wegarbeiten 4612 fl. 52 kr. Da die auf der linken Seite des Gelbachs gelegene zu dem Amte Diez gehörige Gemeinde **Horhausen** die Hälfte der fraglichen Baukosten zu tragen hat, machte das Herzogliche Amt Montabaur dem Herzoglichen Amt Diez sachgemäße Mittheilung mit dem gleichzeitigen Ersuchen, das Nöthige, bezüglich der Betheiligung der Gemeinde **Horhausen** an den Kosten dieses Unternehmens bewerkstelligen zu wollen, wobei es weiter bemerkte, daß, wenn eine gütliche Vereinbarung nicht zu Wege gebracht werde, die Frage der Herzoglichen Regierung zur Entscheidung vorzulegen sei. Die am 12. Februar **1861** auf das obige Schreiben erfolgte Rückantwort besagt, daß eine Ueberbrückung des Gelbachs bei **Dies** weniger ein Bedürfniß für die Bewohner des Amts Diez, als für jene des Amts Montabaur sei, und daß für die Gemeinde **Horhausen** nicht die nöthigen Geldmittel beschafft werden könnten. Mit Zustimmung des Amts protestire daher die Gemeinde **Horhausen** gegen die Zumuthung, die Brücke zu erbauen. Hierauf erlies der Herzogliche Beamte zu Montabaur am 27. März 1861 ein Schreiben an den Gemeinderath zu **Gackebach** des wörtlichen Inhalts: Nach dem vorliegenden Kostenanschlag werde die Errichtung der fraglichen Brücke einen Kostenaufwand von 4612 fl. 52 kr. veranlassen, wovon die Gemeinde **Gackebach** die Hälfte zu tragen habe. So sehr er auch das Bedürfniß anerkenne, so wisse er doch nicht, wie die Gemeinde **Gackebach**, welcher es hart halte, die laufenden Ausgaben zu bestreiten, jene Kosten aufbringen wolle. Dazu komme, daß die auf dem anderen Ufer gelegene Gemeinde **Horhausen**, welche die andere Hälfte der Kosten zu tragen hätte, ebenfalls arm sei und die Erbauung der Brücke verweigere. Aus diesen Gründen scheine die Erbauung der Brücke vorerst ausgesetzt bleiben zu müssen. Dies ist der Inhalt der uns mitgetheilten Regierungs- und Amtsacten.

Der Ausschuß ist nach Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse sowohl, als auch nach dem Ergebnis der angeführten Acten, wonach der Gemeinderath von **Gackebach**, sowie der Herzogliche Beamte zu Montabaur die Nothwendigkeit einer Ueberbrückung des Gelbachs bei **Dies** anerkennt, die Gemeinde **Horhausen** und der Herzogliche Beamte zu Diez dies nicht bestreiten, sondern blos Mittellosigkeit der Gemeinde **Horhausen** vorschützen, der Ansicht, daß das Gesuch der Petenten vollkommen begründet ist und daß in dem vorliegenden Falle ein nothwendiges Unternehmen nicht unterlassen werden darf, wenn auch die dazu erforderlichen Mittel in dem Augenblick nicht greifbar sind; denn diese können auf anderem Wege, durch ein successive rückzahlbares Anlehen, von den betreffenden Gemeinden höchst wahrscheinlich aufgebracht werden und, wenn dies nicht ausgiebig geschehen kann, so ist eine entsprechende Betheiligung an diesen Kosten von Seiten der Landessteuercasse nicht ausgeschlossen. Wir beantragen daher, die hohe zweite Ständekammer wolle sich dahin aussprechen, daß

- 1) zur Herstellung einer regelmäßigen Communication die Erbauung einer Brücke über den Gelbach bei Dies nothwendig sei, und
- 2) die Herzogliche Regierung ersuchen, dieselbe wolle veranlassen, daß dieser Gegenstand nach Maßgabe des Gemeinde- und des Amtsverwaltungsgesetzes seine Erledigung findet.

Die Ständeversammlung stimmte diesem Antrag am 9. Juli **1862** zu.<sup>104</sup>

# 17<sup>te</sup> Sitzung

der

## zweiten Kammer.

Geschehen Wiesbaden, den 9. Juli 1862, Vormittags 10 Uhr.

### In Gegenwart

der landesherrlichen Commissarien:  
Herrn Regierungsraths Grimm und  
Herrn Regierungsraths Herzmann II.,  
sowie der sämmtlichen Mitglieder der zweiten Kammer  
unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Braun.

### Tagesordnung:

1. Petitionsberichte.
2. Wahl eines Ausschusses für den Antrag des Herrn Abgeordneten Rahr, die Eingriffe der Polizei in den freien Postverkehr und Verletzung des Briefgeheimnisses betreffend.
3. Rechtfertigung des Antrags des Herrn Abgeordneten Dr. Braun auf Anerkennung des deutsch-französischen Handelsvertrags.

Die Protocolle der 15. und 16. Sitzung wurden verlesen und genehmigt.

Präsidentium: Ich habe den Eingang folgender Petitionen anzuzeigen:

- 1) eine Petition von Bürgern von Idstein, Wörsdorf und Balkabenstein, die Erneuerung der Zollvereinsverträge und die Anerkennung des Handelsvertrags mit Frankreich betreffend,
  - 2) eine Petition des in der Versammlung der Bürgerhöfe von Kiedenheim vom 6. d. M. gewählten Ausschusses, um Genehmigung des deutsch-französischen Handelsvertrags und Erhaltung des Zollvereins.
- Da in dieser Kammer ein befalliger Antrag bereits gestellt ist, so wird es zweckmäßig sein, die Beschlußfassung darüber, an welchen Ausschuss diese beiden Petitionen zu verweisen seien, so lange anzusehen, bis über die Inbetrachtung jenes Antrags beschloffen ist. Da die Versammlung hiermit einverstanden zu sein scheint, so werde ich demgemäß verfahren.

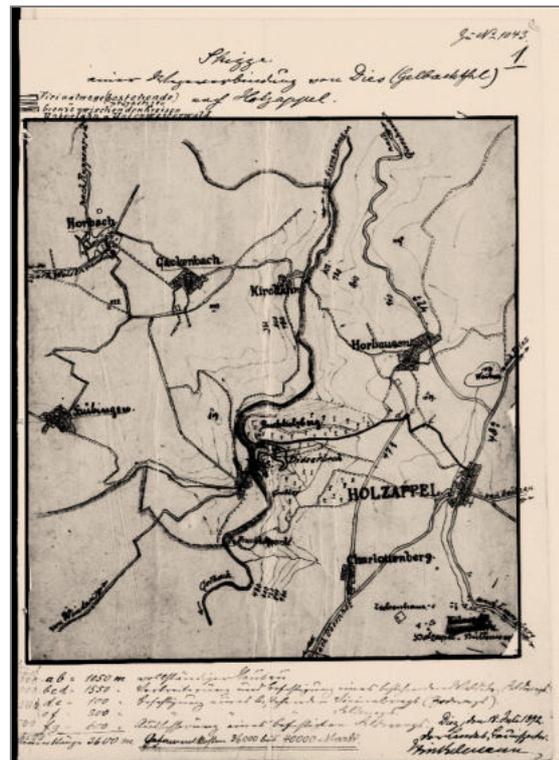
Es wurde nunmehr zur Tagesordnung übergegangen.

Der Herr Abgeordnete Schmidt trug die Berichte des Petitionsausschusses zu dem Gesuche der Bewohner von Dies, Gemeinde Gadenbach, Herzoglichen Amts Montabaur, um Anlage einer festen Brücke über den Gelbach bei Dies, sowie zu dem Gesuche der Gemeindebürger von Kriebach, um Erbauung einer Chaussee von Montabaur nach Gens, Anlage 1 und 2, vor. Gegen die von dem Petitionsausschusse zu diesen Gesuchen gestellten Anträge wurde Seitens der Versammlung nicht erinnert, dieselben also für genehmigt erklärt.

In den *Mittheilungen für den Gewerbeverein Nassau* vom 30. April 1877 finden wir den Antrag Nr. 26 für die Generalversammlung in Soden am 28. Mai 1877:

Der Centralvorstand wolle dahin wirken, daß die Brücke bei Dies über den Gelbach baldigst in Angriff genommen werde (Holzappel).

Die steinerne Brücke wurde schließlich 1878 gebaut<sup>105</sup>, während sich der Ausbau der Straße nach Holzappel weiter verzögerte. Es sollte über 20 Jahre dauern, bis wieder Bewegung in die Sache kam.



Insbesondere die Gewerbetreibenden werden Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend ungeduldig. Der Centralvorstand des Gewerbevereins für Nassau und Wiesbaden schreibt am 14. März 1892 an die Landesverwaltung in Wiesbaden:

*Auf der Generalversammlung des Gewerbevereins für Nassau am 25. und 26. Mai 1891 zu Hachenburg wurde der Antrag des Gewerbevereins für Holzappel angenommen, dahinlautend: „Der Centralvorstand des Gewerbevereins wolle dafür wirken, daß ein fahrbarer Weg nach Dies gebaut wird und hierdurch eine Geschäftsverbindung mit den Orten Dies, Hübigen und Winden ermöglicht werde.“*

In dem Schreiben wird auf die wirtschaftliche Bedeutung der Straßenverbindung hingewiesen:

*Dies erklärt sich aber, wenn mitgeteilt wird, daß der Verkehr der Ortschaften **Hübigen, Gackenbach mit Dies und Horbach** durchaus auf **Holzappel** angewiesen ist, da aus diesen Orten 65 Personen ihren Verdienst auf dem Holzappeler Bergwerk haben, aus Winden außerdem noch neun Personen. Bedeutende Mühlen, theils mit Dampfkraft<sup>106</sup> müssen jetzt auf dem bestehenden, theils mit 19% steigendem Wege ihren Verkehr verfrachten, ebenso sind bei **Dies** zwei Bergwerke in Betrieb, die eine Straße nicht entbehren können und jedenfalls beträchtliche Zuschüsse geben werden.*

Centralvorstand  
des  
**Gewerbevereins**  
für  
NASSAU  
in  
WIESBADEN.

Wiesbaden, den 14 März 1892

LANDESDIRECTION  
Eing. d. 19. M. 1892  
Buch-Nr. 1391

Betrifft: den hier am 1. März 1892  
von Kolzappel an Sie.

II  
B 25/3 für 1893  
Mündlich den 24 März 1892

Kolzfleis  
An der Person Landsträucher,  
von Winkelmann

Indigebaren  
Dier  
zur Anfertigung und Befähigung  
sind Barleu abzugeben  
von 4 Pfunden.

Der Landsträucher  
Fassung

M. L.  
H. L.  
22/1

Ob  
von Herrn Landsträucher Sartorius  
Gefenngubaren

Hier

Ob die Gewerkeversammlung  
des Gewerbevereins für Nassau am  
25. und 26. März 1891 zu Kuchenberg  
in der der Erklärung der Gewerkevereins  
am 1. März 1891 angenommen,  
dass lautet:

„Der Centralvorstand des Gewerbe-  
vereins sollte dahin wirken, dass ein  
sicherer Weg nach Wiesbaden  
im Hinblick auf die Eisenbahn-  
linie mit dem Coblenz, Kärnten  
und Wenden ermöglicht werde.“  
In dem Markt Kolzappel liegt auf einer  
Obst- und Wein-Plantage, welche in der Nähe  
des Kolzappel, am Ende der Straße  
Gelbesfeld gebildet wird. Diese Fläche  
bilden sich früher Anlagen, die Gel-  
besfeld jetzt nur noch Anlagen sind ist  
es bekannt, wie sehr diese Anlagen  
den Weinbau aufzuheben, zumal wenn  
sich einige Grundstücke im Gebiet zu  
überwinden sind.

Hier

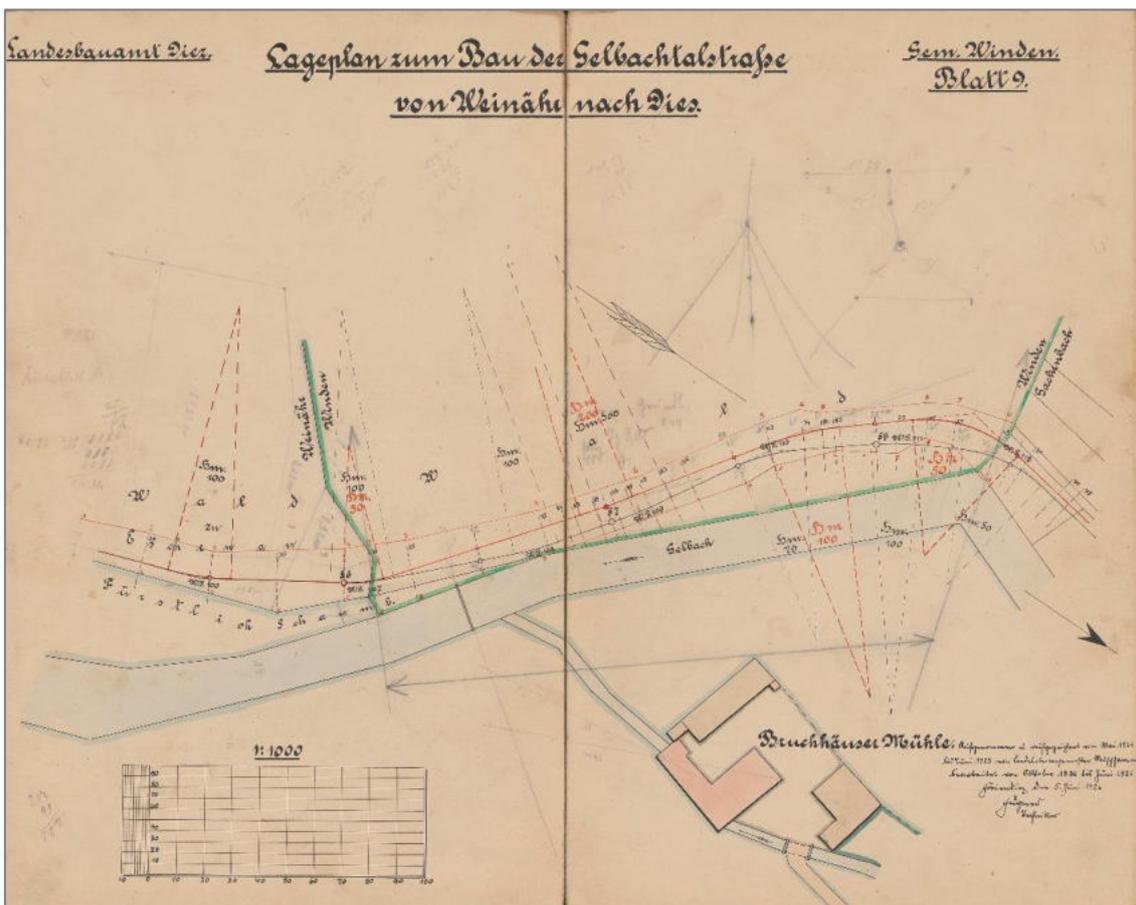
D. I. 59.



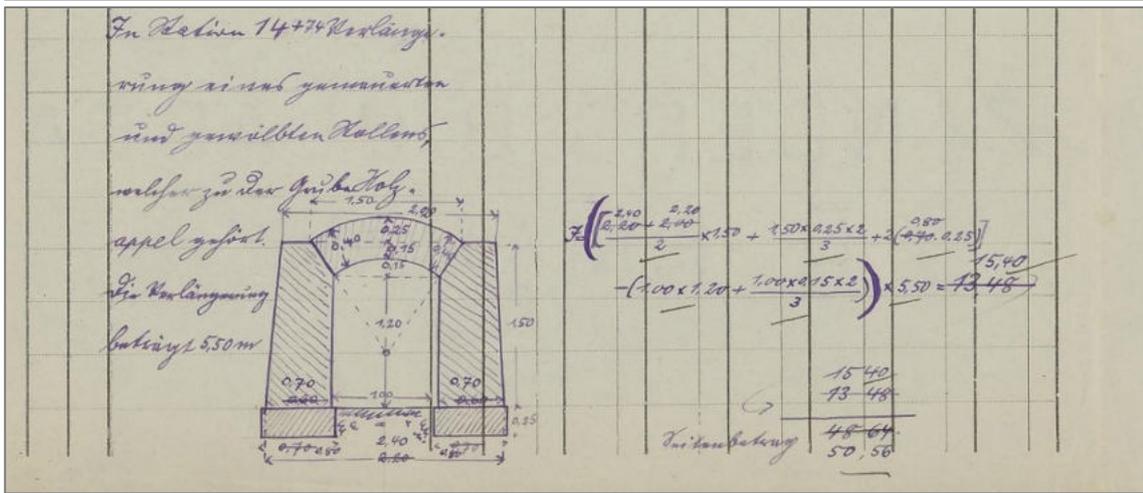
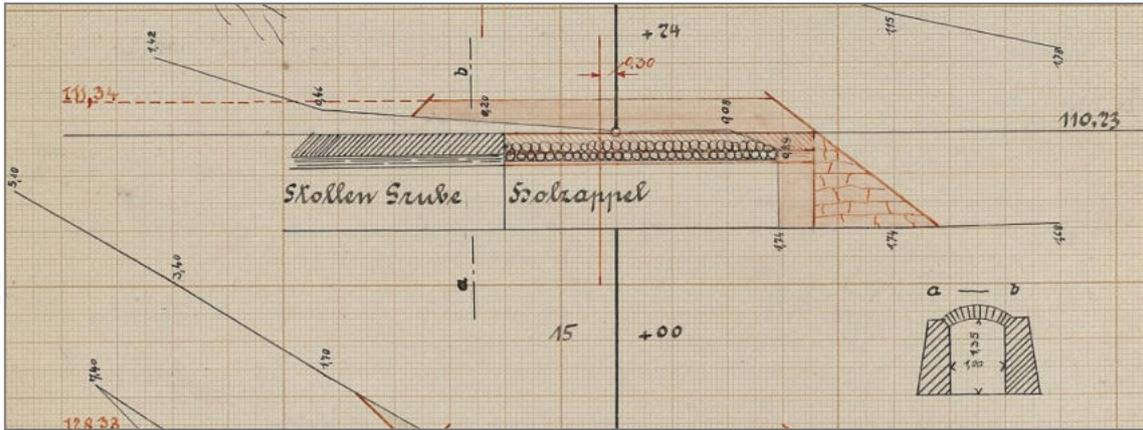


Die 1878 erbaute Brücke bei Dies mit Bauwerksnummer.<sup>108</sup>

Kehren wir zurück zur Straße durch das Gelbachtal. Die *Lagepläne zum Bau der Gelbachstraße von Weinähr nach Dies* wurden gezeichnet in den Jahren 1924 und 1925 von dem Landes-Oberwegemeister Muschhammer.<sup>109</sup>



Der Lageplan für den Bereich der Bruchhäuser Mühle macht den an das schwierige Gelände angepassten Verlauf der Straße deutlich.



Bei Weinähr musste der Stolleneingang der Grube Holzappel verlängert werden.

Pos.	Stückzahl	Gegenstand und Ansatz	Anzahl der Maß-Einheit	Gewicht der Einheit kg	Gewicht in Kilogramm		Bemerkungen und Skizzen.
					Einzel	Zusammen	
		<p>           Von Station 22+10-22+40 = 30 m ist die Krone vollständig            in den Felten eingegraben.            Ein diese Krone ist ein Geländer aus Hinkelisen,            welche inbetoniert sind worgefaen.         </p> <p>           Auf ist von der Krone an, inbetonierung im Felde.         </p>					

Wo heute Leitplanken geschlagen sind, wurden damals schmiedeeiserne Schutzgeländer angebracht.





Die Bauarbeiten bei Weinähr um 1927.<sup>110</sup> Mehrere Details deuten darauf hin, dass der Fotograf einen Sprengtrupp abgelichtet hat. Zu erkennen sind zwei Arbeiter mit Stoßbohrmaschinen (Mitte u. o. rechts), die mit Druckluft betrieben und für das Bohren der Sprenglöcher eingesetzt wurden. Zwei Arbeiter halten Stangen in der Hand, mit denen das Dynamit in die Bohrlöcher geschoben wurde. Neben dem einen dieser Arbeiter, der sich anscheinend das Zündkabel um den Hals gehängt hat, steht vermutlich die Zündmaschine in Form eines kleinen Kastens. Bemerkenswert auch die für eine Baustelle ungewöhnlichen Krawattenträger, wahrscheinlich die Bauleiter, die sich für den Fototermin in Schale geworfen hatten.



In Weinähr zweigt ein alte Wegeverbindung nach Obernhof ab, die über die 1898 erbaute Brücke führt.



Das Foto<sup>111</sup> vom letzten Teilstück vor Weinähr, das am 14. August 1928 für den Verkehr freigegeben wurde (s. u.) zeigt nicht nur die landschaftliche Schönheit des Tales, sondern macht zudem deutlich, dass der Bau der Straße wegen der auch in anderen Abschnitten schwierigen geologischen Verhältnisse nicht einfach war.<sup>112</sup> *Hinter Dies haben wir enge und tiefe Schluchten, hervorspringende Felsklippen,*

Zacken und wunderliche Formationen, die dem Tal einen äußerst romantischen Charakter verleihen.<sup>113</sup>  
Die nachfolgenden Fotos zeigen die Felsformationen zwischen der Bruchhäuser Mühle und Weinähr.<sup>114</sup>



Am 25. Februar **1935** schreibt der Gackenbacher Lehrer in die Schulchronik:  
*Straßenneubau!*

*Im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms wird eine neue Verbindungsstraße von **Gackenbach** zur Gelbachstrasse gebaut. Sie führt durch den Wiesengrund, Mühlenberg und mündet an der Daubach-Brücke in das Gelbachtal. Sie hat eine Länge von 1,8 km + eine Steigung von 5 – 8%. Sechs Bauunternehmer hatten sich um den Bau beworben:*

<i>Gebrüder Kilian von Niederelbert mit</i>	<i>34.461,00 M</i>
<i>Anton Schmidt von Montabaur m.</i>	<i>34.856,50 M</i>
<i>Wilhelm König von Staudt m.</i>	<i>36.513,90 M</i>
<i>Peter Ludwig Kilian v. Niederelbert</i>	<i>37.543,50 M</i>
<i>Heinrich Schmidt von Höhr</i>	<i>38.510,00 M</i>
<i>Josef Ehl, von Grenzhausen</i>	<i>39.050,00 M</i>

*Die Gebrüder Kilian von Niederelbert wurden mit der Ausführung des Baues beauftragt. Heute wurde mit dem Bau begonnen. Es wurden nur Wohlfahrtsempfänger beschäftigt. Bis jetzt werden 28 Arbeiter beschäftigt, davon sind 9 aus Gackenbach.*

*Zu den Gesamtkosten gibt der Staat 21.900 M, der Kreis 5.000 M und die Gemeinde 7.600 M. Die Gemeinde erhält ihren Anteil vom Staat als zinsloses Darlehen, auf 10 Jahre, muß also jährlich 760 M abtragen.*

## Kulturwerk oder verlorenes Paradies?

**N**icht alle waren begeistert über die verkehrsmäßige Erschließung des Tales. Insbesondere die Wandervereine erhoben ihre kritische Stimme, da sie eine Vertreibung der Wanderer durch den einsetzenden Autoverkehr befürchteten – an Motorräder dachte damals noch niemand.

Der Limburger Zweigverein des Taunusklubs berichtet 1925:<sup>115</sup>

*Limburg. Das Gelbachtal! Von Montabaur nach Weinährhof ziehts, ein rechtes, echtes, idyllisches Seitental der Lahn, vom Verkehr auf der unteren Strecke fast unberührt, daher das Ideal des von den Landstraßen **fortgeautoten**<sup>116</sup> Wanderers. Etwa in der Mitte liegt ein Dörflein, Kirchähr, ein altes Kirchlein, ein paar Westerwälder Bauernhäuschen drum herum. An dieser Stelle schnitt bereits vor einigen Jahren eine Hochspannungsleitung eine böse Wunde quer durchs Landschaftsbild, und jetzt ist man dabei, eine Landstraße zu bauen längs der Talsohle, dann ratterts auch dort. [...] Man kämpft sogar heftig dafür, eine Eisenbahn durchs Tal zu legen. Es war also höchste Zeit, wieder einmal, richtiger: noch einmal dort zu wandern. Am 23. August wars. Samstags Regen, Montags Regen, Sonntags: Sonnenschein. Entsprechend war die Wanderung. Wieder einmal ein schöner Tag zwischen Arbeitswochen.*

Im Jahre 1926 wir in einem Bericht über eine Wanderung des Taunusklubs ins Gelbachtal:<sup>117</sup>

*Eine sehr schöne Wanderung führte ins Gelbachtal von Niedererbach — Görgeshausen — Isselbach aus. Das schöne Tal wird bald von seiner stillen Romantik einbüßen. Bereits wird eine Straße durch dasselbe gezogen, auf der bald **Autos rattern und hupen**. Ganz Eifriges wollen eine Eisenbahn dazu und erhoffen davon eine Belebung des Wandererverkehrs.*

Es folgt ein großer Aufsatz über eine Wanderung durch das Gelbachtal<sup>118</sup>, der im Folgenden in Auszügen zitiert wird:

*Das Gelbachtal zieht in dem Geländedreieck zwischen den Städten Diez, Montabaur, Nassau vom unteren Westerwald in nordsüdlicher Richtung der Lahn zu. Es ist im Vergleich zu den beiden anderen Haupttälern, die die Wasser des Westerwaldes der Lahn zuführen, also zu dem der Dill und der Elb, kürzer, tiefer, weniger besiedelt, stiller. Das Dampfroß hat noch nicht den Weg durch es gefunden; ja in seiner unteren Hälfte ist noch **keine Autostraße**<sup>119</sup>. Im ganzen Talgrund gibt es nur vier Schulen und ein Pfarrdorf. Und doch sind Leute, die in diesem abgelegenen, waldumschlossenen Tale geboren und groß wurden, in der Fremde an Heimweh erkrankt. [...] Von Giershausen ab bleibt der Weg auf der rechten Seite des Tales. Bei schlechtem Wetter ist er beschwerlich. Der Bach selber ist hier auch noch nicht reguliert. Vor dem Kriege war er **fischreich**; jetzt hat der schillernde Eisvogel schon Mühe, seinen Hunger zu stillen. Angehörige der „fortgeschritteneren Nationen“ haben mit Handgranaten einen Krieg gegen die Fische geführt. Netz und Angel der zünftigen Fischer (Foto)<sup>120</sup> können lange ruhen. [...] Bei Dies macht sich die **neue Zeit** bemerkbar. Da sieht man Hochspannungsmasten der **Ueberlandzentrale**; dort wird an dem Bachbett gearbeitet; **talaufwärts von Weinähr her wird an einer neuen Straße gebaut**, nach Horhausen zu auch. Das Tal soll erschlossen werden. [...]*



Widersprüchlich sind die Bewertungen der verkehrlichen Erschließung des Tales durch die wanderfreudigen Zweigvereine des Taunusklubs im Jahre 1928:

Unsere vierte Jahreswanderung am 22. April galt dem Gelbachtal. [...] Eine **gute neue Straße** führte in das Dörfchen Dies, dessen Gastwirtschaft uns mit den Worten „Ei, ei! So vorbei?“<sup>121</sup> zu einer kurzen Frühstücksrast einlud. Durch die Windungen und Krümmungen des Wanderweges hatten wir dauernd die mannigfaltigen Umrißformen und farbenprächtigen Vorfrühlingsgewänder der herrlichen Bergwaldungen vor Augen. Vortrefflich mundete in Isselbach das Mittagsmahl. Bald darauf verlebten wir noch einige Stunden fröhlichen Beisammenseins in Montabaur. Postauto und Eisenbahn brachten uns wieder heimwärts.<sup>122</sup>



Umso heller war der Himmel am 3. Juni, und die Sonne brannte kräftig auf uns herab. In Balduinstein entstiegen wir dem Zug und wanderten über Geilnaun und Holzappel ins **Gelbachtal, das für den Naturfreund nun bald ein verlorenes Paradies sein wird, wenn erst nach Vollendung der Landstraße die Autos das Tal mit Lärm, Staub und üblen Düften erfüllen werden.** Jetzt freilich wanderte es sich noch schön hinunter. Eine längere Rast wurde unterwegs eingelegt, und einer versuchte durch ein Fußbad festzustellen, ob auch das Gelbachwasser naß ist. In Weinähr erwartete uns eine stattliche Abordnung des Taunusklubs Nassau, mit der wir gemeinsam an der Hohen Lei vorbei nach Nassau pilgerten und dort die Gaststätten besuchten, während einige Wassernixen ihren Körper in die Fluten der Lahn tauchten. Um 18 Uhr mußten wir schon wieder Nassau verlassen und verlebten den unerquicklichsten Teil des Tages auf zweistündiger Bahnfahrt in überfülltem Zug, die aber doch nicht die guten Eindrücke des herrlichen Tages verwischen konnte.<sup>123</sup>

Dass das Tal auch für motorisierte Touristen attraktiver wurde, zeigt sich am Beispiel des Kurhotels Waldesruhe, das im Jahre 1925 eröffnet wurde.<sup>124</sup> Auf der Ansichtskarte<sup>125</sup> aus dieser Zeit sehen wir zwei luxuriöse Limousinen.



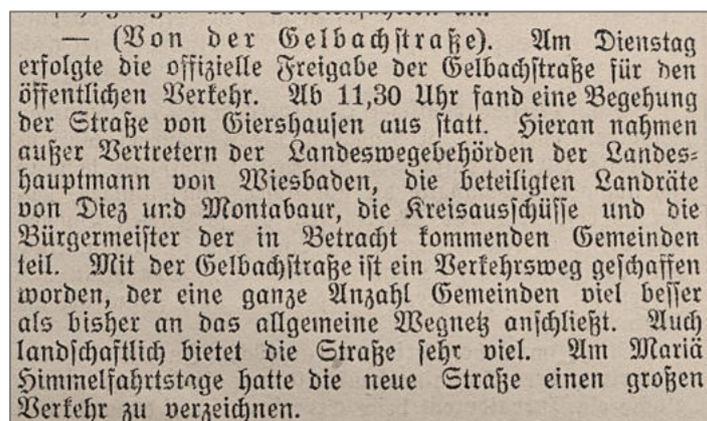
Ein Gast des Hauses ist begeistert von Hotel und Landschaft, sorgt sich aber auch um die ungestörte Erholung: *Eins der schönsten Täler des Westerwaldes mit seinen entzückenden Waldwiesen, dem sie umgebenden wildreichen Forst, seinen zahllosen Seitentälchen und Wasserläufen, den vielen überraschend schönen Ausblicken und der ganzen natürlichen Unberührtheit ist das Gelbachtal, das sich von Montabaur zur Lahn hinzieht. In ihm, an der Mündung eines kleinen Seitentales, das gleichzeitig den Blick auf das Montabaurer Schloss und nach der andern Seite auf das alte*

Wallfahrtskirchlein Wirzenborn hat, baute im Jahre 1925 ein unternehmungsfroher Wirt ein hübsches Haus, das er Kurhotel Waldesruhe nannte. [...] Nun schrieb ich über dich, du schönes Gelbachtal, wie du dich täglich in neuer Schönheit offenbarst, und hoffe nur, dass ich dich nicht gar zu lockend geschildert habe. Denn gar zu viele Menschen, und gar zu viele Kraftwagen, sie müssten in dies Tal einen schrillen Missklang bringen. Hierhin tönt nicht der Lärm der Großstadt, kein Rauch der Fabrikschlote mahnt an die Arbeit des Alltags, alles ist Ruhe und Genuss. Sauberkeit und Ordnung auf allen Wegen, Bäume und Bänke nicht verdorben durch eingeschnittene Namen, und unverfälschter Würzduft des Waldes erfreuen das Herz. Möge solche wahre Kultur auch deinen neuen Gästen heilig sein!<sup>126</sup>

Euphorisch klingt die Berichterstattung in der Westerwälder Volks-Zeitung vom 10. August **1928** über ein **Kulturwerk**, übernommen auch vom Koblenzer Generalanzeiger:

Vom Westerwald, 8. Aug. (Ein Kulturwerk).

Die Orte im Tal des Gelbach im Südosten und Süden der Stadt Montabaur gelegen, der in seinem oberen Teil noch den alten Namen Aubach oder Aure führt, litten durch ihre ungünstige Lage in dem fast unwegsamen Tal wirtschaftlich sehr. Die Landesverwaltung entschloß sich deshalb im Jahre 1924, um die Verbindung der Orte des Gelbachtals mit der Stadt **Montabaur**, nach dem Rheine als auch mit den Städten der Lahn hin zu erleichtern, einen Talweg am Gelbach auszubauen. Mit den Arbeiten wurde im Jahre 1925, unter der Oberleitung des Oberbaurats Engel-Wiesbaden, begonnen. Erhebliche und finanzielle Schwierigkeiten mußten überwunden werden, Arbeiten von besonderer technischer Bedeutung, Felssprengungen und sonstige Felsarbeiten waren in dem Gelände erforderlich. Nachdem im Jahre 1925 die Erd- und Felsarbeiten in der Gemarkung **Weinähr** im Wesentlichen ausgeführt waren, im Jahre 1925 in den Gemarkungen **Winden** und **Gackebach** bis **Dies** die Erdarbeiten größtenteils bewältigt, konnte im Jahre 1927 die Straße von dem Orte **Weinähr** bis **Dies** fertiggestellt und im Laufe des Jahres auf der Strecke von Dies bis zu dem Dorfe **Giershausen** die Arbeiten so gefördert werden, daß der ganze elf Kilometer lange Wegezug am 14. August abgenommen wird. An diesem Tage findet eine Besichtigung des Talweges durch die beteiligten Behörden statt. Am 15. August wird der Wegezug dem Verkehr übergeben, und so die Orte, an und in der Umgebung dieses Kulturwerkes gelegen, dem großen Verkehrsnetze nach dem Rhein und der Lahn hin angeschlossen.



— (Von der Gelbachstraße). Am Dienstag erfolgte die offizielle Freigabe der Gelbachstraße für den öffentlichen Verkehr. Ab 11,30 Uhr fand eine Begehung der Straße von Giershausen aus statt. Hieran nahmen außer Vertretern der Landeswegebehörden der Landeshauptmann von Wiesbaden, die beteiligten Landräte von Diez und Montabaur, die Kreisräte und die Bürgermeister der in Betracht kommenden Gemeinden teil. Mit der Gelbachstraße ist ein Verkehrsweg geschaffen worden, der eine ganze Anzahl Gemeinden viel besser als bisher an das allgemeine Wegnetz anschließt. Auch landschaftlich bietet die Straße sehr viel. Am Mariä Himmelfahrtstage hatte die neue Straße einen großen Verkehr zu verzeichnen.

Die Westerwälder Volks-Zeitung vom 17. August 1928 berichtet über die Freigabe des letzten Teilstückes der Straße von Giershausen nach Weinähr am 14. August 1928.

In der Schulchronik von Gackebach<sup>127</sup> schreibt der Lehrer unter dem 14. August **1928**:  
*Eröffnung der Gelbachstrasse. Heute erfolgte die offizielle Freigabe der Gelbachstraße für den Verkehr. Ab 11.30 Uhr fand eine Begehung der Straße von **Giershausen** aus statt. Hieran nahmen außer Vertretern der Landeswegebehörden der Landeshauptmann von Wiesbaden, die Landräte von Diez und Montabaur, die Kreisausschüsse und die Bürgermeister der in Betracht kommenden Gemeinden teil. Mit der Gelbachtalstraße ist ein Verkehrsweg geschaffen worden, der eine ganze Anzahl von Gemeinden viel besser als bisher an das allgemeine Wegenetz anschließt. Die Gemeinde **Gackebach** erhält damit eine ungemein günstigere Abfuhrstraße für ihre im Gelbachtal und den Seitentälern gelegenen Waldungen.*

Wenige Tage später trägt der Lehrer in die Schulchronik ein:

*22. August **1928**: Pressefahrt durch die Gelbachstrasse: Die Verwaltung des Unterwesterwaldkreises hatte für heute einige Vertreter der Presse des Reg. Bez. Wiesbaden u. Umgegend zu einer Rundfahrt durch den Kreis eingeladen. Dabei wurde auch die neue Gelbachstraße und unsere Gemeinde (Gackebach) besucht. Eingeklebt ist ein Ausschnitt des Berichtes der Westerwälder Volks-Zeitung vom 24. August 1928, der nachfolgend vollständig abgebildet ist.*

# Die Pressefahrt durch den Unterwesterwaldkreis

## am 22. August 1928.

Die Verwaltung des Unterwesterwaldkreises hatte für gestern einige Vertreter der Kreise des Regierungsbezirks Wiesbaden und Umgebung eingeladen zu einer

### Rundfahrt durch den Kreis.

Hierzu hatten sich eine größere Anzahl Vertreter der verschiedenen Tageszeitungen eingeladen.

Zur gestern war die Rundfahrt durch den südlichen Teil des Kreises vorgezogen. Zwei Postautos hatten die Verkehrsvermittlung vermittelt. Mit einer größeren Verspätung, die durch die ausgeübte Kreislagung verursacht wurde, begann die Fahrt.

Vom Marktplatz aus ging es in die Stadt herum ins Gelbachtal. Unterwegs gab Herr Landrat Collet die zum besseren Verständnis notwendigen Erklärungen.

Der Kreis umfaßt 76 Gemeinden, die fast sämtlich mit elektrischem Licht und Wasserleitung versehen sind.

Der südliche Teil des Kreises ist wohl industriecar, dafür aber durch herrliche Naturschönheiten bevorzugt. Die Bewohner sind zum großen Teil Arbeiter, die teils in der Westertal- und Schindlerindustrie, teils in der rheinischen Industrie Beschäftigung gefunden haben.

Der landwirtschaftliche Betrieb ist nur unter den schwierigsten Verhältnissen durchzuführen und bietet den Bewohnern, besonders des Gelbachtals, nur kümmerliche Lebenshaltung.

Mit besonderer Freude wurden die Schönheiten des Gelbachtals bewundert.

Am Eingang des Tales prangt das herrliche Hotel Waldesruhe (Spielmann), weiter unten grüßt die Wallfahrtskirche Witzleben sowie das prächtige Kriegerdenkmal auf halber Höhe, umrahmt von uralten eichen westerwälder Buchenwäldern, die durch den Gelbach von ihnen auf dem rechten Uferhang malerisch gelegenen Schmelzerhöfen getrennt sind.

### Witzleben.

Eine einfache und billige Wasserversorgung errichtete man mit einem Kostenaufwand von 10000 RM. Elektrische Energie wird dem Ort von der Brüdermühle gegeben. Witzleben hat erheblich durch den Gelbach unter Hochwasserständen zu leiden. In den letzten Jahren wurde die Badregulierung und eine Brückeninstandsetzung vorgenommen mit einem Kostenaufwand von rund 2500 RM.

Weiter unten fahren wir an

### Redenthal.

vorbei. Hier ist besonders schlechtes Ackerland; die Feldbestellung ist äußerst schwer. Zur Zeit wird eine neue Schürre gebaut und zwar gemeinsam für die Gemeinden Witzleben, Witzleben und Redenthal mit einem Kostenaufwand von rund 35-37000 RM. Der Waldbestand von Redenthal ist etwas besser als derjenige von Witzleben. Redenthal hat ebenfalls unter Hochwasserständen zu leiden. Für die Instandsetzung der Sepsentorbrücke, die durch das Hochwasser zerstört wurde, wurden 4500 RM. ausgemacht. Diese hat ihren Namen wohl zweifelslos daher, weil auf der andern Seite der Brücke (Kreis Westerburg) früher das Dorf Sepsentor gelegen hat, dessen Einwohner in den 60er Jahren nach America ausgewandert sind.

### Witzleben.

hat ebenfalls schlechtes Feld und schwierige Feldbestellung. Der Waldbestand ist nicht als ungenügend zu bezeichnen, besonders hat Witzleben guten Marktwald. Auch Witzleben hat unter Hochwasserständen zu leiden. Auch hier wurden die Badregulierungen und eine Brückeninstandsetzung in den letzten Jahren vorgenommen. Die Kosten betragen 4000 RM.

### Eitersdorf.

Eitersdorf war bis Ende Juni d. J. ohne elektrische Energie. Das Dorf hat eigene Wasserleitung und ein neues Spritzenhaus. Die Feldbestellung ist schwierig, der Ertrag gering. Die erwachsenen männlichen Einwohner von hier arbeiten vorwiegend in den Bleibergwerken von Holzappel; was jedoch für ihre Gesundheit keinesfalls zuträglich ist. Eitersdorf ist eine der Gemeinden des Kreises, die trotz ungünstiger Finanzlage mit der Ausführung einer Drainage im Jahre 1902, und zwar als eine der ersten Gemeinden des Kreises begonnen hat. Die Gesamtkosten betragen 6500 RM.

### Witzleben und Giershausen.

die berührt wurden, gehören zum Untertalntal.

Bei Giershausen fahren wir wieder zur rechten Seite des Gelbachs und auf der neu erbauten Straße nach

### Kirchhahn.

Hier wurde man zu einer Frühstückspause im Jugendheim eingeladen.

Herr Landrat Collet begrüßte hier mit herzlichsten Worten den Vertreter des Herrn Regierungspräsidenten Herrn Regierungsrat v. Nathusius aus Wiesbaden sowie die Vertreter der Presse. Er legt besonderen Wert darauf festzustellen, daß die Presse sich so zahlreich eingeladen habe und erhofft durch deren Mitarbeit und tatkräftige Unterstützung reiche Vorteile. Den Mitgliedern des Kreistags und des Kreisaußenbüros, die sich ebenfalls an der Fahrt beteiligt haben, soll hierdurch Gelegenheit gegeben werden, den Kreis, dem sie vorstünden, richtig kennen zu lernen. Nicht allein die Schönheiten des Kreises sollen in Augenschein genommen werden, sondern auch in die Mängel und Mängel soll Einblick genommen werden. Nicht allein in der Stadt, sondern auch auf dem Lande herrscht heute Wohnungsnot. Beispiele sollen im Laufe des Tages gezeigt werden. Der Herr Landrat gab ein ausführliches Bild über die Entwicklung des Kreises, der jetzt etwa 50 000 Einwohner zählt. Der südliche Teil ist durch seine abgelegene Lage von der Industrie verschlossen und darum auch mit Gütern weniger bedacht als der Norden und Nordwesten,

wo die vielseitige Industrie bessere Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten gibt. Der Besuch des mittleren und nördlichen Teiles des Kreises soll einer späteren Fahrt vorbehalten bleiben.

Er gibt sodann in anschaulicher Weise ein Bild über die Kirche und seine frühere Bedeutung und hofft, daß durch die neue Verbindungsstraße mit dem Untertalntal die ganze Gegend besser erschlossen werde für die Kreis- und zum Segen der Bevölkerung.

Die Kosten werden, soweit die Straße im Gebiete des Untertalntals liegt, zu 50 Proz. vom Kreis und 50 Proz. vom Kreis getragen. Der Kreisverband und zu 50 Proz. vom Kreis getragen. Der Kreisverband und zu 50 Proz. vom Kreis getragen. Der Kreisverband und zu 50 Proz. vom Kreis getragen. Der Kreisverband und zu 50 Proz. vom Kreis getragen.

An der betreffenden Regelfreie liegen über 60 Wei-, Quarz- u. a. Mineral-Belegungen. Der Ausbau des Weges ist als eine große Tat zu bezeichnen. Für die Bewilligung der Mittel kann den Kreisoberpräsidenten nicht genug gedankt werden.

In Kirchhahn selbst befindet sich eine alte Kirche und ein altes Pfarrhaus. Es handelt sich wohl um die älteste Kirche des Kreises. Das alte Pfarrhaus ist von dem Diözesan-Caritasverband in eine Jugendherberge, die von einer Schwesternverwaltung wird, umgewandelt worden. In derselben befinden sich etwa 50 Betten. Die alte Kirche ist bereits einmal als Altersheim aus öffentlichen Mitteln instandgesetzt worden. Die erneute Instandsetzung ist bei der Regierung und bei dem Bezirksverband angeregt worden. Kirchhahn gehört zur Gemeinde Gadenbach. Es ist kürzlich mit Licht versehen worden und soll in aller Kürze auch Wasserleitung erhalten. Letztere wird einen Kostenaufwand von rund 5000 RM. erfordern.

Die Schulverhältnisse im Kreise sind als sehr gut zu bezeichnen. Ein großer Teil neuer Schulen ist bereits gebaut und eine Reihe Neubauten sind bereits in Angriff genommen und noch vorgelegen.

Nach der Frühstückspause ging die Fahrt weiter über

### Dies.

hat noch keine Wasserversorgung; die Bemühungen um Versorgung der Einwohner mit Wasser werden von der Kreisverwaltung fortgesetzt. Es dürfte bestimmt damit zu rechnen sein, daß die Wasserleitung spätestens im Jahre 1929 in Angriff genommen wird. Von hier aus, und zwar durch das Sägemühl Rappeler, werden die Orte Dies, Kirchhahn, Gadenbach, Herbach und Hübungen mit elektrischer Energie versorgt. Der Weg von Dies nach Hübungen ist im Jahre 1923 erbaut worden mit einem Kostenaufwand von rund 45000 RM. Träger des Unternehmens waren die Gemeinden Gadenbach und Hübungen.

Weiter geht es durch ein herrliches Täälchen bergan nach

### Gadenbach.

Die Finanzverhältnisse der Gemeinde sind nicht ungünstig. Majestätsfeier erhebt sich über dem Ort die herrliche Kirche. Ein weiter Rundblick über den Westerwald ist uns geboten und nur zu kurz war die Zeit da man den herrlichen Ausblick von hier genießen konnte.

Eine Viertelstunde weiter folgt

### Sorbad.

dessen allgemeine Verhältnisse nicht schlecht zu nennen sind.

Dann folgt nach steiler Abfahrt

### Daubach.

Ein kurzer Aufenthalt gab uns Gelegenheit durch die Führung seitens des Herrn Lehrers Wagner eine ganz moderne musterzügliche Schule kennen zu lernen.

Besonders angenehm fiel das einfache aber kräftige Kriegerdenkmal auf.

Nach steilem Aufstieg erreichten wir

### Untershausen.

Ein prächtiges Schulgebäude, sowie das herrliche Landjäger- und das Forsthaus geben uns im Schilde den Rundblick. Von hier hat man einen herrlichen Rundblick. Montabaur mit seinem Schloss in der Höhe dahinter schmiegt sich Horreßen an den gemeindefreien Montabaurer Stadtwald und in der Ferne sieht man die Schote des Industrie-Gebiets.

Nach kurzer Fahrt erreichen wir

### Soller.

Hier liegt eine 10 ha große Oblandfläche. Falls im späteren Weidewirtschaft herausstellen sollte, besteht die Möglichkeit, auch hier eine Jungschweine anzulegen.

Nun folgte die

### Mittagspause.

mit gemeinschaftlichem Mittagessen im Kurhotel Montabaur.

Allgemein war man überträgt über die vorzügliche und preiswerte Bedienung. Hier nahm der Herr Landrat Collet die Gelegenheit, die Kreisverwaltung namens der Kreisvertreter den Dank auszusprechen. Er dankte besonders dem Herrn Landrat und fügte aus, daß die Presse ihrer Verantwortung bewußt, aber auch im Interesse der Bevölkerung, die dem Kreis vorsteht, die Beste für die Zukunft.

Nach der Mittagspause erfolgte die Fahrt nach

### Welschnorden.

Herr Landrat Collet sowie Herr Kreisverwaltungspräsident Schum gab hier eine genaue Erklärung über die Lage der äußerst einfachen aber ebenso zweckdienlichen Wasserleitung. Wohl sei die Anschaffung der sogenannten Lambachpumpe gegenüber anderen Anlagen etwas teurer, aber in nicht allzulanger Zeit seien die Kosten wieder herausgewirtschaftet. Vermittels dieser Pumpe wird das Wasser selbsttätig aus der niedriger als der Ort gelegenen Quelle in einen Hochbehälter oberhalb Welschnorden gepumpt und dann die Gemeinde mit Wasser versorgt.

Im Anschluß hieran fand eine Besichtigung des Fischzuchtanstalt statt. Hier hatte der Herr Landrat Collet, Herr Schulte-Boholt, die Führung übernommen und bei klaren Ausführungen die ganzen sehr interessanten Anlagen gezeigt.

Da noch eine Besichtigung des Caritashauses in Montabaur stattfinden sollte, die Zeit aber sehr weit vorgeschritten war, mußte man von einigen anderen Besichtigungen absehen und nach Montabaur zurückfahren. Hier im

### Caritashaus.

bot sich den Teilnehmern ein Bild, das tiefsten Eindruck erweckte.

Hier konnte man im wahren Sinne des Wortes sehen, wo das Elend zuhause ist. Hier waren - der Menschheit entrückt - die ärmsten der Armen. Aber auch die opferbereite Tätigkeit der Barmherzigen wurde zeigte sich hier im klarsten Bilde. Mit großer Liebe und Sorgfalt, bei der erdenklichsten Kecksicht, sorgen die für die ihnen anvertrauten Epileptiker und Geisteskranken. Mit kindlichem Vertrauen hängen die armen Geschickten an ihren Pflegerinnen und voll des Dankes und der Anerkennung waren alle Teilnehmer bei dem Verlassen der Stätte, die so unendlich Leid in sich trägt.

Herr Landrat Collet hatte namens der Anwesenden und ein Redakteur von Koblenz namens der Kreisvertreter herzlichste Dankesworte für Unterstutzung und Ergegenommen.

Eine Gegend mit den herrlichsten Naturschönheiten hat man gesehen, vortreffliches kommunalpolitische Schaffen kennen gelernt, aber auch Not und Leid hat nicht dem Auge des Teilnehmers verhallen und gebildet. Wohl jeder hat entsprechend reiche Lehren gezogen, die zum Segen der Mitmenschen gereichen mögen.

## Lichtspiele Montabaur (M. und H. Paffhausen)

Samstag, den 25. und Sonntag, den 26. Aug., abends 8 1/2 Uhr:

# Regine

die Tragödie einer Frau.

Frei nach Gottfried Keller'schen Motiven. Ein Film voll atemloser Spannung.

In den Hauptrollen: Harry Liedtke, Lee Barry, Wilhelm Diegelmann, Bivian Gibson, Albert Steinrück u. a.

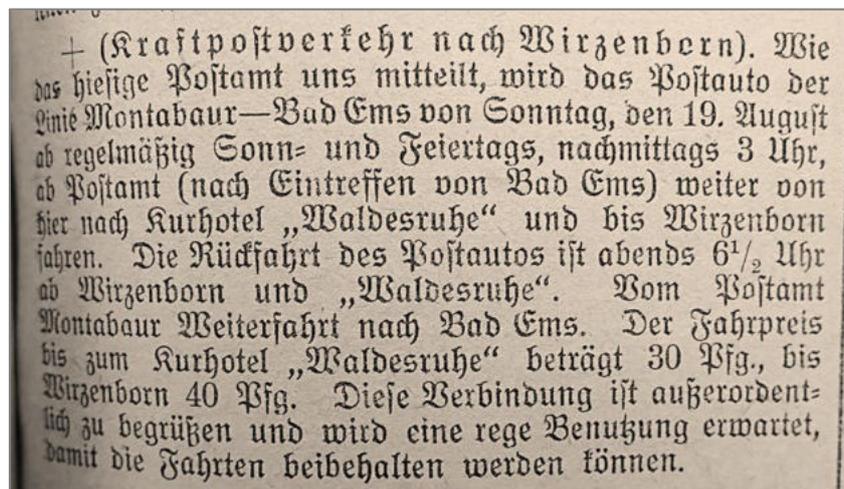
## Lustspiel: „So ein Bengel“.

Deulig-Woche.

Jugendliche haben keinen Zutritt.

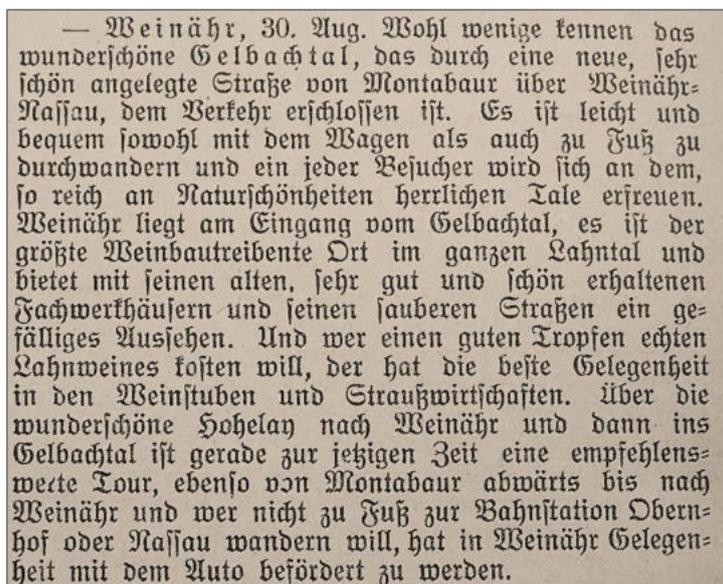
Auch der Koblenzer Generalanzeiger berichtet über die Pressefahrt auf Anregung von Landrat Collet<sup>128</sup> durch den südlichen Teil des Unterwesterwaldkreises:

Von hier aus [Ettersdorf] führte die Fahrt durch die Orte **Isselbach** und **Giershausen**, die zum Unterlahnkreis gehören. Wieder im Unterwesterwaldkreis eingetroffen, sehen wir in der Ferne **Kirchähr** liegen. Besonders erwähnenswert ist der neu erbaute Weg. Ein großzügiges Werk, das gemeinsam vom Unterwesterwaldkreis, Unterlahnkreis und Bezirksverband geschaffen worden ist. Die Kosten werden, soweit der Weg im Gebiete des Unterwesterwaldkreises liegt, zu 50 Prozent vom Bezirksverband und zu 50 Prozent vom Kreis getragen. Der Weg schafft für die seither ganz unaufgeschlossene Gegend gute Absatzmöglichkeiten. Er stellt eine Verbindung zwischen Lahn und Westerwald und zwar von **Obernhof** nach **Montabaur** her. Die Neubaustrecke von ungefähr 11 Kilometer beginnt bei **Weinähr** und endet in **Giershausen**. Von dieser Strecke liegen 4 Kilometer innerhalb des Unterwesterwaldkrieses. Die Wegebaukosten hierfür betragen rund 230 bis 240.000 RM. Neue Industrie kann sich nunmehr erschließen. An der betr. Wegestrecke liegen über 60 Blei-, Quarzit- usw. Gruben-Belehnungen. Der Ausbau des Weges ist als eine **große Tat** zu bezeichnen. Für die Bewilligung der Mittel kann den Kreiskörperschaften nicht genug gedankt werden.<sup>129</sup>



+ (Kraftpostverkehr nach Wirzenborn). Wie das hiesige Postamt uns mitteilt, wird das Postauto der Linie Montabaur—Bad Ems von Sonntag, den 19. August ab regelmäßig Sonn- und Feiertags, nachmittags 3 Uhr, ab Postamt (nach Eintreffen von Bad Ems) weiter von hier nach Kurhotel „Waldesruhe“ und bis Wirzenborn fahren. Die Rückfahrt des Postautos ist abends 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr ab Wirzenborn und „Waldesruhe“. Vom Postamt Montabaur Weiterfahrt nach Bad Ems. Der Fahrpreis bis zum Kurhotel „Waldesruhe“ beträgt 30 Pfg., bis Wirzenborn 40 Pfg. Diese Verbindung ist außerordentlich zu begrüßen und wird eine rege Benutzung erwartet, damit die Fahrten beibehalten werden können.

Am 19. August 1928 wird das Gelbachtal nach einem Bericht des Westerwälder Volks-Blattes vom 18. August 1928 in den Linienverkehr des Postautos von Montabaur nach Bad Ems einbezogen. Am 1. September 1928 wirbt das Blatt für Ausflüge und Wanderungen durch das *wunderschöne Gelbachtal*.



— Weinähr, 30. Aug. Wohl wenige kennen das wunderschöne Gelbachtal, das durch eine neue, sehr schön angelegte Straße von Montabaur über Weinähr-Nassau, dem Verkehr erschlossen ist. Es ist leicht und bequem sowohl mit dem Wagen als auch zu Fuß zu durchwandern und ein jeder Besucher wird sich an dem, so reich an Naturschönheiten herrlichen Tale erfreuen. Weinähr liegt am Eingang vom Gelbachtal, es ist der größte Weinbautreibende Ort im ganzen Lahntal und bietet mit seinen alten, sehr gut und schön erhaltenen Fachwerkhäusern und seinen sauberen Straßen ein gefälliges Aussehen. Und wer einen guten Tropfen echten Lahnweines kosten will, der hat die beste Gelegenheit in den Weinstuben und Straußwirtschaften. Über die wunderschöne Hohelanz nach Weinähr und dann ins Gelbachtal ist gerade zur jetzigen Zeit eine empfehlenswerte Tour, ebenso von Montabaur abwärts bis nach Weinähr und wer nicht zu Fuß zur Bahnstation Obernhof oder Nassau wandern will, hat in Weinähr Gelegenheit mit dem Auto befördert zu werden.

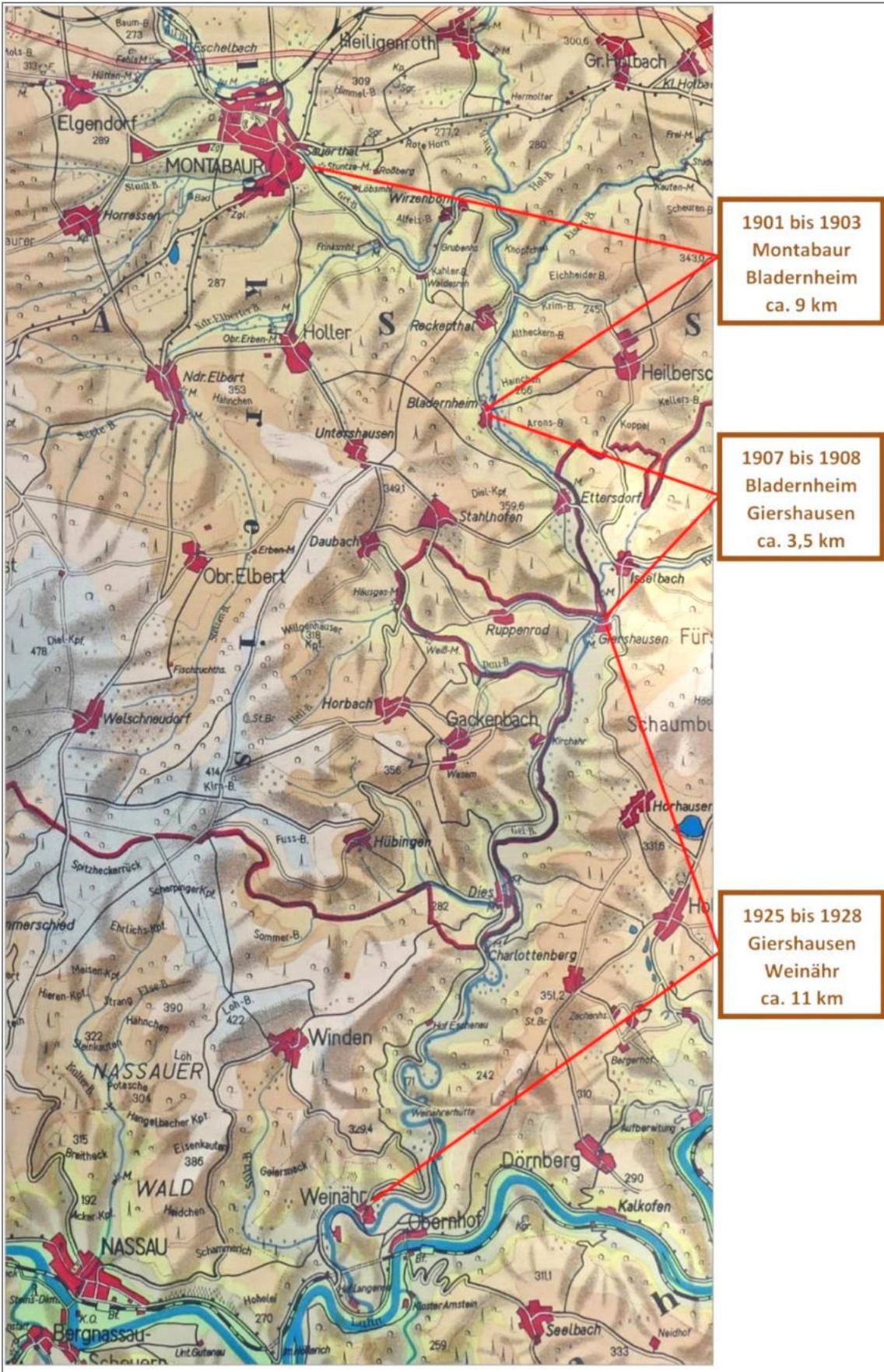


Die vormals sehr geringe Zahl an sog. Vicinalwegen macht eine Karte des Herzoglichen Nassauischen Amtes Montabaur aus dem Jahre 1817 deutlich.<sup>130</sup> Zu erkennen ist die alte Heerstraße, die von Koblenz über Montabaur nach Limburg führt. Schon 1516 wurde die Straße als „straiß, di uf die Lane get“ genannt, seit 1525 „Limburger straß“. Ihr liegt eine alte Straßenführung zugrunde, die schon früh den Verkehr von Trier und aus dem Moselgebiet in Koblenz auffing und über Montabaur, Limburg, Weilburg und Wetzlar weiter nach Hessen und Thüringen leitete. Die spätere „Kurtrierische Chaussee“ von Koblenz über Limburg nach Frankfurt wurde geplant und begonnen von dem Trierer Kurfürsten Johann Philipp von Walderdorff (1756-1768).<sup>131</sup>



Bis zum vollständigen Ausbau der Straße durch das Gelbachtal gab es von Montabaur nur eine einzige direkte Straßenverbindung ins Lahntal, über Niederelbert und Welschneudorf nach Nassau. Diese Straße war schon um **1840** ausgebaut.<sup>132</sup>

Fassen wir zusammen: Schon Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Anregungen und Bestrebungen zum Bau einer Straße durch das Gelbachtal. Nach der Annexion des Herzogtums Nassau durch das Königreich Preußen im Jahre 1866 wurde der Druck auf die Provinzregierung in Wiesbaden größer; der Ausbau begann aber erst im Jahre 1901 und war nach erneuten, langjährigen Verzögerungen 1928 abgeschlossen. Dabei wäre eine durchgehende Verbindung ohne den Bau von steinernen Brücken kaum möglich gewesen.



Wandkarte für Schulen 1939, Ausschnitt.<sup>133</sup>

# Die Planung einer Eisenbahn

Im Rahmen der Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung des Gelbachtals wurde wiederholt der Bau einer Eisenbahn von Montabaur nach Nassau gefordert.

# Kreis-Blatt

für den Unter-Westerwaldkreis  
umfassend die Amtsbezirke  
**Montabaur, Selters und Wallmerod.**  
Redaktion, Druck und Verlag von H. Sauerborn in Montabaur.

Erscheint Mittwochs und Samstags. Monnemet halbjährig. — Preis 2 Mark 25 R.-Pfg. exkl. Postauschlag. Bestellungen nehmen alle Postanstalten sowie die Landpostboten an. — Inserate werden die vierpaltige Garmond-Zeile oder deren Raum mit 10 Pfg. berechnet. (Nachdruck verboten.)

**№ 44. Montabaur, Samstag den 31. Mai 1884.**

## Gruß

an die erste Lokomotive der Westerwaldbahn  
am 30. Mai 1884.

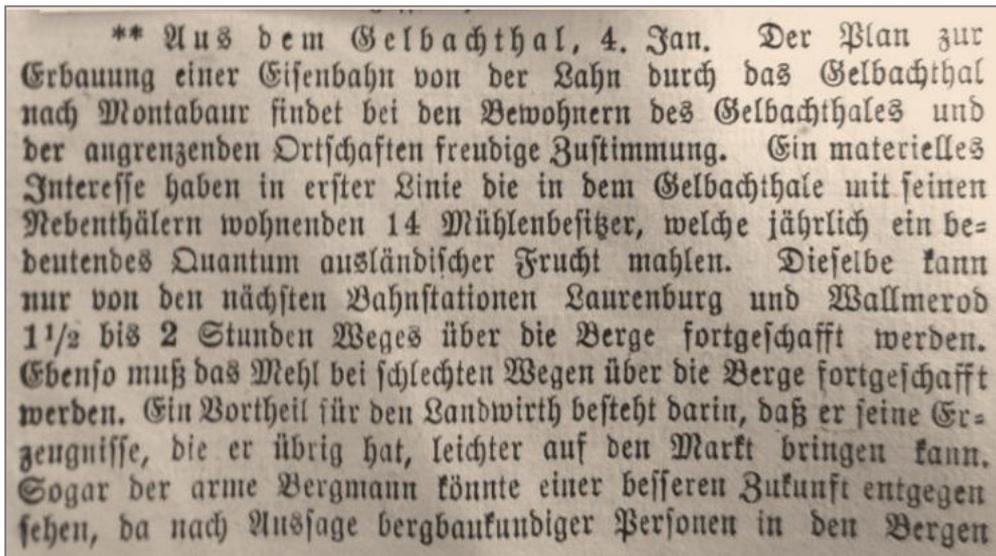
<p>1.</p> <p>Sei uns gegrüßt, du Wunderbild, Von Dampfkraft beflügelt! Du brausest hin durch das Gefild Von Menschenhand gezügelt. Dich, neue Schöpfung, Feuerroß, Begrüßt Montabours Fürstenschloß; Auf dich verwundert sehen Des Westerwaldes Höhen.</p> <p>2.</p> <p>Dein Brausen ist nicht Kampfesruf, Nicht Schlachten-Donnerdröhnen; Dir ward ein schönerer Beruf: Die Völker zu versöhnen. Es knüpft ein Engels Hand Durch dich des Friedens süßes Band; Dem Lande bringst du Segen Auf festen Schienenwegen.</p>	<p>3.</p> <p>Du forderst laut der Männer Preis, Die Dampfkraft ergründet; Auf Watt's und Stephenson's Geheiß Sich Zug auf Zug hinwindet. Du gibst den Ton zum Jubel an, Den wir den Meistern dieser Bahn Und allen, die sie schufen, Mit Dank entgegenrufen.</p> <p>4.</p> <p>Jetzt trennen uns nicht Berge mehr Von andern Nationen; Wir reisen schnell zum fernen Meer, Schnell zu den fernsten Zonen. Wir reichen hin die Bruderhand Dem großen deutschen Vaterland, Vom Nord- und Ostsee-Strande Bis zu dem Alpenlande.</p>
--	---

5.

So bring' denn unsrer Gegend Glück,  
Durchfliege stolz die Auen,  
Auf die mit Huld- und Segensblick  
Der liebe Gott mög' schauen.  
Flieg hin zur Lahn, flieg hin zum Rhein,  
Schau der Gewerbe froh Geheiß'n,  
Und, schonend Menschenleben,  
Sei nur zum Wohl gegeben!

Montabaur. H.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war die Begeisterung im Westerwald für die Eisenbahn groß, die sich in dem Gedicht zur Einweihung des Bahnhofes Montabaur am 31. Mai 1884 widerspiegelt.<sup>134</sup> Die Zeile **Flieg hin zur Lahn, flieg hin zum Rhein** fordert die Weiterführung der Westerwaldbahn. Im Jahre 1895 gab es den Plan zum Bau einer Eisenbahn durch das Gelbachtal.<sup>135</sup>



\*\* Aus dem Gelbachtal, 4. Jan. Der Plan zur Erbauung einer Eisenbahn von der Bahn durch das Gelbachtal nach Montabaur findet bei den Bewohnern des Gelbachtals und der angrenzenden Ortschaften freudige Zustimmung. Ein materielles Interesse haben in erster Linie die in dem Gelbachtale mit seinen Nebenthälern wohnenden 14 Mühlenbesitzer, welche jährlich ein bedeutendes Quantum ausländischer Frucht mahlen. Dieselbe kann nur von den nächsten Bahnstationen Laurenburg und Wallmerod 1 1/2 bis 2 Stunden Weges über die Berge fortgeschafft werden. Ebenso muß das Mehl bei schlechten Wegen über die Berge fortgeschafft werden. Ein Vortheil für den Landwirth besteht darin, daß er seine Erzeugnisse, die er übrig hat, leichter auf den Markt bringen kann. Sogar der arme Bergmann könnte einer besseren Zukunft entgegen sehen, da nach Aussage bergbaukundiger Personen in den Bergen

Gegenwind erhielten entsprechende Bestrebungen von den Befürwortern einer Bahnverbindung von Montabaur nach Ems, zu denen auch die Vertreter der Stadt Montabaur zählten.<sup>136</sup>

#### Emser Zeitung 1897 Nr. 45.

*Kleinbahnprojekt Ems-Montabaur. Arzbach 21 Februar. Behufs Besprechung des Kleinbahnprojektes Montabaur-Ems fanden sich heute ca. 50 Interessenten aus Ems, Arzbach und den benachbarten Ortschaften zusammen. Herr **Pfarrer Gerlach-Arzbach**<sup>137</sup> eröffnete die Versammlung mit der Begrüßung der Anwesenden, die trotz des schlechten Wetters den Weg nicht gescheut hatten, hierher zu kommen und theilte dann mit, dass die Herren Becker aus Ems und der ebenfalls erschienene, sehr beifällig begrüßte Herr Landesbauinspektor Henning aus Montabaur sich bereit erklärt hätten, das Projekt näher zu erörtern. Es müsse eine planmäßige Agitation in Gang gebracht werden, um das Projekt in nicht allzu ferner Zeit seiner Verwirklichung entgegenzuführen. Wo wirtschaftliche Interessen in Betracht kämen, müssten sich die zunächst Beteiligten Erwerbskreise zu gemeinsamem Vorgehen entschließen, bei militärischen Linien Sorge in erster Linie der Staat. Durch das Projekt würde ein Landstrich in dem ohnehin bis jetzt immer zurückgesetzten unteren Westerwald erschlossen, auf dem eine Bevölkerung von 12 bis 15.000 Seelen ansässig sei.*

*Herr **Becker-Emsteilte** mit, dass im Sommer 1896 eine Anzahl von Interessenten mit der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Verbindung getreten sei und daß seitens des technischen Leiters der Emser Mahlbergbahn, Herrn Ingenieur Reinhardt ein Plan ausgearbeitet worden sei, der hier zu Einsichtnahme aufliegt. Aus dem Schreiben der Kleinbahngesellschaft ist zu ersehen, daß wir von einer Konkurrenz bedroht sind, die eine **Bahn von Montabaur durch Gelbachtal nach Obernhof** wünscht und bereits rege an der Arbeit ist. Der Herr Landrath des Unterwesterwaldkreises hat beiden Projekten seine Unterstützung zugesagt. Da aber die Bahn durchs Gelbachtal, also die Linie Montabaur-Obernhof größere technische Schwierigkeiten zu überwinden hat und nur verhältnismäßig unbedeutende Ortschaften berührt, sei wohl zu hoffen, dass das Projekt Ems-Montabaur, für welches das Emser Werk eintrete am, am Ehesten Aussicht auf Verwirklichung habe, zumal nachdem noch in diesem Jahre die Haltestelle Lindenbach bei Ems errichtet wird. Es sei doch nicht zu verkennen, dass die Bahn nötig sei. Wie sehr wird es den in Arzbach und darum wohnenden den Werksarbeitern zu Gute kommen, wenn sie auf Kosten des Emser Werkes zur Arbeitsstelle per Bahn befördert würden und den beschwerlichen*

Weg ersparten. Außerdem liegen gerade hier große Forsten, bedeutende industrielle Anlagen, wie Krugfabriken und Thonlager, deren Absatz nach Süden einen bedeutenden Aufschwung nehmen würde, wenn das Projekt sich verwirklicht. Der Plan des Herrn **Reichardt** verlangt eine Länge von 30 km, ein von dem Herrn Landesbauinspektor mitgebrachter der Plan sieht eine Länge von nur 22 km vor. Die kürzere Strecke hat billigeren Betrieb, die längere berührt mehr Ortschaften. (Bravo!)

Herr **Landesbauinspektor Henning** erklärt, daß er sich privatim hier befinde, um sich zu informieren. Aus der „Emser Zeitung“ habe er das Projekt kennengelernt und daraufhin einen Plan entworfen, der von dem des **Ingenieurs Reichardt** insofern abweicht, als er eine geringere Steigung und kürzere Strecke, allerdings mit Außerachtlassung einer direkten Berührung Welschneudorfs, aufweist. Nach diesem Plan würden Stationen erhalten, Bierhaus, für die Orte Eitelborn, Kadenbach und Neuhäusel, sodann Arzbach, Wolfskirchhof (Holzverladestelle) Ober- und Niederelbert, Holler, (Sauerthal) und Montabaur. Diese Orte wären direkt interessiert, Wirzenborn und Reckenthal, vielleicht auch Welschneudorf indirekt. Die Fahrzeit würde 1  $\frac{3}{4}$  Stunden betragen. Eine 75 Centimeter-Spur sei die angebrachteste und die stärkste Steigung (1 zu 30) wohl zu überwinden. Zur Finanzierung würden, gering gerechnet, 700.000 Mark genügen. Die Kleinbahngesellschaft dürfte dem sehr versprechenden Projekt sehr sympathisch gegenüberstehen.

Herr **Jung-Arzbach** hebt die Nachteile hervor, welche bei einer schmalspurigen Bahn durch das beim Übergang in normalspurige Bahngeleise erforderlich werdende Umladen der Güter entstehen könnten. Diese Bedenken beseitigt Herr **Becker** durch die Erklärung, dass infolge einer neuen Erfindung das Umladen sehr vereinfacht sei, es müssten eben entsprechende Umladevorrichtungen angelegt werden. Herr **Landesbauinspektor Henning** tritt dem bei und meint, dass die eventuellen Kosten der Umladung, hochgerechnet, einen Pfennig pro Centner betragen würden. Die Anlage einer Normalspurbahn sei von einem Privatunternehmer nicht zu erwarten die würde auch 60% theurer zu stehen kommen, wie eine Kleinbahn.

Herr **Becker** befürwortet eine Petition an die Herren Landräte der Kreise Unterlahn und Unterwesterwald und findet damit Zustimmung. Man darf hoffen, dass die beiden Herren, die für ihre Kreise so viel Gutes schon geschaffen haben, dem Projekt ihre lebhafteste Sympathie zuwenden werden. Ein Herr aus Niederelbert ersucht um Abhaltung einer Versammlung dort, zu welcher auch Herr **Landrath Dr. Schmidt**<sup>138</sup> eingeladen werden möge.

Herr **Landesbauinspektor Henning** will das Projekt persönlich der Kleinbahn-Gesellschaft empfehlen. Das Projekt beruhe auf gesunden Grundlagen, biete keine Schwierigkeiten und bringe mehr Verkehr, wodurch die Orte leistungsfähiger würden. Auch der Fiskus sei infolge der ihm gehörenden Domanielwaldungen an dem Zustandekommen des Projektes interessiert.

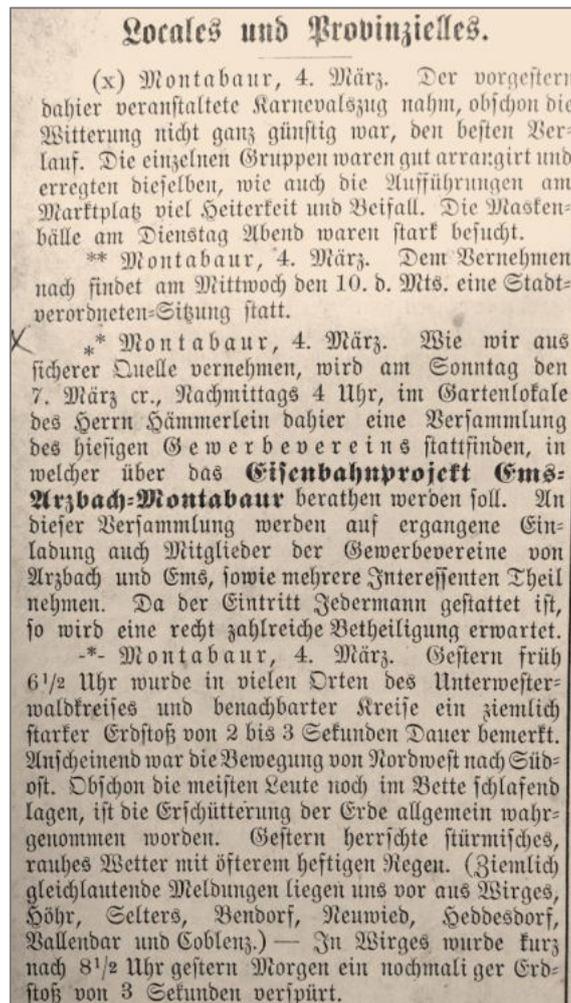
Herr **Pfarrer Gerlach** schließt die Versammlung in der frohen Erwartung, daß in absehbarer Zeit das Projekt sich verwirkliche. „Gebe Gott, dass wir am Ende dieses Säkulums per Dampf nach Ems und Montabaur fahren können.“

Man wird hieraus versehen, wie sehr man sich hier rührt, um an das große Verkehrsnetz angeschlossen zu werden und weiter, welches große Interesse unser Herr Landesbauinspektor und der Herr Pfarrer dem Projekt entgegenbringen. Ihnen sei der wärmste Dank.

#### **Emser Zeitung 1897 Nr. 47.**

24. Februar. (Zu unserem Bericht) über die Interessentenversammlung für die Bahn Ems- Montabaur wird uns noch geschrieben: Die Umladevorrichtung für Massengüter besteht darin, dass die ganze Kleinbahnwagenladung durch Umstürzen in einen darunter bestehenden größeren Behälter (Güterwagen) entleert wird. Gut, wie Krüge, könnten den Arzbach in einen Staatsbahnwagen verladen werden, der auf 4r Achsen der Kleinbahn nach Art eines Möbelwagens nachgeführt wird. Außer der Arbeiterbeförderung kommt für das Emser Werk noch in Betracht: der Aufschluss seiner Grubenkonzessionen im Arzbacher Thal bis nach Montabaur hin durch die Kleinbahnlinie. Wir machen

darauf aufmerksam, dass die von Herrn **Landesbauinspektor Henning-Montabaur** angefertigte Skizze des Projektes im „Rheinischen Hof“ ausgestellt ist.



**Kreisanzeiger für den Unterwesterwaldkreis 4. März 1897.**

**Emser Zeitung 1897 Nr. 57.**

*Kleinbahn Ems-Montabaur. Montabaur, 7. März. Eine stattliche Zahl Emser Herren, solche von Arzbach und den in Betracht kommenden Ortschaften versammelten sich heute gegen 5 Uhr zu einer Besprechung über das Kleinbahnprojekt Ems-Montabaur im Hämmerleinschen Gartenlokale, wo sich die Mitglieder des Gewerbevereins Montabaur in großer Zahl eingefunden hatten. Während der Verhandlung über das Kleinbahnprojekt erschien noch Herr **Landrat Dr. Schmidt** und Herr **Landesbauinspektor Henning**. Auch Herr Bürgermeister Sauerborn-Montabaur war anwesend. Leider war einer der eifrigsten Arbeiter am Werke, Herr **Pfarrer Gerlach-Arzbach** durch Unpäßlichkeit am Erscheinen gehindert, was allgemein sehr bedauert wurde. In die Tagesordnung eintretend erklärt Herr Stadtverordneter der Gerharz-Montabaur als Vorsitzender des Gewerbevereines hierselbst, dass zwar der Antrag desselben bei der Generalversammlung der Nassauischen Gewerbevereine in Geisenheim, eine **Bahn durch Gelbachtal** zu bauen, damals angenommen worden sei; da aber nach dem jetzigen Stand der Dinge keine Aussicht auf Verwirklichung des **Gelbachtalprojektes** vorhanden sei, habe man den Antrag von Ems bezüglich einer Kleinbahn Ems-Montabaur mit Freuden aufgegriffen, und stelle er diesen Antrag zur Diskussion. In derselben kommt als erster Herr **Becker** zum Wort. Er setzt die Versammlung zuerst in Kenntnis von den Beratungen der vorausgegangenen Versammlungen und erklärt, der Plan des Herrn Ingenieurs **Reichardt** sei nach demjenigen des Herrn Landesbauinspektors abgeändert worden. Auch Welschneudorf soll in das Projekt aufgenommen werden und zwar werde*

dann eine 3 km lange Stichbahn erforderlich werden. Redner verlas dann einige Stellen aus dem von uns schon mitgeteilten Briefe der allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft, worin genaue Berechnungen über die zur Versendung gelangenden Gütermengen und deren Wert gewünscht werden. Es sei nun notwendig, die generellen Vorarbeiten in Gang zu bringen. Redner wägt die Vorteile ab, die das Projekt Ems-Montabaur gegenüber dem **Gelbachtal-Projekt** bietet; hier seien Land- und Forstwirtschaft und der Bergbau interessiert, auch Thonlager zu erschließen, während im **Gelbachtal** nur Gruben vorkämen, die in einer Schrift des **Bergraths Ulrich** als nicht bauwürdig bezeichnet worden sind.

Herr **Bergverwalter Donath-Ems**<sup>139</sup> betont, dass er die Verhältnisse im **Gelbachtal** aus eigener Erfahrung gründlich kenne. Von reichen Erzgängen dort könne gar keine Rede sein, auch in land- und forstwirtschaftlicher Hinsicht läge die Sache nicht so günstig, wie beim Ems- Montabaurer Projekt. In der Nähe von Montabaur sein bedeutende Thonlagerungen, von denen man bisher nichts weiß, bei Niederelbert bedeutende Basaltablagerungen von prachtvoller Konstruktion. Auch die Steinbrüche in dieser Gegend würden lukrativer, wenn bessere Transportverhältnisse vorhanden seien. Auch von Niederelbert bis Arzbach sei noch das Vorhandensein von Mineralablagerungen feststehend. Die Anforderung der Kleinbahngesellschaft um Angabe der verfrachteten Gütermengen sei fast unausführbar, ja dann verfrachtet würden, wenn die Bahn im Gange sei. Redner macht dann auf den günstigen Anschluss an die Lahnbahn in Ems infolge der neu errichteten Haltestelle Lindenbach aufmerksam und Vorhandensein der Emser Werksbahn, die eventuell nur weitergeführt zu werden braucht. Die **Gelbbachtalbahn** würde allerdings mehr Orte berühren; aber auch die Zahl der Einwohner der Orte müssen man bei der bei der Rentabilitätsberechnung in Betracht ziehen, wobei die Linie Ems-Montabaur im Vorteil wäre. Außerdem, aber in Betracht, dass auch den Arbeitern des Unterwesterwaldes billige Fahrt zu einer Arbeitsstelle mit lohnender Beschäftigung geboten werde, was bei der **Gelbbachtalbahn** weniger in Betracht zu ziehen sei.

Herr **Landrath Dr. Schmidt-Montabaur** präziserte sodann den Standpunkt des Kreisausschusses. Die Städte Montabaur und Nassau hätten jeden Zuschuss zu den Kosten der Vorarbeiten für das **Gelbbachtalprojekt**, das große Vorzüge für Montabaur habe, vorläufig abgelehnt, so dass der Kreisausschuss in Anbetracht der dem Projekt entgegenstehenden Schwierigkeiten den Beschluss gefasst habe, einstweilen von weiteren Schritten in dieser Sache abzusehen, bis die Interessenten eine Rentabilitätsberechnung aufgestellt haben, die von der Kleinbahngesellschaft Lenz als ausreichend betrachtet wird. Das Bestreben der Kreiseingesessenen gehe lediglich dahin, eine Verbindung mit der Lahnbahn zu erhalten; es werde also der Kreisausschuss zu den Kosten der Vorarbeiten eventuell beisteuern, wenn das eine oder das andere Projekt auf sicherer Grundlage ruht und sich für den Kreis als nützlich weist. Es sei aber anzunehmen, dass vielleicht der Unternehmer der Kleinbahn Ems-Montabaur die Kosten trägt. Die Genehmigung Im übrigen müsse, bevor die Vorarbeiten beginnen können, erst die Genehmigung des Herrn Ministers um Freigabe der Kleinbahn Ems-Montabaur eingeholt sein, wie dies mit dem **Gelbbachtalprojekt** bereits geschehen sei.

**Obersteiger W. Klein** meint, dass die Ausführungen des Herrn Landrathes insofern etwas Tröstliches enthalten, als man wenigstens eine Verbindung Montabaur mit der Lahnbahn wünsche. Auch er unterzieht die Rentabilität der projektierten **Gelbbachtalbahn** im Verhältnis zu jener der Linie Montabaur-Ems einer eingehenden Würdigung und betont noch besonders den Aufschwung, den Montabaur durch die Westerwaldbahn genommen habe. Auch das soziale Moment falle insofern ins Gewicht, als die, gering geschätzt, ca. 7 bis 800 Arbeiter aus dem Unterwesterwaldkreise, die jetzt einen beschwerlichen Fußweg machen müssen, um zur Arbeitsstelle zu kommen, dann auf Kosten des Emser Werks per Bahn befördert werden könnten. In den von der Bahn berührten Orten würde sich der Wert der Häuser und Grundstücke bedeutend heben. Herr **Seminarlehrer Vollmar-Montabaur**<sup>140</sup> als Mitglied des Gewerbevereines meint, das **Gelbbachtalprojekt** würde der Stadt Nutzen bringen während die Linie Ems die Geschäftsleute insofern schädigen könne, als durch die günstige Verbindung von Ems mit

Koblenz die Montabaurer zu Einkäufen in Koblenz verlockt würden. Er wolle das Projekt Ems umso weniger bekämpfen, als nach Lage der Sache das **Gelbachtalprojekt** aussichtslos erscheine.

Herr Buchdruckereibesitzer **Sommer-Ems** meint, dass der Vorredner zu schwarzsehe, eine Ablenkung des Verkehrs nach Koblenz sei undenkbar, dagegen würden die Kurfremden im Sommer manches Stück Geld im Westerwald lassen.

Herr **Becker-Ems** tritt nochmals für das Projekt Ems ein und erwähnt die großen Vorteile, welche Montabaur als Kreuzungspunkt erwachsen würden, ebenso wie das bei Limburg der Fall war.

In längerer, sehr sachlicher Rede tritt dann Herr **Oberpostassistent Blum** als begeisterter Lobredner des Projektes Ems auf; er entkräftet unter lebhaften Beifall alle Anwesenden die von Herrn **Vollmar** vorgebrachten Bedenken in jeder Weise. Er weist insbesondere auf den gesteigerten Verkehr hin, der sich in Montabaur seit der Zeit entwickelt habe, wo es ans Bahnnetz angeschlossen wurde und meint, die hier ansässigen, bei Ems beschäftigten Arbeiter würden wohl ihren Verdienst nicht, wie Herr Vollmer meine, in Ems lassen, sondern ihn auch teilweise nach Hause bringen, wo sie Familie haben. (Sehr gut!) Herr **Seminarlehrer Vollmar** wiederholt, dass er dem Projekte nicht abgeneigt sei, aber der Gewerbeverein müsse erst erwägen, ob die Bahn auch Vorteile für die Montabaurer Gewerbetreibenden bringen man. Man könne heute noch nicht beschließen.

Herr **Kaufmann Leuthner-Montabaur** will ebenfalls erst die Erwägungen im Gewerbeverein angestellt wissen, ist aber im übrigen der Ansicht, dass die Bahn Ems nur zur Hebung des Montabaurer Geschäftslebens insbesondere des Marktverkehrs beitragen könne.

Der gleichen Ansicht ist Herr **Gerharz**, der betont, daß es Montabaur hauptsächlich darum zu tun sei, so schnell wie möglich an die Lahnbahn angeschlossen zu werden. Das Projekt, welches zuerst ausgeführt werde, finde Unterstützung.

Nachdem die Anträge auf Annahme zweier dem Projekt Ems zustimmenden Resolutionen einstweilig vertagt wurden, konstituierte sich ein **Komitee für Montabaur, welchem angehören: Stadtverordnetenvorsteher Gerharz, Bürgermeister Sauerborn<sup>141</sup>, Kaufmann Josef Leuthner, Buchdruckereibesitzer Sauerborn<sup>142</sup>, Zimmermeister J. N. Bach, Schlossermeister Karl Cochem, Schreinermeister Al. Disper. In den engeren Geschäftsausschuß wurden gewählt: Herr Gerharz-Montabaur, Herr Ant. Linkenbach-Ems, Herr Pfarrer Gerlach-Arzbach.** Dann schloss die Sitzung. Die nächste Punkt die nächste Versammlung findet in Niederelbert statt.



Bürgermeister Martin Sauerborn



Buchdrucker Georg Sauerborn

15 cm dicke berbe Bleierze und der zweite mit 12 bis 15 cm dicken Zinkerzen. Grube „Silberfeldchen“ derselben Gewerkschaft gehörend, mit zwar nicht mächtigen, aber reichem Silber- und Meierzgang. Dies gegenüber, auf der linken Gelbachseite hat Holzappel einen hübsch aufgeschlossenen Gang. Nachher kommt Grube „Gohengraben“, den Groß-Kaufleuten A. und D. in Amsterdamm gehörend, mit vier aufgeschlossenen Gängen. Der erste, ungefähr 15 m aufgeföhren, hat eine Mächtigkeit von 3 m, ist aber ziemlich rauh. Der zweite, von 25 bis 30 cm Stärke, ist sehr reich, führt  $\frac{2}{3}$  Bleierz und  $\frac{1}{3}$  Blende, der dritte von 50 bis 60 cm Dicke, führt dieselben Erze wie der vorige, der vierte mit 25 cm Stärke, führt fast lauter Blende. Etwas weiter thalaufwärts, hat Holzappel beiderseits des Gelbaches, wieder zwei hübsche Gänge aufgeschloffen. Diese Gruben liegen alle still, weil keine Bahnverbindung besteht. Die anderen Gruben weiter aufwärts kenne ich nicht; bloß von Wirzenborn weiß ich, daß Herr Direktor W. mir sagte, daß der Abbau dieser Gänge sehr lohnend wäre, wenn eine Bahnverbindung bestände.

Daß keine großen Verladungen auf der Gelbachbahn stattfinden würden, ist durchaus irrig. Bei der regen Baulust, welche hier auf den Dörfern herrscht, würden wohl alle Interessenten ihre Sandsteine, eiserne Träger, Schienen u. s. w., welche wir jetzt in Montabaur, Laurenburg, Diez oder Nassau holen, ganz gewiß lieber in der Nähe abnehmen, und das gibt den Sommer über viele Wagenladungen. Würden die Bauern, welche manche Föhre Kartoffeln u. s. w. an die verschiedenen, mitunter 2 Stunden entfernte Bahnhöfe fahren, diese Sachen nicht lieber in der Nähe lassen, hauptsächlich im Herbst, wo für den Landmann jeder verlorener Tag ein Verlust ist. Dann kommen die großen Wälder in Betracht. Die Standesherrschaft Schaumburg kann ihre Hölzer nur zu niedrigen Preisen anbringen, trotzdem sich Käufer aus ziemlicher Entfernung einfänden. Bis diese aber das Holz per Wäse an ihrem Bestimmungsort haben, ist es für den Käufer doch theuer. Also haben beide Theile Schaden, weil keine Bahnverbindung besteht. Die Gemeinde- und Privatwaldungen am Gelbach sind eben durch diese Verhältnisse ganz unrentabel und erbringen kaum die aufgewendeten Kosten.

Es liegen dann acht bis zehn Mühlen am Gelbach, welche zum Theil einen kräftigen Handel treiben, denn einige haben 4 bis 5 Pferde. Was diese Pferde fortzuschaffen, könnte doch die Bahn auch befördern und die Müller würden gut dabei stehen, besser wie bei diesem mühseligen Wagentransport. Der Gelbach hat das ganze Jahr hindurch Wasser in hinreichender Menge. Wie leicht lassen sich jetzt Fabriken mit elektrischem Betrieb anlegen, zumal hier die Kraft unjont geliefert wird. Wie leicht

sind im Gelbachthal von den mächtigen Felslagern Bausteine zu gewinnen, welche in den Städten oft aus weiter Ferne bezogen werden. Zwischen Stahlhofen und Eitersdorf harren große Basaltlager der Ausbeute; Quarzit findet sich ebenfalls an verschiedenen Stellen.

Diese Verhältnisse vor Augen, muß es jedem einleuchten, daß die Bahn Nassau-Montabaur durch das Gelbachthal sich rentabel gestalten muß. Wie viele junge Leute gehen aus unserer Gegend auswärts in die Fabriken, weil hier eben der Verdienst mangelt. Würde jetzt die Bahn gebaut, so lämen oben genannte Unternehmungen in Betrieb und die Arbeitskräfte könnten hier in der Heimath nutzbringend verwendet werden. Daß etwaige Terrain-schwierigkeiten allein maßgebend sein sollen, bei dem Baue einer Bahn, das wird nicht jedem einleuchten. Ich meine, man sollte doch auch andere Verhältnisse berücksichtigen. Wir hier in der Gegend sind schon lange stiefmütterlich behandelt worden. Fast alle Dörfer, welche die Bahn Ems-Montabaur berühren soll, sind materiell besser gestellt wie wir. Daß einer der Herren Rebnen in Montabaur behauptete, die Einwohner an der Bahn Montabaur-Ems seien zahlreicher wie die an der Gelbachlinie, beruht auf Irrthum. An letzter Linie sind mehr wie 20, zum Theil große Ortschaften unmittelbar betheiltigt, darunter Nassau mit seinen beiden großen Brauereien und ihrem bedeutenden Bierverhandt. Es würde sich für diese wohl ein weiteres Abgabebiet eröffnen. Die Linie Ems-Montabaur hat aber lange nicht die große Zahl Einwohner. Hier würde Ems das Beste von der Bahn haben; daß die Gewerkschaft Ems ihre Güter auf dieser Bahn verfrachten wird, glaubt auch nicht Jeder. Oder würde diese Gesellschaft die Güter, welche nach Dien, Säden oder Westen bestimmt sind, erst nach Montabaur und von da in einem großen Bogen wieder in entgegengesetzter Richtung schicken. Daß eine Verschiebung der Marktverhältnisse, wie einer der Herren meinte, durch diesen Bahnbau nicht vorkommen würde, bleibt abzuwarten, ich und viele andere glauben das nicht. Mit dem Baue einer Straße ist uns nicht gedient; der würde die Verhältnisse wenig ändern, viel Geld kosten und sich nicht rentiren.

Einer für Viele.

Y Vom Gelbachthal, 15. März. Gestern fand in Iffelbach eine Vorversammlung betreffs Kleinbahn Nassau-Montabaur statt. Dieselbe war allseitig sehr zahlreich besucht, sodaß an 200 Personen anwesend waren. Vertreten waren die Orte Bladernheim, Dies, Eppenrod, Eitersdorf, Gadenbach, Giershausen, Heilbergscheid, Hirschberg, Iffelbach, Iffelbach, Stahlhofen und Kedenenthal. Die Versammlung wurde durch Herrn Bürgermeister F. J. Bach-Eitersdorf eröffnet. Derselbe wies auf

(Eingefandt.)

[\*] Gorbach, 15. März 1897.

Bezugnehmend auf den Artikel im Kreisblatt Nr. 29 betr. die Versammlung in Montabaur, zur Förderung des **Bahnprojektes Ems-Montabaur**, fühle ich mich veranlaßt, einige Notizen zur geneigten Beachtung folgen zu lassen. Mir war die Bekanntmachung zu dieser Versammlung unbekannt, deshalb konnte ich leider nicht beiwohnen. Herr Verwalter Donath (Ems) erklärt die Erzlagerungen im Gelbachthal für unbedeutend. Ich dagegen erkläre, daß ich die meisten, bis jetzt aufgeschlossenen Erzlager persönlich kenne. Fangen wir also unten an.

Da ist die Grube „Anna“ zu Holzappel gehörend, mit einem reichen Gang mit sehr rentabler Mächtigkeit. Dann kommt „Becheert Glück“ bei Dies, der Firma F. u. R. in Dortmund gehörend, mit zwei aufgeschlossenen Gängen. Der erste führt

die Nothwendigkeit eines Anschlusses des Gelbachthales hin und betonte ganz besonders, daß dies dringlicher und nothwendiger sei, als auf der Strecke Ems-Montabaur. Ferner begründete er den Artikel des Kreisblattes Nr. 27 als auf voller Wahrheit beruhend und widerlegte jenen Artikel des Kreisblattes Nr. 29 als gänzlich falsch und auf Unkenntniß des Thales fußend. Es ergab sich eine lebhaftete Debatte und mancher Anwesende wußte von den sich hier erschließenden und bereits schon erschlossenen Schätzen des Gelbachthales zu reden. Zum Schluß der Verhandlungen wurde eine Hauptversammlung beschlossen, wozu Fachmänner und Interessenten dieser Strecke eingeladen werden sollen. Die Anordnungen hierzu wurden einem gewählten Komitee übertragen und wird dieselbe in kürzester Frist stattfinden. Hierauf wurde die Versammlung durch den Vorsitzführenden geschlossen.

### **Kreisblatt 6. April 1897.**

*Aus Ems ist uns folgender Artikel mit dem Ersuchen um Aufnahme zugesandt worden: Im Artikel Horbach 15. März 1897 im Montabaurer Kreisblatt Nr. 33 heißt es: „Mit dem Bau einer Straße durch das Gelbachthal ist uns nicht gedient, das würde die Verhältnisse wenig ändern, viel Geld kosten und sich nicht rentieren.“ – Der Sprecher der Gelbachthalbewohner verlangt also implicite ein doppeltes: eine Kleinbahn durch ihr ganzes Thal und eine Straße resp. eine Menge von Zufahrtsstraßen an die Bahnhöfe, denn Bahn ohne Zufahrt ist unmöglich. Die wäre also ein neues abgekürztes Verfahren: vom Fußweg durchs Thal gleich zur Bahn emporzudringen. So schnell geht das nicht – weder durch die Preußen, noch die Nassauer schießen so schnell. – Auch hier heißt es: Wer da hat, dem wird noch mehr dazu gegeben werden; sagt doch auch der Verfasser: Fast alle Dörfer, welche die Bahn Montabaur-Ems berühren soll, sind materiell besser gestellt wie wir. – Eben darum lenkten wir die Aufmerksamkeit der großstädtischen Kapitalindustrie auf jene Dörfer, weil dort etwas zu hoffen und zu holen ist, weil z. B. Elbert Gemeindevermögen hat, weil Arzbach am rechten westlichen Thalufer Gemeindewald besitzt, der gewiß ohne jeden Widerspruch für diese Bahnlinie mit benutzt werden darf. Ferner, weil das Emser Werk für seinen Betrieb jede Woche, jeden Monat so und so viel Tonnen Erz, Kohlen, Kalk, Holz im unteren Theile des Arzbacher Thales hin und her befördern muß, darum rechnen wir, daß die Arzbacher Bahn rentabel sein wird, - denn das auswärtige Kapital geht nicht werbend auf das Land, um philanthropischen Zwecken zu dienen, sondern um eine Rente von mindestens drei Prozent zu suchen. – Es ist bereits amtlich dargethan, daß diese Rente im Gelbachthal nicht zu finden ist; darum ihr Bewohner des oberen Gelbaches, wendet Euch dem aufstrebenden Gestirn der Linie Ems-Elbert-Montabaur zu, dort findet ihr den gesuchten Anschluß an den Weltverkehr. Das untere Gelbachthal aber mit seiner spärlichen Bevölkerung, seinen Wäldern und sonstigen standesherrschaftliche Besitzungen, seinen Mühlen und sonstigen Werken muß zunächst noch seiner eigenen Entwicklung überlassen bleiben. Wir gehen von Thatsachen aus, aber auf die zukünftigen elektrischen Werke im Arzbacher Thal haben wir ebenso gut Hoffnung wie der Berichterstatter in Horbach.*

### **Kreisblatt 13. April 1897** (ingesandt). Horbach 8. April 1897.

*Der Artikel in No. 41 des Kreisblattes, dat. Ems, läßt an Offenheit und Satyre nichts zu wünschen übrig. Ob es aber Gentlemanlike ist, daß man, wenn man glaubt Sieger zu sein, seinem Gegner mit Spott begegnet, ist eine andere Frage. Ja gewiß, wir verlangen ein doppeltes, eine Bahn das Gelbachthal mit den nöthigen Zufuhrwegen. Der Verfasser aus Ems nennt nun gleich eine Menge Wege. Es werden doch auf eine Strecke von vielleicht 4 ½ Stunden keine Menge Bahnhöfe gebaut. An die Bahnhöfe Ems-Montabaur kann auch niemand fliegen, da gibt es ebenfalls Wege anzulegen. Eine gute Straße ist bereits gebaut, welche das Gelbachthal schneidet. Dieselbe verbindet Montabaur mit Laurenburg via Horhausen-Holzappel, gabelt sich in Giershausen und geht via Eppenrod nach Diez resp. Limburg. Eine zweite, welche weiter Gelbach-abwärts das Tal bei Dies schneidet, und Holzappel-Laurenburg ebenfalls mit der rechten Gelbachseite verbindet, ist beschlossene Sache. Also das sind unsere größten Schmerzen nicht. Der Verfasser sagt dann, gleich vom Fußweg zur Bahn vorzudringen: so schnell schießen die Preußen und auch den Nassauer nicht. Der Sprecher scheint aber das schnelle Schießen für die Bahn Ems-Montabaur in Aussicht zu haben, denn dort sind ebenfalls noch nicht einmal überall Fußwege, wo die Bahn hergebaut werden soll. Daß man sich in Ems auf das größte Pferd setzt, um von da auf andere Menschenkinder herabzusehen, kann ich den Emsern auch nicht verdenken. Im Jahr 1859 war es in Ems auch noch anders. Damals sagte der Obersteiger zu zwei arbeitssuchenden Bergleuten aus W.: die paar Erze, welche wir noch haben, können wir mit unseren unseren Leuten, die wir jetzt haben, selbst abbauen. Daß das Kapital sich nicht dazu hergibt, menschenfreundlichen Zwecken zu dienen, das ist leider nur zu wahr. Der Egoismus ist ja das Signum unserer Zeit. Wenn dem Großkapital nicht wenigstens 3 Prozent auf dem Präsentierbrett entgegengebracht wird, dann setzt es sich nicht in Bewegung. Daß Elbert Gemeindeeigentum hat, ist nicht neu. Andere Gemeinden haben das doch auch. Z. B. Horbach hat mehr wie tausend morgen und Gackenbach noch mehr, was soll das denn. Daß*

*Arzbach Terrain unentgeltlich zum Bahnbau hergibt, ist ja recht schön. Weinähr und die Standesherrschaft Schaumburg wollen doch auch das Land umsonst zum Bahnbau am Gelbach hergeben und das ist fast die Hälfte der ganzen Bahnlänge. Das Emser Werk fördert doch seine Erze, Kohlen u. s. w. auf einer eigenen Bahn im unteren Teil des Arzbacher Thales und wenn die Gewerkschaft ihre Bahn an die neu zu erbauende abgeben soll, dann wird das sicher nicht umsonst geschehen. Die Rentabilität der Bahn Ems-Montabaur wird sich sehr zweifelhaft darstellen. Noch vorgestern sagte mir ein Mann aus Holler: „Ich möchte nur wissen, was auf der Bahn verladen werden soll“. – Eine Darlegung der Unrentabilität der Gelbachbahn ist doch kaum möglich. Wer soll denn alle die Tabellen liefern, worauf man fußen kann. Alle bedeutenden Betriebe haben schon Jahre lang und einige haben überhaupt noch nicht gefördert, die haben aufgeschlossen und liegen lassen. Herr Direktor Noll aus Dortmund sagte zum Beispiel: „Wie sollen wir unsere Maschinen her- und unsere Erze fortbekommen“ ohne Bahn. Wo soll denn nun das Material hergenommen werden zu der Darlegung. Das untere Gelbachthal soll man ruhig sich selbst überlassen, das ist wenig menschenfreundlich. Wenn also ein Kind körperlich zurück ist, dann soll man dasselbe sich ruhig entwickeln lassen und dann, wenn es groß geworden ist, sollte man ihm kräftig forthelfen. Nein, man soll solchen zurückgebliebenen Gegenden kräftig zu Hilfe kommen, damit etwas aus ihnen wird Punkt zum Schluß möchte ich noch hinzufügen, daß dieser Streit zu nichts führen kann, denn mit Zeitungspolemik baut man keine Eisenbahnen. Ueberhaupt pfeift die von Ems nach Montabaur noch nicht und über kurz oder lang bekommt das Gelbachtal doch eine Bahn.*

*Civis.*

**Kreisblatt 29. Mai 1897 (unten).**

# Bahnprojekt Montabaur-Nassau.

Am 23. Mai c. hatten sich eine Anzahl Herren aus Nassau und Weinhähr in Nassau im Hotel Binkel" eingefunden, um anschließend an die Versammlung in Eitersdorf über das Eisenbahn-Projekt Montabaur-Nassau durch das Gelbachtal zu berathen. In Eitersdorf wurde i. Z. eine Resolution für einen Straßenaufbau gefaßt, weil ein Bahnbau der unregelmäßigen Terrainverhältnisse und der großen Kosten wegen (Mk. 900,000) auf Realisirung keine Aussicht habe. Es wurde damals zugegeben, daß eine Straße zur Hebung der Landwirtschaft wohl nicht aber, um das Gelbachtal der Industrie zu erschließen und der armen Bevölkerung und Verdienst zu bringen, es wurde ferner bemerkt, daß man neben dem Straßenaufbau auch das Bahnprojekt im Auge behalten und darauf zurückkommen wolle, sobald die Frage der Rentabilität gelöst sei. Nachdem eine Kleinbahngesellschaft es abgelehnt hatte, dem Bahnprojekt noch näher zu untersuchen, als bereits geschehen, hatte sich eine andere Frage zu übernehmen, wenn die Kosten mit Mk. 3000 Summe von den Interessenten aufgebracht würden. Diese war gezeichnet bis auf Mk. 700,—, welche ausbringen in Eitersdorf von den Vertretern des Unterbales übernommen wurde. Dieser Gegenstand wurde somit vorwiegend der Zweck der heutigen Versammlung. Der Kommunallandtags-Abgeordnete Herr Bürgermeister Epstein-Nassau eröffnete die Versammlung und erklärte den Zweck derselben. Nachdem auf Wunsch Herr den Vorsitz, Herr Buchdruckereibesitzer Müller das Amt eines Schriftführers, die Herren Hotelier Müller und Bürgermeister Ludwig-Weinhähr dasjenige von den Herren übernommen, befürwortete der Herr Vorsitzende warm das Bahnprojekt, da dasselbe nach der heutigen Sachlage weit eher die Möglichkeit der Ausführung in sich schliesse, als ein Straßenaufbau. Der Staat unterstütze heute den Bau von Kleinbahnen; so habe derselbe im vorigen Jahre für solche 8 Millionen Mark verwilligt, währenddem einem Straßenaufbau unendliche Schwierigkeiten entgegenstünden. Nach den im Kommunal-landtag aufgestellten Grundsätzen, würden die Kosten eines Kleinbahnbaues fast zu  $\frac{3}{4}$  von der bauenden Gesellschaft getragen, währenddem den Gemeinden der Grundwerb zufalle. Sobald sich eine Kleinbahngesellschaft gefunden, welche den Bau zur Verwertung ihres Geldes übernimmt, verwirkliche sich ein Bahnprojekt in kurzer Zeit, ohne besondere Belastung der Gemeinden. Ein Beispiel hierfür sei die jetzt vom Kommunallandtag genehmigte Strecke Zollhaus-St. Goarshausen und Nastätten-Oberlahnstein. Diese Strecken verhängen eine Summe von nahezu 5 Millionen Mk., nachdem anfänglich die Berechnungen auf 3 Millionen gelaute hätten. Weit ungünstiger verhalte es sich mit einem Straßenaufbau, denn ein solcher falle vorwiegend den Gemeinden zur Last. Selbst wenn die bei einem Straßenaufbau interessierten Gemeinden unter einen Hut gebracht, was an und für sich schon große Schwierigkeiten biete, und selbst, wenn ein solcher vom Kommunallandtag genehmigt und ein Zuschuß verwilligt sei, wäre die Straße immer noch nicht gebaut, weil das verwilligte Geld nicht vorhanden wäre. So ziehe sich ein Straßenaufbau jahrelang, ja — wie das Projekt Nassau-Schweighausen lehre — um ein Menschenalter hinaus und eine Verwirklichung liege mitunter auch dann noch in unerschöpflicher Ferne. So lägen dem Kommunallandtag heute schon Gesuche um Verwilligung von Zuschüssen zu Wegebauten in der Höhe von ca.  $1\frac{1}{2}$  Mill. Mk. vor, ohne denselben wegen Geldmangel entsprechen zu können. Was die Rentabilität einer Bahn Montabaur-Nassau anlange, glaube er, daß dieselbe herbeizuführen sei, jedenfalls lasse sich eine solche nicht absprechen. Es lägen viele Erze im Gelbachtal, und sei einmal eine Bahn gebaut, würde sich noch manches, was zur Rentabilität beitragen würde, erhalten. Wollte man der hieheren armen Bevölkerung im Gelbachtal Hilfe bringen, wolle man das Thal erschließen, könne dies aus den angeführten Gründen nur durch eine Bahn geschehen. Eine solche zu erhalten, womit sicher auch die Bewohner vom oberen Gelbachtal einverstanden, biete sich bei den vorgeschrittenen Schritten günstige Aussicht. Herr H. Mono-Weinhähr erwähnt, daß man vom oberen Gelbachtal bestimmt für eine Bahn

eintreten werde, man habe dorten das Projekt fallen gelassen, weil die Stadt Nassau die i. Z. verlangten 1500 Mk. zu den Vorarbeiten nicht verwilligt habe. Heute liege die Sache anders. Von den an den 3000 Mk. noch fehlenden Mk. 700, habe Weinhähr allein Mk. 300 aufgebracht, — selbst jeder arme Bergmann habe sein Scherlein beigetragen —, sodas Nassau nur noch Mk. 400 aufzubringen habe. Diese würden zweifelsohne gezeichnet werden. Habe man das Geld zusammen, wolle man sich mit den Herren Landrathen in Verbindung setzen zur Berathung weiterer Schritte. Der Kreis sei ringsum mit Bahnen umgeben, im Herz selbst aber fehlten solche und litten die Bewohner Noth.

Herr Hotelier Nau, welcher als früherer Bergbeamter, das Gelbachtal kennt, spricht an der Hand von Nachweisen sehr für die Rentabilität einer Bahn. Ohne Bahn im Gelbachtal Bergbau zu treiben, sei unmöglich, denn ein Doppelwaggon Zinkerze im Werthe von ca. Mk. 400, koste durch den stundenweiten Agentransport bis zu einer Bahnstation und durch die alsdannige Bahnfracht bis zu einer Schmelzhütte ca. Mk. 150 Fracht, wodurch man mit besser gelegenen Gruben nicht konkurrenzieren könne.

Herr Buchdruckereibesitzer Müller spricht ebenfalls für die Rentabilität. Um übrigens diese Frage zu lösen, möchten die Einwohner nur die restierenden Mk. 400 aufbringen, was der eigentliche Zweck der Versammlung sei. Die Stadt Nassau sei und werde allorts beschnitten, weshalb das Bahnprojekt als günstige Gelegenheit: die Verluste auszumergen, nicht außer Auge gelassen werden dürfe.

Stadtverordneter Herr Direktor Kleinschmidt bebauert das Fehlen der Kauf- und Geschäftsleute in der Versammlung, es sei dies ein Armuthszeugniß für Nassau. Im übrigen zweifelte er keinen Augenblick daran, daß die in Frage stehende Summe von den Interessenten aufgebracht werde.

Kommunallandtagsabgeordneter Herr Bürgermeister Epstein hält es für nicht unwahrscheinlich, daß die die Strecke Zollhaus-St. Goarshausen bauende Kleinbahngesellschaft — weil einmal mit allen Hilfsmitteln usw. ganz in der Nähe — auch die Strecke durch das Gelbachtal übernehmen werde. Es sei aber auch nicht ausgeschlossen, daß die Stadtverordneten nach der heutigen Sachlage zu den Vorarbeitenkosten einen Zuschuß verwilligen würden.

Herr H. Mono-Weinhähr hebt hervor, daß die Besitzer der Grube bei Dies  $\frac{1}{2}$  Million Mark für Aufschlüsse bemilligt hätten, die Ausführung sei aber unterblieben, weil der Maschinen- und Kohlentransport zu schwierig und zu theuer sei. Wie mancher arme Mann hätte dabei sein Stück Brot finden können!

Herr Hotelier Nau verspricht sich mit der Erbauung einer Bahn Günstiges für die schon jahrelang stillliegende Elisenhütte, indem alsdann wegen dem im Gelbachtal massenhaft lagernden Quarz vielleicht die beste Gelegenheit zur Fabrikation feuerfester Produkte geboten werde.

Herr Bürgermeister Ludwig-Weinhähr hält es zur sicheren Erreichung eines Zieles für angemessen, mit mehreren Kleinbahngesellschaften, besonders aber mit derjenigen, welche Zollhaus-St. Goarshausen baut, in Verbindung zu treten.

Kommunallandtagsabgeordneter Herr Bürgermeister Epstein empfiehlt rasches Arbeiten zur Erreichung des Zieles, und Wahl eines Komitees zur Berufung einer weiteren Versammlung der Bewohner des Gelbachtals.

Herr Magistratschöffe Müller giebt den Grundgedanken: dem Arbeiterstande helfen zu wollen, dahin Ausdruck, daß es alsdann Pflicht der Gemeinde sei, hierfür etwas zu thun. Man möge deshalb ein Gesuch an die Gemeinde Nassau machen, um Verwilligung des ganzen Betrages der fehlenden Mk. 400, oder doch eines Theiles derselben. Gingen die Gemeinden und Interessenten zusammen, sei die Kostenfrage schnell und richtig gelöst. (Allgemeines Bravo!)

Schlossermeister Herr Pape unterstützt diese Ansicht, und möchte sie zum Beschluß erhoben haben.

Stadtverordneter Herr Direktor Kleinschmidt hält ein diesbezügl. Angehen der Stadtverordneten in anbetragt der für die Dienstagsitzung auf der Tagesordnung stehenden Benilligung eines größeren Betrages zu den Kosten des Wegebauens Nassau

Schweighausen für bedenklich; er ersucht hiervon Abstand zu nehmen, da die Stadt um einen größeren Beitrag zu leisten, später doch noch angegangen werden müsse. Die Mk. 400 aus Privatmitteln aufzubringen, biete keine Schwierigkeit, da von 2 Interessenten allein Mk. 200 in Aussicht gestellt wären.

Herr Magistratschöffe Müller begrüßt dies mit Freuden und begründet mit Recht seine vorn ausgesprochene Ansicht mit dem schlechten Besuch der Versammlung seitens der Geschäftsleute, welchen er ebenfalls sehr beklage. Nach dem jetzt Vernommenen hege er keinen Zweifel, daß es auch so gehen werde.

Herr Lehrer Weinähr tritt für Beschleunigung der Sache ein. Man möge schnellstens eine größere Versammlung berufen, um die Sache in weitere Bahnen zu leiten, denn die in Frage stehenden 400 Mark würden von Nassau schon aufgebracht werden.

Herr Buchdruckereibesitzer Müller möchte erst das Geld aufgebracht sehen, ehe eine weitere Versammlung berufen wird.

Herr Stadtverordneter Unverzagt tritt ebenfalls für Beschleunigung und vorherige Aufbringung des Betrages ein. Am schnellsten lasse sich die Mithilfe der Stadt durch eine Magistrats-Vorlage für die Dienstagsitzung der Stadtverordneten erreichen.

Nach einer weiteren Debatte, unter der Theilnahme verschiedener Herren, welche alle ein reges Interesse für eine Bahn bekundeten, wurde folgende Resolution gefaßt:

Die aus den Herren Kommunallandtagsabgeordneter Bürgermeister Epstein, Magistratschöffe Müller, Stadtverordneter Müller, Kleinschmidt und Helff, Direktor Pfau, Hotelier Nau, Buchdruckereibesitzer Müller-Nassau, Bürgermeister Ludwig und H. Mono-Weinhähr zusammenge setzte Kommission wird von der Versammlung beauftragt, auf Grund des Ergebnisses der heutigen Verhandlungen für die schnellstmögliche Aufbringung der zu den 3000 Mk. noch restirenden 400 Mk. Sorge zu tragen und nach der Aufbringung eine größere Versammlung sämmtl. Interessenten vom Gelbachtal nach der Stadt Nassau in das Hotel Binkel zu berufen. Der Vorsitz der Kommission ist dem Kommunallandtagsabgeordneten, Herrn Bürgermeister Epstein übertragen.

Herr Buchdruckereibesitzer Müller fragt die Versammlung, wie sich dieselbe nunmehr zu dem in Eitersdorf gefaßten Beschlusse der Erbauung einer Straße stelle, welche Stellung der hiesige Gewerbeverein nehme, zu dem von dem Gewerbeverein Montabaur für die Generalversammlung in Nastätten angemeldeten Antrag „daß der Centralvorstand für die Erbauung einer Straße eintreten möge?" **Der Herr Vorsitzende erwiederte, daß man nicht Gegner eines Straßenaufbaues sei, beide Projekte könnten nebeneinander bestehen bleiben, es empfehle sich aber entschieden für eine Bahn einzutreten, da die Erbauung einer solchen weit mehr Aussicht habe, als eine Straße.** Ein Beschluß des Gewerbevereins stünde noch aus. Selbst wenn in Nastätten der Antrag angenommen würde, sei die Straße noch lange nicht gebaut, weil der Kommunalverband, wie bereits erwähnt, für Wegebauten vorerst kein Geld habe.

Herr Stadtverordneter Direktor Kleinschmidt betont zu dieser Frage, daß in Montabaur und am oberen ebenfalls Gelbach weit mehr Stimmung für eine Bahn als wie für eine Straße liege. Nach der heutigen Sachlage — zumal wo ein Straßenaufbau wenig oder gar keine Aussicht habe — halte er für zwecklos, wenn der Gewerbeverein dem Antrag Montabaur zustimmen werde.

Mit warmen Worten des Dankes für das gezeigte rege Interesse schließt der Herr Vorsitzende die Versammlung, mit der Bitte und dem Wunsche, daß ein jeder bei seinen Mitmenschen wirken möge, zur Beihilfe des Gelingens, und daß die in der größeren Versammlung Hand in Hand mit den Bewohnern vom oberen Gelbachtal gefaßt werdenden Beschlüsse ein Schritt weiter sein möchten, um den Städten Montabaur und Nassau Nutzen, den armen Bewohnern des Gelbachtals aber Hilfe in Gehalt von lohnender Arbeit bringen zu können. (Nass. Aus.)

## Locales und Provinzielles.

X\*<sup>t</sup>\* Montabaur, 10. Juni. Auf die heute Nachmittag 4 Uhr in Hämmerleins Garten stattfindende Versammlung behufs Besprechung der Erbauung einer Kleinbahn durchs Gelbachthal (Montabaur-Nassau) machen wir auch an dieser Stelle aufmerksam.

**Kreisblatt 10. Juni 1897.**

Bemerkenswert ist, dass der Gewerbeverein in der Versammlung am 10. Juni 1897 in Hämmerleins Garten in Montabaur unter Punkt 3 der Tagesordnung beschließt: *Der für die Generalversammlung in Nastätten eingebrachte Antrag „Bau einer Straße durchs Gelbachthal Montabaur-Nassau“ wurde abgeändert und die Delegirten beauftragt, nur für eine Straße durchs obere Gelbachthal (Montabaur bis Ettersdorf) einzutreten, weil seitens des Kommunalverbandes vorläufig auf eine nur geringen Beihilfe zu rechnen sei.* (S. Abb. des vollständigen Berichtes aus dem **Kreisblatt vom 12. Juni 1897** auf der nächsten Seite.)

Preis: 10 Pf. pro Quartal, 30 Pf. pro Halbjahr, 1 Mark pro Jahr. ...

# Kreis-Blatt

für den Unterwesterwaldkreis.

Redaction, Druck und Verlag von Georg Sauerborn in Montabaur.

Anzeigengebühr für die 5-gerippt. Normanschrift ober dem Raum 12 Pfg.

Reklamen die Doppelseite 24 Pfg.

Anzeigen finden im ganzen Kreise die wirksamste Verbreitung.

Beilagen nach Uebereinkunft.

## Erstes Blatt.

### Ämliche Nachrichten.

Montabaur, den 9. Juni 1897. Die unter dem Schweinebestand des Metzgers ...

Der Landrath: Schmidt.

Montabaur, den 9. Juni 1897.

Samstag den 13. d. Mts. wird der Vorsitzende des Kreislichen Genossenschafts-Verbandes, Herr ...

Der Königliche Landrath: Schmidt.

### Locales und Provinzielles.

(Nachdruck verboten.)

#### Stadtverordneten-Versammlung.

Montabaur, 9. Juni 1897. In der heute Nachm. 5 Uhr unter dem Vorsitz ...

Die Entscheidung fehlten 1, mit Entschuldigung 3 Stadtverordnete.

Nach Verlesung und Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung gelangten folgende Gegenstände zur Beratung und Beschlußfassung:

Aufstellung eines Baufluchtlinienplanes.

Auf den Antrag der in dieser Sache gewählten Commission hat der Magistrat die Aufstellung eines Baufluchtlinienplanes einschließlich der ...

dem Colener Weg bis zum Todtenhof, von der Coblenzer Straße bis zur Heiliggeistkapelle,

dem Eigendorfer Weg bis zur neuen Brücke, von der Neuen Brücke bis zum Wohnhause des Herrn Kreissekretär Gerber und weiter einmündend in die Neue Chaussee; Neue Chaussee (Selecta bis Sauerthal),

kleine Burgstraße von der Neuen Chaussee anlangend bis nach Hämmerleins Garten und weiter nach dem Schlosse zu.

Die Stadtbergsgrenzen sollen nach vorberathenen Punkten erweitert werden.

Die Versammlung stimmte dem Beschlusse des Magistrats einstimmig zu und soll die Anfertigung des Planes demnächst einem Sachverständigen übertragen werden.

#### Elektrische Lichtanlage betr.

Die Kosten der Errichtung eines Electricitäts-Netzes betragen laut Kostenanschlag 67 500 Mark. ...

Die Versammlung erklärte sich hiermit mit dem Beschlusse des Magistrats einverstanden.

III. Uebernahme des evtl. in hiesiger Stadt zu errichtenden Kaiser Wilhelm Denkmals.

Auf diesbezügliche Anfrage des Herrn Vorsitzenden des Kreisauschusses hat der Magistrat sich zur Uebernahme des evtl. hier zu errichtenden Denkmals seitens der Stadt bereit erklärt.

Die Versammlung ertheilte hierzu ebenfalls ihre Zustimmung.

IV. Gesuch der Industriehlehrerin hier um Erhöhung ihres Einkommens wegen vermehrter Arbeitslast.

Der Magistrat bringt die Erhöhung des Einkommens der genannten Lehrerin von 120 auf 150 M. in Vorschlag, womit sich die Versammlung einverstanden erklärte.

Hiermit wurde geschlossen.

#### K \*s\* Montabaur, 12. Juni. Vorgestern

Abend fand in Hämmerleins Garten eine Generalversammlung des hiesigen Gewerbevereins statt und wurde die Tagesordnung in folgender Weise erledigt: 1) Wahl des Vorstandes.

Es wurden sämtliche bisherigen Vorstandsmitglieder und zwar die Herren: Baumunternehmer Peter Gerharz als Vorsitzender, Seminarlehrer Volkmar als Stellvertreter des Vorsitzenden, Hauptlehrer Bieroth als Schriftführer und Oberlehrer Wurm als Rechner, und die Herren Delan Lauer, Bürgermeister Sauerborn, Schlossermeister Carl Kochen und Zimmermeister J. N. Bach als Beisitzer, wiedergewählt.

2) Die Verhandlung der Stellungnahme des hiesigen Vereins zu den in diesem Blatte bekannt gegebenen Vorschlägen, welche andere Vereine auf der Generalversammlung am 14. u. 15. d. M. in Nassau zu stellen beabsichtigen, war eine recht gründliche und fand eine sehr sachgemäße Erledigung.

3) Der für die Generalversammlung in Nassau eingebrachte Antrag „Bau einer Straße durchs Gelbachtal Montabaur-Nassau“ wurde abgeändert und die Delegirten beauftragt, nur für eine Straße durchs obere Gelbachtal (Montabaur bis Ettersdorf) einzutreten, weil Seitens des Kommunalverbandes vorläufig auf eine nur geringe Beihilfe zu rechnen sei.

4) Bezüglich des Gelbachtalbahn-Projektes wurde den Anwesenden das Wichtigste aus der diesbezüglichen Nachmittags stattgefundenen Versammlung mitgeteilt.

5) Der Herr Vorsitzende machte auf die am 13. d. Mts. im Raif. Hof stattfindende Versammlung aufmerksam, in welcher Herr Rechnungsrath Merklingshaus aus Düsseldorf einen Vortrag über das Genossenschaftswesen im Gewerbeverbande halten wird, und bat um zahlreiches Erscheinen.

Ferner wurde mitgeteilt, daß auf die Eingabe betr. Verlegung der Jahrmärkte auf Montags vom Herrn Ober-Präsidenten der Bescheid in ablehnendem Sinne eingetroffen sei, mit dem weiteren Bemerkten, daß diesbezüglichen Erhebungen noch nicht abgeschlossen sind.

Es ist inzwischen Seitens der hies. Stadterwaltung eine nochmalige Eingabe dieserhalb, vor ca. 3 Wochen, abgeschickt worden. Nach Besprechung sonstiger Vereinsangelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

#### K \*s\* Montabaur, 12. Juni. Am verfloß.

Donnerstag Nachmittag 4 Uhr wurde in den Gartenlokalitäten des Herrn Hämmerlein dahier eine Versammlung abgehalten, in welcher über das Eisenbahn-Projekt Montabaur-Nassau durch das Gelbachtal herathen wurde.

Es hatten sich viele Interessenten von auswärts, Grubenbesitzer und Bewohner aus dem unteren Gelbachtal, besonders aus Nassau eingefunden, während aus Montabaur und dem oberen Thale (Montabaur-Ettersdorf) der Besuch ein sehr geringer war.

Herr P. Gerharz von hier eröffnete die Versammlung und machte bekannt, daß er im Auftrag der Commission von Nassau die heutige Versammlung anberaumt habe und forderte auf, zur Wahl eines Vorsitzenden zu schreiten.

Die Wahl fiel auf den Kommunalabtagsabgeordneten Herrn Bürgermeister Eysen-Nassau, welcher auf den Zweck der heutigen und der bereits vorhergegangenen Versammlungen hinwies und entschied für die Ausführung des Bahnprojektes eintrat.

Die Erbauung einer Bahn habe weit mehr Aussicht, als eine Straße, weil für letztere Seitens des Kommunalverbandes in den nächsten Jahren keine resp. wenig Mittel vorhanden seien, dahingegen würden die Kosten für die Bahn von der Gesellschaft bestritten.

Der Begebau müßte von den Gemeinden unterhalten werden, während die Kosten des Bahnbaues von den Interessenten getragen würden. Dem Begebau fehlten sich größere Schwierigkeiten, als dem Bahnbau gegenüber.

Die übrigen Ausführungen des Herrn Bürgermeisters Eysen, sowie auch mehrerer anderen Redner waren im wesentlichen dieselben, wie auch die am 23. v. M. in der Versammlung in Nassau gegebenen, (abgedruckt in No. 63 des Kreisblattes).

Heute handelte es sich hauptsächlich darum, ob und auf welche Weise man die zu den Vorarbeiten unbedingt nöthigen 3000 M. aufzubringen im Stande sei.

Diese Frage führte zu weitgehenden Debatten und wurden schließlich nach langem Unterhandeln mit den anwesenden Vertretern der im Gelbachtal liegenden Gruben und den übrigen Interessenten festgestellt, daß vorbehaltlich definitiver Zustimmung der städtischen Körperschaften von Nassau und Montabaur, sowie des Generaldirektors des Bergwerks Laurenburg obige Summe zur Verfügung stehen würde.

Etwa 2/3 des Betrages seien bereits gezeichnet und sollen das fehlende 1/3 die drei letzteren tragen.

Herr Direktor A. (Laurenburg) erklärte, daß in neuerer Zeit ein anderes Bahnprojekt Rabenelbogens-Montabaur in Frage stünde. Nur dann, wenn letzteres Projekt nicht ausführbar, könne er wegen Bewilligung eines Beitrages zu den Vorarbeitenkosten bei der Generaldirektion vortheilhaft werden; eine bestimmte Zusage könne er nicht geben.

Es wurde weiter mitgeteilt, daß die Firma Schulz u. Co.-Berlin sich bereit erklärt habe, für 3000 Mark die Vorarbeiten zu übernehmen unter der Bedingung, daß dieser Firma der Bahnbau (etwa 22 Kilometer) übertragen würde.

Nach vielen Erörterungen über Rentabilität, Frachterladungen, Erzlagerungen pp. im Gelbachtal wurde auf Antrag des Herrn Direktor Kleinschmidt-Nassau folgender Antrag einstimmig angenommen: „Die Versammlung beschließt für das Bahnprojekt Montabaur-Nassau einzutreten und dafür zu wirken.“

Es erfolgte schließlich die Wahl eines Comitees und wurden gewählt die Herren: Landrath Dr. Schmidt-Montabaur, Landrath Johannes Diez, Bürgermeister Sauerborn-Montabaur, Bürgermeister Fischbach-Ettersdorf und Bürgermeister Eysen-Nassau.

Diese Herren wurden beauftragt, das Weitere zu veranlassen. Hierauf wurde die Versammlung geschlossen.

#### \*\* Cadenbach, 9. Juni. „Der Krug geht so lange zum Brunnen bis er bricht“ ein Sprichwort, das sich dahier wieder so recht bewahrheitete.

Mehrere Burschen aus Cadenbach vertrieben sich die Zeit während des Hochamtes, anstatt ihren Christenpflichten zu genügen, damit, daß sie sich der eiden, für sie aber unerlaubten Fischerei ergaben.

Schon längere Zeit war man ihnen auf der Spur, es gelang aber nicht, ihrer habhaft zu werden. Endlich am Pfingstmontag morgens entpate der Förster Groll drei derselben, als sie eben wieder davon waren, Forellen zu fangen.

Zwei entließen, während einer festgehalten und zum Ergötzen der Bewohner

### (Eingefandt).

(H) Montabaur, 11. Juni.

Der Einsender dieses hat gestern der unter dem Vorstehe des Herrn Communal-Landtagsabgeordneten Bürgermeister Epst ein Nassau hier stattgehabten Versammlung, betreffend den Bau einer Eisenbahn durch das Gelbachthal, beigewohnt und dabei, wie wohl die meisten, wenn nicht alle Anwesenden, den Eindruck gewonnen, daß noch außerordentlich viel Wasser den Gelbach herunterfließen wird, ehe der erste Spatenstich zu dieser Anlage erfolgen kann.

Es ist allerdings eine Berliner Kleinbahn-Gesellschaft gefunden, welche die Vorarbeiten gegen ein Honorar von 3000 Mk. übernehmen will, — aber diese 3000 Mk. sind äußerst schwer zusammen zu bringen, da bis jetzt nur 2150 Mk. gezeichnet sind, — und diejenigen, welche für diesen Bahnbau das meiste Interesse haben müßten, die Grubenbesitzer und Bergwerksgesellschaften, mit Ausnahme des Besitzers des Bergwerkes bei Wirzenborn, wollen nichts dazu geben, sondern es den kleinen Leuten überlassen, ihren die gebratenen Kastanien vorzulegen. Auch die Gutsheerrschaft Schaumburg, die doch durch ihren großen Wald- und sonstigen Grundbesitz im Gelbachthale für diesen Bahnbau sehr interessirt sein dürfte, verhält sich passiv.

Wenn es aber so schwer hält, nur einige tausend Mark für das Unternehmen zusammen zu bringen und die Hauptinteressenten sich so theilnahmlos verhalten, wo soll denn das Geld für eine Zinsgarantie, ohne welche doch wohl keine Gesellschaft den Bahnbau übernehmen wird und bei welchem es sich um Hunderttausende handelt, herkommen? —

Ich will nicht bestreiten, daß auch für die Bewohner des Gelbachthales eine Eisenbahn von Nutzen sein würde, aber für die Landleute, aus welchen doch diese Bevölkerung fast ausnahmslos besteht, dürfte der Vortheil doch nur ein geringer sein, da dieselben sich vor wie nach, bei einigermaßen guten Fahrwegen doch ihres eigenen Fuhrwerkes bedienen werden, um ihre Producte, welche nur äußerst selten Waggonladungen geben, zu verschaffen, oder ihren Wagenbezug zu bewerkstelligen. Den 14 Mühlenbesitzern im Gelbachthale dürfte ja eine Eisenbahn schon mehr Nutzen bringen, doch auch diese haben ihr Interesse nicht besonders durch Beitragszeichnungen an den Tag gelegt.

Die meiste Begeisterung für das Bahnprojekt scheint von dem am Ausgang des Gelbachthales gelegenen ca. 500 Seelen zählenden Orte Weinähr auszugehen, welchem es ja gewiß zu gönnen sein würde, wenn dort Aufbereitungsanstalten, Farbmühlen oder sonstige industrielle Betriebe sich etablierten.

Auch für die Stadt Nassau wird die Bahn von einigem Vortheil sein, ob aber für Montabaur, das ist eine Frage, welche hauptsächlich davon abhängt, daß dieselbe in Montabaur einmündet, was wegen der sehr schwierigen Terrainverhältnisse im oberen Gelbachthale aber noch zweifelhaft ist und so lange dieser Zweifel nicht gehoben ist, kann man es den Montabaurer Geschäftsleuten nicht verargen, wenn sie ein lebhaftes Interesse für eine Gelbachthalbahn nicht bekunden.

**Locales und Provinzielles.**

X Montabaur, 14. Aug. Wie wir hören, fand am 10. ds. Mts. in Nassau eine Sitzung des für das Kleinbahn-Projekt Montabaur-Nassau (Gelbachtal) gewählten Comité's statt, in welcher über die Ausführung der Vorarbeiten berathen wurde. Die Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin hatte sich bereit erklärt, für 2000 Mk. die Vorarbeiten zu übernehmen, während andere Gesellschaften einen höheren Betrag forderten. Von der Firma Lenz u. Co., Köln steht Antwort noch aus. Folgebessen wurde eine definitive Beschlussfassung bis auf die in Kürze in Diez stattfindende Comité-sitzung ausgesetzt.

Kreisblatt 14. August 1897

**Locales und Provinzielles.**

Montabaur, 13. Sept. Herr Landrath Dr. Schmidt ist von seinem Urlaub zurückgekehrt und hat die Dienstgeschäfte wieder übernommen.

X Montabaur, 14. Sept. (Kleinbahn Ems-Montabaur.) Die projektierte Eisenbahnstrecke Ems-Montabaur ist, wie uns mitgeteilt wird, mittelst Erlasses vom 24. August c. von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten freigegeben und hiervon die Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin verständigt worden. Als Eisenbahnbehörde, welche bei der Ertheilung der Genehmigung des Baues und des Betriebes der Kleinbahn mitzuwirken hat, ist die Kön. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. bestimmt worden. — Die andere projektierte Eisenbahnstrecke durch das Gelbachtal (Montabaur-Nassau) ist bereits früher freigegeben worden.

14. September 1897

**Kleinbahnprojekt Ems-Montabaur.**

In der am 4. Oktober cr. stattgefundenen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung in Ems kam das Kleinbahnprojekt Ems-Montabaur zur Beratung. Da letzteres auch für unsere Leser von Interesse sein dürfte, so theilen wir folgendes nach der „Ems. Ztg.“ mit:

X Das Mitglied des Kleinbahncomitées Ems-Montabaur Herr Anton Linkenbach hat ein Gesuch an den Magistrat bezw. die Stadtverordneten gerichtet, die städtischen Behörden möchten sich bereit erklären, für Förderung des vom Herrn Minister zu Gunsten der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin freigegebenen Kleinbahnprojekts Ems-Montabaur einzutreten; bei einem gegenheiligen Beschluß der städtischen Behörden aber Gründe für die Ablehnung angeben. Der Magistrat hat dazu beschlossen, „die Aufstellung des Projekts zu fördern.“

In der heutigen Sitzung kommt in dieser Sache als erster Herr Ducht zu Wort, der erklärt, die Stadtverordneten hätten zwar bei Anlage der Haltestelle Lindendach ausdrücklich erklärt, es dürften dabei irgend welche Kosten auf die Stadtkasse nicht entfallen, doch sei ihm später zur Kenntniß gekommen, daß die Stadtgemeinde thatsächlich verpflichtet sei, etwaige durch Polizeiverordnung entstehenden Auflagen, wie Nachtwache, Beleuchtung u. zu tragen. Gegen solche nachträglichen Anforderungen müsse man sich nach Möglichkeit schützen. Er sei auch für das Projekt unter der ausdrücklichen Bedingung, daß dadurch der Stadtkasse keinerlei Kosten entstehen.

Herr Bieger meint, ganz ohne Opfer werde es wohl nicht abgehen und erklärt, auf welche Seite die Kleinbahngesellschaft an den Staat, den Kommunalverband und die beteiligten Kreise bereits Aufbringung der erforderlichen Geldmittel heranzutreiben werde. Vom Kreisanzuschuß würden dann die den interessirten Gemeinden zufallenden Kosten je nach Verhältnis der Größe und des Interesses untertheilt. Von dem mehr oder weniger großen Entgegenkommen der Gemeinden werde es dann abhängen, ob die Gesellschaft sich entschließt, die Bahn zu bauen.

Herr Frank erklärt, wenn der Kreisanzuschuß die Unternehmung der den einzelnen Gemeinden anfallenden Kosten vornehme, kämen die Städte sicherlich schlecht weg, da zwar die Vertreter unserer Stadt im Kreisanzuschuß deren Interesse voll zu wahren verüßten, aber schließlich von den Vertretern der Landgemeinden überstimmt würden. Er, Bieger, möchte in diesem Falle gegen das Projekt stimmen, da man sonst, wenigstens moralisch, gebunden sei. (Zurufe: So schlimm ist das lange nicht.)

Herr Ebner erklärt, daß kürzlich ein Ingenieur der Gesellschaft hier wollte, um Anschlüsse zu gehen. Nähere Erklärungen könne er aber nicht geben, weil er nicht ganz genau informiert sei. Jedenfalls ist das Bahnprojekt für die Gemeinde von großem Nutzen, denn nicht nur der Güter-, sondern auch der Personenverkehr auf dieser Bahn wird die Rentabilität derselben außer Zweifel setzen. Wir dürfen annehmen, daß von den 20 000 Auswärtigen, die alle Jahre hierher kommen, ca. 6000—8000 den Schienenweg nach Montabaur benutzen werden, um die landwirtschaftlichen Produkte des Weierwaldes kennen zu lernen. Die Bahnanlage müßte also auch den Kurinteressen. Es handelt sich, wie den Ausführungen des herr. Ingenieurs zu entnehmen war, nicht allein um eine Kleinbahn nach Montabaur, sondern man wird die Weiterführung derselben nach Gerborn in Aussicht nehmen.

Herr Klein: In gar mancher Sitzung unserer städtischen Vertretung haben wir uns den Kopf zerbrochen, wie die Verhältnisse der Gemeinde zu bessern sind. Hier bietet sich nun Gelegenheit dazu, indem Ems zum Knotenpunkt zweier Bahnen gemacht wird; topographische Hindernisse bringen es allerdings mit sich, daß wir hier einen zweiten Bahnhof erhalten, indem die Einführung der neuen Zweigbahn in die jüngst eröffnete Haltestelle Lindendach erfolgen muß. Man macht uns zum Vorwurf,

daß wir bis jetzt die Sache mehr privat behandelt haben; ja, die Mehrzahl der Herren hat eben schon der Haltestelle Lindendach nicht mit dem größten Wohlwollen gegenühergehandelt, und da müßten wir uns fragen, ob nicht durch Einweisen der großen Öffentlichkeit die Sache gefährdet und beschädigt werden möchte. Daß die Bahn von großem Werth für Ems wäre, ist zweifellos. Daß man das Projekt fördern, aber kein Geld bewilligen will, ist unverständlich. Wenn die Stadtverordneten wie der Magistrat sich uns vollständig und einstimmig anschließen, wird die Agitation für ein Gegenprojekt kaum geleistet werden. Auch sonst hat die Stadt von der projektierten Bahn Nutzen. Ich weise bloß darauf hin, daß, wie ich höre, der Stadt allein eine Mehrerhebung von 1000 Mark durch erhöhte Steuern des Eisenbahnzweigs infolge der Errichtung der Haltestelle Lindendach entfallen ist, jedoch in Zukunft mit einer Mehrerhebung von 3 bis 4000 Mark an Gemeindefiskalen gerechnet werden könnte.

Herr Ducht erklärt, der Geschäftler Herr Anton Linkenbach habe gestern auf Befragen in einer öffentlichen Gesellschaft erklärt, es werde von der Stadt kein Pfennig Geld beizugebracht werden. Hierfür sind Zeugen vorhanden. Wenn ich auch das Gerücht, es würden 30 bis 40 000 Mk. verlangt, für einen Bären halte, so möchte ich doch erst Klarheit haben.

Herr Deller: Wir thun sicher alles um den Verkehr nach Ems zu bringen, was schon daraus hervorgeht, daß wir jährlich allein 3000 Mark für Insertionszwecke ausgeben. Auch dem Kleinbahnprojekt haben wir nicht unsympathisch gegenüber, wollen aber erst darüber aufgeklärt werden. Ich wundere mich, daß ein Ingenieur hier gewesen ist, um einen Vortrag über das Projekt lediglich in einem privaten Cirkel zu halten.

Herr Klein: Zur Zurückweisung des Vorwurfs, der in den verdienstlichen Redereien des Herrn Deller liegt, muß ich darauf hinweisen, daß wir erst die Agitation in die Hand nehmen, als andererseits schon für ein Gegenprojekt gearbeitet wurde, das Projekt ist also aus kleinen Anfängen zu dem jetzigen erfolgversprechenden Stande gebracht worden und war anfangs mehr privater und persönlicher Natur. Daß wir nach den Erfahrungen mit der Haltestelle Lindendach etwas ängstlich waren, die städtischen Behörden zu engagieren, dürfen Sie uns nicht verüßeln. Die Kleinbahngesellschaft würde wohl nicht die Vermessung unentgeltlich vornehmen

vornehmen lassen, wenn die Bahn nicht aussichtsreich wäre. Wenn Kreis oder Gemeinden belastet werden, so ist das jedenfalls bei Ems nur in geringem Maße der Fall. Von den 3 ½ Kilometer, die auf Emser Gemarkung entfallen, sind ja 2,8 Kilometer schon fertig. Es handelt sich ja jetzt bloß darum, ob die Geneigtheit vorhanden ist, das Unternehmen in dem Maße zu fördern, wie es den städtischen Behörden zustände. Ich glaube, wenn wir 3000 Mark für Insertionszwecke ausgeben, können wir ein paar Tausend Mark besser hier noch anwenden. So sehr theuer wird überhaupt die Sache nicht. Im weiteren beteiligten sich noch kurz an der Debatte die Herren Frank und Lichte. Herr Bieger bringt den Antrag ein, Beschluß dahin zu fassen: „Die Versammlung steht dem betr. Projekt sympathisch gegenüber, kann aber einen Beschluß erst dann fassen, wenn sie in der Lage ist, die Höhe der eventuellen Opfer zu übersehen.“ Er zieht diesen Antrag jedoch wieder zurück, nachdem Herr Bürgermeister Spangenberg erklärt hatte, daß die Gesellschaft ja erst aus den Vorarbeiten die Höhe der Kosten kennen lernen müsse. Diese werde

aber den Versuch zu Vorarbeiten gar nicht machen, wenn sie über die Stellungnahme der städtischen Vertretung nicht unterrichtet sei. Was bewilligt wird, ist ja immer unsere Sache.

Auch Herr Dr. Vogler meint, der Ausdruck „fördern“ sei nur allgemein gehalten, so daß er dem Antrag Bieger gleichkomme.

Her Deller erklärt, daß man mit 500 Mark nichts ausrichten werde, sei natürlich; nur dürfe nichts „unmenschliches“ verlangt werden, und es wäre mit Freuden zu begrüßen, wenn man etwas mehr orientiert wäre.

Der Magistratsantrag gelangte nun einstimmig zu Annahme, so der Bericht im **Kreisblatt vom 7. Oktober 1897.**

**Locales und Provinzielles.**

\*s\* Montabaur, 30. Okt. Am verflossenen Sonntag fand in Diez eine Versammlung des zur Erbauung einer Kleinbahn durch das Gelbachthal (Montabaur-Nassau) gewählten Comité's statt. Ueber die Verhandlungen haben wir bis jetzt nichts weiteres erfahren, als daß eine nochmalige Besichtigung des Gelbachthales seitens einzelner Comité-Mitglieder für gestern in Aussicht genommen war. — Vor ca. 14 Tagen waren zwei Vertreter der Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin hier anwesend, welche bezüglich der Erbauung einer Kleinbahn Montabaur-Ems das zur Feststellung der Rentabilität nöthige Material hier und der Umgegend sammelte.

**Kreisblatt vom 30. Oktober 1897.**

\*n\* Montabaur, 2. Nov. Das zur Erbauung einer Kleinbahn durch das Gelbachthal (Montabaur-Nassau) gewählte Comité führte am verfl. Freitag die bereits erwähnte Besichtigung der projektirten Eisenbahnstrecke aus und soll dieselbe günstig ausgefallen sein. Nach Vornahme einer Kostenberechnung soll in ca. 14 Tagen in Montabaur eine nochmalige Comité-Sitzung stattfinden und alsdann mit einem Unternehmer das Nähere verhandelt werden.

**Kreisblatt vom 21. November 1897.**

Im Jahre 1898 beeinflusste auch die Debatte um die Trassenführung der sog. Westerwaldquerbahn und deren Fortsetzung bis zur Lahn, entweder durchs Gelbachtal nach Nassau oder über die Augst nach Ems, die Bemühungen um eine Eisenbahn durch das Gelbachtal. Trotz aller objektiven Argumente kann man auch mehrfach ein „Kirchturmdenken“ beobachten, wenn kleinere Dörfer einen Bahnhof fordern, wie z. B. Holler in unmittelbarer Nähe von Montabaur.

In den Debatten meldeten sich des Öfteren Pfarrer zu Wort. Der Dorfpfarrer genoss besonderes Ansehen und hatte eine wichtige Funktion in der Gemeinde. Als geistlicher Würdenträger war er ein angesehener Mann, dessen Nähe zu Gott ihn über jegliche Hierarchie stellte. Die Pfarrer übernahmen zahlreiche Aufgaben auch außerhalb der Seelsorge. Ihnen erwachsen aus ihrer beruflichen Stellung besondere Einflussmöglichkeiten und sie waren auch noch in den kleinsten Dörfern neben Bürgermeister und Lehrer präsent. Ihnen traute man angesichts ihrer akademischen Ausbildung wohl eher eine Interessenvertretung in den Kommissionen zu. Dort bestimmte man sie sogar zum Versammlungsleiter, wie z. B. **Pfarrer Johann Gerlach aus Arzbach**.

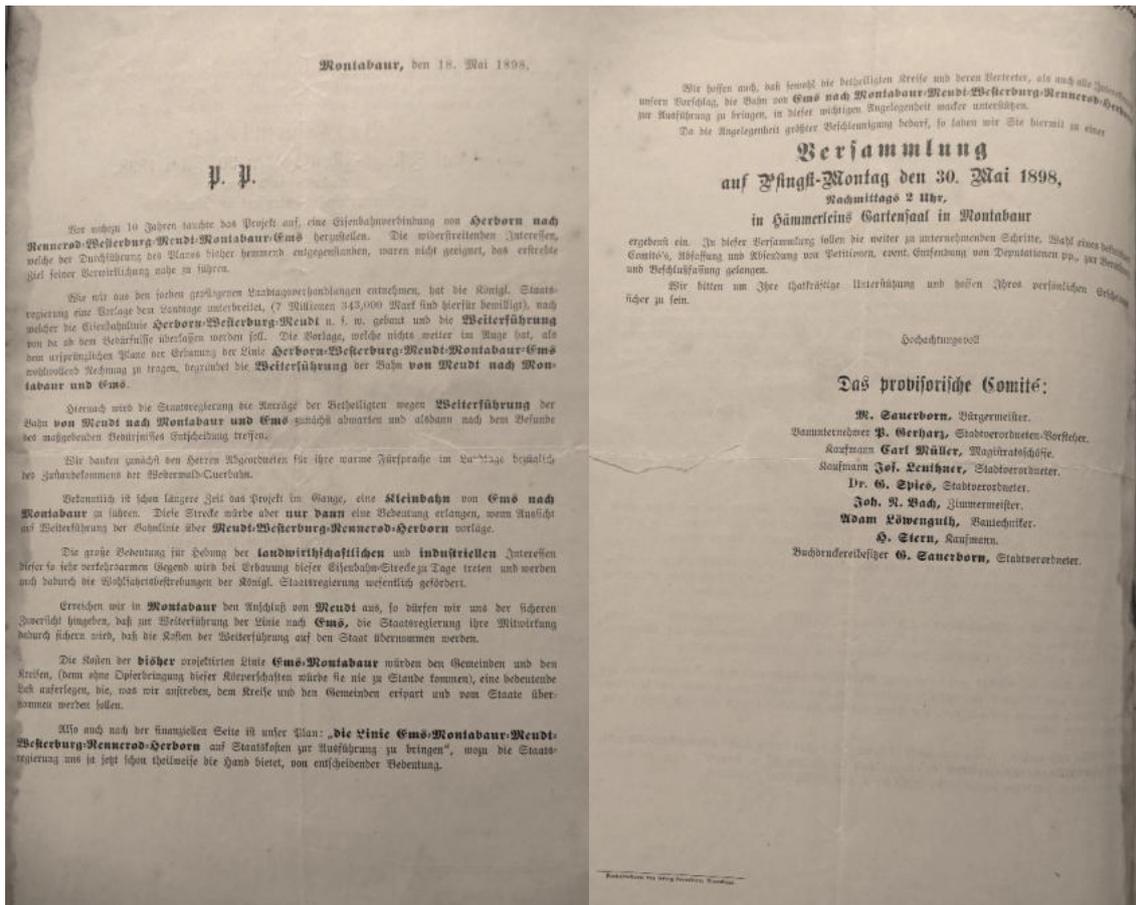


#### Kreisblatt 28. April 1898.

Das Kreisblatt berichtet über eine Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung Montabaur: *Bewilligung eines Vertrages zu den Kosten der Vorarbeiten für die Erbauung einer Kleinbahn durch das Gelbachtal nachdem die Deutsche Kleinbahngesellschaft zu Berlin die Vorarbeiten zur Erbauung dieser Kleinbahn für den Betrag von 2.000 Mk. übernommen hat, sind bereits 1.157 Mk. von verschiedenen Gemeinden des Gelbachtals gezeichnet worden. Der Restbetrag von 843 Mk. soll von den Gemeinden Nassau, Montabaur und Weinähr, sowie dem Herrn Direktor des Bergwerks in Wirzenborn aufgebracht werden. Der Magistrat hat beschlossen sich mit 300 Mk. zu den Kosten der Vorarbeiten zu beteiligen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß, wie auch das Gutachten des Herrn Landesbauinspektors Henning hier besagt, eine Haltestelle der Kleinbahn an Stuntze Mühle, sowie auch die Einmündung dieser Bahn zum hiesigen Bahnhofs geschaffen wird.*

*Herr Seminarlehrer Briel beantragte vorläufig auf nichts einzugehen und vorerst die Straße durch das Gelbachtal bauen zu lassen. Die Herren Bürgermeister Sauerborn<sup>143</sup>, Leuthner, G. Sauerborn<sup>144</sup> und Dr. Marx sprechen sich für den Magistratsbeschluß aus, während die Herren Knögel, Eschenauer, Flügel und Dr. Düttmann sich im Sinne des Antrages Briel äußern. Speziell betonte Herr Leuthner das geschäftliche Interesse für den hiesigen Platz.*

*Nach längerer Debatte zieht Herr Seminarlehrer Briel seinen Antrag zurück und schließt sich dem Magistratsbeschluß an, unter der Bedingung, daß dem Beschlüsse des Magistrats zugefügt und ausdrücklich niedergeschrieben werde, daß das Straßenprojekt genau ausgeführt und in seiner Richtung nach Montabaur durch die zu erbauende Kleinbahn nicht beeinträchtigt, bzw. beeinflusst und durch die zu erbauende projektierte Kleinbahn nicht gestört würde. Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wurde der Antrag des Magistrats und der Hinzufügung der Ergänzung des Antrages Briel einstimmig angenommen.*



**Emser Zeitung 1898 Nr. 118. Ems, 21. Mai.**

*(Bahnprojekt Ems- Montabaur.) Aus Montabaur, 18. Mai, erhalten wir folgende im Druck vervielfältigte Zuschrift [Abb.]: Vor nahezu 10 Jahren tauchte das Projekt auf, eine Eisenbahnverbindung von Herborn nach Rennerod-Meudt-Montabaur-Ems herzustellen. Die widerstreitenden Interessen, welche der Durchführung des Planes bisher hemmend entgegenstanden, waren nicht geeignet, das erstrebte Ziel seiner Verwirklichung nahe zu führen. Wie wir aus den soeben gepflogenen Landtagsverhandlungen entnehmen, hat die königliche Staatsregierung eine Vorlage dem Landtage unterbreitet (7 Millionen 343 000 Mark sind hier für bewilligt), nach welcher die Eisenbahnlinie Herborn-Westerburg-Meudt usw. gebaut und die Weiterführung von da ab dem Bedürfnisse überlassen werden soll. Die Vorlage, welche nichts weiter im Auge hat, als dem ursprünglichen Plane der Erbauung der Linie Herborn-Westerburg--Montabaur-Ems wohlwollend Rechnung zu tragen, begründet die Weiterführung der Bahn von Meudt nach Montabaur und Ems. Hiernach wird die Staatsregierung die Anträge der Beteiligten wegen Weiterführung der Bahn von Meudt nach Montabaur und Ems zunächst abwarten und alsdann nach dem Befunde des maßgebenden Bedürfnisses Entscheidung treffen. Wir danken zunächst den Herren Abgeordneten für ihre warme Fürsprache im Landtage bezüglich des Zustandekommens der Westerwald-Querbahn. Bekanntlich ist schon längere Zeit das Projekt im Gange, eine Kleinbahn von Ems nach Montabaur zu führen. Diese Strecke würde aber nur dann eine Bedeutung erlangen, wenn Aussicht auf Weiterführung der Bahnlinie über Meudt-Westerburg-Rennerod-Herborn vorläge. Die große Bedeutung für Hebung der landwirtschaftlichen und industriellen Interessen dieser so verkehrsarmen Gegend wird bei Erbauung dieser Eisenbahnstrecke zu Tage treten und werden auch dadurch die Wohlfahrtsbestrebungen der Königl. Staatsregierung wesentlich gefördert. Erreichen wir in Montabaur den Anschluss von Meudt aus, so dürfen wir uns der sicheren Zuversicht hingeben, daß zur Weiterführung der Linie nach Ems, die Staatsregierung ihre Mitwirkung dadurch sichern wird, dass die Kosten der Weiterführung auf den Staat übernommen werden. Die Kosten der bisher projektierten Linie Ems-Montabaur würden den Gemeinden und den Kreisen (denn ohne Opferbringung dieser*

Körperschaften würde sie nie zu Stande kommen), ein bedeutende Last auferlegen, die, was wir anstreben, dem Kreise und den Gemeinden erspart und vom Staate werden sollen. Also auch nach der finanziellen Seite ist unser Plan: „die Linie Ems-Montabaur-Meudt-Westerburg-Rennerod-Herborn Staatskosten zur Ausführung zu bringen“, wozu die Staatsregierung uns ja jetzt schon teilweise die Hand bietet, von entscheidender Bedeutung. Wir hoffen auch, dass sowohl die beteiligten Kreise und deren Vertreter, als auch alle Interessenten unsern Vorschlag, die Bahn von Ems nach Montabaur-Meudt-Westerburg-Rennerod-Herborn zur Ausführung zu bringen, in dieser wichtigen Angelegenheit wacker unterstützen. Da die Angelegenheit größter Beschleunigung Bedarf, so laden wir Sie hiermit zu einer **Versammlung auf Pfingst-Montag den 30 Mai 1898, nachmittags 2 Uhr, in Hämmerleins Gartensaal in Montabaur** ergebenst ein. In dieser Versammlung sollen die weiter zu unternehmenden Schritte, Wahl eines definitiven Komitees, Abfassung und Absendung von Petitionen, eventl. Entsendung von Deputationen pp., zur Berathung und Beschlussfassung gelangen. Das provisorische Komitee: M. Sauerborn, Bürgermeister; Bauunternehmer P. Gerharz, Stadtverordneten-Vorsteher; Kaufmann Karl Müller, Magistratsschöffe; Kaufmann Jos. Leuthner, Stadtverordneter; Dr. G. Spies, Stadtverordneter; Joh. N. Bach, Zimmermeister; Ad. Löwenguth, Bautechniker; H. Stern, Kaufmann; Buchdruckereibesitzer G. Sauerborn, Stadtverordneter.“

Kreisblatt **21. Mai 1898. Montabaur**, 21. Mai. Dem Vernehmen nach hat sich, nachdem der Landtag die Mittel zu Erbauung einer Westerwald-Querbahn bewilligt hat, in Montabaur ein Comité gebildet, welches die Absicht verfolgt, für die weiterführende Linie **Montabaur-Ems** einzutreten. Demnächst ist die Einberufung einer Versammlung der beteiligten Interessenten zu erwarten und soll dieselbe voraussichtlich am Pfingstmontag den 30 Mai c., nachmittags 2 Uhr in Hämmerleins Gartensaal in Montabaur stattfinden. Näheres wird noch im Kreisblatt bekannt gegeben.

**Kreisblatt 20. Mai 1898. Ems**, 24. Mai. „Die Westerwald-Querbahn und ihre Fortführung nach Ems“ so lautet das Thema, das der hiesige Gewerbeverein für Freitag Abend in einer Versammlung im Rheinischen Hof auf die Tagesordnung gesetzt hat. Es ist mit Freude zu begrüßen, dass die Bahnfrage endlich wieder etwas von sich hören lässt dank der Anregung der Montabaurer Interessenten.

**Emser Zeitung 1898 Nr. 124. Ems 28. Mai.** (Im Gewerbeverein) stand gestern als Thema auf der Tagesordnung: „Die Fortführung der Westerwald-Querbahn nach Ems“. Der Vorsitzende, **Ingenieur Göbel**, erklärte, jetzt sei die Frage einer Bahnverbindung mit Montabaur in das Licht gerückt, dank der Anregung der Montabaurer Interessenten. Man habe es dem Gewerbeverein oft verdacht, daß er nicht für das Kleinbrandprojekt eintrete; aber dieses war ein Phantom, weil man keine näheren Unterlagen hatte. Das Komitee, das jetzt die Weiterführung der Bahn von Montabaur nach Ems erstrebt, wird vor allem durch Wort und Schrift und in Vorstellungen an maßgeblicher Stelle dahin zu wirken haben, daß bei Prüfung der Frage: Wo soll die Westerwaldquerbahn auslaufen? bewiesen wird, der richtige und bessere Weg sei der über Montabaur-Ems. Bei der am Pfingstmontag in Montabaur stattfindenden Versammlung würde es sich aber nicht allein darum handeln, den Montabauren kräftige moralische Unterstützung zuzusichern, sondern auch Geldmittel für die Agitation aufzubringen. Daß hier allseitig die Notwendigkeit der Weiterführung der Bahn nach Ems anerkannt wird und Opfer für die Sache gern gebracht werden, ging aus den mannigfachen Vorschlägen zur Aufbringung eines Agitationsfonds hervor und aus der Bereitwilligkeit, mit der sich eine Anzahl von Herren zum Besuch der Versammlung in Montabaur bereit erklärte. Wir dürfen wohl erwarten, dass neben den Herren, die sich gestern dazu bereit erklärten, an der Montabaurer Versammlung teilzunehmen, auch noch andere Bürger unserer Stadt der freundlichen Einladung der Montabaurer Herren Folge leisten werden.

**Kreisblatt 31. Mai 1898. Westerwald-Querbahn. Montabaur 31. Mai.** Gestern Nachmittag fand im Gartensaale des Herrn Hämmerlein dahier eine Versammlung statt, in der über eine **Eisenbahnverbindung von Herborn nach Rennerod-Westerburg- Meudt-Montabaur-Ems** berathen wurde. In der Einladung des hiesigen provisorischen Comité's durch Circular und Bekanntmachung im

Kreisblatt hatte sich aus den meisten in Betracht kommenden Gemeinden der Kreise der Unterlahn, Unterwesterwald und Westerbürg und vielen angrenzenden Orten, eine außerordentlich große Anzahl Bewohner und Interessenten eingefunden. Unter vielen anderen beehrte auch Herr **Landtagsabgeordneter Schaffner von Diez**<sup>145</sup> die Versammlung mit seinem Besuche. Vorsitzender des hiesigen Gewerbevereins **P. Gerharz**<sup>146</sup> eröffnete im Auftrag des hiesigen provis. Comités die Versammlung und teilte mit, daß von Seiten des hiesigen Gewerbevereins ein obiges Projekt betreffender Antrag bei der am 6. und 7. Juni in Dillenburg tagenden Generalversammlung des Nass. Gewerbevereins ist eingebracht sei. In Anbetracht des für viele Orte höchst wichtigen Bahnprojektes hätte sich, um die Angelegenheit zu fördern, noch ein prov. Comité in Montabaur gebildet, welches die heutige Versammlung einberufen habe. Er bittet die Versammlung, zur Leitung derselben einen Vorsitzenden zu wählen und empfahl hierzu den Herrn **Bürgermeister M. Sauerborn** von hier, womit die Anwesenden sich einverstanden erklärten. Herr **Bürgermeister Sauerborn** übernahm dankend den Vorsitz und bat um Unterstützung. Seinem Vorschlage gemäß wurden die Herren **Kaufmann C. Müller** als stellvertretender Vorsitzender und **Kaufmann H. Stern** und **Buchdruckereibesitzer G. Sauerborn** als Protokollführer gewählt.

Der Herr Vorsitzende **Bürgermeister Sauerborn** gab nunmehr den Zweck der Versammlung bekannt und dankte zunächst den Herren Abgeordneten für ihre warme Fürsprache im Preuß. Landtage bezüglich des Zustandekommens der Westerbürg-Querbahn. Es handele sich um die Linie Herborn-Rennerod-Westerbürg-Meudt-Montabaur und Weiterführung nach Ems. Er las mehrere Schreiben von eingeladenen Behörden und auswärtigen Interessenten vor, welche am Erscheinen hier verhindert waren, in denen aber überall das dem Projekt entgegengebrachte große Interesse zu ersehen war.

Bei der hierauf eröffneten Diskussion erhielt zunächst Herr **Buchdruckereibesitzer G. Sauerborn** das Wort, welcher auf Grund des stenographischen Berichtes die bei der Vorlage des Gesetzesentwurfes von Seiten der Königl. Regierung dem Landtag übergebene Denkschrift, sowie die betreffenden Landtagsverhandlungen zur Kenntnis gab. Der Wortlaut war ungefähr folgender:

(Pos. 16 des Gesetzes):

„Die Staatsregierung wird ermächtigt zur Herstellung einer Eisenbahn und zur Beschaffung der für dieselbe erforderlichen Betriebsmittel von Herborn nach Langenhahn oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Limburg-Altenkirchen die Summe von Mk. 7.343.0000 zu verwenden.

Durch die geplante Linie soll die durch die Gesetze vom 11. Mai 1898 (G.-S. S. 80) und vom 3. Juni 1896 (G.-S. S. 100) zur Ausführung genehmigte bis Weidenhausen bereits im Betriebe befindliche Nebenbahn Niederwalgern-Weidenhausen-Herborn zum Anschluss an die Oberwesterwaldbahn Limburg-Westerbürg-Altenkirchen bei Langenhahn oder einem anderen geeigneten Punkte fortgesetzt werden, um den in der Entwicklung zurückgebliebenen hohen Westerbürg vor wirtschaftlichem Niedergang zu bewahren.

Die neue Bahn mit ihrer ganzen Baulänge von 49,3 km im Regierungsbezirk Wiesbaden der Provinz Hessen-Nassau. Davon entfallen auf den Dillkreis (515 qkm, 41.000 Einwohner) 24,3 km, auf den Kreis Westerbürg (317 qkm, 28.000 Einwohner) 10,4 km, auf den Oberwesterwaldkreis (325 qkm, 24.000 Einwohner) 14,6 km.

Zu dem Verkehrsgebiet, das rund 260 qkm mit etwa 21.000 Einwohnern umfasst und außer den Städten Herborn (3.100 Einwohner) und Westerbürg (1.200 Einwohner) die Orte Breitscheid (800 Einw.) Driedorf (600 Einw.) Emmerichenhain (300 Einw.), Rennerod (1.400 Einw.) und Marienberg (800 Einw.).

Die wichtigste Erwerbsquelle der rührigen Bevölkerung bilden Ackerbau und Viehzucht; einem kleineren Theile bieten Bergbau- und Steinbruchbetrieb Lebensunterhalt.

**Emser Zeitung 1898 Nr. 125.** Die Weiterführung der Westerbürgquerbahn. Ems, 31. Mai. Von einem durch den Gewerbeverein in Montabaur gewählten provisorischen Komitee war auf gestern Nachmittag eine Versammlung nach Montabaur einberufen worden, um Stellung zu nehmen zum Projekt der Weiterführung der Westerbürgquerbahn von Herborn nach Meudt- Montabaur-Ems mit Einmündung

dasselbst in die Lahnbahn. Auch von Ems hatte eine ansehnliche Zahl von Herren der freundlichen Einladung der Montabaurer Interessenten Folge geleistet und war am gestrigen Morgen zu Wagen und zu Fuß dorthin aufgebrochen, trotz der ungünstigen nasskalten Witterung. Um die Mittagszeit traf man in Montabaur ein, wo ein Teil der Fahrgäste sogleich bei Herrn Hotelier Schlemmer gute Unterkunft und Bewirtung fand. Dort war auch der Herr **Landtagsabgeordnete Schaffner-Diez** erschienen, der nach dem Mittagessen mit den Emser Herren an der in Hämmerleins Gartensaal (Abb. Sammlung Lorenz/Schwind) einberufenen Versammlung theilnahm.



Die Westerwald Orte, die an Weiterführung der Bahn interessiert sind, hatten Vertreter entsandt und so war der sehr geräumige Saal bis in die hintersten Plätze gefüllt. Nach Wahl des Bureaus, zu dessen Vorsitzenden Herr **Bürgermeister Sauerborn-Montabaur** berufen wurde, theilte der Vorsitzende des Montabaurer Gewerbevereins Herr **Gerharz** aus den Vorverhandlungen mit, der Gewerbeverein habe kürzlich in einer Versammlung einstimmig beschlossen, den Zentralvorstand des Gewerbevereins zu ersuchen, für die Weiterführung der Westerwaldquerbahn nach Montabaur und Ems zu wirken.

Herr **Bürgermeister Sauerborn** verwies auf die in beiden Häusern des Landtags genehmigte Vorlage der Erbauung der Bahnlinie Herborn-Westerburg-Meudt etc., deren Weiterführung dem Bedürfniß anheimgegeben sei, indem er zugleich auf eine Antwort des Herrn **Abg. Cahensly**<sup>147</sup> aufmerksam machte, wonach die geplante Weiterführung nach Montabaur und Ems sichere Aussicht auf Verwirklichung habe.

Darauf wurden die eingegangenen Entschuldigungsschreiben, meistens mit dienstlicher Verhinderung begründet. Solche Schreiben hatten die Herren Landräte der beteiligten Kreise, der **Landesbauinspektor Henning**, der Kreisbauinspektor zu Montabaur u. a. Herren gesandt. Von Ems lagen Schreiben des Herrn Bürgermeisters (mit Krankheit entschuldigt) und des Herrn **Dr. Stemmler** vor, der aus alter Anhänglichkeit an Montabaur warm für das Projekt einer Bahnverbindung der Städte Ems und Montabaur einzutreten versprach. **Druckereibesitzer Sauerborn** theilte aus der Begründung der Vorlage über das Projekt Herborn-Langenhahn die wichtigeren Stellen mit. Herr **Landtagsabgeordneter Schaffner** verweist auf seine dem Minister gegenüber erhobene **Beschwerde über die stiefmütterliche Behandlung Nassaus und des Westerwaldes** und verspricht auch ferner energisch für die Interessen

seines Landtagswahlkreises und darüber hinaus eintreten zu wollen. Herr **Pfarrer Wolf-Meudt** führt aus, daß nur eine Vollbahn Wert habe, weil die zu befördernden Gegenstände, wie Trachyt, Basalt, Steinkohle, dass bei einer Kleinbahn nötig werdende Umladen nicht vertragen. Im Namen der Bewohner von Meudt habe er zu erklären, dass diese die Verbindung mit Montabaur eine anderen, der mit Siershahn z. B. vorziehen würden; vor die Frage gestellt: entweder eine Bahn nach Siershahn oder gar keine Bahn! würde man allerdings schließlich auch die Verbindung mit Siershahn annehmen. So viel er wisse, sei die Neigung der Behörden mehr nach Siershahn; er betone aber noch einmal, dass man in Meudt die Verbindung mit Montabaur vorziehen würde. Herr **Bach-Montabaur** weist daraufhin, daß die Weiterführung der Bahn nach Montabaur und Ems in strategischer Hinsicht von Wichtigkeit sei.

Herr **Bürgermeister Ferger-Westerburg** wies darauf hin, dass eine Bahn nach Langenhahn immer auf der Höhe bleibe, so dass die Güteranfuhr beschwerlich sei. Das Bergamt in Dillenburg und das Oberbergamt in Bonn seien sehr für das Projekt Westerburg-Montabaur-Ems. Von Westerburg aus werde man dem Unternehmen stets hilfreiche Hand leisten.

Der Herr **Bürgermeister von Meudt** erklärt, persönlich Stellung nehmen zu müssen gegen die Einmündung der Bahn in Selters.

Herr **Dr. Spies-Montabaur**<sup>148</sup> bemerkt, er glaube, dass Selters kein besonderes Interesse mehr daran habe die Bahn dort einmünden zu lassen, weil dort die Kleinbahn gesichert sei.

In beredter und schneidiger Weise sprach sodann Herr **Rechtsanwalt Leroi**, ein geborener Emser, für das Projekt, ersuchte aber, die Detailfragen einstweilen beiseite zu lassen und ein Komitee zu wählen, das den Auftrag erhält, das Projekt einer Weiterführung der Westerswaldquerbahn von Meudt nach Montabaur und Ems zu verfolgen.

Herr **Lehrer Mentgen-Arzbach** erklärt, dass man in Arzbach alles einsetzen werde, um das Projekt zu verwirklichen.

Sodann wird ein Vorschlag erörtert, bei der Bildung des Komitees sämtliche Ortschaften von Meudt bis Montabaur und Ems zu berücksichtigen. Allseitiger Widerspruch der Montabaur und Emser ward gegen den Vorschlag des Herrn **Ferger-Westerburg**<sup>149</sup> laut, zwei Komitees zu wählen, eines für Meudt-Montabaur, ein zweites für Montabaur-Ems. Die hiergegen geäußerten Bedenken suchte Herr Ferger zu entkräften, indem er erklärte, er sei wohl missverstanden worden; er habe lediglich sagen wollen, daß jedem Komitee die Aufgabe zufallen solle, die Vorarbeiten in dem betr. engeren Bezirk vorzunehmen und dann insgesamt vorstellig zu werden.

**Landtagsabgeordneter Schaffner** wendete sich ebenfalls gegen den Vorschlag und wies darauf hin, dass die Mitbeteiligung der Emser ganz bedeutend in die Waagschale falle.

Herr **Verwalter Donath** vom Emser Werk wendet sich gegen den Vorschlag, das alte Kleinbahnkomitee, bzw. die Mitglieder desselben in Montabaur und Ems, für das Vollbahnprojekt wiederzuwählen, nachdem die deutsche Kleinbahngesellschaft und die Montabaurer der **Gelbthalbahn** mehr Interesse entgegengebracht hätten, als dem Emser Kleinbahnprojekt, demgegenüber betont Herr **Gerharz-Montabaur**, dass man dort stets an Ems gedacht habe, das beweise auch die von Montabaur ausgehende Anregung des Vollbahnprojektes.

Schließlich wurde beschlossen, dass die Mitglieder des provisorischen Komitees in Montabaur auch als Mitglieder des späteren endgültigen Komitees gelten sollten. Hierauf wurden von den Vertretern der interessierten Gemeinden deren Vorschläge von Komiteemitgliedern entgegengenommen, wobei natürlich zur Bedingung gestellt wurde, dass die erwählten Komitee Mitglieder auch wirklich nur für das Projekt über Meudt-Montabaur-Ems, nicht aber noch für ein anderes eintreten dürften. Das auffällige Verhalten eines Herren aus Moschheim, der sich entgegen aller Geschäftsordnung allerlei Zwischenbemerkungen erlaubte, führte schließlich dahin, dass ein Vertreter für Moschheim nicht gewählt wurde, weil man über dessen Haltung nicht unzweifelhafte Gewissheit haben konnte. Nachdem so für Westerburg Herr **Bürgermeister Ferger**, für Herschbach **Bürgermeister Schlag**, für Meudt **Pfarrer Wolf**, ferner für Niederahr, Oberahr und Boden Vertreter in das Komitee gewählt worden waren, stellte man in gleicher Weise auch für Arzbach Herrn **Pfarrer Gerlach**, Herrn **Lehrer Mentgen** und Herrn **Jung**

*jun. vom Bierhaus auf, für Niederelbert Herrn **Bauunternehmer Mahr**, für Holler den dortigen Gemeindevorstand und endlich für Ems im Wesentlichen die Mitglieder des früheren Kleinbahn- bzw. Haltestellenkomitees, darunter Herrn **Stadtverordnetenvorsteher Schmitt** und den Vorsitzenden des Gewerbevereins Herrn **Göbel**.*

*Auf Vorschlag des Herrn **Schaffner** wurden auch die Herren Landräte der in Betracht kommenden Kreise und Herr **Landrath Dr. Heydweiler**<sup>150</sup> als Interessent ins Komitee gewählt. Das Komitee soll das Recht haben, zu seiner Ergänzung noch weitere Vertreter aus den einzelnen Ortschaften zu berufen.*

*Zu bemerken ist, dass Herr **Verwalter Donath** vom Emser Werk eine Wahl als Vertreter ablehnte, weil das Werk zu dem Projekt vorläufig keine Stellung nehmen wolle; an seiner Stelle wurde Herr **Generaldirektor Linkenbach** ins Komitee gewählt. Anschließend an die Versammlung fand sofort eine Komiteesitzung statt, in welcher von der geschäftsführende Ausschuss des Komitees wie folgt gebildet wurde:*

***Bürgermeister Sauerborn-Montabaur, Stellvertreter Herr Apotheker Dr. Spies daselbst; Schriftführer Buchdruckereibesitzer G. Sauerborn-Montabaur und Gerichtssekretär Demme daselbst; stellvertretende Schriftführer die Herren Buchdruckereibesitzer H. Sommer-Ems und Anton Linkenbach daselbst.***

**Kreisblatt 10. Juni 1898**, zweites Blatt. (**Bahnprojekt Ems-Montabaur.**) **Emser Zeitung 1898 Nr. 132.**

*Nachtrag. 8 Juni. (Bahnprojekt Ems-Montabaur.) Seitens der Lokalgewerbevereine Montabaur und Ems war zu der am 5., 6. und 7. Juni in Dillenburg stattgefundenen Generalversammlung des Gewerbevereins für Nassau folgender Antrag eingebracht worden: Der Centralvorstand wolle bei zuständiger Stelle dahin wirken, dass die projektierte Westerwaldquerbahn von Herborn nach dem Unterwesterwald über Westerbürg-Montabaur nach Ems weitergeführt werde und daselbst in die Lahnbahn einmünde. Ein entgegenstehender Antrag lag von dem Lokalgewerbeverein Weidenhahn vor, dass die Westerwald-Querbahn von Herborn über Langenhahn-Freilingen nach Selters-Siershahn gebaut werde. Über die Verhandlungen, die leider ergebnislos verliefen, wird uns von unterrichteter Seite folgendes mitgeteilt: Vor Eintritt in dieselben wurde der Vorschlag ist ein Landraths von Marienberg (Oberwesterwald), über beide Anträge zugleich zu verhandeln, angenommen. Da nun dieselben sich konträr gegenüberstanden, so beantragte das Centralvorstandsmitglied Herr **Professor Dr. Fresenius**, man möge, um keinem Vereine zu nahe zu treten, über beide Anträge hinweg zum folgenden Punkt der Tagesordnung übergehen, was auch Annahme fand. Herr **Baurath Winter-Wiesbaden** erklärte, die Strecke Montabaur-Ems sei etwas ganz Neues. Dies ist aber bekanntlich durchaus nicht so, denn das Projekt schwebt schon seit den 70er Jahren.*

**Kreisblatt 10. Juni 1898.**

*(Eingesandt.) Holler bei Montabaur, den 8. Juni 1898. In der an Pfingstmontag in Montabaur abgehaltenen Versammlung betreffs eines Eisenbahnprojektes von Ems nach Montabaur und Herborn ist eine Berührung der Bahn mit Holler fast gar nicht in Betracht gezogen worden. Aus diesem Anlass sei hier kurz die Bedeutung der Bahn für Holler und Umgegend erwähnt. Erstens sind die Einfuhr-Artikel, besonders Bauartikel wie Schwemm- und Schiefersteine, Kalk, gewässertes Holz u. s. w. in letzter Zeit zahlreich hier eingeführt worden, wie aus folgender kurzen Zusammenstellung hervorgeht. Es sind nämlich in letzter Zeit 20 Waggon Schwemmsteine geliefert worden, circa 700 Ctr. Kalk, sowie gegen 120 Reis Schiefersteine. Voraussichtlich werden diese Baumaterialien in den nächsten Jahren noch zahlreicher. Denn während sich die Leute früher mehr des Verdienstes wegen nach außen wandten, bleiben selbige bei der Wirgeser Fabrik jetzt im Orte. Deshalb muß in Holler, wo die Miethwohnungen ohnedies nicht sehr zahlreich sind, gebaut werden, wie denn schon in diesem Jahr ein paar neue Gebäude ausgeführt wurden. Außerdem besteht hier schon seit 2 Jahren der Raiffeisenverein, der einen glänzenden Absatz an Dünger- und Futterartikeln aller Art aufweisen kann. Somit wäre es auch für dessen Mitglieder von großem Interesse, könnten sie sich diese ohne weitere*

Kosten an der Bahn selbst abholen. Ferner wäre die Bahn auch unseren Ortskaufleuten und Wirthen, die sämmtlich die in ihr Gebiet einschlagende Artikel entweder selbst auf der Bahn zum Montabaur abholen müssen oder sie durch fremdes Fuhrwerk einführen lassen, als sehr willkommen zu begrüßen. Weil aber die Fahrt von Montabaur bis Holler ganz besonders beschwerlich und mit vielen Kosten verbunden ist, so wäre die Bahn von großem Vortheil sowohl für uns als auch für die nächsten Ortschaften, die dann auch ihre Einfuhrartikel näher auf Lager hätten. Was nun zweitens die Ausfuhr anbelangt, so wäre auch diese von nicht unbedeutendem Einfluss. Dann können sich einerseits die Bewohner unseres Ortes bei der Wirgeser Fabrik besser helfen so würde sich andererseits auch der Stand unserer Gemeinde in Zukunft besser gestalten. Einen großen Reichthum besitzt unser Ort nämlich in der oberhalb Holler gelegenen Kiesgrube, die bei den jetzigen Verhältnissen zwar von nicht allzu großer Bedeutung sein kann. Einen hohen Ertrag lieferten ferner die Sandgruben, die sich oberhalb des Ortes und mehr nach Untershausen hinziehen. Auch nicht unerwähnt bleiben die Quarzit- und Basaltsteine, die sich nach Aussagen sachkundiger Forscher hier zahlreich vorfinden sollen. Welche Arbeit wäre nicht manchem unserer Landleute erspart, wenn sie Ihren Überfluß an Heu und Stroh ohne weitere Kosten und Umstände direkt in die Bahn verladen könnten. Und nun berechne man sich erst, welche Arbeit es ist, das massenhafte Holz aus den nahen 5 Wäldern per Are nach Montabaur zu befördern. Denn es werden in dem fiskal. Wald allein jährlich 6-7000 Raummeter Holz gefällt, ebenso viel in den Gemeindewäldern der nächsten Ortschaften, was meistens in das Kannenbäckerland übergeführt wird. Von großem Vortheil wäre die Bahn auch für den Personenverkehr. Denn dadurch wäre unseren Arbeitern einmal der Weg zu Fuß nach Wirges-Ransbach, und Emser Bergwerk gänzlich erspart, dann wäre dieser denjenigen von Untershausen, Stahlhofen und Daubach, die bis jetzt einen mehr als einstündigen Weg zu machen haben, um  $\frac{3}{4}$  Stunden abgekürzt. Wenn ich mir zum Schluß die Stelle für den Bahnhof zu nennen erlaube, nämlich oberhalb des Ortes, so habe ich dabei nur den Vortheil der anliegenden Orte im Auge. Diese Stelle ist auch zur Anlage eines Bahnhofes eine derartige, wie sie an andere Gemeinde wohl kaum bieten kann. Ich bitte das geehrte Comité, das Gesagte wohl zu beachten.

#### **Emser Zeitung 1898 Nr. 134.**

Ems, 10. Juni 1898. Die Weiterführung der Westerwaldquerbahn über Montabaur nach Ems hat auf der Generalversammlung der nassauischen Gewerbevereine in Dillenburg zur Verhandlung gestanden und es ist wie unsere Leser bereits wissen, nur ein negatives Resultat erzielt worden infolge der Besorgnisse verschiedener Wiesbadener Herren, durch die Annahme eines der einander gegenüberstehenden Anträge irgendeinem Vereine zu nahe zu treten. Für die Weiterführung der Westerwaldquerbahn über Langenhahn-Freilingen nach Selters-Siershahn hatte sich aber bekanntlich nur der Gewerbeverein Weidehahn ins Zeug geworfen, während für die Weiterführung der Bahn über Montabaur nach Ems eine ganze Anzahl größerer Vereine, wie Montabaur, Ems, Westerbürg und der weniger große Verein Arzbach entschieden eintrat. Da somit eine Ablehnung des Antrags Weidenhahn sicher war, griffen die dortigen Interessenten bzw. Abgeordneten zu dem taktisch richtigen Mittel, die Zusammenlegung der beiden Anträge zu beantragen, was die Ablehnung derselben nach sich ziehen musste. Ohne diesem Beschluß großen Wert für die Gestaltung des Projekts der Weiterführung der Westerwaldbahn beizumessen, glauben wir doch, unserm Bedauern Ausdruck geben zu sollen dass, dass eine solche Behandlung der gemeinsamen Anträge Ems- Montabaur beliebt worden ist. Es mag dies daran liegen, dass man ihm in Dillenburg nicht genügend über die wahre Sachlage unterrichtet war. Dies geht schon aus den Darlegungen des Herrn **Professor Dr. Fresenius** und des Herrn **Bauraths Winter**, beide von Wiesbaden, hervor. Wie uns einer der Herren Delegierten mittheilt, hat der **Dr. Fresenius** die wegen dieses Projektes bestehende jahrelange Rivalität verschiedener Städte betont und auf die einander gegenüberstehenden Anträge hingewiesen, während der **Baurath Winter** gar behauptet haben soll, die Strecke Montabaur-Ems sei etwas ganz Neues. Wir wissen nicht, ob einer unserer Delegierten diese unrichtige Behauptung schon auf der Generalversammlung korrigiert hat, verweisen aber hier darauf,

dass die Notwendigkeit einer Bahnverbindung mit unserer Nachbarstadt Montabaur hier schon in den 70er Jahren erkannt und dafür gearbeitet worden ist. Ursprünglich war eine Kleinbahn in Aussicht genommen und die Deutsche Kleinbahngesellschaft interessierte sich auch sehr für das Projekt – **ebenso wie für das Konkurrenzprojekt einer Kleinbahn durch das Gelbachthal**, durch welches eine arme, den großen Verkehr fast ganz entzogene Gegend aufgeschlossen werden soll. Die nöthigen Gelder zu Vorarbeiten für dieses Projekt sind soweit bewilligt. Wir in Ems würden es selbst mit Freude begrüßen, wenn den Bewohnern des **Gelbachthals** ein Verkehrsweg geschaffen würde; aber sollten die dortigen Interessenten nicht lieber mit dem Sperling in der Hand, einer ordentlichen Verkehrsstraße, vorlieb nehmen, als der Taube auf dem Dache, einer Kleinbahn nachzujagen? Daß sich eine Verständigung in dieser Hinsicht erzielen liese, halten wir durchaus nicht für ausgeschlossen. **Also die Bahn, und zwar eine Vollbahn, nach Ems, wo sie ihren von selbst gegebenen Anschluss an die Lahnbahn findet, die Straße aber durchs Gelbachthal!**

Nach dieser kleinen Abschweifung wieder mehr zu dem Gesamtprojekt. Der Gewerbeverein Weidenhahn, der in Herrn **Landrath Büchting von Marienberg** kräftigen, nicht zu unterschätzenden Beistand für seine Wünsche fand, erstrebt die Fortführung der Westerwaldquerbahn nach Selters-Siershahn, wo sie in einem todten Punkte ausmünden würde. Ohnedies ist den Interessen von Selters schon durch eine Kleinbahn genügend Rechnung getragen. Würde die Westerwaldquerbahn in die Richtung Selters fortgeführt, so würden nur wenig bedeutende Orte mit geringer Einwohnerschaft und noch geringerem Verkehr erschlossen, es würde, wie jüngst Herr **Bürgermeister Feger von Westerburg** ausführte, sogar die Anfuhr von Gütern erschwert, da die Bahn hoch ... (hier ist der Artikel beschnitten).



Der Bau der **Lahntalbahn** war schon im Jahre 1863 abgeschlossen (Abb. Bahnhof Ems, Stadtmuseum Bad Ems; Foto Röther 2024).<sup>151</sup>

#### **Kreisblatt 10. Juni 1898.**

**(Eingesandt.) Holler bei Montabaur**, den 8. Juni 1898. In der an Pfingstmontag in Montabaur abgehaltenen Versammlung betreffs eines Eisenbahnprojektes von Ems nach Montabaur und Herborn ist eine Berührung der Bahn mit Holler fast gar nicht in Betracht gezogen worden. Aus diesem Anlass sei hier kurz die Bedeutung der Bahn für Holler und Umgegend erwähnt. Erstens sind die Einfuhr-Artikel, besonders Bauartikel wie Schwemm- und Schiefersteine, Kalk, gewässertes Holz u. s. w. in letzter Zeit zahlreich hier eingeführt worden, wie aus folgender kurzen Zusammenstellung hervorgeht. Es sind nämlich in letzter Zeit 20 Waggon Schwemmsteine geliefert worden, circa 700 Ctr. Kalk, sowie gegen 120 Reis Schiefersteine. Voraussichtlich werden diese Baumaterialien in den nächsten Jahren noch zahlreicher. Denn während sich die Leute früher mehr des Verdienstes wegen nach außen wandten, bleiben selbige bei der Wirgeser Fabrik jetzt im Orte. Deshalb muß in Holler, wo die Miethwohnungen ohnedies nicht sehr zahlreich sind, gebaut werden, wie denn schon in diesem Jahr ein paar neue Gebäude ausgeführt wurden. Außerdem besteht hier schon seit 2 Jahren der Raiffeisenverein, der einen glänzenden Absatz an Dünger- und Futterartikeln aller Art aufweisen kann.

Somit wäre es auch für dessen Mitglieder von großem Interesse, könnten sie sich diese ohne weitere Kosten an der Bahn selbst abholen. Ferner wäre die Bahn auch unseren Ortskaufleuten und Wirthen, die sämmtlich die in ihr Gebiet einschlagende Artikel entweder selbst auf der Bahn zum Montabaur abholen müssen oder sie durch fremdes Fuhrwerk einführen lassen, als sehr willkommen zu begrüßen. Weil aber die Fahrt von Montabaur bis Holler ganz besonders beschwerlich und mit vielen Kosten verbunden ist, so wäre die Bahn von großem Vortheil sowohl für uns als auch für die nächsten Ortschaften, die dann auch ihre Einfuhrartikel näher auf Lager hätten. Was nun zweitens die Ausfuhr anbelangt, so wäre auch diese von nicht unbedeutendem Einfluss. Dann können sich einerseits die Bewohner unseres Ortes bei der Wirgeser Fabrik besser helfen so würde sich andererseits auch der Stand unserer Gemeinde in Zukunft besser gestalten. Einen großen Reichthum besitzt unser Ort nämlich in der oberhalb Holler gelegenen Kiesgrube, die bei den jetzigen Verhältnissen zwar von nicht allzu großer Bedeutung sein kann. Einen hohen Ertrag lieferten ferner die Sandgruben, die sich oberhalb des Ortes und mehr nach Untershausen hinziehen. Auch nicht unerwähnt bleiben die Quarzit- und Basaltsteine, die sich nach Aussagen sachkundiger Forscher hier zahlreich vorfinden sollen. Welche Arbeit wäre nicht manchem unserer Landleute erspart, wenn sie Ihren Überfluß an Heu und Stroh ohne weitere Kosten und Umstände direkt in die Bahn verladen könnten. Und nun berechne man sich erst, welche Arbeit es ist, das massenhafte Holz aus den nahen 5 Wäldern per Are nach Montabaur zu befördern. Denn es werden in dem fiskal. Wald allein jährlich 6-7000 Raummeter Holz gefällt, ebenso viel in den Gemeindewäldern der nächsten Ortschaften, was meistens in das Kannenbäckerland übergeführt wird. Von großem Vortheil wäre die Bahn auch für den Personenverkehr. Denn dadurch wäre unseren Arbeitern einmal der Weg zu Fuß nach Wirges-Ransbach, und Emser Bergwerk gänzlich erspart, dann wäre dieser denjenigen von Untershausen, Stahlhofen und Daubach, die bis jetzt einen mehr als einstündigen Weg zu machen haben, um  $\frac{3}{4}$  Stunden abgekürzt. Wenn ich mir zum Schluß die Stelle für den Bahnhof zu nennen erlaube, nämlich oberhalb des Ortes, so habe ich dabei nur den Vortheil der anliegenden Orte im Auge. Diese Stelle ist auch zur Anlage eines Bahnhofes eine derartige, wie sie an andere Gemeinde wohl kaum bieten kann. ich bitte das geehrte Comité, das Gesagte wohl zu beachten.

#### **Kreisblatt 21. Juni 1898.**

**Lokales und Provinzielles.** Montabaur, 21. Juni. Zur weiteren Beratung eine Eisenbahnverbindung von Herborn nach Rennerod-Westerburg-Meudt-Montabaur-Ems fand am vorigen Sonntag Nachmittag 1 Uhr in Hämmerleins Gartensaale eine Komiteesitzung statt, welche recht zahlreich besucht war. Der Vorsitzende Herr **Bürgermeister Sauerborn** eröffnete die Versammlung und brachte die eingegangenen Rentabilitäts-Nachweisungen aus den die Bahnlinie berührenden Orten, sowie sonstige das Projekt betreffende Eingänge zur Kenntnisnahme. Zur Bestreitung der Kosten, welche den einzelnen Komitee-Mitgliedern erwachsen, soll eine Sammlung bei den interessierten und angrenzenden Gemeindevorständen veranstaltet werden und sagten die meisten anwesenden Vertreter kräftigste Unterstützung zu. Als Kassierer wurde Herr **Kaufmann H. Stern** hier gewählt. Es wurde ferner beschlossen, sofort eine Massen-Petition zu veranstalten und solche an das hohe Staats-Ministerium abzusenden; auch soll in Kürze eine Deputation bei den betr. Behörden vorstellig werden. Zur Ausarbeitung einer an der Staats-Ministerium zu richtenden Eingabe wurde eine Kommission, bestehend aus den Herren **Bürgermeister Sauerborn, Jos. Leuthner, G. Sauerborn-Montabaur, H. Becker und A. Göbel-Ems, Pfarrer Gerlach-Arzbach und Pfarrer Fenner v. Fenneberg-Boden**<sup>152</sup>, welche am nächsten Montag zusammentritt. Diejenigen Gemeinden, welche noch mit der Einsendung der Rentabilitäts-Nachweisung pp. im Rückstande sind, wurden gebeten, solche in den nächsten Tagen dem Vorsitzenden, Herrn **Bürgermeister Sauerborn** hier einzureichen. Dieser Woche zirkulierenden Petitionen 26 des Monats ebenfalls an den genannten Vorsitzenden abzuliefern.

**Kreisblatt 26. Juli 1898.**

**Lokales und Provinzielles.** Montabaur 26. Juli (**Gelbach-Straße und -Bahn**). Wie bereits erwähnt, verweilt dahier seit einigen Wochen im Auftrage des Herrn Landesdirektors ein Ingenieur, welcher mit den Vorarbeiten zur Erbauung der Gelbachthal-Straße (Montabaur-Wirzenborn-Reckenthal-Bladernheim pp) beschäftigt ist. – Vorgestern traf auch ein Ingenieur der Kleinbahn-Gesellschaft aus Berlin hier ein. Derselbe ging gestern in Begleitung mehrerer Herren die projektirte Kleinbahn-Strecke durch das Geldbachthal (Montabaur-Ettersdorf-Nassau) und nahm verschiedene Messungen vor.

**Kreisblatt 2. August 1898.**

**Eingesandt.** Montabaur, 2. August. Nachstehende Mittheilungen über die projektirte **Westerwald-Querbahn** dürften für unsere Leser von Interesse sein.

Das „Westerburger Kreisblatt“ veröffentlichte in Nro. 50 am 24. Juni 1898 folgendes: Aus dem Kreise Westerbürg. Ein in Montabaur zusammengetretenes Comité strebt die Erbauung einer Bahnverbindung über Westerbürg-Montabaur-Ems an und versendet an alle Gemeinden des vormaligen Amtes Wallmerod Listen mit der Zumuthung, schleunigst zustimmende Unterschriften zu sammeln, die einer Petition beigelegt werden sollen, welche überhaupt noch nicht gerechtfertigt ist. Hoffentlich läßt sich niemand dazu bereden, seine Unterschrift für eine Eingabe herzugeben, von der er nicht weiß, was sie enthält. Außerdem muss bemerkt werden, daß durch den staatsseitigen Ausbau der Westerbürg-Querbahn eine Verbindung zwischen Lahn (Marburg) und Rhein (Siershahn) beabsichtigt wird und daß nach dem Urtheil Sachverständiger die Erbauung einer Bahn Montabaur-Ems aus technischen Gründen unmöglich ist. Die Erbauung der Bahn Westerbürg-Siershahn durch das frühere Amt Wallmerod dürfte allseitig die meiste Unterstützung verdienen und auch finden.

Hierauf brachte genanntes Blatt in Nro. 52 am 1 Juli c. folgende Entgegnung:

Aus dem Unterwesterwaldkreise, 27 Juni. (Westerbürg-Querbahn.) Bezugnehmend auf die in Nro. 50 des Westerbürger Kreisblattes veröffentlichten Artikel, betr. die projektirte Eisenbahnverbindung Herborn-Westerbürg- Montabaur-Ems, wird der Einsender des fraglichen Berichtes (bezeichnet: „Aus dem Kreise pp.“) ersucht die Gründe anzugeben, welche technische Schwierigkeiten der Erbauung einer Bahn Montabaur-Ems entgegenstehen? – Ist der fragliche Einsender nicht in der Lage dies zu begründen, so kann seine dargelegte Meinung als vollständig belanglos bezeichnet werden im Übrigen wird bemerkt, daß die zu der Petition gehörige Eingabe in ausführlicher Weise dieser Tage ausgearbeitet und die Rentabilität der die Bahnlinie berührenden Gemeinden nachgewiesen wird und allen Interessenten zur Verfügung steht. Die gegenwärtig cirkulierende Petition hat trotz der Warnung im Westerbürger Kreisblatt bereits weit über 1.000 Unterschriften gefunden und werden die noch mit der Unterzeichnung rückständigen Bewohner, wie wir hören, das Fehlende bereitwillig nachholen. Hierzu macht die Red. des „Westerbürger Kreisbl.“ folgende Randbemerkung: [„Wir haben den uns als zuverlässig bekannten Correspondenten um event. weitere Aeußerung ersucht. Jedenfalls steht schon fest, daß für eine noch nicht existierende Petition Unterschriften gesammelt wurden, gewiß ein eigenartiges Vorgehen! Wollen vielleicht die Interessenten nach der Ertheilung Ihrer Unterschrift lesen, dass alle bisherigen und sonstigen Bahnprojekte (z. B. Westerbürg-Meudt-Siershahn) widerrufen worden sind?“] (Die Redaktion des Westerbürger Kreisblattes.).

Der Redaktion des Westerbürger Kreisblattes ist am 14. Juli c. nachstehende Erwiderung zugegangen, welche dieselbe jedoch aufzunehmen verweigert hat. Aus diesem Grunde wird solche dem „Montabaurer Kreisblatt“ zur Annahme übersandt.

Aus dem Unterwesterwaldkreis 4. Juli 1898. In der Redaktionsbemerkung zu dem Eingesandt in Nro. 52 des Kreisblattes für den Kreis Westerbürg müssen wir folgendes bemerken:

**Erstens** wird in der fragl. Erwiderung der Kernpunkt der Sache: nämlich die angeblichen Techniken Schwierigkeiten, welche eine Fortführung der Bahn Westerbürg- Montabaur nach Ems unmöglich machen sollen, mit keinem Wort berührt.

***Zweitens** erinnern wir daran, dass bereits bei Gelegenheit früherer Agitation für die Westerwald-Querbahn der Vertreter des damaligen Comitees von Rennerod, Herr **G. Wollweber** (Kreisausschußmitglied) doch jedenfalls mit Vorwissen und Einverständnis sämtlicher beteiligten Gemeinden im Juni 1887 folgendes in der Petition an S. Exzellenz den Minister der öffentlichen Arbeiten Herrn **Maybach** zu Berlin schreibt: „Wenn wir noch in Hinsicht auf die bis jetzt öffentlich besprochenen Projekte uns eine Aeußerung erlauben dürfen, so tragen wir kein Bedenken zu erklären, dass das Projekt Rennerod-Westerburg-Goldhausen das für uns erwünschte ist und **noch erwünschter würde, wenn dasselbe nach Ems fortgesetzt würde.**“ – Es wäre sehr interessant zu erfahren, ob die „technischen Schwierigkeiten“ erst nach 1887 entstanden sind? Uebrigens hat der dem jetzigen Comitee angehörende Vertreter von Westerburg seine volle Zustimmung am 30. Mai 1898 zu unserm Projekt gegeben.*

Betrifft:

Montabaur, den 8. September 1898.

Die Erbauung der Westerwaldquer-  
bahn in der Richtung von Herborn  
über Westerburg-Meudt-Montabaur  
nach Ems.

Exzellenz!

Nachdem der Landtag in seiner letzten Tagung dem von der Kgl. Staatsregierung unterbreiteten Ge-  
seitentwurf über die Erbauung der Westerwaldquer-  
bahn von Herborn nach Langenhahn **oder einem  
andern geeigneten Punkte** seine Zustimmung er-  
theilt hat, sprechen die unterzeichneten Mitglieder des  
Komitees für das dem Westerwald bewiesene Wohl-  
wollen Euer Excellenz ehrerbietigsten Dank aus.  
Euer Excellenz wollen geruhen, die in anliegender  
Denkschrift ausgesprochenen Wünsche der Bevölkerung  
des Westerwaldes, welche dahin gehen, daß die auf  
Staatskosten genehmigte Eisenbahnverbindung von  
Herborn über Westerburg-Meudt-Montabaur nach Ems  
ausgebaut werden möge, entgegenzunehmen. Das der  
Denkschrift beigelegte Material dürfte darthun, wie  
der Westerwald reiche Bodenschätze aufzuweisen hat,  
deren Gewinnung und Verwerthung die Industrie und  
mit ihr die daneben liegende Landwirtschaft heben  
wird. Wie uns bekannt geworden, ist Ev. Excellenz  
auch von der zuständigen Eisenbahnbehörde genannte  
Linie über **Westerburg** in Vorschlag gebracht worden.  
Wir legen daher vertrauensvoll unsere Bitte, die  
Staatsbahn nicht über Langenhahn, sondern von Her-  
born über Westerburg-Meudt-Montabaur nach Ems  
zu bauen, in den Schooß der Königl. Staatsregierung  
mit der zuversichtlichen Hoffnung einer wohlwollenden  
Prüfung und Genehmigung unseres Antrages.

Hochachtungsvollst!

Das Comité:

- M. Sauerborn**, Bürgermeister in Montabaur,  
Vorsitzender.  
**Dr. G. Spies**, Apotheker, Stadtv., stellv. Vorsitz.  
**Georg Sauerborn**, Buchdruckereibesitzer, Stadtv.,  
Schriftführer.  
**G. Demme**, Gerichtssekretär, stellv. Schriftführer.  
**H. Stern**, Kaufmann, Schatzmeister.  
**B. Gerharz**, Bauunternehmer, Stadtver.-Vorsitzer.  
**Forstmeister Zericho**, königlicher Oberförster.  
**Filbry**, königlicher Kreisbauinspektor.  
**Dr. med. Düttmann**, prakt. Arzt, Stadtverordn.  
**Jos. Leuthner**, Kaufmann, Stadtverordneter.  
**Carl Müller**, Kaufmann, Magistratschöffe.  
**Ad. Löwenguth**, Bautechniker.  
**J. N. Bach**, Zimmermeister.  
**Fenner v. Fenneberg**, Pfarrer in Roden  
bei Montabaur.  
**J. Gerlach**, Pfarrer in Arzbach.  
**G. Jung**, Kreistagsabgeordneter in Arzbach.  
**Lehrer Menngen** in Arzbach.  
**Aug. Goebel**, Vorsitz. des Gewerbever. in Bad-Ems.  
**H. Becker**, Ingenieur in Bad-Ems.  
**G. Chr. Sommer**, Buchdruckereibes. in Bad-Ems.

John  
H. Sommer  
Ems.

An

Se. Excellenz Herrn Thiele

Minister der öffentlichen Arbeiten  
und Chef des Reichsamts für die Verwaltung  
der Reichs-Eisenbahnen

Berlin.

## Denkschrift.

Unter der Herrschaft der Nassauischen Regierung bestand die Absicht, die Lahnbahn über Montabaur zu führen. Die Gewerbetreibenden der Stadt Montabaur, von der unrichtigen Ansicht geleitet, eine Eisenbahnverbindung könnte der Stadt nur Schaden bringen, erbaten und erhielten die Zusicherung, daß diese Bahnlinie nicht über Montabaur geführt wurde. Wie nachtheilig diese Entschliebung der Stadt auf die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse einwirkten, hat man später eingesehen. So hat sich denn die Stadt in den 1870er Jahren, um das Zustandekommen der Westerbaldsbahn Limburg-Eigers zu sichern, zu einer Beitragsleistung von 6000 Mark für die Näherlegung der ursprünglich einer halben Stunde von der Stadt projektierten Bahnhofsanlage verpflichten müssen. Diese bedeutende Schuldenlast von 30000 Mark ist das Opfer einer kurzfristigen, dem Zeitgeiste nicht entsprechenden Handlungsweise der städtischen Gewerbetreibenden. Dazu kommt noch, daß der Centralbahnhof, wie er in Rücksicht auf den vielseitigen Verkehr mit unserer Kreisstadt Montabaur natur- und sünngemäß am liebsten Orte hätte gebaut werden können, nach dem damals ganz unbedeutenden Orte Siersbahn angelegt wurde. Bei der Erbauung der Westerbaldsbahn haben einflußreiche und mächtige Faktoren ihren Einfluß in die Wagtschaale gelegt und wir wollen deshalb über die Frage, weshalb der Centralbahnhof nicht in die Kreisstadt Montabaur gelegt wurde, aus naheliegenden Gründen nicht weiter eingehen. Zweifellos ist aber nachgewiesen und das zeigt sich auch bis auf den heutigen Tag, daß die Industrie in Montabaur, trotz des 14-jährigen Betriebes der Westerbaldsbahn, im Verhältnis zu den ganz unbedeutenden Orten Siersbahn, Birges u. s. w., welche letztere Orte zu einem großartigen Aufschwung des Verkehrslebens sich entwickelt haben, leider eine Besserung nicht erfahren hat.

Die Kreisstadt Montabaur, welche neben den Kreisbeamten ein vollständiges Kaiser Wilhelms Gymnasium mit durchschnittlich 300 Schülern, Lehrer- und Lehrerinnenseminar, Höhere Töchter Schule, Präparanden-Anstalt, 2 Kgl. Oberförstereien, Amtsgericht, Kataster- und Steueramt, Domänen-Rentamt, Kreis- und Landesbauinspektion, Krankenhaus der barmh. Brüder, Landesbank-Agentur, 2 Sauerbrunnen pp., aufzuweisen hat, liegt im Mittelpunkt zwischen Ems und der in Aussicht genommenen Querbahn Meudt-Westerburg. Sobald die Kreisstadt Montabaur mit der Lahn und dem vorbenannten nordöstlichen Theile durch eine Bahnverbindung, die übrigens schon vor zehn Jahren geplant war und deren Ausführung von dem Local-Comitee im Jahre 1887 (— Eingaben des Pfarrer Sturm und Genossen zu Möllingen vom Juni 1887 und desgleichen Kemmerod —) bei Ew. Excellenz in Antrag gebracht wurde, verbunden wird, steht Montabaur im Mittelpunkt der

Verkehrsader, die sich auf der Entwicklung des Verkehrslebens, insbesondere Hebung der Wochen- und Viehmärkte zunächst für die Stadt, dann aber auch für die ganze Umgebung in ihrer zweifellos vortheilhaften Weise gestalten wird. Wohl sind vor einigen Jahren Verhandlungen über die Erbauung einer Kleinbahn von Ems nach Montabaur geführt worden, die indessen zu einem günstigen Resultat nicht geführt haben, weil die Belastung der armen Gemeinden und des Kreises auf die Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen einen nachtheiligen Druck üben würde. Aber auch abgesehen hiervon, so würde doch eine Eisenbahnverbindung mit der Lahn in wirtschaftlicher Beziehung dann nur Bedeutung haben, wenn, wie wir erstreben, der Lahnverkehr nach dem Westermals in direkter Verbindung mit der Querbahn Montabaur-Meudt-Westerburg gebracht wird. Um dieses zu erreichen, genügt eine Kleinbahn den Verkehrsanforderungen in keiner Weise. Die reichlichen Bodenschätze des Westermals — der, nebenbei gesagt, früher in seiner wirtschaftlichen und industriellen Bedeutung verkannt wurde — bieten hinreichende Sicherheit der Rentabilität einer Staatsbahn. Wir haben den Quarzit und Thonschiefer, sowie Tachtschiefer als Unterlage oder Grundgebirge, darin als Ergußgesteine: Basalt, Trachyt und Phonolith mit basaltischen Tuffen, und Trachytuff, sowie Lager von Bimssteinand.

Alles wird zum Theil überdeckt von Thon und Quarzgeröllern und darüber Kelm. Der Quarzit ist in weiter Erstreckung zwischen Hilscheid und Montabaur anstehend und bildet das Grundgerüst der Montabaurer Höhe. Dieser Quarzit ist bereits in mehreren großen Steinbrüchen aufgeschlossen, aber noch viel mehr Steinbrüche ließen sich betreiben, wenn die Achenfracht auf mehrere Kilometer Entfernung nicht so theuer wäre. Da kann nur die Bahn helfen und sehr bald wird das lokale Absatzgebiet sich auf Meilen im Umkreise erweitern.

Ganz ebenso wird es mit dem Basalt gehen, der bei Montabaur, Boden, Moschheim, Niederahr und Meudt in mächtigen Massen ansteht.

Auch Gänge und Lager mit Mangan- und Eisenerzen, Blei, Kupfer, Zink, fehlen nicht.

So hat, von Westerburg anfangend:

Westerburg:	Braunkohlen, Basaltsteinbrüche.
Salz:	Trachytsteinbrüche.
Hersbach:	Braunkohlenlager, Trachytsteinbrüche und Bimsandgruben.
Eisen:	Thongruben, Braunkohlenlager.
Meudt:	Plattenbasaltbrüche, Bimsandgruben, Braunkohlen und Thonlager.
Oberahr:	Bimsandgruben.
Niederahr:	Braunkohlen, gelber Thon, Trachytsteinbrüche.
Bannberscheid:	Thon, Trachyt u. Basaltsteinbrüche, Kies.

**Emser Zeitung 16. September 1898 Nr. 216.**

*Ems, 15. September. (Westerwaldquerbahn.) Das Komitee für Erbauung der Westerwaldquerbahn Herborn-Westerburg-Montabaur-Ems hat unterm 8. Sept. an den Herrn **Eisenbahnminister Thielen** eine Eingabe gerichtet, dahingehend, daß die auf Staatskosten genehmigte Eisenbahnverbindung von Herborn über Westerburg-Meudt-Montabaur nach Ems (also nicht über Langenhahn) geführt werde. Die beigefügte **Denkschrift** hat folgenden Wortlaut: [s. obige Abb. u. nachf. Abschrift des weiteren Textes]:*

**Boden:** Thon, Basaltplatten, Säulenbasalt, Braunkohlen, Eisenstein und Bimssand.

**Montabaur:** Basalt- und Quarzitbrüche, Thon, Kies, Bimssand, 2800 Morgen Wald, Mangan-Eisenstein, bedeutende Wochen- und Jahrmärkte, Hauptverkehrmarkt.

**Holler:** Basalt und Quarzitlager, Thon, Kies.

**Niederelbert:** Basaltsteinbrüche, Thon, großer Waldbestand.

**Welschneudorf:** großer Pflastersteinbruch, großer Waldbestand, Fischzucht, Rindvieh- und Pferdezucht.

**Staatfiskus:** große Waldungen.

**Arzbach-Cadenbach:** Krugbäckereien, Quarzitsteinbrüche, Bierbrauereien, große Waldungen.

**Eitelborn:** Quarzitsteinbrüche.

**Ems:** Kurindustrie, Mineralwasser-Versand und Pastillenfabrikation, Emser Blei- und Silberwerk A. G. mit 1200 Arbeitern, Malbergsbahn Aktiengesellschaft mit Elektrizitätswerk, Gasfabrik, Backsteinfabrik mit Ringofen, Holzschneidemühle, Metalldreherei, Inhalatorium, Fabrik. pharm. chem. Präparate, Domänenfiskus, welcher neun Häuser besitzt, Wasserwerk, griech.-kath. und engl. Kapelle, Emser Werk. Das Werk hat zwischen Ems und Montabaur im Arzbachthale eine auf Blei, Silber, Kupfer, Zink und Eisen verliehene Feldesgröße von 48.365.264 Quadratmeter. Die 1200 Arbeiter des Blei- und Silberbergs genießen den Vorteil eines Konsumvereins, dessen Jahresumsatz 29.000 Mark war. Diese Arbeiter gehören zum größten Teil den Ortschaften Welschneudorf, Oberelbert, Niederelbert und Holler an. Es würde die Bahnverbindung für dieselben bezüglich des Zu- und Abgangs zur Arbeitsstelle eine bedeutende Erleichterung bei nur ganz mäßigen ihnen erwachsenden Kosten bedeuten.

Große technische Schwierigkeiten werden keine vorliegen, denn da schon die Kleinbahn für die Strecke Montabaur-Ems projektiert war, so dürfte anzunehmen sein, dass auch die Erbauung einer Vollbahn ohne große Schwierigkeiten möglich gemacht werden kann.

Die Steigungsverhältnisse der bestehenden Unterwesterwaldbahn, insbesondere der Strecke Engers-Grenzau-Siershahn sind derart bedeutend, daß nach sachverständigem Urteile auf dieser Strecke kein komplettes Bataillon Soldaten in einem Zuge, selbst nicht mit mehreren Lokomotiven, befördert werden kann.

Die Westerwaldquerbahn von Westerburg über Meudt-Montabaur und einmündend in Ems in die Lahnbahn bietet dagegen die Gewähr für die Möglichkeit der Truppentransporte in jedem Falle.

Daneben tritt die sehr wichtige Frage in den Vordergrund, daß die wirtschaftlichen Notstände des Westerwaldes, wie solche in gleichem Maße auf dem Hunsrück und in der Eifel bestehen, dadurch gehoben werden, daß dem armen Bauer, der ja durch den Niedergang der Landwirtschaft hart gedrückt ist und bei nicht eintretender Besserung seinem Ruin sicher entgegengeht, ein besseres und leichteres Absatzgebiet der landwirtschaftlichen Produkte, insbesondere des nicht unbedeutenden Viehbestandes durch die Erbauung der Staatsbahn in der von uns gewünschten Weise geboten wird.

Hat sich die Industrie, was unzweifelhaft durch die Erbauung der Staatsbahn eintritt, gehoben, so wird der gesamten Landwirtschaft eine Lebensader geschaffen, vermöge welcher zuversichtlich eine dauernde Besserung und damit eine Beseitigung der bestehenden landwirtschaftlichen Nothstände bewerkstelligt wird. Unter den schwierigen Verhältnissen, unter denen gegenwärtig das gesamte Vaterland durch die Überwucherung der sich täglich mehrenden vaterlandslosen Söhne mit Besorgniß in die Zukunft blickt, lassen wir den Muth nicht sinken, eingedenk des Satzes einer unserer größten Ahnen des Hohenzollernhauses, „daß Landwirtschaft und Industrie die besten Stützen von Thron und

Altar sind“, hoffen wir, daß die von uns gewünschte Bahnlinie die Wohlfahrt unseres nassauischen Ländchens fördern wird.

Die von uns in Umlauf gesetzte Petition, welche im Original beiliegt, hat eine Unterzeichnung von 2795 Personen aufzuweisen, außerdem werden im Abgeordnetenhaus die Herren **Abgeordneten Dr. Lieber-Camberg, Cahensly-Limburg und Schaffner-Diez**, unseren Antrag auf Erbauung der Bahnstrecke Herborn-Westerburg-Montabaur-Ems befürworten.

Eine Karte, welche die ungefähre Strecke dieser Eisenbahnlinie und die in jeder Gemarkung sich vorfindlichen Bodenschätze angibt, ist in Anlage ebenfalls zur geneigten Durchsicht beigefügt.

#### **Kreisblatt 17. September 1898.**

**Locales und Provinzielles. Montabaur, 17. Sept.** Das Komitee für die Erbauung der Westerwald-Querbahn Herborn-Westerburg-Montabaur-Ems hat unterm 8. D. Mts. an Se. Excellenz Herrn **Thielen, Minister der öffentlichen Arbeiten, Berlin**, eine Eingabe gerichtet, dahingehend, daß die auf Staatskosten genehmigte Eisenbahnverbindung von Montabaur über Westerburg-Meudt-Montabaur nach Ems (also nicht über Langenhahn) geführt werde. Der Eingabe ist eine Petition beigefügt, welche eine Unterzeichnung von 2.795 Personen (– aus den vielen in Betracht kommenden Gemeinden –) aufweist. Außerdem liegt eine ausführliche Denkschrift, sowie eine Karte in Anlage bei, welche die ungefähre Strecke dieser Eisenbahnlinie und die in jeder Gemarkung sich vorfindlichen Bodenschätze angibt.

#### **Kreisblatt 24. September 1898.**

**Westerwald-Querbahn.** In dem „Rhein. Kur.“ wird folgendes Eingesandt veröffentlicht: Rennerod, 19. September (Bahn.) Kürzlich wurde gemeldet, daß die Führung der neuen Bahn von Herborn über Marienberg nach Langenhahn sicher sei. Das würde eine neue Bevorzugung der Kreisstadt Marienberg und diesmal auf Kosten von Rennerod bedeuten. Schon bei Erbauung der Linie Limburg-Westerburg-Hachenburg-Altenkirchen wurde Marienberg zu Liebe die Bahn, statt auf der Höhe zu bleiben, in das Nistertal hinunter nach Erbach und später wieder auf die Höhe zurückgeführt; die Mehrkosten betragen sicherlich mehr als eine halbe Million Mark, abgesehen von den höheren Betriebskosten. Jetzt soll die letzten Winter vom Landtag genehmigte Bahnlinie von Rennerod aus mit einem großen Umweg an Marienberg vorbei nach Langenhahn geführt werden und zwar wiederum mit bedeutenden Mehrkosten, die mit einer Millionen Mark niedrig veranschlagt sind. Dadurch kommt Rennerod, das früher Verkehrsmittelpunkt für den oberen Westerwald war, noch mehr neben den Verkehr, als es jetzt schon ist. Die direkte Entfernung nach Langenhahn beträgt zwölf km; mit der neuen Bahn werden etwa 24 daraus; mit Recht hat ein hoher Beamter diese Linie eine „Bratwurst“ genannt. Um nach Limburg zu fahren, wohin viel Verkehr besteht, wird man statt der bisherigen zwei Wegstunden nach dem Bahnhof Wilsenroth zu Fuß und an den eine Viertelstunde entfernten Bahnhof und in der Bahn reichlich zwei und eine halbe Stunde brauchen und statt 1 Mark für die Postwagenfahrt wird man bis Wilsenroth etwa 1 Mark und 50 Pfg. für ein Billet 3. Klasse bezahlen. Auch nach Köln wird die Verbindung nicht besser, als sie bisher vermittelt der Post über Burbach war. Dagegen kann man leichter nach Herborn, in welcher Richtung indes der Verkehr gering ist, und nach Marienberg der Kreisstadt ist Oberwesterwaldkreises, womit Rennerod kaum noch Verkehr hat, seit dem es zum Kreis Westerburg gehört. Die Industrie, die man als Folge des Bahnbaus erhofft, wird auch nicht sehr gefördert, wenn die Güter bedeutende Umwege machen müssen, ehe sie in den großen Verkehr gelangen. Eine praktische Linie ist die von Montabaur über Westerburg-Montabaur nach Ems, die eine bessere Verbindung für den Personenverkehr bietet und den Güterverkehr ebenfalls berücksichtigt. Die hiesige Gemeindebehörde sollte doch Schritte thun, um den großen Schaden fern zu halten, der aus dem Umweg der Bahn über Marienberg für Rennerod erwächst; sie sollte diesen Schaden an maßgebender Stelle direkt oder unter Vermittlung des Landrathsamtes und des Landtagsabgeordneten darlegen und sich im übrigen den Schritten des Komités Westerburg-Meudt-Montabaur-Ems anschließen. Wenn der Herr

Eisenbahnminister über alle Verhältnisse richtig aufgeklärt ist, wird er schwerlich an einer Bahnlinie festhalten, die auf die Kreisstadt Marienberg zugeschnitten erscheint, sonst aber weder dem Personen- noch dem erhofften Güterverkehr dienlich ist, mit der man höchstens Spazierfahrten in die verschiedenen Teile des hohen Westerwaldes machen kann.

#### **Kreisblatt 1. Oktober 1898.**

**(Westerwald-Querbahn.)** Im „Rh. Kur.“ wird folgendes veröffentlicht: Zu dem „Eingesandt“ von Rennerod in diesem Blatt möchten wir uns einige Bemerkungen gestatten: Die Ausführungen des Herrn Einsenders über die sogenannte „Bratwurstlinie“ von Rennerod an Marienberg vorbei nach Langenhahn finden wir ganz zutreffend. Da? durch den Ausbau dieser Linie dem Personen- und Güterverkehr wenig oder doch nicht in dem Maße gedient werden wird, wie dies durch andere Linien geschehen könnte, das begreift jeder, der mit den örtlichen Verhältnissen bekannt ist. Der Verkehr des großen Ortes und Gerichtssitzes Rennerod mit der industriell aufblühenden Stadt Limburg, welche auch Landgerichtssitz ist, ist so bedeutend, daß eine einigermaßen günstige Bahnverbindung zwischen den genannten Orten wünschenswerth, ja nöthig wäre. Warum haben aber die Bewohner von Rennerod das Gesuch der Bewohner von Gemünden, Seck und Umgegend um Legung der Linie von Rennerod über Seck und Gemünden nach Wilmenroth nicht energisch unterstützt? Kommen die Renneroder erst jetzt zur Besinnung über das, was in Ihrem eigenen Interesse liegt? Ist die Linie über Gemünden nicht die aller kürzeste und gleichzeitig diejenige, welche die geringsten Schwierigkeiten bringen wird? Auf keiner Linie könnten die Interessen der großen Orte Rennerod, Seck und Gemünden besser gewahrt werden, als auf der in unserem an das hohe Staatsministerium gerichteten Gesuche bezeichneten. Selbst wenn Westerbürg Einmündungsstation von Gemünden aus werden würde, könnte unsere in Vorschlag gebrachte Linie mit erheblich geringeren Kosten gebaut werden, als dies bei anderen Linien gehen wird. Wir hegen immer noch die Hoffnung, dass man unsere Linie prüfen und nicht deshalb unberücksichtigt lassen wird, weil unser Projekt jüngeren Datums und weil nun einmal für Marienberg Stimmung gemacht worden ist. Man wird gewiß nicht in vorgefasster Meinung an einer voraussichtlich kostspieligeren Lösung und für den Fiskus weniger rentablen Linie hartnäckig festhalten. Was können Dörfchen wie Halbs, Hergenroth u. a. an Personen- und Güterverkehr bringen? Oder dürfen die Sonderinteressen, welche in neuerer Zeit in Westerbürg zutage getreten sind, für die Bestimmung einer Bahnlinie den Ausschlag geben. Wir dächten, die Hebung der industriellen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Bewohner einer Gegend und die finanziellen und technischen Fragen beim Bau selbst sowie die zweckmäßige Einrichtung bezüglich der Förderung des Anschlusses an den Großverkehr, dies alles wäre hier von einer Bedeutung, daß man an vorgefaßten Meinungen nicht rücksichtslos festhalten oder gar die Förderung von Sonderinteressen, wie solche zwischen Westerbürg und Möllingen bestehen, ausschlaggebend machen darf. Wir machen nochmals darauf aufmerksam, daß Westerbürg auch von Gemünden aus durch eine Bahn nicht schwer zu erreichen wäre. **Der Fortsetzung von Westerbürg über Möllingen, Meudt, Montabaur, Ems stünde nichts im Wege, wenn die Linie über Gemünden angenommen würde.** Ein Mitglied des Gemündener Eisenbahn-Komités.

#### **Kreisblatt 3. November 1898.**

**Nassau, 1. Nov.** Die Vorarbeiten zum Bau einer Kleinbahn durch das Gelbachthal von Nassau nach Montabaur sollen ihrem Abschlüsse nahe sein. Möchte nun auch recht bald mit dem Bau selbst begonnen werden!

#### **Kreisblatt 10. Dezember 1898.**

**Locales und Provinzielles.** Montabaur, 10. Dezember. **(Kleinbahn durch das Gelbachthal.)** Nach den von der Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin vorgenommenen Vorarbeiten hinsichtlich Festigung der Linie und Berechnung der Kosten sind in der **Kostenaufstellung** folgende Posten vorgesehen: Insgesamt ein Baukapital von 1.800.000 Mk. und zwar: Einrichtungsarbeiten 6.725 Mark, Felslösung, Planierung und Mauerwerk 344.100, Böschungen aufzuschütten und Besamen derselben 13.450,

Trockenmauerwerk an denselben 10.800, Packung an denselben 80.000, Unterhaltung des Bahnkörpers bis zum Betrieb 8.070, außergewöhnliche Ausgaben für elementare Störungen, Wächter ec. 36.855, Hecken, Zäune 1.345, Schutzanlagen gegen Schneewehungen 4.355, Wege, Übergänge 55.000, Brücken und Durchlässe 100.000, Schienen und -material 409.950, Ausbessern des Geleises der Elisenhüttenbahn bei Nassau 33.684, Anschlußgeleise auf den Bahnhöfen Nassau und Montabaur 23.520, Weichen- und -material, 49.846, Signalvorrichtungen 10.000, Bahnhof Montabaur 19.500, Stationsgebäude mit Güterschuppen ec. 53.600, Einfahrtshalle, Lokomotivschuppen und Werkstätte in Nassau 13.000, Kohlenbühne Nassau 1.000, Wagenschuppen Nassau 5.000, Waagen und Drehscheiben, Rampen in Nassau und Montabaur 16.000, Wasserstationen ec. 42.000, Regulierung und Verlegung des Gelbachs 10.000, 3 Lokomotiven 60.000, 3 Personenwagen für je 48 Personen 27.000, 5 bedeckte Güterwagen 15.000, 20 offene Wagen 50.000, Utensilien 6.000, besondere Arbeiterlöhne und Verwaltungskosten während des Baues 164.000, Anlagen zur Gewinnung des Materials 23.000, unvorhergesehene Fälle 20.000, Zinsen für ein Baukapital von 1.800.000 Mark 85.000 Mark.

Die nach der Einwohnerzahl und den ermittelnden Verkehrsverhältnissen aufgestellte Rentabilitätsberechnung sieht vor in **Einnahme** 23.000 und zwar: Personenverkehr 12.500 Touristenverkehr 5.000, Güterverkehr 4.000, Stückgut 1.500 Mark.

Dagegen in **Ausgabe** 55.000 Mark und zwar Betriebs-Ausgaben 43.050, Ergänzungsfond, 5 Prozent der Roheinnahme von 23.000 Mark 1.150, Reservefonds 1.800, Tilgungsfonds, 0,5 Prozent der Anlagekosten von 1.800.000 Mark 9000 Mark. z

In dem Rentabilität-Gutachten heißt es: Beim Inbetriebsetzen der Bahn würden voraussichtlich 32.000 Mark Einnahmen zur Deckung der Betriebskosten fehlen. Eine bescheidene Rentabilität kann erst dann erwartet werden, wenn größere industrielle Unternehmungen im Gelbachthal entstanden sein werden. Daß die Erbauung der Bahn einen Anreiz zur Ausbeutung der in diesem Tal erschürften mannigfachen nutzbaren Mineralien geben wird, steht zu erwarten, sobald durch weitere Versuche und größere Aufschlüsse festgestellt sein wird, daß die verschiedenen Mineral-vorkommen reichhaltig und ergiebig sind. Die Wasserkraft des Gelbaches erleichtert die Errichtung industrieller Betriebe.

Ueber Linie, Bahnhöfe, Haltestellen wird gesagt: Von Nassau wird das Bahngleise der Eisenhütte-Bahn durch Einlegung einer dritten Schiene benutzt, wozu Eigentümer bereits die Erlaubnis erteilt haben. Bei Station 30 wird die Staatsbahn, etwas weiter oben die Straße durchkreuzt, der Gelbachthal-Tunnel überschritten, um in dieses Tal einzumünden und die Linie ohne Tunnelbau bis Montabaur fortzuführen. Haltestellen und Bahnhöfe: Nassau, Schloss Langenau (für Touristen), Weinähr, Weinährer-Hütte (für Erzeverladung), Dies (für Personenverkehr und Erzeverladung), Kirchähr, Giershausen (größerer Bahnhof), Eltersdorf, Reckenthal (für Erzeverladung), Weißgerbers Mühle, eine nach unbestimmt, Montabaur. Wagenschuppen würden errichtet werden in Nassau, Weinährer-Hütte, Dies, Eltersdorf und Montabaur.



Eine Bahnverbindung von Montabaur nach Nassau oder Ems? Im Foto sehen wir die alten Bahn-Stellwerk-Häuschen von Nassau und Bad Ems (Fotos: Röther 2024).

Betrifft:  
**Die Weiterführung der Westerwald-  
Querbahn in der Richtung Herborn-  
Westerburg-Montabaur-Ems.**

50 Hüb  
25 Antons  
Ems, im Dezember 1899.

## Excellenz!

Vor über 10 Jahren, im Jahre 1887, tauchte das Projekt auf, eine Eisenbahnverbindung von Herborn nach Rennerod—Meudt—Montabaur—Ems, dort anschliessend an die Lahnbahn, herzustellen. Die Ausführung dieses Projekts wurde durch Eingaben des Herrn Pfarrer Sturm zu Möllingen und desgleichen von Rennerod bei Sr. Exe. dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten in Anregung gebracht. Widerstreitende Interessen verzögerten aber leider die Erreichung des angestrebten Zieles.

Um wenigstens nichts unversucht zu lassen, was dazu beitragen konnte, eine einigermaßen dem Verkehrsbedürfnisse entsprechende direkte Verbindung von der Lahn nach dem Westerwald zu erlangen, trat im Sommer 1896 eine Anzahl Interessenten mit der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin in Verbindung, um vorerst eine Kleinbahn von Montabaur nach Ems in Ausführung zu bringen. Der damalige technische Leiter der Emser Malbergbahn, Herr Direktor Reichardt, arbeitete einen Plan für eine Kleinbahn aus. Nach diesem hätte die Strecke Montabaur—Ems eine Länge von 30 Kilometer erhalten. Ein im Jahre 1897 von Herrn Landesbauinspektor Henning in Montabaur entworfener Plan sieht eine Länge von 22 Kilometer für die Strecke vor, weist geringere Steigung (1:30) auf und nimmt eine Fahrzeit von  $1\frac{3}{4}$  Stunden an. Die Spurweite sollte 75 Centimeter betragen. Wie Herr L.-B.-I. Henning selbst mittheilte, hätte die Ausführung seines Planes mindestens 700000 Mark Kosten verursacht. Eine Vollbahn würde etwa 60 Prozent theurer kommen. Später liess man den Plan des Herrn Direktor Reichardt nach demjenigen des Herrn L.-B.-I. Henning umarbeiten und beschloss, in den Plan noch eine drei Kilometer lange Stichbahn nach dem in land- und forstwirtschaftlicher Hinsicht bedeutsamen Ort Welschneudorf einzufügen.

Gegen die Linienführung Montabaur—Ems trat ein Konkurrenzprojekt für eine Kleinbahn Montabaur durchs Gelbachthal nach Nassau—Obernhof, dort ausmündend in die Lahnbahn, auf. Hier stellen sich die Kosten auf weit über eine Million. Auch dieses Projekt, ursprünglich der Kleinbahngesellschaft Lenz & Co. in Köln entstammend, wurde von der Allg. Deutschen Kleinbahngesellschaft übernommen. Nach Freigabe beider Strecken als Kleinbahnen wurden dann fast gleichzeitig die Vorarbeiten für beide Projekte gemacht. Bei dem Emser Projekt trug die Kleinbahn-Gesellschaft selbst die Kosten, bei dem Gelbachthalprojekt wurden die erforderlichen Mittel, 3000 Mark, von Gemeinden und Interessenten aufgebracht.

Die Kleinbahnprojekte Montabaur—Ems und Montabaur—Gelbachthal fielen aber nach und nach wieder

An  
**Se. Excellenz Herrn v. Thielen**  
Minister der öffentlichen Arbeiten  
und Chef des Reichsamts für die Verwaltung  
der Reichs-Eisenbahnen

Berlin.

dem Vergessen anheim, da die Kleinbahn-Gesellschaft ganz bestimmte Garantien verlangte, ehe sie die Sache weiter verfolgen wollte. Andererseits waren für die Interessenten die Erfahrungen wenig ermutigend, die beim Kleinbahnbau Zollhaus—Braubach—St. Goarshausen—Nastätten—Oberlahnstein und beim Betrieb anderer massauischen Kleinbahnen (Elville—Schlangenbad) mit der Unternehmerin, der A. D. Kleinbahn-Gesellschaft, gemacht wurden.

Eine völlig neue Sachlage wurde durch die dem preussischen Landtage im Jahre 1898 regierungsseitig unterbreitete Vorlage geschaffen, welche mit einem Kostenaufwand von 7343000 Mark den Bau einer Vollbahn von Herborn nach (Westerburg) Langenhahn oder einem anderen Punkte der Linie Limburg—Altenkirchen vorsah. Die Vorlage, welche nichts weiter im Auge hat, als dem ursprünglichen Plane der Erbauung der Linie Herborn—Westerburg—Meudt—Montabaur—Ems wohlwollend Rechnung zu tragen, begründet die Weiterführung der Bahn von Meudt nach Montabaur und Ems.

Gegen die Weiterführung der Westerwaldquerbahn von Westerburg nach Montabaur opponirten Selters und Siershahn bezw. die in der betreff. Interessensphäre liegenden Gemeinden. (Die Linienführung Selters ist eine nordwestliche, die nach Siershahn eine südwestliche.) Von Anfang an hiess es, dass die Neigung am Sitz der Regierung dem Projekt Siershahn günstiger sei. Im Frühjahr 1899 erfuhr man, dass Se. Durchlaucht der Fürst zu Wied, als er bei Hohem Ministerium zugunsten der Linie Selters vorstellig wurde, Bescheid dahin erhielt, Selters müsse unberücksichtigt bleiben; aus wirtschaftlichen Gründen sei die Linienführung nach Siershahn ins Auge gefasst. Entsprechende Vorarbeiten für letztere Linie erfolgten im Sommer d. J., nachdem eine staatliche Kommission eine Besichtigung vorgenommen hatte, im Auftrage hohen Ministeriums. Es hat sich aber, laut Zeitungsnachrichten, ergeben, dass die Linie Siershahn grosse technische Schwierigkeiten bietet. Wie es heisst, legt die Kgl. Staatsregierung besonderen Werth darauf, dass die neue Eisenbahn, welche eine Parallelbahn der Lahnbahn wird, strategischen Zwecken dienen kann. Dieser Zweck soll nun nicht erfüllt werden können bei der Führung über Siershahn, weil die mitunter sehr kurzen Windungen des Brexbachthales die Mitnahme eines längeren Eisenbahnzuges, wie es die Militärzüge sein müssten, nicht gestatten. Ferner sind nach sachverständigem Urtheile die Steigungsverhältnisse der als Fortsetzung der Westerwaldquerbahn gedachten Unterwesterwaldbahn, insbesondere der Strecke (Engers-Grenzau-Siershahn, derart bedeutend, dass auf dieser Strecke kein komplettes Bataillon Soldaten in einem Zuge, selbst nicht mit mehreren Lokomotiven, befördert werden kann. Weiter kommt hinzu, nach Aeusserungen eines Ingenieurs, dass die Lokomotiven der Westerwaldbahn Limburg-Siershahn auch heute noch nicht in der Lage sind, am Kreuzungspunkt Siershahn das Kesselspeisewasser einzunehmen. Sie müssen dies in Montabaur thun, da der Bahnhof Siershahn kein geeignetes Wasser hat, obwohl mehrfach danach gesucht wurde.

Es kann also nur noch Montabaur für die Linienführung der Westerwaldquerbahn ernstlich in Frage kommen und die Fortsetzung von da nach Ems ist dann von selbst gegeben.

In einer Eingabe der Montabaurer Bürger bezw. des Eisenbahnkomitees vom 8. September 1898 ist ausführlich dargelegt, welche Gründe für diese Linienführung sprechen. Unter Verweisung auf betreffende Eingabe sollen im Nachstehenden die Hauptpunkte noch einmal kurz skizzirt werden.

Auf dem früher so geringschätzend behandelten, als unwirthlich verschrieenen Westerwald, besonders von Westerburg nach Montabaur und Ems, birgt der Boden reiche Schätze. Es finden sich Quarzit und Thonschiefer, sowie Dachschiefer als Unterlage, darin als Ergussgesteine Basalt, Trachyt und Phonolith mit basaltischen Tuffen und Trachyttuff sowie Lager von Bimssteinsand. Alles wird zum Theil überdeckt von Thon- und Quarzgeröllen und darüber Lehm. Auch Braunkohlen finden sich reichlich. So sind ganz in der Nähe von Caden drei Braunkohlenbergwerke mit einer Grubenfeldfläche von 12 Mill. Quadratmeter und mit einem neuen Aufschluss, der grosse Ausbeute verspricht. Zwischen Wallmerod und Montabaur reiht sich dann Thonfeld an Thonfeld.

In Montabaur, dem Sitz der Kreisbehörde des Unterwesterwaldes, bestehen noch folgende Anstalten und Behörden: Lehrer- und Lehrerinnenseminar, Präparanden-Anstalt, Gymnasium mit durchschnittlich 300 Schülern, Höhere Töcherschule, 2 Kgl. Oberförstereien, Amtsgericht, Kataster- und Steueramt, Domänenrentamt, Kreis- und Landesbau-Inspektion, Landesbank-Agentur etc. Montabaur ist Station der Unterwesterwaldbahn Limburg—Engers. Seit Jahrhunderten ist dort der Kreuzungspunkt der alten, verkehrsreichen Landstrassen von Süd-Nord, Nord-Ost. Wird, wie zu erwarten, die Bahn nach Montabaur geführt, so muss diese Stadt mit ihrer weiten landwirtschaftlichen Umgebung sich aufs günstigste entwickeln, die jetzt schon bedeutenden Wochen- und Viehmärkte würden einen ungemein starken Verkehr veranlassen, wovon alle erwerbsthätigen Stände in gleichem Maasse den denkbar grössten Nutzen ziehen könnten.

Alle diese Vortheile würde indess Montabaur nur gewinnen durch eine Verbindung mit Ems. Dieser Badeort ist ein ausserordentlich bedeutendes Absatzgebiet für alle landwirtschaftlichen Produkte. Das Schlachtvieh, welches dort zum grössten Theil aus dem Westerwald bezogen wird, muss dann nicht mehr auf sehr grossen Umwegen, über Limburg, nach Ems befördert werden. Ausserdem gehen im Sommer ein über den anderen Tag Fuhrwerke von Meudt und Wilmenrod mit Jungvieh nach Ems. Für den Güterverkehr kommen aber auch sonst noch eine ganze Reihe gewichtiger Faktoren auf der Strecke Montabaur—Ems in Rechnung. Es finden sich dortselbst viele Erze, Basalte, Stein- und Thonlager, die noch der Ausbeutung harren. Der Forstfiskus besitzt grosse Wäldungen in diesem Gebiet, nur ist heute die Abfuhr des Holzes zu kostspielig. Die Erzeugnisse der Krugbäckereien in der »Augst« (Arzbach, Hillscheid etc.), für die Domänen-Verwaltung zu liefern, könnten weit billiger und

bequemer mit der Bahn versandt werden, als mit Fuhrn, wie dies heute geschieht.

Zur Rentabilität dieser Linie ist weiter bezgl. des Güterverkehrs zum Letzten aber nicht Geringsten festzustellen, dass das Emser Werk, Akt.-Ges., zwischen Montabaur und Ems, im Arzbachthale, eine auf Blei, Silber, Kupfer, Zink und Eisen verliehene Feldesgrösse von 48365264 Quadratmeter besitzt. Von diesem Werk werden ganz beträchtliche Gütermengen verfrachtet, die bis jetzt auf einer 3½ Kilometer langen Anschlussbahn zum Bahnhof Lindenbach-Ems geführt werden, welche letzterer auf Kosten der Bewohner des unteren Stadttheils von Ems im vorigen Jahre eingerichtet worden ist. Nach Verbreiterung der 1 Meter spurigen Geleise würde diese Anschlussbahn wohl unschwer zu einer Vollbahn ausgestaltet werden können.

Auch für den Personenverkehr kommt das Emser Werk in Betracht, dadurch, dass den ca. 800 im Unterwesterwaldkreis wohnenden Arbeitern des Werkes, die jetzt einen beschwerlichen Fussmarsch machen müssen, um nach und von der Arbeitsstelle zu kommen, die Möglichkeit geboten wird, die Bahn zu benutzen. Diesen Arbeitern, die in den umliegenden Dörfern wohnen und meist über einen kleinen Besitz verfügen, den ihre Angehörigen bewirtschaften, würde durch den Bahnverkehr eine ausserordentliche Wohlthat zuteil. Sie würden mehr wie heute in der Lage sein, ihre freie Zeit ihren Familien widmen zu können, ihre Zufriedenheit und ihr Wohlstand könnte nicht besser gefördert werden. Der Staat verrichtete also mit Erbauung dieser Strecke eine bedeutungsvolle soziale That. Grosse Opfer sind nicht nöthig, im Gegentheil, die erforderlichen Mittel werden sich sicher gut verzinsen.

Für den Eintritt eines lebhaften Personenverkehrs spricht noch der starke Fremdenstrom in Ems, der mit Weiterführung der Westerwaldquerbahn nach Montabaur und Ems gewiss auch auf den Westerwald seine Wirkung äussern und von den wohlthätigsten Folgen für die Bewohner dieser vielfach der Touristik noch nicht genügend erschlossenen, an landschaftlichen Schönheiten reichen Gegenden sein würde. In richtiger Erkenntniss der Sachlage hat der Westerwaldklub seinerzeit auf Antrag der Montabaurer Ortsgruppe denn auch beschlossen, zur Hebung des Fremdenverkehrs auf dem Westerwald für das Bahnprojekt Montabaur—Ems warm einzutreten. Um nur ein Beispiel von dem Fremdenverkehr in Ems zu bieten, sei hier erwähnt, dass die seit 11 Jahren bestehende Emser Malbergbahn allein während der fünf Monate der Saison 1899 71291 Personen zu Berg beförderte! Man muss die vielen Klagen des Fremdenpublikums über mangelnde Gelegenheit zu Ausflügen in den nahen Westerwald gehört haben, um beurtheilen zu können, wie dringend nothwendig eine Bahnverbindung nach Montabaur ist.

Nach all diesen Darlegungen mögen zum Schluss der Linienführung Montabaur durchs Gelbachthal noch einige Zeilen gewidmet sein. Diese Linie würde nur ganz unbedeutenden Ortschaften zugute kommen und sowohl hinsichtlich des Personen- wie des Güterverkehrs niemals

auch nur annähernd dieselbe Rentabilität erlangen wie die Linie Ems. Im Gelbachthal liegen nur wenige Gruben, die in einer Schrift des Herrn Bergrath Ulrich zu Diez überdies als nicht abbauwürdig bezeichnet worden sind. Wie wenig Interesse dies Projekt übrigens selbst bei den in erster Linie in Betracht kommenden Städten Montabaur und Nassau findet, ergibt sich aus der strikten Ablehnung jedweder städtischer Zuschüsse zu den Vorarbeiten des Kleinbahnprojekts. Was im Gelbachthal dringend noth thut, ist die Anlage guter Strassen und Wege, für eine Bahn fehlen alle Vorbedingungen. Auch für eine strategische Bahn erscheint die Lahnbahnstrecke bei Obernhof, wohin die Westerwaldquerbahn bei diesem Projekt ausmünden würde, wegen der dortigen grossen Tunneln nicht sehr geeignet, da bei einem etwaigen Unfall dort beide Strecken auf längere Zeit gesperrt werden könnten.

Aus all den oben angeführten Erwägungen und Gründen bitten wir Ew. Excellenz

hochgeneigtest veranlassen zu wollen, dass dem Landtage der Monarchie alsbald eine Vorlage unterbreitet wird, welche die Weiterführung der im Bau begriffenen Westerwaldquerbahn von Herborn nach Montabaur und Ems vorsieht.

Ew. Excellenz haben seinerzeit im Landtage die Erklärung abgegeben, unser schönes Ems gleiche im Winter einem schlafenden Dornröschen. Wir können Ew. Excellenz die Versicherung geben, dass dieses Dornröschen nur des Prinzen wartet, der es aus seiner Verzauberung erlösen soll. Der Zauberbann, in dem es liegt, ist der Mangel an Verkehrsgelegenheit nach mehreren Richtungen. Zu Ew. Excellenz haben wir das feste Vertrauen, dass Ems nicht dereinst berufen sein wird, statt des Dornröschens gar das Aschenbrödel spielen zu müssen und verharren mit dieser Erwartung in Ergebenheit!

## Das Comité:

- A. Linkenbach, Feldgerichtsschöffe.
- M. Ebner, Stadtverordneter.
- H. Linkenbach, Magistratsschöffe.
- J. Maxeiner, Stadtverordneter.
- Fr. Schmitt, Stadtverordneten-Vorsteher.
- H. Sommer, Stadtverordneter.
- K. van Staphorst-Villerius, Gasanstaltsbesitzer.

110. [Größtes Blatt.] Montabaur, Donnerstag den 13. September 1900. (33. Jahrgang.)

**Kreis-Blatt**



**für den Unterwesterwaldkreis.**

Redaktion, Druck und Verlag von Georg Sauerborn in Montabaur.

Anzeigengebühren für die 2-spalt. Garmondzeile oder deren Raum 12 S. Reklamen d. Doppelseite 24 S. Anzeigen finden im ganzen Kreiswirkungsbereich. Beilagen nach Uebereinkunft. Bestellungen werden jederzeit angenommen.

Telegramm-Adresse: Kreisblatt Montabaur. Telephon Nr. 10.

Abonnementspreise: Einzelhefte 1 M. vierteljährlich 3 M. halbjährlich 5 M. jährlich 10 M. in Vorauszahlung. Anzeigenannahmen: in Baumbach bei J. B. Koch; in Boden bei Joh. Donnermuth; in Hartenfels bei W. Dickopf I.; in Heiligenroth bei Chr. Hüb; in Hilfscheid bei Karl Berg; in Dorresen bei P. Winter; in Höhr bei G. B. Reilm; in Rogendorf bei P. Koch; in Ransbach bei L. Stöckel; in Schenkelberg bei Ad. Kohlenbed; in Selters bei F. W. Sonnenberg; in Stromberg bei H. Ramoth; in Würges bei J. Brüggmann.

**Kreisblatt Nr. 110 erstes Blatt, 13. September 1900.**

**Locales und Provinzielles. Aus dem Gelbachthale, 10. September.** Bekanntlich ist in Verbindung mit der geplanten Westerwald-Querbahn (Westerburg-Siershahn oder Westerburg-Montabaur auch eine **Bahn durch das Gelbachthal** in Aussicht genommen. Ob dieser Plan aber in den nächsten Jahrzehnten zur Ausführung gelangt, ist eine große Frage; so nöthig die Bahn auch ist, einige Jahre gehen sicherlich noch darüber hin. **Vorläufig dürfen wir uns darüber freuen, daß jetzt wenigstens der Bau einer guten Landstraße durch Gelbachtal in Angriff genommen wird.** Bis jetzt sind nämlich die Verkehrsverhältnisse in unserem Thale so schlecht wie wohl in keiner anderen Gegend unseres Regierungsbezirks. Einzelne der am Gelbach gelegenen Ortschaften sind überhaupt nicht, andere nur durch schlechte Feld- oder Waldwege miteinander verbunden. Unter diesen Umständen braucht man sich nicht zu wundern, wenn die gewerblichen und industriellen Verhältnisse in unserem Thale immer mehr zurückgehen, wohl von Natur aus die besten Vorbedingungen für eine blühende Industrie geboten sind. Das Gelbachtal ist reich an Silber, Blei, Kupfer, Zink, Thon und Schiefer und auch Mengen von Farberde. Nicht weniger als 47 eingetragene Bergwerkskonzessionen harren der Betriebsaufnahme, die aber nur bei einer günstigeren Gestaltung der Verkehrsverhältnisse eintreten kann. Auch hat der Gelbach ein starkes Gefälle, welches leicht zu industriezwecken nutzbar gemacht werden könnte. So lange aber durch das Gelbachthal nicht einmal ein guter Weg führt, so daß die Bewohner der zu demselben gehörenden zahlreichen Ortschaften kaum ihren landwirtschaftlichen Erzeugnisse transportiren können, ist auf eine Besserung in industrieller und gewerblicher Beziehung nicht zu rechnen. **Hoffen wir, daß der Bau der neuen Straße bald beendet sein möge und daß dadurch der hiesigen Landwirtschaft sowohl als der Industrie und dem Gewerbe eine lang ersehnte Förderung zu Theil werde.**

**Kreisblatt Nr. 113, 20. September 1900.**

**Locales und Provinzielles. Montabaur, 20. September.** Dem Vernehmen nach beabsichtigt der Ausschuß zur Erbauung einer Kleinbahn durch das Gelbachthal am Sonntag den 23. d. m Punkt im Hotel „Zur Krone“ in Nassau eine Sitzung abzuhalten.

**Kreisblatt Nr. 117, zweites Blatt, 29. September 1900.**

**Bahn-Projekt Montabaur-Nassau durch das Gelbachthal.** Nassau, 23. September. Das Komitee für Betreibung der Vorarbeiten Angelegenheit des Gelbach-Bahnprojektes hatte heute Nachmittag in das Hotel „Krone“ Anführungsstriche eine Sitzung einberufen. Trotzdem – wie gesagt – war eine Komiteesitzung geplant, waren in Bekundung des Interesses außer den Komiteemitgliedern wohl weitere 50 Personen, vorwiegend aus dem Gelbachthale erschienen, sodaß die bestimmte ursprüngliche Sitzung zu einer zahlreich besuchten Versammlung wurde.

Herr **Bürgermeister Eppstein-Nassau** eröffnete als Vorsitzender des Komitees die Versammlung und stellte derselben den miterschiedenen neuen **Landrath des Unterlahnkreises, Herrn Duderstadt, den Landrat in Westerburg, den Landrat des Unterwesterwaldkreises, Dr. Schmidt-Montabaur** und Herrn **Bauinspektor Winkelmann, Vertreter der Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft-Berlin** vor.

Herr Landrat **Duderstadt** begrüßte die Anwesenden und sprach seine Freude über den zahlreichen Besuch aus, welcher hinlänglich das rege Interesse an der Sache bekunde. Er habe allzeit den Verkehrswegen Interesse entgegengebracht, so z. B. der Westerwaldbahn, und werde dies auch weiter tun. Obwohl mit den Verhältnissen des neuen Kreises noch nicht bekannt, seien ihm **Konkurrenzprojekte Montabaur-Ems und Montabaur-Nassau** nicht fremdgeblieben, vermöge noch heute keine bestimmte Stellung zu einem dieser Projekte zu nehmen, bevor er dieselben geprüft. Die Anwesenden könnten aber versichert sein, daß er einer Bahnverbindung zwischen Montabaur und der Lahn großes Interesse entgegenbringen werde. Herr **Landrat Dr. Schmidt** referierte über den jetzigen Stand des Bahnprojektes unter Erläuterung der Vorgeschichte desselben, besonders auch daß von der Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft-Berlin eine Kostenberechnung aufgestellt und zur Vertretung derselben Herr **Bauinspektor Winkelmann** in die Versammlung entsendet worden sei. Heute bezwecke man zu berathen, welche weitere Schritte zunächst zu geschehen haben, wie zu dem sehr kostspieligen Projekte die benötigten Mittel aufzubringen, sowie ob von dem Staate Hilfe zu erwarten sei. Bisher habe man in der Gelbachbahn-Angelegenheit nicht mehr tun können, als geschehen, zumal eine Normalbahn auf Staatskosten auf die Bildfläche getreten, und die event. Erbauung derselben durch das Gelbachthal von der Entscheidung der Staatsbehörde abhinge, ob die vom Staat zu erbauende Bahnstrecke im oberen Westerwalde: Langenhahn-Siershahn, von Meudt nach Montabaur gelegt werde. Wenn letztere Linie gewählt würde, bestehe die Aussicht, daß der Staat auch der Erbauung einer normalspurigen Bahn, als natürliche Fortsetzung der Westerwaldbahn nach der Lahn durch das Gelbachthal, näher treten werde. Diese Entscheidung stehe heute allerdings noch aus, sie sei aber bald zu erwarten. Man dürfe deshalb zur Vermeidung von Zeitverlust nicht zögern, jetzt schon Stellung zu nehmen. Immerhin müsse aber im Auge behalten werden, daß die erwähnte Entscheidung für das Gelbachbahn-Projekt ungünstig ausfallen könne, und unter welchen Bedingungen alsdann die Deutsche Kleinbahngesellschaft die Erbauung einer schmalspurigen Bahn übernehmen würde.

Der Vertreter dieser Gesellschaft, Herr **Bauinspektor Winkelmann** gab in umfassender Weise hierüber Auskunft. Der verhehle nicht, daß es schwierig, eine Kleinbahn durch das Gelbachthal ohne Staatshilfe zu erbauen. Die Ortschaften in dem Thale seien alle klein und schwach bevölkert. der Personenverkehr würde deshalb nur ein ganz geringer werden können. Aber auch vom Durchgangs- und Güterverkehr, welche letzterer sich nach dem heutigen Stand der Dinge in Ermangelung fast jeder Industrie nur auf landwirthschaftliche Produkte beschränkt, sei nicht viel zu erwarten, obwohl das Gelbachthal zweifellos große Schätze an Eisen, Blei, Kupfer, Zink, Mangan, Thon, Schiefer usw. in sich berge. Es frage sich deshalb, wie ist es möglich, das Projekt zu verwirklichen? Die Kleinbahngesellschaften verträten den Standpunkt erst Industrie, dann Bahn, währenddessen die Interessenten demjenigen: erst Bahn, dann Industrie huldigten. Beide Theile hätten Recht, aber man bekomme niemals damit eine Gelbach-Bahn. Zum Ziele führe nur, wenn zur Erlangung einer Garantie zugleich mit dem Bahnbau, auch mit der Begründung der Industrie begonnen werde, damit bei Fertigstellung des ersteren die Rentabilität der Strecke wegen Mangels an Transportmaterial nicht allzu sehr in Frage gestellt würde. Außerdem wäre zur Herbeiführung einer, eine feste Basis bildenden Berechnung eine Rundfrage bei den Bergwerkseigenthümern nötig, welches Transport-Quantum an Erzen usw. sie pro Jahr voraussichtlich garantieren, damit die Kleinbahngesellschaft auch nach dieser Seite hin eine möglichst genaue Berechnung, ob rentabel oder nicht, anzufertigen in die Lage komme. Eine solche Berechnung müsse unbedingt vorausgehen, denn die Erbauungskosten betrügen 1.800.000 Mark; hierzu kämen Verzinsung, Amortisation, Unterhaltung usw., sodaß weder Staat noch Kleinbahngesellschaft jemals sich dazu verstehen würden, blindlings darauf los zu bauen. Um Industrie in das Gelbachthal zu bringen, empfehle es sich, das Interesse auswärtiger Industrieller wach zu rufen, was unter Hinweis auf die großen hier lagernden Schätze keine Schwierigkeiten biete. Günstiger würde sich die Erbauung einer Kleinbahn schon gestalten, wenn dieselbe als Verbindung mit der Lahn in Fortsetzung der Staatsbahn Meudt-Montabaur erbaut werden könne, denn in dieser Gegend sei bereits Industrie und lagerten in der Erde noch große Schätze an Mineralien, welche einen ansehnlichen Güterverkehr garantierten.

Dieser, zusammengefaßt mit der im Gelbachthal zu erwartenden Industrie, vielleicht auch unter Hinzutritt der Elisenhütte bei Nassau, würde der Kleinbahngesellschaft die Möglichkeit bieten, der Sache näher treten zu könne.

**Pfarrer Farel-Gackenbach** tritt für die Gelbachbahn ein, in Aufzählung der zahlreichen Bewohnerschaft in dem Thale und auf den Höhen, sowie unter Hinweis auf die anerkannt großen Mineralschätze; er findet es unbegreiflich, daß man ernstlich die Linie Montabaur-Ems auf aufstellen konnte, als ein Konkurrenzprojekt durch ein Thal, welches in beregtem Sinne weit hinter dem Gelbachthale zurückbleibe.

Herr **Bauinspektor Winkelmann** erwiderte hierauf, dass das Projekt Montabaur-Ems noch weniger Aussicht habe, als dasjenige Montabaur-Nassau, gleichviel ob nun der Staat baue oder eine Kleinbahngesellschaft. Das Gelbachthal berge nach seiner Ansicht nach nicht allein unermeßliche Schätze an bekannten und noch unbekannt Mineralien, sondern es spreche auch die Wasserkraft des Gelbaches im technischen Weitblick zur Ansiedlung und Rentabilität von Großindustrie, was in dem Thale Montabaur-Ems gänzlich fehle.

Herr **Landrat Dr. Schmidt** sprach Herrn **Bauinspektor Winkelmann** für die gebotenen Grundlagen besten Dank aus und stellt jetzt die Frage auf: Wie lassen sich dieselben realisieren bezw., was muß nun geschehen? Zunächst bleibe abzuwarten, ob der Staat sich für die Strecke Meudt-Montabaur entscheide event. die Verbindung mit der Lahn durch das Gelbachthal nach Nassau ausbaue. Geschehe dies, dann hätten wir den Vortheil, den wir erwarteten. Ein solcher sei nicht ausgeschlossen, weil man diese Linie als Anschluß an die Lahn als die technisch richtige achte. Komme es aber anders und das Projekt gelange durch den Staat nicht zur Ausführung, dann müsse man es mit der Kleinbahngesellschaft versuchen. Von großem Werthe würde es alsdann sein, die Strecke zur Erzielung einer besseren Rentabilität an die Staatsbahn in Meudt (über Montabaur) anzuschließen. Der höhere Westerwald biete viele Gelegenheit zu Frachtladungen. Aber auch die Gegend Wallmerods reflektiere mit ihren Basaltbrüchen auf die Gelbachbahn. **In der Wasserkraft besitzt das Gelbachthal einen nicht zu verkennenden Wert. Hier sei durch die Stauung des reichen Wassers und Errichtung einer elektrischen Kraftzentrale in den eng zusammentretenden Felswänden mit nicht zu hohen Kosten zu erreichen, was heute in der Eifel mit einem Kostenaufwand von vielen Millionen zur Ansiedlung von Industrie angestrebt werde. Das Silberbergwerk Rhein-Nassau würde ein ganz besonderes Interesse an dieser Talsperre haben.** Rechne man hierzu die voraussichtliche reiche Beute an Mineralien, sei das Bahnprojekt hinsichtlich seiner Verwirklichung und Rentabilität gar nicht so aussichtslos. Er stellte deshalb folgenden Antrag: „Die Versammlung wolle nach den Darlegungen des Herrn **Bauinspektors Winkelmann** beschließen, bei der Staatsbahn-Verwaltung dahin vorstellig zu werden, daß dieselbe bei dem event. Bau einer Staatsbahn von Meudt nach Montabaur die Weiterführung durch das Gelbachthal nach Nassau bewirkt.

Wenn das Staatsbahnprojekt abgelehnt wird, so soll das Komitee die Durchführung der Bahn als Kleinbahn von Nassau nach Montabaur und evetl. weiter hinauf zum höheren Westerwald weiter betreiben. Zunächst soll das Komitee eine Festsetzung der mutmaßlichen Frachterträge der vorhandenen Gruben, Brüche und sonstiger Interessenten sofort herbeiführen.“

Herr **Steiger Dommermuth-Horbach** schildert den allgemeinen heutigen Stand der Gruben im Gelbachthal und deren voraussichtliche Ausbeute als durchaus günstig zur Erzielung der Rentabilität einer zu erbauenden Bahn. Der Ausbeutungswerth der Grube Gossengraben bei Dies allein berechne sich auf ca. 2 Millionen Centner Erze, ungeachtet desjenigen der vielen anderen abbauwürdigen Konzessionen in den verschiedensten Gemarkungen des Thales. Im ganzen befänden sich im Gelbachthal 63 bergbauliche Belehungen.

Herr **Bauinspektor Winkelmann** bezeichnet nach diesen Ausführungen in entgegenkommender Weise noch einen anderen Weg, welcher die Angelegenheit schneller fördern könne. Die Feststellung von Verkehrsermittlungen durch Aufzeichnung der Anzahl der betreffenden Konzessionen im Anschlusse an die Umfrage bei den Eigenthümern, wieviel Doppelwaggon als Erze bezw. Materialien der Bahn pro Jahr

zuzuführen sie sich verpflichteten. Dieses Material wolle man der Kleinbahngesellschaft als unumgänglich nötige Grundlage zur Erlangung einer Berechnung vorlegen. Auch der Staat – wenn er baue – bedürfe eines solchen, weshalb das sofortige Sammeln zur Vermeidung von Zeitverlust für alle Fälle anzuerkennen wäre. Solange dieses Material nicht erbracht, fahre man im Nebel herum und komme keinen Schritt vorwärts.

Herr **H. Mono-Weinähr** hielt es für undurchführbar, den Gewerkern die Verpflichtung zu der Angabe: wieviel Doppelwagen Erze zu liefern sie sich verpflichteten, aufzuerlegen, da die Ausbeute in der Teufe liege, in welche man nicht hineinschauen könne. Schwierig sei es aber auch, bevor die Bahn eröffnet, große industrielle Unternehmungen zu errichten, da jeder Weg viele, um Materialien und schwere Maschinen zu transportieren. Was aber für das Zustandekommen vieler Industrie im Gelbachthal nach der Vollendung der Bahn spreche, sei die von Herrn **Landrat Dr. Schmidt** mit Recht erwähnte billig zu gewinnende Wasserkraft des Gelbachs, im Verhältniß zu der theuren Kohle, ganz abgesehen von den reichen im Thale lagernden Mineralschätzen. Außerdem glaube auch er, daß sich die Staatsverwaltung für das Projekt interessire; es ginge dies daraus hervor, daß von zuständiger Stelle angefragt worden, ob auf Bahnhof Nassau genügend Raum vorhanden, um die Einmündung der Gelbachbahn event. bewerkstelligen zu können. Die Ortschaften im Gelbachthale seien die ärmsten im ganzen Regierungsbezirk, obwohl im Schooß der Erde große Schätze lägen. Der Staat müsse allen Gemeinden Zuschuß leisten, das Holz bei den Versteigerungen in den einzelnen Dorfschaften finde, weil Abfuhrwege fehlten, fast kein oder nur ein solch geringes Gebot, (4Raummeter buchen Rollschicht mitunter nur Mark 8. –), daß kaum die Fällerkosten gedeckt würden. Die Gemeinden müßten mithin immer mehr zurückgehen. Alles dies würde mit Erbauung der Bahn wirtschaftlich besser werden. Er richte deshalb an die Herren Landräthe die dringende Bitte um thunliche Unterstützung zur Abhülfe dieses Nothstandes.

Herr **Landrat Dr. Schmidt** bestätigte die Ausführungen des Herrn Mono für die Gemeinden seines Kreises.

Herr **Bauinspektor Winkelmann** gibt anschließend die Erklärung ab, daß seine Gesellschaft nach Lage der Sache sich vorerst um das Projekt nicht weiter kümmern werde. Lehne der Staat aber ab, glaube er, daß sie die Erbauung einer Kleinbahn durch das Gelbachthal nicht von der Hand Weise.

Herr **Landrat Duderstadt** erinnerte daran, daß die Frage, welche Schwierigkeiten vorhanden seien und ob die Bahn rentabel oder nicht, seines Wissens von der Kgl. Eisenbahndirektion noch gar nicht eingehend geprüft sei, da der Herr Minister einen Auftrag, derartige Erhebungen anzustellen, noch nicht erteilt habe. Es empfehle sich deshalb, an den Herrn Minister das Ersuchen zu richten, diese Erhebungen treffen lassen zu wollen. Anschließend theilte der Herr Redner noch mit, daß der Kreis Westerburg im Prinzip beschlossen habe, neben der Strecke Meuth-Siershahn auch den Grunderwerb für die Linie Meudt-Montabaur auf Kreiskosten zu übernehmen, in der Annahme, daß sich die Regierung dann für die Weiterführung der Staatsbahn von Montabaur nach Nassau entscheide.

Nach noch einigen Erörterungen wird der vorn erwähnte Antrag des Herrn **Landrat Dr. Schmidt** zum Beschluß erhoben und einstimmig angenommen.

Als Schluß der Versammlung gedachte der Vorsitzende Herr **Bürgermeister Eppstein** unseres erhabenen Kaisers, als Schutz und Schirmherr des deutschen Vaterlandes, welcher Toast in einem begeisterten Hoch, hoch, hoch der Anwesenden Ausklang.

Im **Mai/Juni 1902** erscheinen im Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis drei Artikel:

Nassau, 24. Mai, (Gelbachthalbahn.) In Sachen der Erbauung einer Kleinbahn von Montabaur durch das Gelbachthal nach Nassau erklärte der Bürgermeister im hiesigen Gewerbeverein, daß die Baukosten auf 1.800.000 M. veranschlagt seien, die Einnahmen zu 23.000 M, die Ausgaben dagegen zu 55.000 M. jährlich. Die Interessenten seien ihrer Zusicherungen, den Beweis über eine bessere Rentabilität zu erbringen, nicht nachgekommen, sodaß das Komitee eine weiteren Schritte thun könne, Von

*Sachverständigen ist von vornherein schon immer erklärt worden, daß der behauptete Erzreichtum im Gelbachthale nicht vorhanden sei.*

### **31. Mai 1902**

*Montabaur, den 29. Mai 1902. Zu dem Projekte einer Kleinbahn von Montabaur durch das Gelbachthal hatte die Emser Zeitung immer behauptet, daß nach dem Urteile von Sachverständigen der behauptete Erzreichtum im Gelbachthale nicht vorhanden sei. Die Freunde des Bahnprojektes aber protestierten heftig gegen diese ungünstige Beurteilung. Nun erklärt jedoch der Herr Bürgermeister von Nassau a. L., wo doch stets eine sehr günstige Stimmung für dieses Bahnprojekt herrschte, im dortigen Gewerbeverein, daß die Baukosten auf 1.800.000 Mark veranschlagt seien. Die jährlichen Einnahmen auf 23.000 Mark und die Ausgaben dagegen auf 55.000 Mark. Die Interessenten seien ihren Zusicherungen, den Beweis über eine bessere Rentabilität zu erbringen, nicht nachgekommen, sodaß das Komitee keine weiteren Schritte thun könne. Damit dürfte nun wohl das Gelbachthal-Eisenbahnprojekt erledigt sein und umso eifriger, der vollständige Ausbau der schon längst dringend notwendigen Straße durch das Gelbachthal bis in das Lahnthal gefördert werden. Das Eisenbahnprojekt hat gewissermaßen hemmend auf diesen Straßenbau gewirkt.*

### **3. Juni 1902**

*Vom Gelbach, 28. Mai. (Gelbachthalbahn.) Auf die Notiz im Nas. B. Nr. 118 „Gelbachthalbahn“, entnommen der Emser Zeitung, sei zur Beruhigung der Interessenten erwidert, daß gedachter Artikel keine Beachtung verdient. Daß die Berliner Kleinbahngesellschaft die Gelbachthalbahn nicht bauen würde, ist nichts Neues mehr. Das wußte man schon seit 2 Jahren. Denn besagte Gesellschaft verlangt von den anliegenden und interessierten Gemeinden volle Garantie für Rentabilität der Bahn resp. Ersatz, wenn sie nicht rentieren sollte. Ob aber nicht der Staat die Gelbachthalbahn bauen wird, bleibt abzuwarten. Durch eine kurze Notiz der Emser Zeitung lassen sich die Interessenten noch nicht einschüchtern. Eine von beiden Bahnen wird doch wohl einmal zur Ausführung gelangen, entweder die von Montabaur nach Ems oder von Montabaur nah Nassau. Welche von beiden sich rentabler gestalten würde, ist nach dem Urteile Sachverständiger zu Gunsten der letzteren, der Gelbachthalbahn längst entschieden. Ob der „behauptete“ Erzreichtum im Gelbachthal liegt, bleibe unentschieden, da erst festgestellt sein mußte, von wem die der Emser Zeitung vorschwebende Behauptung ausging. Daß aber großer Erzreichtum im Gelbachthal vorhanden ist, darüber haben ebenfalls Sachverständige schon gesprochen. Zudem kommt es ja auch nicht allein darauf an, daß eine Bahn rentire, sondern auch, durch eine Bahn und damit durch Eröffnung neuer Einnahmequellen eine ganze Gegend vor dem Ruine zu bewahren. Wir hoffen also unentwegt auf eine Gelbachthalbahn! (N.B.)*

## Ein Wunsch aus dem Gelbachtal.

\*\* Weinähr, 18. Jan. Es ist wiederholt in der Presse auf das Darniederliegen der Industrie im Gelbachtale hingewiesen worden und ebenso auf die bedauerliche Tatsache, daß die jungen Leute im Gelbachtale ihren Verdienst auswärts suchen müssen, inselgedessen die Eltern der jungen Leute an ihnen keine Stütze haben. Könnten die jungen Männer daheim Arbeit finden, so wäre es ihnen leicht möglich, nach ihrer achtstündigen Schicht im Bergbaubetriebe noch in der Landwirtschaft ihren Eltern an die Hand zu gehen. Hier, wo der Weinbau wieder, wenn auch sehr langsam aufblüht,

wäre die Bearbeitung der Weinberge eine müßbringende Beschäftigung für sie in freien Stunden. Denn daß der Weinbau immer noch lohnend ist, ergibt sich daraus, daß ein Bergmann, dessen Frau von der Mosel stammt und sachkundig ist, für ein Fuder 1902r 500 Mark erlöste. Die Vorbedingung für eine günstige Entwicklung in der Landwirtschaft und im Weinbau ist aber zunächst eine lebensfähige Industrie. Infolge der hohen Achsenfrachten kann diese jedoch nicht konzentrieren und so wird der Boden, in dem sich noch reiche Schätze an Erzen und Gestein finden, nicht erschlossen. Die zur Verfügung stehende große Wasserkraft liegt unter diesen Umständen ebenfalls brach, die seinerzeit abgebrannte Farbmühle ist nicht wieder aufgebaut worden. Was uns fehlt, ist eine

### Bahn durch das Gelbachtal.

Die Rentabilität einer solchen würde sich sicher ergeben. Betrachten wir nur einmal die davon berührte Gegend:

Oberhalb Weinähr findet sich die Blei- und Silbergrube „Wilhelm Friedrich“, dann die Grube „Leopoldine“, welche von Holzappel in Betrieb gesetzt ist. Die Rheinisch-Nassauische Gesellschaft läßt die Erze unterirdisch mit großer Mühe nach Laurenburg schaffen. Beim Hof Eschenau tritt ein mächtiges Eisenstein- und Mangan-Lager zu Tage, welches nicht abgebaut werden kann. Immer wegen der Transport-Schwierigkeiten! In dem Felde des Hof Eschenau steht ein Granitlager. Die Steine, welche geschnitten und poliert die schönsten Tafeln liefern, sind grünlich, mit Fasern durchzogen, wie beim Marmor. Die Blei- und Silbergrube bei der Grubai, Gewerkschaft Holzappel, hat sehr schönen Aufschluß.

Es folgt die Bruchhauser Mühle, dann Dies mit zwei Mühlen sowie die Blei- und Silbererzgrube Beschertglück, so dann die Blei- und Silbergrube Goffengraben. Von Dies ab sind wir im Bezirk Montabaur. Dann finden wir im Seitental die Weismühle und Häuschesmühle, sowie die drei Mühlen bei Giershausen. Bei Giershausen hat die Gewerkschaft Holzappel auch wieder schöne Blei- und Silberaufschlüsse. Das Dorf Iffelbach hat zwei Bierbrauereien, in seiner Gemarkung kommt ein schöner Ocker vor, welcher sich zu Farben verwenden läßt. Seitwärts ist das „Höchst“ mit seinem Quarzit. Er könnte nach der Gelbachtalbahn mit sehr geringen Kosten verladen werden, was für die Arbeiter von Hirschberg und Langenscheid einen guten Verdienst bedeuten würde. Weiter die Mühle bei Ettersdorf, die Blei- und Silbergruben des Herrn Baron von Rüdiger bei Romborn und Heilbergscheid, die Mühle bei Wirzenborn und das Blei- und Silbererzbergwerk des Herrn Ballott. Dann kommen noch die Mühlen unterhalb Montabaur. Die Gelbachtalbahn würde eine ganze Anzahl von Dörfern anschließen: Weinähr und Winden, welche Waldungen am Gelbach haben, Hübgingen, Dies, Gadenbach, Horbach, Kirchähr, Daubach, Stahlhofen, Unterhausen, Ettersdorf, Bladernheim, Ruppenrod, Neckenthal, Wirzenborn, Romborn, Heilbergscheid, Eppenrod, Iffelbach, Giershausen, Hirschberg, Langenscheid, Horhausen und Charlottenberg. Die Bahn würde die Städte Nassau und Montabaur mit einander verbinden. Dann sei noch erwähnt, daß die Tonwerke Friedrichslegen und die Schamottefabrik bei Niederlahnstein Ton vom Westerwald verarbeiten, welcher durch diese Bahnlinie einen kürzeren Transportweg erhält, als über Engers oder Limburg. Wenn die Bahn gebaut wird, werden die Gemeinden des Gelbaches mehr aus ihren Holzfällen erlösen als jetzt, wo sie öfters noch nicht einmal den Fällerlohn erzielen. In unserer waldbreichen Gegend ließe sich unter Benutzung der Wasserkraft des Gelbaches manche Holzschneiderei oder Holzbearbeitungsindustrie einrichten.

Möchten meine Ausführungen an den maßgebenden Stellen, bei den Behörden und Abgeordneten unserer Kreise eine günstige Aufnahme finden, damit sich endlich die Wünsche der Bewohner unseres Gelbachtals verwirklichen! (E. J.)

Kreisblatt Nr. 45, 15. April 1905.

**Arzbach 13. April.** Das hiesige Ortskomitee für die Erbauung einer Westerwaldbahn Montabaur-Ems versendet soeben einen Aufruf an alle Gemeinden, (welche die Weiterführung der Bahn von Montabaur nach dem Rhein verhindern wollen), in welchem gebeten wird, schleunigst Ortskomitees zu bilden, die sich behufs Wahl eines Zentralkomitees mit dem Arzbacher Komitee in Verbindung setzen zur energischen Agitation für das Bahnprojekt Montabaur-Ems (mit Abzweigung nach Hillscheid und eventl. nach Höhr-Grenzhausen). Anfangs Mai c. c. soll eine allgemeine Versammlung erfolgen, welcher voraussichtlich auch die Herren Landtagsabgeordneten beiwohnen werden. Bis zum 18. April wird die Bildung der Ortskomitees gewünscht. Nähere Auskunft erteilt der Vorsitzende des Ortskomitees in Arzbach, Herr **Postagent Vogt** daselbst.

## Aufruf!

Durch die dem Landtage zur Beschlussfassung zugegangene Vorlage, betr. die Weiterführung der Westerwaldquerbahn Herborn-Westerburg nach Montabaur ist die Frage, in welcher Richtung die Bahn von Montabaur aus fortgesetzt werden soll, der Entscheidung sehr nahegerückt. In diesem Augenblick, wo für alle an der Fortsetzung der Bahn nach der Lahn interessierten Gemeinden infolge des von einflussreicher Seite unterstützten Projekts Montabaur-Hillscheid-Bendorf so viel auf dem Spiele steht, erscheint es notwendig, daß alle Gemeinden, welche die Weiterführung der Bahn von Montabaur nach dem Rhein verhindern wollen, nunmehr

### **schleunigst Ortskomitees bilden,**

die sich behufs Wahl eines Zentralkomitees mit uns in Verbindung setzen zur Abwehr der gegnerischen Pläne und zur energischen Agitation für das

## **Bahnprojekt Montabaur-Ems**

(mit Abzweigung nach Hillscheid und eventl. nach Höhr-Grenzhausen).

Wir bemerken nochmals:

### **Eile in der Bildung von Ortskomitees ist dringend geboten.**

Schon in den nächsten Tagen sollen Einladungen an die Ortsgruppen zur Entsendung von Vertretern auf eine spätestens Anfangs Mai in Aussicht genommene allgemeine Versammlung erfolgen, welcher voraussichtlich auch die Herren Landtagsabgeordneten unserer Gegend beiwohnen werden. Es ist von größter Wichtigkeit, daß die Herren Abgeordneten, bevor der Landtag am 10. Mai seine Beratungen wieder aufnimmt, über die Wünsche unserer Gegend unterrichtet sind und daß andererseits ihre Wähler auch die Stellungnahme der Herren kennen lernen. Sie werden umso eher geneigt sein, für unser Projekt einzutreten, wenn eine recht große Zahl von Orten in dieser Versammlung vertreten ist und damit beweist, daß jetzt energisch gehandelt werden muß.

Die Bildung von Ortskomitees mit Angabe des Vorliegenden bitten wir möglichst bis Dienstag, den 18. April an die Adresse des

Herrn **Postagent Vogt** in Arzbach

zu melden, der auch gern bereit ist, jederzeit weitere Auskünfte zu geben.

**Das Ortskomitee für die Erbauung  
einer Westerwaldbahn Montabaur-Ems.**

V o g t, Vorsitzender.

**Kreisblatt Nr. 50, 27. April 1905.**

**Eingesandt. Bahnbauprojekt Montabaur-Ems. Oberelbert, 24. April.** Da man in letzter Zeit für eine Gelbachtalbahn ernstlich Propaganda gemacht hat, so dürfte es an der Zeit sein, auch öffentlich einmal auf diejenigen Orte hinzuweisen, die in das projektierte Bahnnetz Montabaur-Ems fallen und zwar für heute auf die Orte der östlichen Höhe, denn auch diese haben, auch wenn ein Bahnhof nicht für alle zu erwarten ist, Interesse an der Ausführung des Bahnprojektes. Vielleicht wird eine andere Feder dann Gleiches oder Ähnliches von den Filialgemeinden des Kirchspiels Arzbach, den Orten der westlichen Höhe zu berichten wissen. In Betracht kommen zunächst Oberelbert, Welschneudorf, dann aber auch Horbach, Hübingen, Stahlhofen, Untershausen, Daubach u. a. Schon der bloße Anblick von Oberelbert beispielsweise läßt den Fremden erkennen, daß genannter Ort in dürftigen Verhältnissen lebt, noch mehr aber gewinnt der Ortskundige diese Überzeugung, da der Boden einen nur spärlichen Ertrag liefert, der Besitz der einzelnen derart ist, daß kaum einer von Grund und Boden leben kann, der weitaus größte Teil kein nennenswertes Vermögen an Ländereien besitzt, sind alle Familien auf den Verdienst angewiesen. Die sämtlichen Arbeiter müssen auswärts Beschäftigung suchen, und was einen Hauptgrund für die dürftigen Verhältnisse abgibt, ist der Umstand, daß die Arbeiter die Woche über von ihrem Lohn draußen sich verköstigen müssen resp. in der rheinischen Industriegegend ihr Brot zu verdienen angewiesen sind. Von der ungefähr 400 Seelen zählenden Gemeinde arbeiten 57 als Wochenarbeiter auswärts und 27 sind den größten Teil des Jahres auswärts. Gleich liegen die Verhältnisse in Welschneudorf, nicht wesentlich besser in anderen Orten, in Horbach, Hübingen u. a. ist noch ein größerer Prozentsatz dauernd auswärts. Setzt man den täglichen Lohn des Einzelnen auf 2,80 Mk. und rechnet für ihn als täglichen Bedarf als Kost (durch Selbstverköstigung oder im Kosthaus) und Logis 1,20 Mk. ab, so bleiben für die oft zahlreichen Familien pro Woche 9,60 Mk. oder pro Jahr bei Annahme von 300 Arbeitstagen 480 Mk. Nun muß der Arbeiter Wohnungsmiete oder Zinsen zahlen, es kommen Krankheiten, was alles jedem klar macht, daß die Familie, so lange nicht eine Heranwachsender Sohn als Stütze des Vaters derselben beiträgt, ein notdürftiges Dasein fristen muss. Eine wesentliche Änderung, ja einen ganz neuen Umschwung der Verhältnisse würde eine Bahn Ems-Montabaur mit einem Bahnhof zu Oberelbert und tunlichster Berücksichtigung von Welschneudorf mit sich bringen, weil der Arbeiter dann täglich zu seiner Familie zurückkehren könnte. Genannte Orte müssen aber bei dem Bahnprojekt auch deshalb in den Verkehr hineingezogen werden, weil Horbach, Hübingen u. a., welche freilich bisher in Verkennung ihrer Interessen die Gelbachtalbahn wünschen, je nach Lage eines Bahnhofs denselben Vorteil aus derselben wesentlichen Ursache wie Oberelbert und Welschneudorf durch die Bahn Montabaur-Ems haben werden. Was die Bahn Oberelbert bietet, bietet sie selbstverständlich auch Untershausen, Daubach und Stahlhofen.

In unserer Zeit sind alle Gutgesinnte, welcher Konfession sie auch angehören mögen, bestrebt, die heranwachsende Jugend vor den sittlichen Gefahren zu schützen, die ihr auf die mannigfachste Art erwachsen. Gerade dadurch aber, daß der aus der Schule entlassene Junge täglich in das Elternhaus zurückkehren kann, wird er den Verführungen enthoben, die der ungestörte Verkehr draußen mit anderen in seinen freien Stunden, Lektüre, Schlafstellenwesen u. a. mit sich bringen.

Ein nicht zu unterschätzender Vorteil würde die Bahn auch für die Landwirtschaft bedeuten. In einem der genannten Orte wird ein nicht unbedeutender Teil des Wiesenwachstums alljährlich verkauft und so dem wesentlichen Erwerbszweig des Landmannes, der Viehzucht, der empfindlichste Schaden zugefügt. Die Lage von manchen ist derart, daß sie mit Sehnsucht die Heuernte erwarten, um baldigst bares Geld in die Hand zu bekommen, dem anderen fehlt es an geeigneten Stallungen und auch sein Arbeitslohn erlaubt ihm nicht, dafür zu sorgen, dem Dritten wäre es möglich eine Kuh zu halten, wenn er am Abend oder in der Frühe im Sommer mit tätig sein könnte, manch anderer wohnt in dürftiger Mietwohnung und ein Stall steht ihm nicht zur Verfügung, mancher junger Mann hat auch in Anbetracht seines Lohnes nicht den Mut, sich eine Kuh anzuschaffen. Wenn diese Verhältnisse vielleicht etwas sonderlich erscheinen, sie könnten durch Beispiele erhärtet werden. Tatsache ist jedenfalls, daß, wenn durch eine Bahn der Arbeitslohn stiege, auch die Landwirtschaft eine wesentliche Verbesserung erfahren würde.

*Auch würden durch eine Bahn die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, vorzüglich die Milch eher Absatz finden können. Wenn oben gesagt wurde, der Boden liefert einen nur spärlichen Ertrag, so ist nicht in letzter Linie der Umstand schuld, daß die männliche Bevölkerung, weil die ganze Woche auswärts, sich um die Landwirtschaft gar nicht kümmern kann, das Interesse für dieselbe schwindet, während andererseits dem Boden ein reicherer Ertrag abgerungen werden könnte. Die Bevölkerung muß seßhafter werden und die Landwirtschaft hebt sich.*

*Auch würden durch genannten Bahnbau die Dünger- und Futtermittel auf bequemere Art und Weise besorgt werden können. Und gerade durch Berücksichtigung obiger Orte würde dies für eine ganze Reihe von Gemeinden der Fall sein. Selbst Zimmerschied, das nahe bei Nassau liegende Hömberg bezieht seinen landwirtschaftlichen Mittel durch den Oberelberter Raiffeisen-Verein, bisher von der Station Montabaur. Mithin käme auch für die Rentabilität letzter Punkt in Frage.*

*Die Bewohner des Gelbchtales wünschen die projektierte Fortsetzung der Westerwaldbahn durch ihre Gegend. Man kann es ihnen nicht verdenken. Wenn aber auf die Reichen Erzlager in den Bergen hingewiesen wird, so muß wohl zunächst der Beweis geliefert werden, ob nicht solche auch, vielleicht ergiebiger, durch die Bahn Montabaur-Ems erschlossen werden. Solange die Unternehmer fehlen, ist es ein bloßes Phantasiegebilde, mit dem man doch nicht in erster Linie zu rechnen hat. Stichhaltigere Gründe sind doch wohl die oben angeführten. Wenn nun erst Dies als romantische Ausflugsort der Kurgäste in die Wagschale fallen soll, dann bietet doch die andere Strecke Ems-Montabaur den Kurgästen von Ems eher Gelegenheit, leichter die Wasserkur mit der Luftkur zu verbinden als die Gelbachtalbahn. Mögen zudem auch die Kurfremden bei der neuen Bahn in Betracht kommen, dann doch gewiß nicht in erster Linie.*

*Die Zahl derer, die daran direktes Interesse haben, ist maßgebend und abgesehen von Ems müssen an der Strecke Ems-Montabaur 7000 bis 8000 Seelen berücksichtigt werden, während bei der Gelbachtalbahn kaum 1000 ernstlich in Betracht kommen, denn Stahlhofen, Daubach, Horbach und Hübingen können zu den unsrigen gerechnet werden.*

Der Plan zum Bau einer Kleinbahn durch das Gelbachtal konkurrierte nach wie vor mit den Bestrebungen, eine Bahn von Montabaur durch die Augst nach Ems zu bauen. Auf der Titelseite des **Nassauer Anzeigers vom 9. Mai 1905** erscheint ein langer, emotionaler und teils ironischer Artikel von Heinr. Müller zu Gunsten der Trasse durch das Gelbachtal. Den Verfechtern der Trasse durch die Augst wirft er eine gezielte Irreführung bei der Zusammenstellung der Fakten und Zahlen vor. Dort werde hervorgehoben, dass solange keine Unternehmer da seien, der gepriesene Erzreichtum im Gelbachtal als Phantasiegebilde bezeichnet werden müsse, dass der kleine Gelbachort Dies als romantischer Ausflugsort hinter anderen Orten auf der Strecke Ems-Montabaur zurückbleiben müsse, dass bei dieser Strecke 7000-8000 Seelen in Betracht kämen, während es deren auf dem Gelbach nur 1000 seien, usw.

*Ferner wiederhole ich heute, dass den zur Augst zählenden Orten Niederelbert, Cadenbach, Eitelborn und Arzbach gute Gelegenheit zu Verdienst auf den nahen Emser Gruben und Hütten geboten ist, sowie, dass sie nach Ems und aufwärts gute fahrbare Wege besitzen. Ich bestreite deshalb entschieden, dass in der Augst **die** Armut herrscht, welche auf dem Gelbachtal daheim ist. Hier fehlt infolge Abgeschlossenheit von der Außenwelt, ja selbst in Ermangelung eines jeden fahrbaren Weges im mittleren und unteren Teile, jede Gelegenheit Verdienst finden zu können. [...] Kurz gesagt: die Augstorte haben Verdienst und Verbindung, die Orte des Gelbchtales nicht. Wenn letztere deshalb nach Verdienst und Brot, nach Anschluss an die Außenwelt ihren Ruf erheben, wird man dies nicht nur begreiflich, sondern auch gerechtfertigt und der Prüfung wert finden. Eine Prüfung dürfte zu Gunsten des Gelbchtales sprechen, denn in diesem kommen 17 Orte: Würzenborn (87), Holler (578), Reckenthal (121), Nornborn (414), Untershausen (191), Heilberscheid (348), Stahlhofen (282), Ettersdorf (138), Daubach (200), Ruppenrod (70), Isselbach (193), Giershausen-Kirchähr-Dies (77), Horbach (441),*

Gackebach (356), Hübingen (211), und Weinähr (379), ungeachtet der vielen Mühlen, der Höfe, der Farbenfabriken, der Eisenhütte, mit zusammen 4086 Bewohner, in Berücksichtigung, während in der Augst nur 4 Orte: Niederelbert (892), Cadenbach (559), Eitelborn (1008) und Arzbach (1158) mit zusammen 3616 mitsprechen [...] Oder sollte es richtiger sein, dass man demjenigen, der einen Rock trägt dazu noch einen Ueberrock schenkt, anstatt dem Barärmelichen zu einem Rock zu verhelfen? Diese Zahlen illustrieren so recht die Behauptung des „Augstfreundes“, dass in der Augst 7000-8000, auf dem Gelbach dagegen nur 1000 Bewohner in Frage kämen, als im [einen] Additionsschnitzer, von welchem Adam Riese nicht erbaut sein würde. Die von dem „Augstfreund“ zu der Augst gezählten Orte Horbach, Hübingen, Stahlhofen, Untershausen und Daubach kommen selbstredend nur zum Gelbach in Berücksichtigung. Diese Orte haben schon auf dem Gelbach gelegen, als der Teufel noch ein kleiner Bube war, und da liegen sie auch heute noch, trotz des von dem „Augstfreund“ versuchten geographischen Verschiebungskunststückchens. Die Hühner einiger dieser Orte gehen ja auf dem Gelbach spazieren und da sollen sie zur Augst zählen? Wenn das letztere wahr ist, bestreite ich mit demselben Rechte, dass Frankfurt am Main liegt. Aber auch die Bewohner dieser Orte wehren sich dagegen, diese Verschiebung ruhig an sich vornehmen zu lassen. Der „Augstfreund“ klagt hierüber mit der Begründung „in Verkennung ihrer Interessen.“ Es ist unsachlich, wie er dazu kommen kann, diese Bewohner so dupieren zu wollen. Wenn er den praktischen Sinn dieser Leute, und ihre Unnahbarkeit bei nicht in Ordnung gehenden Angelegenheiten gekannt hätte, wie ich sie kenne, würde er sich Abweisung erspart haben. Deren Bewohner zeichnen sich ebenfalls durch praktischen Sinn aus, und werden bei dem Versuche, auch hier ein X vor ein U machen zu wollen, schon die richtige Antwort zu geben wissen. Wenn in dem eingangs genannten Artikel weiter gesagt wird: „Der geprießene Erzeichtum im „Gelbachtal bleibt ein Phantasiegebilde, solange keine Unternehmer da sind“, so zeugt dies von totaler Unkenntnis. Die Unternehmer sind da, zu ihnen zählen Industrielle und bedeutende Gewerkschaften. Diese Unternehmer haben schon seit vielen Jahren ihre Konzessionen — 55 bis 60 an der Zahl — bei dem Königl. Bergamte in Diez, soweit dies erforderlich, belehnt. Sie sind zum großen Teil erschürft und aufgeschlossen, reiche Ausbeute versprechend. Bisher war die Gewinnung dieser Ausbeute mangels eines jeglichen Verkehrsweges ausgeschlossen. Wäre erst eine Bahn erbaut, würde damit aber sofort begonnen werden. Grade die Tatsache, dass diese Konzessionen sich auf viele Inhaber verteilen, läßt mit Sicherheit auf ein schnelles Emporblühen von Industrie u. Bergbau sowie auf ein Wachsen der Bevölkerung schließen u. ohne allen Zweifel im Verein mit den vielen Ländereien und großen Waldbeständen, sowie wegen des Gelbachs starkem Gefälle zum Betreiben von Fabriken u. s.w., die Rentabilität einer Bahn garantieren. Die Augst hat solche günstige Borbedingungen nicht. Soviel mir bekannt, hat die Augst außer dem Grubenfelde des Emser Bergwerkes fast keine weiteren Konzessionen aufzuweisen, sie wird somit vorwiegend von dieser Gesellschaft beherrscht, das ganze Gebiet liegt somit auch nur in einer Hand. Man darf daraus wohl schließen, daß die Erbauung einer Bahn durch die Augst nur dem bequemeren Personen- und Güterverkehr dienen würde, nicht aber, dass mit ihr umfassende neue Betriebe entstünden, wie dies auf dem Gelbache in schneller Aufeinanderfolge der Fall wäre, in Verwirklichung gemeinnütziger und sozialer Bestrebungen zum Segen eines ganzen Landstriches. Wenn ein „Gelbachfreund“ die Romantik des Dörfchens Dies mündlich oder schriftlich als ein Schwerpunkt zur Erbauung einer Bahn angeführt hat, hat der Augstfreund ganz recht, wenn er dies glossiert. Romantik spricht bei einem Bahnbau nicht mit. Gesetzt der Fall aber, sie spräche mit, würde die Augst schlecht dabei wegkommen, denn sie bleibt mit ihrer Einförmigkeit um 90 Proz hinter den landschaftlichen Schönheiten auf dem Gelbach zurück. Das Gelbachtal ist wegen seiner Abgeschlossenheit nur nicht bekannt. Der Verfasser ruft die Bewohner vom Gelbach und deren Interessenten dazu auf, sich zu organisieren und die für die sorgfältige Prüfung ihrer Lage und ihrer Angelegenheit die nötigen Unterlagen zur Vorlage bei der Königl. Staatsregierung zusammenzustellen. In Ems habe sich eigens eine Kommission zur Bearbeitung des Augstprojektes gebildet. Hierbei ist bemängelt worden, daß Herr Schaffner<sup>153</sup> im Abgeordnetenhaus nur für das Gelbachtalprojekt eingetreten ist. Von dem Standpunkte gesehen, daß den gewählten Volksvertretern die Pflicht obliegt,

nach Wahrheit, Recht und persönlicher Ueberzeugung allzeit für das Wohl des Volkes und des Landes einzutreten, hat sich Herr Schaffner auch in dieser Frage als ein würdiger Volksvertreter gezeigt. Von Herrn Cahensly<sup>154</sup> läßt sich dasselbe sagen, auch er wird keineswegs nach Gunst sprechen, sondern seine ganze Kraft da einsetzen, wo es gilt, einen Notstand zu beseitigen, einer armen Bevölkerung zu Verdienst und Brot zu verhelfen. Wenn ich mir deshalb zum Schlusse erlauben darf, einen Rat zu erteilen, ist es der, dass sich die Bewohner und Interessenten vom Gelbach, darunter die Elisenhütte, die Rheinisch-Nassauische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft zu Laurenburg, die Fürstlich v. Waldecksche Verwaltung auf Schaumburg, zu einer Organisation ohne Verzug zusammenschließen, um den Herren Schaffner und Cahensly umfassendes Material unterbreiten zu können. Hiervon wird vieles, alles abhängen.

**Kreisblatt Nr. 111, 19. September 1905.**

**Weiterführung der Westerwaldquerbahn. Oberlahnstein, 17. September 1905.** Mit dem Projekt der Weiterführung der Westerwaldquerbahn nach der Lahn hatte sich gestern nachmittag eine auf Anregung von Ems durch ein **Bürgermeister Schütz** in den hiesigen Rathaussaal einberufene zahlreich besuchte Interessentenversammlung zu beschäftigen. Ihr Fernbleiben hatten entschuldigt die Herren **Abg. Cahensly-Limburg, Bürgermeister Sauerborn- Montabaur, die Löhnberger Mühle<sup>155</sup> und die Chamottefabrik<sup>156</sup>**, letztere mit dem Bemerkten, sie würde sehr dankbar sein, wenn man ihr die gefaßten Beschlüsse mitteilen wolle. Herr **Abg. Schaffner** hatte nicht geantwortet. Zu Beginn der Sitzung präziserte Herr **Reichs- und Landtagsabgeordneter Dr. Dahlem<sup>157</sup>** (Foto) seine Stellungnahme dahin, dass er zu den aufgetauchten Projekten, da sie sämtlich in seinem Wahlkreise lägen, eine zuwartende Stellung einnehmen müsse, bezeichnete da aber das Projekt Hillscheid-Höhr-Bendorf als das aussichtsloseste Unternehmen. Der gefährlichste Konkurrent der Emslinie sei das Gelbachtalprojekt. Solange sich die Befürworter der Linien Ems und Nassau aber gegenseitig bekämpfen, wird weder die eine noch die andere Linie zur Ausführung kommen. **Es liege also im Interesse beider Teile, dass sie sich einigen, indem sie die Ausführung beider Linien, sowohl nach Nassau wie nach Ems, erstreben.** Im Ministerium erkennt man an, daß der Ort Hillscheid Anspruch auf Berücksichtigung hat. Es läßt sich aber leicht ermöglichen, die Bahn von Grenzau und Höhr nach Hillscheid fortzusetzen und eventl. auch Neuhäusel anzuschließen. In Hillscheid ist man damit auch ganz einverstanden. **Dr. Schubert-Ems<sup>158</sup>** hielt nun an der Hand einer von ihm auf einer Wandtafel entworfenen Zeichnung einen Vortrag über die Linie Montabaur-Ems, die als die direkteste und natürlichste Fortsetzung der Linie Westerbürg-Montabaur anzusehen sei, weil sie ihn gerader kürzester Richtung führe und sowohl eine Verbindung mit der in ihrem Unterlaufe kanalisierten Lahn wie mit dem Rhein darstelle. Der Interessen der Lahnsteiner seien genau dieselben wie die der Emser und der Bewohner der Augst. Ems verlange gar nicht, daß die Bahn etwa bei der Station Lindenbach in die Lahnbahn einbinden müsse, es begnüge sich mit einer Haltestelle etwa am Schlachthof, und sei ebenso wie die Bewohner der Augst erbötig, die Grunderwerbskosten zu tragen. Die Westerwaldbahn würde etwa zwischen Station Lindenbach und Station Nievern in die Lahnbahn einmünden und es würden für Lahnstein überhaupt keine Grunderwerbskosten entstehen. Herr **Bürgermeister Schütz<sup>159</sup>** bemerkte, dass es sich hier um die Frage handelt, ob die Linie Ems oder Nassau für Lahnstein am vorteilhaftesten sei, und bat in diesem Sinne die anwesenden Interessenten, sich zu äußern, indem er zugleich die Frage aufwarf, ob es Ems früher nicht etwas lässig bezüglich der Agitation für sein Projekt gewesen und dadurch ins Hintertreffen geraten sei. Herr **Bürgermeister Dr. Schubert** erwiderte, man habe sich früher in Ems hinsichtlich der Kostenfrage ein ganz anderes Bild gemacht. Heute sei man aber vollkommen einig, daß die Bahnverbindung für Ems eine Notwendigkeit sei. Herr **Fabrikant Schröder-Oberlahnstein<sup>160</sup>** sprach im gleichen Sinne wie Herr **Dr. Dahlem** und wie es darauf hin, daß die lange Hinausschiebung des Bahnbaus



Usingen-Weilmünster auf die Uneinigkeit wegen der Linienführung zurückzuführen sei. Herr **Landtagsabgeordneter Dr. Lotichius**<sup>161</sup> erklärte, daß der Streit, ob die Bahn über Grävenwiesbach oder Altweilnau nach Weilmünster geführt werden sollte, tatsächlich nicht verhindert hat, daß die Bahn nun doch gebaut wird, und zwar über Grävenwiesbach. Es halte es zwar ebenfalls für erwünscht, daß sich Ems und Nassau einigen, glaube aber nicht, daß beide Linien gebaut würden. Er sei der Ansicht, daß der Minister der Strecke Ems als der billigsten und kürzesten den Vorzug geben werde.

Herr **Frank-Nievernerhütte**<sup>162</sup> sprach sich ebenfalls für die Erbauung beider Linien aus, stellte aber das Emser Projekt als das zunächst auszuführende hin, und glaubte, mit den Gelbachtal-Interessenten wohl Abmachungen zu einer Einigung treffen zu können. Herr **Bürgermeister Dr. Schubert-Ems** bemerkt, es sei kein Grund zu der Annahme vorhanden, daß die Emser den Nassauern eine Bahn mißgönnen. Es könnten ja beide Bahnen gebaut werden, jedenfalls dürfe aber die Emser Linie nicht später gebaut werden als die Gelbachtalinie. **Abg. Dr. Dahlem** wies darauf hin, dass für den Bahnbau Ems der Personenverkehr und die Interessenten des Forstfiskus und des Kannenbäckerlandes sprechen, und daß für die Bahn Montabaur-Nassau gemacht werden könne, es handle sich hierbei um die Erschließung eines lange vernachlässigten Landstrichs. Seien Ems und Nassau erst einig, so könne man beide Bahnen verlangen und an den Kreistag in Montabaur mit der Forderung auf Abtretung des Geländes herantreten. Ebenso werde der Kommunallandtag eine finanzielle Beihilfe für beide Bahnen eher bewilligen als für eine. Nachdem noch eine Anzahl von Herren für das Projekt Montabaur-Ems eingetreten waren, als die kürzeste Verbindung von Westerwald nach Lahnstein, während der Weg über Nassau etwa gerade so lang sei wie die schon bestehende Verbindung Lahnstein-Engers-Grenzhausen, also ohne Vorteil, wiesen andere auf die zu erwartenden großen Aufschlüsse an Mineralien im Gelbachtal hin, die im Oberlahnsteiner Hafen zur Verfrachtung kommen würden. Auf Wunsch des Herrn **Dr. Dahlem** wurde die Anberaumung einer gemeinsamen Versammlung der Interessenten beider Bahnprojekte auf Sonntag, den 1. Okt., nachmittags 2 ½ Uhr, in Oberlahnstein in Aussicht genommen. (Ems. Z.)

#### **Kreisblatt Nr. 117, 3. Oktober 1905.**

**Oberlahnstein, 2. Oktober.** Am verflorenen Sonntag Nachmittag fand im Hotel Weiland eine sehr zahlreich besuchte Versammlung zur Besprechung der Weiterführung der Westerwaldquerbahn Montabaur-Nassau resp. Montabaur-Ems pp. Statt. Unter den Erschienen befanden sich auch die nass. Abgeordneten **Reichstagsabgeordneter Dr. Dahlem** und die **Landtagsabgeordneten Schaffner-Diez und Dr. Lotichius-St.-Goarshausen**. Eine große Anzahl Redner traten für das Emser, und eine ebenso große Anzahl für das Nassauer Projekt ein. **Abgeordneter Dahlem** empfahl dringend und wiederholt, sich zu einigen; beide Linien hätten ihre Vorzüge. Erfolge keine Einigung, so käme man so könne man versichert sein, daß der Bahnbau in weite Ferne gerückt werde. Auch die beiden anderen Abgeordneten sprachen sich in ähnlichem Sinne. Nach langer Diskussion wurde beschlossen, einen neutralen Vorsitzenden für den gemeinschaftlichen Ausschuß zu wählen, welcher in Kürze eine Sitzung beider Komitees anberaume, behufs weiterer Verhandlung; alsdann soll nochmals eine allgemeine Versammlung stattfinden. Es werden gewählt: Bürgermeister Dr. Schubert und Generaldirektor Linkenbach-Ems, **Pfarrer Braun-Oberelbert**,<sup>163</sup> **Bürgermeister Hübinger-Holler**<sup>164</sup> und **Gastwirt Lehmler-Arbach** für die Emser Gruppe, dann **Bürgermeister-Epstein-Nassau**<sup>165</sup>, **Direktor Ahren-Laurenburg**,<sup>166</sup> **Pfarrer Link-Gackenbach**, **Bürgermeister Klerner-Giershausen**, **Buchdruckereibesitzer Müller-Nassau** für die Nassauer Gruppe. zum Vorsitzenden wird Direktor Schmitt-Niederlahnstein gewählt. Dieses Komitee soll auch mit den Interessenten von Hillscheid in Verbindung treten. – Nachzutragen ist noch, daß sämtliche in Betracht kommenden Gemeinden beider Projekte, auch Hillscheid, vertreten waren. Vom Gewerbeverein in Montabaur waren anwesend die Herren **G. Sauerborn** (Vorsitzender), **A. Löwengut**<sup>167</sup> und **H. Volkmann**<sup>168</sup>. Näherer Bericht erfolgt in nächster Nr. d. Bl. [s. nachfolgende Abb. u. Abschrift.]

### Die Weiterführung der Westwallquerbahn.

Oberlahstein, den 1. Oktober.

Zu der nach hier einberufenen allgemeinen Interessentenversammlung hatten sich gegen hundert Vertreter der verschiedenen Projekte eingeladen, sobald sich der zur Tagung in Aussicht genommene Rathssaal als zu klein erweist. Man verlegte daher die Versammlung in das nahe gelegene Hotel Weiland. Unter den Erschienenen befanden sich auch die nachfolgenden Abgeordneten, Reichstagsabgeordneter Dr. Dahlem und die Landtagsabgeordneten Schaffner-Dieg und Dr. Vortisch-S. Gorchhausen. Herr Bürgermeister Schüb. Oberlahstein, der Einberufer, eröffnete die Versammlung. Er erklärte, daß man sich an der unteren Bahn klar werden mußte, für welches der in Frage kommenden Projekte man sich entscheiden solle und daß die Verbindung nach der Bahn als günstiger erweise, als die nach dem Rhein. Der Zweck der heutigen Versammlung sei, die Vertreter der beiden Projekte Montabaur-Ems und Montabaur-Rassau, durch das Selbstthal zu vereinigen, damit es durch die feindseligen Bestrebungen nicht der oberen Instanz leicht gemacht würde, beide Projekte abzulehnen mit der Begründung, daß man ja selbst noch nicht einig sei. Herr Bürgermeister Dr. Schüb. Ems legt das Ems Projekt dar. Er erwähnt, daß das Ems Projekt das älteste ist, da bereits seit 30 Jahren dafür agitiert wird; insoweit zweier abgeleiteter Petitionen habe man auch erreicht, daß die Bahn wenigstens von Westburg nach Montabaur weitergeführt werde und handle es sich nur noch um das letzte Stück Montabaur-Ems, das in der Endlinie nur 15 Kilometer, in der Bahnlänge aber ungefähr 20 Kilometer beträgt. In der letzten Zeit sind nun noch verschiedene andere Projekte aufgetaucht, heute handelt es sich nur um das Ems und das Selbstthalprojekt. Herr Dr. Schüb. erklärt, daß Ems bereit sei, mit Nassau zusammenzugehen, soweit sich das mit seinen Interessen verbinden ließe. Herr Pfarrer Vint-Richthof führt aus, daß letztendlich eine Petition abgehandelt sei, betr. den Bahnbau Montabaur über die Raag nach Ems. Da sie von höherer Seite anbegehrt worden, die Linie aufzugeben, da die Bahn nicht nach Ems, sondern durch das Selbstthal nach Nassau geführt werden soll. Herr Bürgermeister Dr. Schüb. Ems erwähnt darauf, daß die betr. Petition, die von Montabaur am 8. September 1898 abgehandelt sei, gelautet habe: „Betr. den Bahnbau Herborn-Westburg-Montabaur-Ems.“ Herr Stadtrath Dr. Schüb. Ems erwähnt, daß die Petition nach Ems lautete. Später sei eine weitere Petition abgehandelt worden, die auf Fortführung der Bahn von Herborn-Westburg-Montabaur nach der Bahn oder dem Rhein hinfiel. Bezüglich der Strecken Montabaur-Ems oder Montabaur-Rassau beantragte das Eisenbahn-Komitee in Montabaur Neutralität, indem der Ausbau beider genannten Strecken den Einwohnern von Montabaur genehmig sei. — Herr Bürgermeister Epstein-Rassau gibt zu, daß es vorzuziehen ist, wenn beide Gesellschaften zusammengehen. Es handelt sich nun darum, welches Projekt bei mehr Aussicht auf Verwirklichung und welches bietet die meisten technischen Schwierigkeiten. Nehmer verbreitet sich dabei eingehend über die Schwierigkeiten, die bei dem Baue der Ems Linie sich ergeben würden, und versucht, nachzuweisen, daß der kürzere Weg der Ems Linie aufgehoben werde durch die vielen Steigungen, und ferner durch die Kurven. Die technischen Schwierigkeiten seien demnach bei beiden Linien gleich groß. Nehmer kommt zu dem Schlusse, daß durch eine Verwirklichung des Ems Projektes Nassau völlig abgeschlossen würde, den Einwohnern solle es aber gleich sein, ob sie über Nassau fahren. Ueberhaupt bestehe im oberen Stadtheile von Ems weniger Geneigtheit für das Ems Projekt. Im Selbstthal ist keine Bahn, keine Straße, nicht einmal ein anständiger Weg vorhanden, wogegen die Raag sich normaler Straßen zu erweisen hätte. Das spreche auch für das Nassauer Projekt, die einzige schmerzliche Frage bei der Selbstthal-Linie sei die der Rentabilität.

Herr Bürgermeister Epstein empfahl schließlich den Einwohnern, ihr Projekt lassen zu lassen und sich den Nassauern anzuschließen. Dem entgegen Herr Bürgermeister Dr. Schüb. Ems, daß man sich als Laie nicht solle über die technischen Möglichkeiten den Kopf zerbrechen, das sei Sache der Sachverständigen. Die Rollen würden sich aber bei beiden Linien gleich stellen. Für das Ems Projekt spricht vor allem der Umstand, daß es das älteste ist. Westburg-Montabaur-Ems-Oberlahstein bildet ferner eine nahezu gerade Linie und da die Bahn nicht nur den Westwall mit der Bahn, sondern auch mit dem Rhein verbunden soll, so spricht auch das für das Ems Projekt. Für die Ems Linie spricht ferner noch, daß sie eine Entlastung der Linie nach Engers herbeiführt, auch hat sie einen finanziellen Wert. Mit demselben Rechte aber, mit dem Herr Bürgermeister Epstein Nassau die Ems anbietet, ihr Projekt fallen zu lassen und für Nassau zu stimmen, forderte er, Nehmer, die Nassauer auf, sich der Ems anzuschließen und das Selbstthalprojekt fallen zu lassen. Es ist auch zu beachten, daß hinter den Ems die ganze Bevölkerung von Oberlahstein bis zum Rhein steht, den Bewohnern der Raag ist mit der Selbstthal-Linie nicht zuzutreiben. Außer Frage steht es, daß das Ems Projekt rentabler ist, das geht hervor aus dem Verhalten der Reichstagsabgeordneten, die von den beiden Projekten das Ems beim Ministerium zur Realisierung eintrachtete. Herr Reichstagsabgeordneter Dr. Dahlem verweist nicht, daß eine Diskussion beider Interessentengruppen stattfinden muß. Es wäre aber frag, die Diskussion dahin zu leiten, wo sie hingehört. Es ist klar, daß man sich hier nicht darüber einig werde, welcher Linie der Vorschlag geht, denn beide Komitees treten mit gleicher Entschiedenheit für ihre Projekte ein. Wenn man aber keine den Saal verlassen ohne sich geeinigt zu haben, so könne man versichert sein, daß der Bahnbau in weiter Ferne gerückt werde. Wenn das Finanzministerium erfahren von dem Widerstreit zwischen den Interessenten, so werde es keine der beiden Linien genehmigen, sondern das Geld anderen Landesteilen zuzuwenden, die auch Bahnen nötig haben. Der Streit darüber, welche Bahn zuerst gebaut wird, ist überflüssig, wenn beide Kommissionen gemeinschaftlich arbeiten und beide Linien fordern. Der Wunsch des Herrn Dr. Dahlem geht dahin, daß man sich einigt, und keine Kommission einen Schritt unternehme, ohne die Zustimmung der anderen, sondern nur gemeinschaftlich vorgeht.

Die beiden Kommissionen wählen einen Ausschuss von je fünf Herren, diese zehn wählen wieder einen neutralen Vor-

sitzenden, der dann die Einladungen zu den gemeinschaftlichen Versammlungen ergehen läßt und diese leitet. Dieses Verfahren hat auch für die nachfolgenden Abgeordneten den Vorteil, daß sie sich der Sache annehmen können, ohne eine der beiden Parteien zu unterstützen, da doch beide Linien in ihren Wünschen liegen. Man solle also nicht eher den Saal verlassen, als bis man eine Einigung erzielt habe. Herr Landtagsabgeordneter Schaffner-Dieg schließt sich dem Vorschlage des Herrn Dr. Dahlem an, er aber nicht der Ansicht, daß die Regierung beide Bahnen bauen wird, es müsse denn eben der Regierung überlassen bleiben, welche Linie sie für die vorteilhafteste hält. Herr Dr. Dahlem ist dagegen doch der Meinung, daß die Regierung beide Bahnen baut, wenn nur mit der nötigen Eile ans Werk gegangen wird. Diese seine Auffassung sei eine durch die Erfahrung bedingte. Da es sich bei beiden Linien um einen Schienenweg von nur ungefähr 40 Kilometer handelt, so kommt es doch für den preussischen Staat nicht in Betracht, wenn er beide Linien baut. Darauf spricht Herr Dommermuth-Gorchhausen für das Selbstthalprojekt. Er sagt, daß es bei den Bewohnern des Selbstthales recht sei, wenn auch die Ems Linie gebaut werde, die Hauptsache sei ihnen nur, daß die Ostthale in Selbstthale nicht immer als Stiefkinder behandelt würden, und auch diese Linie gebaut werde. Im übrigen stimmt er dem Vorschlage des Herrn Dr. Dahlem bei. Herr Landtagsabgeordneter Lotz-Gorchhausen ist gleichfalls der Ansicht der Ansicht des Herrn Dr. Dahlem, und ferner überzagt davon, daß wenn die nachfolgenden Abgeordneten im Landtage gemeinschaftlich wirken, der Bau beider Linien auch durchgeführt wird. Sie können ganz gut bei den Beratungen der Eisenbahn-Vorlage sowohl im Plenum als auch in den Kommissionen für beide Linien eintreten. Herr Pfarrer Braun-Oberlahstein ist gegen den Vorschlag des Herrn Dr. Dahlem, sondern wünscht, daß beide Komitees mit dieser Einigung vorgehen, ohne sich zu bekämpfen. In dem gemeinschaftlichen Komitee gebe es keine Aussicht noch auf größere Mehrheiten. Wenn der Regierung dann das ganze Material vorliegt, werde sie, da sie ja doch geneigt sei, die Bahn überhaupt zu bauen, die vorteilhafteste Linie wählen. Die unterliegende Partei müsse sich dann eben dorein fügen. Herr Dr. Dahlem betont dagegen, daß die Regierung überhaupt nicht geneigt sei, die Bahnen zu bauen, wenn nicht die Abgeordneten den Nachschub geben. Man müsse bei der Forderung sagen, daß die Linie Montabaur-Ems dem Fernverkehr, die durch das Selbstthal oder der Ausschließung des Landes dienen solle, dann habe die Regierung keinen Grund, eine Linie abzulehnen, da beide in ihrer Weise notwendig sind. Nebenbei bemerkt Nehmer noch, daß er in den letzten Tagen eine Menge Zuschriften erhalten habe, in denen die Interessenten des Selbstthales die Ems Linie in Grund und Boden schlecht machen, andererseits die Vertreter der Ems Linie an dem Selbstthalprojekt kein gutes Haar lassen. Herr Franz-Wiesener hätte beachtet, daß die Arbeit des gemeinschaftlichen Komitees so, daß die Nassauer und die Ems Herren einzeln für ihre Linien Material über die Rentabilität, die Vorteile durch Erschließung des Landes usw. sammeln und ausarbeiten und dann gemeinschaftlich einbringen gemacht werden. Eine Differenz sei unter diesen Umständen ausgeschlossen.

Herr Bürgermeister Epstein-Rassau führt aus, daß er nicht für gut hille, zwei Linien zu fordern. Denn wenn die Westwallquerbahn jetzt noch im letzten Augenblicke von Montabaur aus soll gestellt werden, so ist anzunehmen, daß die Regierung nicht dafür sein wird. Aus diesem Grunde ist Nehmer gegen eine Vereinigung. Herr Dr. Dahlem möchte den Vorschlag, die verlassenen Komitees sollen hier einzeln beraten und den aus fünf Herren bestehenden Ausschuss sofort wählen. Herr Stadtrath Dr. Schüb. Ems ist gegen die sofortige Wahl, da er behauptet, die Vertreter des Selbstthales hier in der Minorität seien. Nach Herr Bürgermeister Schüb. Oberlahstein verspricht sich wenig aus dem gemeinschaftlichen Komitee, da seiner Ansicht nach die Vertreter der beiden Projekte sich nur noch mehr in ihre Linien verrennen werden. Der Vorschlag des Herrn Dr. Dahlem wird aber doch ausgeführt, die Komitees trennen sich und wählen die fünf Herren, welche mit bereits in vor. Dr. b. Wantes nannten. Herr Bürgermeister Epstein-Rassau erklärt, daß die Wahl erst die Entscheidung des Ortskomitees in Nassau haben müßte, da sie hier in der Minorität seien. Herr Bürgermeister Dr. Schüb. Ems führt aus, daß die fünf Herren nicht einhellig verhandeln dürfen, ohne die Genehmigung des Ortskomitees zu besitzen. Die gemeinschaftliche Kommission soll so oft als nötig zusammenkommen. Herr Müller-Rassau meint, daß die dritte von Ems abgeleitete Petition kein geeignet sei, die gemeinschaftliche Arbeit zu durchsetzen.

Darauf stellt Herr Dr. Dahlem fest, daß gegenwärtig immer noch Mißtrauen vorhanden sei. Er bittet dringend, dieses fallen zu lassen, da es sonst wirklich besser sei, allein vorzugehen. Herr Pfarrer Vint-Richthof, Vertreter des dritten Projektes, führt aus, daß die Bahn Vöhr-Gorchhausen, wenn sie nach Hülshof weitergeführt wird, den Hülshofern gar nichts nützt, da es noch immer eine Sackgasse bleibt. Darum bittet er, den Antrag mit aufzunehmen, die Bahn von Hülshof weiterzuführen bis an die neu zu erbauende Strecke an die Bahn. Herr Bürgermeister Dr. Schüb. Ems heißt Herrn Pfarrer Vöhr mit seinem Antrage willkommen. Herr Kirchberger-Oberlahstein spricht aber das immer noch bestehende Mißtrauen gegeneinander und regt an, doch zunächst wie bisher immer fünf Montabaur für die Nassauer Linie doch rechts von Montabaur, bei Weich, den Ausgangspunkt zu wählen. Dann hätte man zwei völlig selbständige Linien. — Die noch zu erledigende Wahl eines neutralen Vorsitzenden für den gemeinschaftlichen Ausschuss erregt eine sehr lebhabte Debatte. Schließlich legen sich die zehn Herren zurück und wählen Herrn Fabrikant Schmidt-Niederlahstein, der die Wahl annimmt. Damit war die Versammlung beendet. Herr Reichstagsabgeordneter Dr. Dahlem gibt noch der Hoffnung Ausdruck, daß die nächste Versammlung sich ebenfalls eines recht guten Beschlusses zu erfreuen habe, da das noch oben einen guten Eindruck machte und man aufmerksam auf die Angelegenheit werde. Herr G. Sauerborn-Montabaur dankt den Herren Abgeordneten Dr. Dahlem, Schaffner und Dr. Lotz für das der Angelegenheit entgegengebrachte Interesse und schließt mit einem freudig aufgenommenen Hoch auf die Abgeordneten.

Kreisblatt Nr. 118, erstes Blatt, 5. Oktober 1905.

**Lokales und Provinzielles. Die Weiterführung der Westerwaldquerbahn. Oberlahnstein, den 1. Oktober.** Zu der nach hier einberufenen allgemeinen Interessentenversammlung hatten sich gegen hundert Vertreter der verschiedenen Projekte eingefunden, sodaß sich der zur Tagung in Aussicht genommene Rathaussaal als zu klein erwies. Man verlegte daher die Versammlung in das nahe gelegene Hotel Weiland. Unter den Erschienen befanden sich auch die nassauischen Abgeordneten, **Reichstagsabgeordneter Dr. Dahlem** und die **Landtagsabgeordneten Schaffner-Diez** und **Dr. Lotichius-St. Goarshausen**. Herr **Bürgermeister Schütz-Oberlahnstein**, der Einberufer, eröffnete die Versammlung. Er erklärte, daß man sich an der unteren Lahn klar werden mußte, für welches der in Frage kommenden Projekte man sich entschließen solle und daß die Verbindung nach der Lahn als günstiger erscheine, als die nach dem Rhein. Der Zweck der heutigen Versammlung sei, die Vertreter der beiden Projekte Montabaur-Ems und Montabaur-Nassau, durch das **Gelbachtal** zu vereinigen, damit es durch die feindseligen Bestrebungen nicht den oberen Instanzen leicht gemacht würde, beide Projekte abzulehnen mit der Begründung, daß man ja selbst noch nicht einig sei. **Bürgermeister Dr. Schubert-Ems** legt das Emser Projekt dar. Er erwähnt, daß das Emser Projekt das älteste ist, da bereits seit 30 Jahren dafür agitiert wird; infolge zweier abgesandter Petitionen habe man auch erreicht, dass die Bahn wenigstens von Westerbürg nach Montabaur weitergeführt werde und handle es sich nur noch um das letzte Stück Montabaur-Lahn, das in der Luftlinie nur 15 km, in der Bahnlinie, aber ungefähr 20 km beträgt. In der letzten Zeit sind nun noch verschiedene andere Projekte aufgetaucht, heute handelt es sich nur um das Emser und das **Gelbachtalprojekt**. Herr **Dr. Schubert** erklärt, daß Ems bereit sei, mit Nassau zusammenzugehen, soweit sich das mit seinen Interessen verbinden ließe. Herr **Pfarrer Link-Kirchähr** führt aus, daß seinerzeit eine Petition abgesandt sei, betr. den Bahnbau Montabaur über die Augst nach Ems. Da sei von höherer Seite anheimgegeben worden, die Linie aufzugeben, da die Bahn nicht nach Ems, sondern durch das **Gelbachtal** nach Nassau geführt werden soll. Herr **Bürgermeister Dr. Schubert-Ems** erwidert darauf, daß die betr. Petition, die von Montabaur am 8. September 1898 abgesandt sei, gelautet habe: „Betr. den Bahnbau Herborn-Westerbürg-Montabaur-Ems.“ Herr **Buchdruckereibesitzer Sauerborn-Montabaur** gibt Herrn **Bürgermeister Schubert** recht, daß die Petition nach Ems lautete. Später sei eine weitere Petition abgesandt worden die auf Fortführung der Bahn von Herborn-Westerbürg-Montabaur nach der Lahn oder dem Rhein hinzielte. Bezüglich der Strecken Montabaur-Ems oder Montabaur-Nassau bewahre das Eisenbahn-Komitee in Montabaur Neutralität, indem der Ausbau beider genannten Strecken den Einwohnern von Montabaur genehm sei. – **Bürgermeister Epstein-Nassau** gib zu, daß es vorteilhaft ist, wenn beide Gesellschaften zusammengehen. Es handelt sich nun darum, welches Projekt hat mehr Aussicht auf Verwirklichung und welches bietet die meisten technischen Schwierigkeiten. Redner verbreitet sich dabei eingehend über die Schwierigkeiten, die bei dem Bau der Emser Linie sich ergeben würden, und versucht, nachzuweisen, daß der kürzere Weg der Emser Linie aufgehoben werde durch die vielen Steigungen, und ferner durch die Kurven. Die Schwierigkeiten seien demnach bei beiden Linien gleich groß. Redner kommt zu dem Schlusse, daß durch Verwirklichung des Emser Projektes Nassau völlig abgeschlossen würde, den Emsern könne es aber gleich sein, ob sie über Nassau fahren. Ueberhaupt bestehe im oberen Stadtteil von Ems weniger Geneigtheit für das Emser Projekt. Im **Gelbachtal** ist keine Bahn, keine Straße, nicht einmal ein anständiger Weg vorhanden, wogegen die Augst sich vorzüglicher Straßen zu erfreuen hätte. Da spreche auch für das Nassauer Projekt, die einzige schwerwiegende Frage bei der **Gelbachtallinie** sei die Rentabilität.

Herr **Bürgermeister Epstein** empfahl schließlich den Emsern, ihr Projekt fallen zu lassen und sich den Nassauern anzuschließen. Dem entgegnet Herr **Bürgermeister Dr. Schubert-Ems**, dass man sich als Laie nicht solle über die technischen Möglichkeiten den Kopf zerbrechen, das sei Sache der Fachmänner. Die Kosten würden sich aber bei beiden Linien gleichstellen. Für das Emser Projekt spricht vor allem der Umstand, daß es das älteste ist. Westerbürg-Montabaur-Ems-Oberlahnstein bildet ferner eine nahezu gerade Linie und da die Bahn nicht nur den Westerwald mit der Lahn, sondern auch mit dem Rhein

verbinden soll, so spricht das auch für das Emser Projekt. Für die Emser Linie spricht ferner noch, daß sie eine Entlastung der Linie nach Engers herbeiführt, auch hat sie einen strategischen Wert. Mit demselben Rechte aber, mit dem Herr **Bürgermeister-Epstein-Nassau** die Emser auffordert, Ihr Projekt fallen zu lassen und für Nassau zu stimmen, forderte er, Redner, die Nassauer auf, sich den Emsern anzuschließen und das **Gelbachtalprojekt** fallen zu lassen. Es ist auch zu beachten, daß hinter den Emsern die ganze Bevölkerung von Oberelbert bis Lahnstein steht, den Bewohnern der Augst ist mit der Gelbachtallinie nicht gedient. Außer Frage steht es, daß das Emser Projekt rentabler ist, das geht hervor aus dem Verhalten der Kleinbahngesellschaft, die von den beiden Projekten das Emser beim Ministerium zur Konzessionierung einreichte. Herr **Reichstagsabgeordneter Dr. Dahlem** verkennt nicht, daß eine Diskussion beider Interessentengruppen stattfinden muß. Es wäre aber klug, die Diskussion dahin zu leiten, wo sie hingehört. Es ist klar, daß man sich hier nicht darüber einigen werde, welcher Linie der Vorzug gehört, denn beide Komitees treten mit gleicher Entschiedenheit für ihr Projekt ein. Wenn man aber heute den Saal verlasse ohne sich geeinigt zu haben, so könne man versichert sein, daß der Bahnbau in weite Ferne gerückt werde. Wenn das Finanzministerium erfahre von dem Widerstreit zwischen den Interessenten, so werde es keine der beiden Linien genehmigen, sondern das Geld anderen Landesteilen zuwenden, die auch Bahnen nötig haben. Der Streit darüber, welche Bahn zuerst gebaut wird, ist überflüssig, wenn beide Kommission gemeinschaftlich arbeiten und **beide Linien** fordern. Der Plan des Herrn **Dr. Dahlem** geht dahin, dass man sich einigt, und keine Kommission einen Schritt unternimmt, ohne die Zustimmung der anderen, sondern nur gemeinschaftlich vorgeht.

Die beiden Kommissionen wählen einen Ausschuß von je fünf Herren, diese zehn wählen wieder einen neutralen Vorsitzenden, der dann die Einladungen zu den gemeinschaftlichen Versammlungen ergehen läßt und diese leitet. Dieses Verfahren hat auch für die nassauischen Abgeordneten den Vorteil, daß sie sich der Sache annehmen können, ohne eine der beiden Gegenden zurückzusetzen, da doch beide Linien in ihren Wahlkreisen liegen. Man solle also nicht eher den Saal verlassen, als bis man eine Einigung erzielt habe. Herr **Landtagsabgeordneter Schaffner-Diez** schließt sich dem Vorschlage des Herrn **Dr. Dahlem** an, ist aber nicht der Ansicht, daß die Regierung beide Bahnen bauen wird, es müsse dann eben der Regierung überlassen bleiben, welche Linie sie für die vorteilhafteste hält. Herr **Dr. Dahlem** ist dagegen doch der Meinung, daß die Regierung beide Bahnen baut, wenn nur mit der nötigen Energie zu Werke gegangen wird. Diese seine Auffassung sei eine durch die Erfahrung bedingte. Da es sich bei beiden Linien um einen Schienenweg von nur ungefähr 46 km handelt, so kommt es doch für den preußischen Staat nicht in Betracht, wenn er beide Linien baut. Darauf spricht Herr **Dommermuth-Giershausen** für das Gelbachtalprojekt. Er sagt, daß es den Bewohnern des **Gelbachtals** recht sei, wenn auch die Emser Linie gebaut werde, die **Hauptsache sei ihnen nur, daß die Ortschaften im Gelbachtale nicht immer als Stiefkinder behandelt würden**, und auch diese Linie gebaut werde. Im Übrigen stimmt er dem Vorschlage des Herrn **Dr. Dahlem** bei. Herr Landtagsabgeordneter **Lotichius-St. Goarshausen** ist gleichfalls der Ansicht des Herrn **Dr. Dahlem**, und ferner überzeugt davon, daß, wenn die nassauischen Abgeordneten im Landtage gemeinschaftlich Wirken, der Bau beider Linien auch durchgesetzt wird. Sie können ganz gut bei den Beratungen der Sekundärbahnvorlage sowohl im Plenum als auch in den Kommissionssitzungen für beide Linien eintreten. Herr **Pfarrer Braun-Oberelbert** ist gegen den Vorschlag des Herrn **Dr. Dahlem**, sondern wünscht, daß beide Komitees wie bisher einzeln Vorgehen, ohne sich zu befehden. In dem gemeinschaftlichen Komitee gebe es seine Ansicht nach nur größere Reibereien. Wenn der Regierung dann das ganze Material vorliegt, werde sie, da sie ja doch geneigt sei, die Bahn überhaupt zu bauen, die vorteilhafteste Linie wählen. Die unterliegende Partei müsse sich dann eben darein fügen. Herr **Dr. Dahlem** betont dagegen, daß die Regierung überhaupt nicht geneigt sei, die Bahnen zu bauen, wenn nicht die Abgeordneten den Anstoß dazu geben. Man müsse bei der Forderung sagen, daß die Linie Montabaur-Ems dem Fernverkehr, die durch das **Gelbachtal** aber der Aufschließung des Landes dienen solle, dann habe die Regierung keinen Grund eine Linie abzulehnen, da beide in ihrer Weise notwendig sind. nebenbei bemerkt Redner noch, dass er in den letzten Tagen eine Menge Zuschriften erhalten habe, in denen die **Interessenten des**

**Gelbachtals** die Emser Linie in Grund und Boden schlecht machen, andererseits die Vertreter der Emser Linie an dem Gelbachtalprojekt kein gutes Haar lassen. Herr **Frank-Nievernerhütte** denkt sich die Arbeit des gemeinschaftlichen Komitees so, daß die Nassauer und die Emser Herren einzeln für ihre Linie Material über die Rentabilität, die Vorteile durch Erschließung des Landes usw. sammeln und ausarbeiten und dann gemeinschaftlich Eingaben gemacht werden. Eine Differenz sei unter diesen Umständen ausgeschlossen.

Herr **Bürgermeister Epstein-Nassau** führt aus, daß er es nicht für gut halte, zwei Linien zu fordern. Denn wenn die Westerwaldquerbahn jetzt noch im letzten Augenblicke von Montabaur ausgeteilt aus soll geteilt werden, so ist anzunehmen, daß die Regierung nicht dafür sein wird. Aus diesem Grunde ist Redner gegen eine Vereinigung. Herr **Dr. Dahlem** machte den Vorschlag, die verschiedenen Komitees sollen hier einzelnen beraten und den aus fünf Herren bestehenden Ausschuß sofort wählen. **Druckereibesitzer Müller-Nassau** ist gegen die sofortige Wahl, da, wie er behauptet, die Vertreter des **Gelbachtals** hier in der Minderheit seien. Auch Herr **Bürgermeister Schütz-Oberlahnstein** verspricht sich wenig aus dem gemeinschaftlichen Komitee, da seiner Ansicht nach die Vertreter der beiden Projekte sich nur noch mehr in ihre Linien verrennen werden. Der Vorschlag des Herrn **Dr. Dahlem** wird aber doch ausgeführt, die Komitees trennen sich und wählen die fünf Herren, welche wir bereits in vor. Nr. d. Blattes nannten. Herr **Bürgermeister Epstein-Nassau** erklärt, daß die Wahl erst die Genehmigung des Ortskomitees in Nassau haben müsse, da sie hier in der Minderheit seien. Bürgermeister Dr. Schubert-Ems führt aus, daß die fünf Herren nicht endgültig verhandeln dürfen, ohne die Genehmigung des Ortskomitees zu besitzen. Die gemeinschaftliche Kommission soll so oft als nötig zusammenkommen. Herr **Müller-Nassau** meint, daß die dritte von Ems abgesandte Position dazu geeignet sei, die gemeinschaftliche Arbeit zu durchqueren.

Darauf stellt Herr **Dr. Dahlem** fest, daß gegenseitig immer noch Misstrauen vorhanden sei. Er bittet dringend, dieses fallen zu lassen, da es sonst wirklich besser sei, allein vorzugehen. Herr **Pfarrer Löhr-Hillscheid**, Vertreter des dritten Projektes, führt aus, daß die Bahn Höhr-Grenzhausen, wenn sie nach Hillscheid weitergeführt wird, den Hillscheidern garnichts nützt, da es noch immer eine Sackbahn bleibt. Darum bittet er, den Antrag mit aufzunehmen, die Bahn von Hillscheid weiterzuführen bis an die neu zu erbauende Strecke an die Lahn. Herr **Bürgermeister Dr. Schubert** heißt Herrn **Pfarrer Löhr** mit seinem Antrag willkommen. Herr **Kirchberger-Oberlahnstein** spricht über das immer noch bestehende Mißtrauen gegeneinander und regt an, doch anstatt wie bisher immer statt Montabaur für die Nassauer Linie von Montabaur doch rechts von Montabaur, bei Meudt, den Ausgangspunkt zu wählen. Dann hätte man zwei völlig selbständige Linien. – Die noch zu erledigende Wahl eines neutralen Vorsitzenden für den gemeinschaftlichen Ausschuß erregt eine sehr lebhaftige Debatte. Schließlich ziehen sich die zehn Herren zurück und wählen Herrn **Fabrikant Schmidt-Niederlahnstein**, der die Wahl annimmt. Damit war die Versammlung beendet. Herr Abgeordneter **Dr. Dahlem** gibt noch der Hoffnung Ausdruck, daß die nächste Versammlung sich ebenfalls eines derart guten Besuches zu erfreuen habe, da das nach oben hin einen guten Eindruck mache und man aufmerksam auf die Angelegenheit werde. Herr **G. Sauerborn-Montabaur** dankt den Herren Abgeordneten Dr. Dahlem, Schaffner und Dr. Lotichius für das der Angelegenheit entgegengebrachte Interesse und schließt mit einem freudig aufgenommenen hoch auf die Abgeordneten.

Schließlich folgte man den Empfehlungen zur Zusammenarbeit, wie es die folgenden Schreiben beweisen:<sup>169</sup>

## An das Hohe Haus der Abgeordneten zu Berlin.

Betrifft die Weiterführung der Westermaldquerbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Raffau mit Anschluß an die Königl. Staatsbahn daselbst.

Nachdem die Erbauung der Westermaldquerbahn in der Richtung von Besterburg über Meudt nach Montabaur von der Königlichen Staatsregierung Genehmigung erlangt hat, ist die Weiterführung dieser Bahn von Montabaur aus zu einer unumgänglichen Notwendigkeit geworden.

Gleichwie bereits im Jahre 1898 von der Stadt Montabaur und von weiteren Interessenten angestrebt worden war, eine **Kleinbahn** von Montabaur nach Raffau, und zwar durch das Gelbachtal erbaut zu sehen, können wir uns diesen Bestrebungen, **auf eine staatliche Vollbahn ausgedehnt**, in vollem Maße nur anschließen. Diesen Bestrebungen Ausdruck zu verleihen, dürfte um so gerechtfertigter erscheinen, als das etwas später seitens einiger Interessenten aus Ems aufgetauchte Konkurrenzprojekt, das die Erbauung einer Kleinbahn von Montabaur durch die Aulst mit Einmündung in Ems zum Gegenstand hatte, als aussichtslos weder von der Stadt Montabaur noch von den der Angelegenheit näher getretenen Fachleuten Unterstützung fand, und zwar deshalb nicht, weil

- 1) die Vorbedingungen zur Erzielung einer Rentabilität mangelten,
- 2) die technischen Schwierigkeiten, die die Einfuhr in Ems und die Einmündung daselbst in die Königl. Staatsbahn böten, außerordentlich groß wären.

Diese Gründe erlangen bei einer **Vollbahn** eine noch größere Bedeutung, denn die Rentabilitätsfrage hat sich inzwischen keineswegs günstiger gestaltet, die Schwierigkeiten aber zu der Einfuhr einer **Vollbahn** in Ems werden von Fachleuten als so große bezeichnet, daß die Einfuhr nur mit ganz außergewöhnlich hohen Kosten ermöglicht werden könnte, mit einem Kostenaufwand, der sich mit der Baukostensumme der übrigen Streckenlinie in das trassieste Verhältnis setzen würde. Das wird als Tatsache selbst in Ems zugestanden und ist in den von den Ems'er Interessenten berufenen Versammlungen des öfteren erwähnt worden.

Von einem zweiten, der Notwendigkeit wegen ebenfalls fraglichen Konkurrenzprojekte (Montabaur-Ballenbar) berichten wir unten.

Es dürfte deshalb allein richtig, allein zweckdienlich sein, wenn die Weiterführung der Westermaldquerbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Raffau mit Anschluß an die Königl. Staatsbahn daselbst vollenzogen würde.

Die Gründe, welche außer den vorn angeführten im weiteren für das Gelbachtal sprechen, erlauben wir uns, nachstehend im einzelnen vorzutragen:

Durch die im Gelbachtal liegenden Gruben, Wäldungen u. würde in dieser Gegend durch den Bau einer Eisenbahn eine umfangreiche Industrie zur Entwicklung gelangen, die den einzelnen Gemeinden sowohl wie dem Staate bedeutende Vorteile sicherte.

Die Bahnstrecke würde eventuell folgende Gemeinden berühren:

Von Raffau ausgehend (einschl. Eissenhütte) Weindör, Oberhofershütte, Dies, Kirchhöl, Hiershausen, Jffellbach, Otterdors, Hlabernheim, Redenthal, Würzenborn, Montabaur, mit Anschluß daselbst an die Staatsbahn. Direkte Interessenten an der Bahn durch Gruben, Wäldungen, Brüche usw., sind außerdem die Gemeinden: (nicht mehr als 2-3 Kilom. von der angegebenen Strecke entfernt liegend) Winden, Lüdingen, Horbach, Gadenbach, Ruppenrod, Daubach, Stahlhofen, Unterhausen, Romborn, Heilberscheid, Eppenrod, Hirschberg, Horhausen, Hohlappel, Charlottenberg, Dörnberg, Oberhof, sowie die Gutsverwaltung Sr. Durchlaucht des Fürsten von Waldeck. Indirekte Interessenten in einer Entfernung von 1-4 Kilometer sind die Gemeinden Bergnauffen-Scheuern, Hümberg, Wiffelberg, Dienethal und Seelbach.

Die Bewohner der ersteren Gemeinden liegen von jedem Verkehr fast völlig abgeschlossen, sie haben nicht einmal im unteren Teil des Gelbachtals einen fahrbaren Weg. Selbst mit bedeutendem Kapitalaufwand wären sie nicht in der Lage, Industrie in diesem schönen Tal ins Leben zu rufen, da die Herbeischaffung der benötigten Maschinen, Kohlen und dergleichen, auf einem anderen Wege als per Bahn nicht zu erreichen ist. In dem Gelbachtal liegen laut Bericht der Königl. Bergämter in Diez und Dillenburg **64 reichhaltige Gruben**, auf Blei, Silber, Zinn, Kupfer, Eisenstein, Mangan, Quarz, Syenit und Schiefer; außerdem ist ein mehrere Millionen Zentner Ausbeute versprechendes Basaltlager vorhanden, sowie Oker, Ries, Sand, Ton u. Gerade die Tatsache, daß diese Konzeptionen sich auf

Bitte wenden!

viele Inhaber und bedeutende Bergwerksgesellschaften verteilen, läßt mit Sicherheit auf ein schnelles Emporblühen von Industrie und Bergbau schließen. Die betreffenden Produkte sind teils im engeren Bezirke, teils auf dem Weltmarkte sehr gesucht und finden ein gutes Absatzgebiet.

Gegenwärtig ist eine große Anzahl der Talbewohner, welche hier Grund und Boden, leider aber trotz der mineralischen Erbschätze keinen Verdienst haben, gezwungen, um ihre Familien kärglich ernähren zu können, am Rhein, im Niederlande bei monatelanger Abwesenheit von ihren Angehörigen Verdienst zu suchen. Durch Erschließung der heimatischen Gruben würde diesem Uebelstande abgeholfen, aber auch erreicht werden, daß zahlreiche Bewohner eines Landstriches an die Heimat, an die Scholle gebunden würden und dem Auswandern nach den Großstädten, worüber so sehr und so oft als die Ursache der Landentvölkerung geklagt wird, vorgebeugt werden.

Von Montabaur anfangend haben aufzuweisen:

Montabaur: Basalt und Quarzit-Brüche, Ton, Kies, Bimsand, Mangan, Eisenstein.

Wärzenborn: Reichhaltiges Silber- und Bleibergwerk.

Wabernheim: Ton- und Basaltsteinbrüche.

Heilbergscheid: ) Mächtige Basaltlager.  
Stahlhofen: )

Ettersdorf: Ton, Blei- und Silbererze.

Eppenrod: Schiefer, Mangan.

Giershausen: Quarzit.

Kirchähr: )

Gadenbach: ) Mangan, Schiefer, Blei- und Silberbergwerk.

Dies: )

Hübingen: Schiefer, Bimsand, Eisenstein, Basaltsteinbrüche.

Holzappel: Ein in starkem Betriebe befindliches reiches Silber- und Bleibergwerk.

Winden: Blei- und Silbererze, Eisenstein, Spennit.

Weinähr: Trachyt, Farbmühle, im Bau begriffene Senffabrik, Weinbau.

Eisenhütte: Röhrenwalzwerk, Verzinkerei, Mineralfarbenfabrikation, feuerfeste Produkte.

Rassau: Mangan, Blei- und Silberbergwerk, Bierbrauereien, Nervenheilstalt.

Gruben in der Nähe von Wärzenborn und Dies sind zum großen Teile erschürft und aufgeschloßen; sie versprechen nach dem Urteile von Fachleuten reiche Ausbeute. Leider konnte der ausgenommene Betrieb wegen der hohen Achsenkraft der Erze bis zur nächsten Bahnstation nicht aufrecht erhalten, sondern mußte wieder eingestellt werden.

Trotz der großen Waldungen vermögen die Gemeinden vielfach aus diesen wenig oder keinen Nutzen zu ziehen. So ist es nicht selten und ist in diesem Jahre in der Gemeinde Winden noch vorgekommen, daß Holz bei der öffentlichen Versteigerung in Ermangelung eines jeden Abfuhrweges weit unter den Fällerkosten veräußert werden mußte, ja, daß 100 Wellen für 10 Pfennig verkauft worden sind, währenddem solche bei Vorhandensein von Abfuhrwegen 10—12 Mark erzielen. Es tritt aber auch die weitere wichtige Tatsache in den Vordergrund, daß den einzelnen Gemeinden ein besseres und leichteres Absatzgebiet ihrer landwirtschaftlichen Produkte, insbesondere des nicht unbedeutenden Viehhandes durch die Erbauung einer Staatsbahn in der von uns gewünschten Weise geboten würde. Wie bedrückend die armen Bewohner der Orte des Selbachtals übrigens ihre Lage empfinden, erhellt daraus, daß bereits viele Gemeinden beschloßen haben, das zum Bau der Eisenbahn benötigte Gemeindegelände unentgeltlich abzugeben. Die noch rückstehenden Gemeinden werden diesem Beispiel zweifellos folgen, die Zustimmung der Behörde vorausgesetzt. Daß diese Zustimmung gegeben werden wird, steht bei dem trostlosen Verkehr und den trostlosen Allgemein-Verhältnissen in dem Selbachtale bestimmt zu erwarten.

Das Tal bietet mit dem starken Gefälle des Selbaches aber auch vorzügliche Gelegenheit zu Wasserkräftenanlagen. Es sind bereits mehrere solcher vorhanden, deren Wert durch den Bahnbau bedeutend erhöht würde. Die Wasserkraft des Selbaches würde aber auch dem Bergbau, den Aufbereitungen u. s. w. gute Dienste leisten können.

Das Terrain des Selbachtals ist der Erbauung einer Bahnstrecke durchaus günstig, kein Tunnelbau wird voraussichtlich nötig werden, die Einfuhr in Rassau bietet keinerlei Schwierigkeiten. Es geht dies daraus hervor, daß s. B., als die Erbauung einer Kleinbahn in Frage stand, die Erbauungskosten der etwa 20 km langen Strecke betriebsfertig — also Unterbau einschl. Betriebsmaterial — von einem Ingenieur auf nur 1,300,000 Mark berechnet worden sind.

Mit der Weiterführung der Westerwaldquerbahn von Montabaur durch das Selbachtal mit Anschluß an die Königl. Staatseisenbahn in Rassau, würde nicht allein die Verbindung der **Eisenbahnstrecke**, sondern zugleich auch in hervorragender Weise eine für die Bevölkerung und den Staat nutzbringende **Anschlußstrecke** erzielt, nicht minder eine **zweite Verbindung des Westerwaldes mit dem Rheine, einschließlich der Stadt Ems** hergestellt werden, denn Ems liegt an derselben Linie lahn-

abwärts und nur 10 Minuten per Bahn von Nassau entfernt. Daß die Bewohner des angrenzenden Rheingebietes, zumal diejenigen der Städte Oberlahnstein und Niederlahnstein mit dieser Verbindung Befriedigung finden, ist in einer öffentlichen Interessenten-Versammlung, die in Oberlahnstein statt fand, zum Ausdruck gelangt.

Mit der Erbauung dieser Strecke würde aber auch eine Entlastung der bereits bestehenden Bahnstrecke **Montabaur—Siershahn—Engers** herbeigeführt, sowie die von Interessenten nachgesuchte Erbauung einer mit dieser Linie in ganz unbedeutender Entfernung fast parallel laufenden **zweiten Strecke Montabaur—Vallendar** ersetzt werden.

Es soll keineswegs bestritten werden, daß die bestehende Strecke Montabaur—Siershahn—Engers überlastet ist und einer Entlastung bedarf. Im Interesse des Staates halten wir es aber zur Erzielung großer Ersparnisse für weit richtiger und zweckentsprechender, wenn diese Entlastung anstatt durch Erbauung einer zweiten Parallelstrecke **n a c h d e m R h e i n** (Montabaur—Vallendar), durch Weiterführung der Westerwaldquerbahn **nach der Lahn** und zwar von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau-Ems-Rhein herbeigeführt wird. Für letzteres sprechen ersterem gegenüber sehr wesentliche und sehr gewichtige Gründe. Die Petenten für die Erbauung einer zweiten Bahnlinie Montabaur—Vallendar glauben ihr Ansuchen damit begründen zu sollen:

- 1) daß sie einen Anschluß an den Rhein wünschen,
- 2) daß das Kannenbäderland aufgeschlossen werden müsse,
- 3) daß in dortiger Gegend ein großes Basaltlager ausgebeutet werden, der Gegend Verkehr, der Bevölkerung Arbeit gebracht werden könne,

Wir erlauben uns, diese Gründe, als nicht einwandfrei, damit zu widerlegen, daß

- 1) wie erwähnt, bereits eine Verbindung des Westerwaldes mit dem Rhein durch die Bahnlinie Montabaur—Siershahn—Engers besteht,
- 2) die durch ihre keramischen Fabrikate hervorragenden Orte des Kannenbäderlandes: Höhr—Grenghausen u., mit der Zweigstrecke Grenyan—Höhr—Grenghausen an die erstere Linie nach dem Rhein angeschlossen sind und ab Herbst mit einer elektrischen Bahn verbunden sein werden,
- 3) die übrigen hier in Betracht kommenden Orte, wie Hilscheid u. s. w. ausnahmslos nur Krugfabrikation betreiben, deren Absatzgebiet keineswegs der Rhein, sondern die Lahn ist. Die Fabriken künstlicher Wässer am Rhein bringen ihre Fabrikate ausnahmslos nur in Glas zum Versandt, währenddem die fiskalischen Brunnen an der Lahn, wie Ems, Seilnau, Fachingen, Oberfelters, Niederselters, sowie andere Brunnen, sie in Krugfüllung versenden. Die Verfrachtung der Krüge aber zuerst nach dem Rhein, dann rhein- und lahnaufwärts bis zu den benannten Bestimmungsorten, würde nicht allein einen ganz bedeutenden Umweg, sondern auch eine sehr wesentliche Frachterhöhung bedeuten,

Dahingegen würde der Verfrachtung der Krüge nach Ems, Seilnau, Fachingen, Oberfelters, Niederselters, mit der Weiterführung der Westerwaldquerbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nicht allein der natürliche direkte Weg gewiesen, sondern es würde auf demselben wegen der nur halb so großen Entfernung auch eine bedeutende Frachterbilligung erzielt werden,

- 4) das Gelbachtal, wie die eingangs aufgezählten, bergamtlich eingetragenen 64 Konzeptionen beweisen, das Kannenbäderland mit seinem Basaltlager u. s. w. an Bodenschätzen um das achtzigfache übertrifft. Hierzu tritt, daß ausschließlich in allen Orten des Gelbachtals trotz des Bodenreichtums in Ermangelung einer Bahn, ja eines fahrbaren Weges, wirklich: Armut und steter Mangel an Arbeit herrschen, währenddem das Kannenbäderland nicht allein eine Bahn, sondern auch vorzügliche Wege und Straßen nach allen Richtungen hin besitzt, Gelegenheit zu Arbeit und Verdienst in Fülle bietet und mit allgemeinem Wohlstand gesegnet ist,
- 5) zweifellos die in die Wege geleitete Kanalisation der Lahn durch die Möglichkeit, das Gebiet derselben besser aufzuschließen und ausbeuten zu können, sowie durch den damit verbundenen Anschluß der Seitentäler zur Lahn, der Linie Montabaur—Nassau bedeutende Verfrachtungen zuzuführen, also zur Rentabilität dieser Linie beitragen würde.

Aus den angeführten Tatsachen geht zur Genüge hervor, daß die Weiterführung der Westerwaldquerbahn durch das Gelbachtal nach Nassau von der Gelbachtalbevölkerung und den übrigen Interessenten mit Berechtigung erhofft werden darf, denn diese Bahnlinie würde eine gedeihliche Entwicklung von Industrie und Gewerbe, sowie eine dauernde Besserung der gedrückten Erwerbsverhältnisse in einem Landstrich mit sich bringen, der der Erschließung wert ist.

Diese Tatsachen dürften aber auch beweisen, daß die Frage der Rentabilität der Bahnlinie jedem Zweifel enthoben ist. Das Urteil von Fachleuten ist hierin übereinstimmend.

Bitte wenden!

Mit Rücksicht darauf, daß

1) das an mineralischen Bodenschätzen, Waldungen u. s. w. so reiche Gelbachtal arm an Arbeit und Verdienst für seine Bewohner ist, herbeigeführt durch den Mangel einer Bahn, ja teilweise eines fahrbaren Weges, deren erstere eine umfangreiche Industrie mit wesentlichen Einkünften für den Staat garantierte, die Beseitigung von Armut und Nothstand unter der Bevölkerung herbeiführte Fernstraße mit Aufschlußstraße verbände,

2) das Konkurrenzprojekt Montabaur—Ems teils wegen der Nichtrentabilität, teils wegen der mit außergewöhnlich großen Kosten verbundenen Einfuhr in Ems und Einmündung daselbst in die Königl. Staatsbahn wohl nicht in Frage kommen kann,

3) der Westerwald durch die Strecke Montabaur—Ziershahn—Engers mit dem Rhein bereits verbunden, das Rannerbäderland mit dieser Strecke sowohl, wie anschließend mit der Zweigbahn Grenzau—Höhr—Grenzhausen und außerdem mit guten Straßen nach allen Richtungen hin aufgeschlossen ist, genugsam Arbeit und Verdienst für seine Bevölkerung bietet, Wohlstand besitzt, Armut und Nothstand nicht kennt,

4) Die Bahnlinie Montabaur—Rassau nicht allein die bestehende Strecke Montabaur—Ziershahn—Engers entlasten, sondern auch eine zweite Verbindung mit dem Rhein über Rassau—Ems herstellen würde,

bitten wir das Hohe Haus der Abgeordneten, die Weiterführung der Westerwaldquerbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Rassau mit Einmündung in die Königl. Staatsbahn daselbst, gütigst in Erwägung ziehen und genehmigen zu wollen.

### Der Ausschuß in Angelegenheit der Weiterführung der Westerwald- Querbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Rassau mit Anschluß an die Königl. Staatsbahn daselbst.

Zu Auftrag deselben:

#### Der engere Ausschuß:

**Epstein,** Bürgermeister zu Rassau,  
I. Vorsitzender.

**Enl,** Pfarrer zu Kirchähr,  
II. Vorsitzender.

**Hörn,**

Direktor der Rheinisch-Rassauischen Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft zu Laurenburg.

**Anders,**

Marktschreiber zu Laurenburg.

**Bauch,**

Bürgermeister zu Hübingen.

**Berg,**

Bürgermeister zu Winden.

**Dann,**

Bürgermeister zu Wärlenborn.

**Dommermuth,**

Betriebsführer zu Horbach.

**Evert,** Korvettenkapitän a. D.,  
Direktor des Rathhauses zu Rassau.

**Geilbach,**

Bürgermeister zu Iffelbach.

**Gischbach,**

Bürgermeister zu Ettersdorf.

**Heidersdorf,**

Bürgermeister zu Dörnberg.

**Hennemann,**

Bürgermeister zu Horchhausen.

**Hubert,**

Bürgermeister zu Hirschberg.

**Jung,**

Pfarrer zu Rassau.

**Jung,**

Bürgermeister zu Horbach.

**Keul,**

Bergverwalter a. D. zu Rassau.

**Kerner,**

Bürgermeister zu Gierohausen.

**Kolter,**

Direktor der Gewerkschaft Käfern-  
burg zu Rassau.

**Laug,**

Bürgermeister zu Dornhof.

**Ludwig,**

Bürgermeister zu Weinähr.

**Ludwig,**

Bürgermeister zu Unterschhausen.

**Merzig,**

Bürgermeister zu Stahlhofen.

**Meuer,**

Bürgermeister zu Heckenhal.

**Mono,**

Winzer und Landwirt zu Weinähr.

**Müller,**

Bürgermeister zu Charlottenberg.

**Müller,**

Buchdruckereibesitzer zu Rassau.

**Neuroth,**

Bürgermeister zu Daubach.

**Nint,**

Bürgermeister zu Ruppenrod.

**Dr. Poensgen,**

leitender Arzt der Nervenheilanstalt und Stadtverordneten-Vorsitzer zu Rassau.

**Rausch,**

Bürgermeister zu Gadenbach.

**Roth,**

Bürgermeister zu Eppenrod.

**Rupp,**

Direktor der Löwenbrauerei  
zu Rassau.

**Schmidt,**

Bürgermeister zu Blabernheim.

**Ströhmann,**

Bürgermeister zu Holzappel.

**Wagner,**

Direktor der Union-Brauerei  
zu Rassau.

Beide Parteien erkannten jetzt, dass die Region an einem gemeinsamen Strang ziehen müsse und ansonsten eine Entscheidung ergehen könnte, die überhaupt keine unmittelbare Eisenbahnverbindung von Montabaur an die Lahn möglich machen würde: „Augstfreunde“ und „Gelbachfreunde“ vereinigten sich zu einem gemeinsamen Ausschuss.

Nachdem die Erbauung der Westerwaldquerbahn über Westerburg bis Montabaur gesichert ist, ist auch die Weiterführung dieser Bahn über Montabaur hinaus eine unumgängliche Notwendigkeit geworden. All die zahlreichen Projekte, die in hiesiger Gegend — in der Südwestecke des Westerwaldes — aufgetaucht sind, kann man wohl ihrem Endpunkte nach in zwei Gruppen teilen, je nachdem sie die Bahn erstreben, nach dem Rhein oder nach der Lahn. Die letzte Gruppe wird vertreten durch die beiden unterzeichneten Ausschüsse, die sich nunmehr zusammengeschlossen haben, nachdem bekannt geworden ist, daß die Entscheidung zu Gunsten der Fortführung der Westerwaldquerbahn unmittelbar nach dem Rhein (Bendorf oder Valendar) zu fallen scheint.

Die unterzeichneten beiden Ausschüsse haben am 13. September und im Oktober v. Js. einzeln ihre Eingaben an den Herrn Minister und das Abgeordnetenhaus gerichtet und darin gebeten, die Bahn von Montabaur nach Ems oder von Montabaur nach Nassau zu führen. Wir haben uns in diesen Eingaben — wie es in der Natur der Sache liegt — zum Teil selbst bekämpft, jedoch schon in diesen Eingaben besonders und ausdrücklich betont, daß die Bahn unseres Erachtens nach der Lahn und nicht nach dem Rhein geführt werden müsse. Wir stehen auch heute noch auf dem Standpunkte, daß für die eine Partei die Linie Montabaur—Ems, für die andere die Linie Montabaur—Nassau die vorteilhaftere ist, — — — angesichts der gemeinsamen großen Gefahr jedoch, daß wir beide leer ausgehen könnten und die Bahn unmittelbar nach dem Rhein fortgeführt werden könnte, haben wir uns jetzt vereinigt. Wohin schließlich die Bahn auslaufen mag: ob nach Ems oder nach Nassau, darüber mag an maßgebender Stelle entschieden werden, jedenfalls halten wir es im Interesse der von uns vertretenen Städte und Ortschaften für unsere Pflicht, noch in letzter Stunde eindringlich die Bitte auszusprechen, daß man die Bahn zunächst nach der Lahn fortführen möge und nicht nach dem Rhein.

Wir würden es zunächst für eine Ungerechtigkeit halten, Montabaur, das bereits bei Bendorf mit dem Rhein verbunden ist, nun nochmals durch eine Parallelstrecke wiederum in Bendorf mit dem Rhein zu verbinden, während die Lahn ohne jede Ver-

bindung bleiben würde. Auch erlauben wir uns noch darauf hinzuweisen, daß von Vallendar nach Höhr eine elektrische Straßenbahn und zwar nicht allein für den Personen- sondern auch für den Güterverkehr gebaut werden soll, wodurch eine weitere Bahnlinie den Unterwesterwald mit dem Rhein in Verbindung bringen wird. Der alte biblische Satz „es wird dem gegeben, der schon hat und es wird dem genommen, der nicht hat“, würde hier eine besonders krasse Bestätigung erhalten. Jahrhunderte hindurch hat sich der natürliche wirtschaftliche Verkehr links und rechts von den Bergen hinunter ins Lahntal gezogen. Auf dem linken Lahnufer ist uns der Verkehr durch die Kleinbahn über Nastätten, Becheln nach Braubach bereits nach dem Rhein abgezogen worden; durch die Verbindung von Montabaur nach Bendorf würden wir nun auch auf der rechten Lahnseite noch das anstoßende Westerwaldgebiet verlieren; auf beiden Seiten hätte man uns dann das Hinterland genommen, wir wären dann allein auf das enge Lahntal angewiesen, das noch nicht einmal eine durchführende Lahnstraße hat. Der wirtschaftliche Verkehr mit unserem links- und rechtslahnischen Hinterland war von Alters her unser gutes Recht; überall schützt man sonst alte Rechte, da müßte man erst recht jetzt die Westerwaldquerbahn nach der Lahn auslaufen lassen, um die Jahrhunderte alten Beziehungen zwischen Westerwald und der unteren Lahn wieder neu zu beleben, anstatt sie vollständig zu zerstören.

Dies könnte, ja müßte um so eher geschehen, als die Verbindung mit der Lahn über Ems oder Nassau gleichzeitig doch auch eine Verbindung mit dem Rhein bei Lahnstein wäre; die Westerwaldquerbahn hat jetzt bereits einen Auslauf im Rheinhafen bei Bendorf, sie würde dann noch eine zweite Ausmündung im Rheinhafen bei Oberlahnstein erhalten. Man soll von der Gegenseite eingeworfen haben, daß der Rheinhafen in Oberlahnstein nicht mehr aufnahmefähig sei; dem müssen wir entschieden widersprechen. Nach Mitteilung des Magistrats zu Oberlahnstein ist das durchaus nicht der Fall, der Oberlahnsteiner Hafen ist durchaus noch nicht voll ausgenützt, er ist nicht allein noch aufnahmefähig, sondern auch noch erweiterungsfähig. Die vorbereitenden Schritte für eine Vergrößerung und Verbesserung des Oberlahnsteiner Hafens sind dem Vernehmen nach auch schon in die Wege geleitet. Ueber die sonst noch in Betracht kommenden einzelnen Gesichtspunkte haben wir uns teils in unseren getreunten Eingaben bereits des Näheren ausgelassen, teils vermögen wir als Laien über technische Gesichtspunkte nicht zu urteilen. Wir sind jedoch der Meinung, daß eisenbahntechnische Gesichtspunkte nicht allein ausschlaggebend sein können, wenn es sich darum handelt, bisher bahnlose Gegenden dem Verkehr aufzuschließen und dadurch gleichzeitig einen Zusammenschluß des Bahnnetzes herbeizuführen, indem man der Westerwaldquerbahn zwei Ausmündungen nach dem Rhein schafft, die nicht parallel demselben Endpunkte zulaufen, sondern durch die neue Linie auf einem geringen Umwege noch ein Stück bisher von der Eisenbahnverwaltung zurückgesetzten Landes mit aufschließt.

Die ganzen von uns erbetenen Bahnstrecken Montabaur—Ems oder Montabaur—Nassau würden zudem etwa nur 20 km lang werden, also noch nicht einmal so lang, als die Strecke Montabaur—Bendorf. Durch den Bau einer dieser kurzen Strecken würde die Strecke Montabaur—Engers ebenfalls über die untere Lahn nach dem Rhein hin entlastet werden; es würde diesem Gebiet, das die Bahn schon hat, der Verkehr nicht genommen und uns würde der jetzige Verkehr erhalten und unseren Gebieten neues Leben und neuer Verkehr erschlossen werden. Auch Montabaur selbst wird u. E. mehr für die Verbindung nach der Lahn sein. Ebenso werden die Städte Ober- und Niederlahnstein für uns eintreten.

Nach alledem gestatten wir uns, unsere seit Jahren wiederholten Bitten und Eingaben nochmals recht eindringlich und inständig zu wiederholen, zunächst die Westerwaldquerbahn über Montabaur nach der Lahn fortzuführen.

**Die vereinigten Ausschüsse für die Weiterführung  
der Westerwaldquerbahn über Montabaur nach Ems oder über Montabaur  
durch das Gelbachtal nach Nassau:**

Fabrikbesitzer **C. S. Schmidt**-Niederlahnstein, Vorsitzender.

Bürgermeister <b>Dr. Schubert</b> -Ems	}	für die Emser Linie.
Generaldirektor <b>Linkenbach</b> -Ems		
Pfarrer <b>Braun</b> -Obereibert		
Bürgermeister <b>Hübinger</b> -Holler		
Kaufmann <b>F. J. Lehmler</b> -Arzbach		

Bürgermeister a. D. <b>Epstein</b> -Nassau	}	für die Gelbachtal- Linie.
Buchdruckereibesitzer <b>Müller</b> -Nassau		
Bürgermeister <b>Klerner</b> -Giershausen		
Pfarrer <b>Link</b> -Gackenbach		
Bergwerksdirektor <b>Ahren</b> -Laurenburg		

Die Resolution der Versammlung des „engeren Ausschusses“ am 6. Oktober 1907 in Nassau spricht sich schließlich für die **Gelbachtallinie** aus, nachdem die Befürworter auf die anfänglich erstrebte Linie Montabaur-Ems verzichtet hatten.

Betrifft:  
Erbaugung einer Eisenbahn von  
Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau.

Stadt Ems in der Stadtverordnetenversammlung vom 19. März 1906 beschlossen hat, auf die anfänglich erstrebte Linie Montabaur-Ems zu verzichten und für die Gelbachtal-Linie einzutreten. Dieser Beschluss ist durch Zuschrift des Magistrats zu Ems vom 23. März 1906 C 730, dem Vorsitzenden der Ortsgruppe Nassau mitgeteilt worden (Anlage c).

Nassau a. d. Lahn, 6. Oktober 1907.

### Der engere Ausschuss:

**Epstein**, Bürgermeister a. D. zu Nassau a. d. Lahn, I. Vorsitzender. **Link**, Pfarrer zu Kirchähr, II. Vorsitzender.  
**Ahren**, Direktor der Rheinisch-Nassauischen Bergwerks- und Hütten-Aktien-Gesellschaft zu Laurenburg. **Anders**, Markscheider zu Laurenburg. **Bahl**, Stadtverordneter und Vorsitzender des Vereins zur Wahrung städt. und gewerblich. Interessen zu Montabaur. **Bauch**, Bürgermeister zu Hübingen. **Berg**, Bürgermeister zu Winden. **Daun**, Bürgermeister zu Wirzenborn. **Diefenbach**, Bürgermeister zu Nomborn. **Dommermuth**, Betriebsführer zu Horbach. **Feilbach**, Bürgermeister zu Isselbach. **Fischbach**, Bürgermeister zu Ettersdorf. **Gerber**, Kanzleirat zu Montabaur. **Hakenbruch**, Bürgermeister zu Heilberscheid. **Hasenclever**, Bürgermeister zu Nassau. **Heidersdorf**, Bürgermeister zu Dörnberg. **Hennemann**, Bürgermeister zu Horhausen. **Goth. Hermes** zu Montabaur. **Higen**, Stadtverordneter und Kaufmann zu Montabaur. **Hubert**, Bürgermeister zu Hirschberg. **Jung**, Pfarrer zu Nassau. **Jung**, Bürgermeister zu Horbach. **Keul**, Bergverwalter a. D. zu Nassau. **Klerner**, Bürgermeister zu Giershausen. **Kolter**, Direktor der Gewerkschaft Käfernburg zu Nassau. **Kunst**, Buchhändler zu Montabaur. **Laux**, Bürgermeister zu Obernhof. **Ludwig**, Bürgermeister zu Weinähr. **Ludwig**, Bürgermeister zu Untershausen. **Merzig**, Bürgermeister zu Stahlhofen. **Meuer**, Bürger zu Reckenthal. **Mono**, Winzer und Landwirt zu Weinähr. **Müller**, Bürgermeister zu Charlottenberg. **Müller**, Stadtverordneter und Vorsitzender des Gewerbevereins zu Nassau. **Neuroth**, Bürgermeister zu Daubach. **Nink**, Bürgermeister zu Ruppenrod. **Dr. Poensgen**, Sanitätsrat, Stadtverordneter-Vorsteher und leitender Arzt der Nervenheilanstalt zu Nassau. **Rausch**, Bürgermeister zu Gackenbach. **Roth**, Bürgermeister zu Eppenrod. **Rupp**, Direktor der Löwenbrauerei zu Nassau. **Sauerborn**, Bürgermeister und Vorsitzender des Eisenbahn-Komitees zu Montabaur. **Sauerborn**, Stadtverordneter und Vorsitzender des Gewerbevereins zu Montabaur. **Schneider**, Magistratschöffe und Kaufmann zu Montabaur. **Schmidt**, Bürgermeister zu Bladernheim. **H. Stern**, Kaufmann zu Montabaur. **Ströhmann**, Bürgermeister zu Holzappel. **Volkmann**, Fabrikant zu Montabaur. **Wagner**, Direktor der Union-Brauerei zu Nassau.

Die heute in der Stadt Nassau wegen Erbauung einer staatlichen, normalspurigen Eisenbahn im Anschluss an die Westerwaldquerbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau, aus den Städten Montabaur und Nassau, sowie aus den Orten Bergnassau-Scheuern, Hömberg, Zimmerschied, Winden, Obernhof, Weinähr, Hübingen, Gackenbach, Horbach, Daubach, Ruppenrod, Giershausen, Isselbach, Ettersdorf, Stahlhofen, Heilberscheid, Nomborn, Bladernheim, Wirzenborn, Untershausen, Reckenthal, Dörnberg, Charlottenberg, Laurenburg, Holzappel, Horhausen, Hirschberg und Eppenrod stattgefundenen und von ca. 150 Personen besuchte Versammlung, fasste einstimmig folgende Resolution:

Nachdem die Erbauung der Westerwaldquerbahn bis nach Montabaur teilweise erfolgt und teilweise in der Ausführung begriffen ist, wird demnächst die Weiterführung dieser Bahn in Erwägung gezogen werden.

Da die Erbauung einer Eisenbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau für die betreffende Gegend eine Lebensfrage ist, erlauben wir uns, an Seine Excellenz den Herrn Minister für öffentliche Arbeiten die dringende Bitte zu richten, im Anschlusse an die Westerwaldquerbahn die Erbauung einer Bahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau hochgeneigtest veranlassen zu wollen.

Zur näheren Begründung unserer Bitte erlauben wir uns, auf die bereits früher an Seine Excellenz den Herrn Minister für öffentliche Arbeiten, sowie an das Haus der Abgeordneten gerichteten Eingaben vom Oktober 1905 und vom März 1906, von welchem wir nochmals je ein Exemplar (Anlage a und b) gehorsamst anfügen, Bezug zu nehmen. Gleichzeitig gestatten wir uns, darauf hinzuweisen, dass die



Die öffentliche Debatte und die Versammlungen wurden fortgesetzt von einer ausführlichen Berichterstattung in den regionalen Zeitungen begleitet, so auch im Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis im Jahre 1907.<sup>170</sup>

### Kreisblatt 8. Oktober 1907.

Nassau 7. Oktober. Am gestrigen Sonntag-Nachmittag 3 Uhr fand in dem Gartensaale der Unionbrauerei in Nassau eine öffentliche Versammlung behufs Besprechung über die Erbauung einer Bahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau statt. Es waren ungefähr 130 Vertreter der vielen in Betracht kommenden Gemeinden aus dem Kreis Unterlahn, Unterwesterwald und Westerburg erschienen; außerdem beehrten die **Herren Landräte Duderstadt-Diez<sup>171</sup>, Frhr. v. Marschall-Montabaur<sup>172</sup>, Radermacher-Westerburg<sup>173</sup>, Reichs- und Landtagsabgeordneter Dr. Dahlem-Niederlahnstein, Bergreferendar Zingel-Limburg** u. a. die Versammlung mit ihrem Besuche. Aus Montabaur waren anwesend: Vertreter des dortigen Eisenbahnkomitees, Gewerbevereins und Vereins zur Wahrung städt. und gewerbl. Interessen. Im Auftrage des Nassauer Bahnkomitees eröffnete Herr **Bürgermeister a. D. Eppstein-Nassau** die Versammlung mit freundlichen Begrüßungsworten und dankte für den zahlreichen Besuch, besonders auch den Herren Landräten, Herrn **Abg. Dr. Dahlem**, und allen Denjenigen, welche die Vorarbeit zur Versammlung unterstützt und durch ihr Erscheinen das Interesse an der Förderung des Bahnprojektes gezeigt haben. Mit einem freudig aufgenommenen Hoch auf Se. Maj. Kaiser Wilhelm endigte Redner seine Ansprache. Als Vorsitzender der Versammlung wurde auf Vorschlag des Vorredners Herr **Landrat Duderstadt-Diez** gewählt; ferner wurden als Beisitzer die Herren: **Landrat Frhr. v. Marschall-Montabaur, Bürgermeister Sauerborn-Montabaur, Pfarrer Jung-Nassau, Abg. Dr. Dahlem-Niederlahnstein und Bürgermeister a. D. Epstein-Nassau** und als Schriftführer die Herren: **Johs. Bahl-Montabaur** und Wegemeister **Fischer-Nassau** gewählt. Nach kurzem Hinweis auf den Zweck der Versammlung seitens des Vorsitzenden erhielt zunächst Herr Stadtverordneter **Sauerborn-Montabaur** das Wort, welcher über die Entstehung der Westerwaldbahn und die verschiedenen Eisenbahnprojekte auf dem Westerwalde, soweit die Tätigkeit des Gewerbevereins in Montabaur und das Eisenbahnkomitee das selbst in Frage kommen, Hierauf berichtet Herr Stadtverordneter **H. Müller-Nassau** über die Bemühungen, welche bezüglich Erbauung der Bahn Montabaur-Nassau von dem Komitee in Nassau bisher geschehen sind mit besonderem Interesse und dessen Mitteilung aus einem Briefe des Magistrats zu Ems vom März 1906 entgegengenommen, wonach die Stadt Ems durch die vorhandenen technischen Schwierigkeiten bei evtl. Einmündung in die Staatsbahn daselbst, verzichtet u. für die Linie Montabaur-Nassau eintritt. Redner erwähnt ferner die in der letzten Generalversammlung des Gewerbevereins für Nassau zu Biebrich verhandelten Anträge, betr. die Bahnlinie Montabaur nach der Lahn. – Der Vorsitzende Herr **Landrat Duderstadt** stellte die beiden Referate zur Besprechung, gleichzeitig gibt derselbe über den amtlichen Stand dieser Bahn Aufklärung. Der **Abg. Dr. Dahlem** machte die Mitteilung, dass die Eisenbahnprojekte in außerordentlich großer Anzahl beim Hrn. Minister der öffentlichen Arbeiten einlaufen. Nach einer Äußerung des jetzigen Hrn. Ministers sollen die wirtschaftlich geringer gestellten

Gegenden besonders berücksichtigt werden und deshalb könnten recht gut gut beide Linien: Montabaur-Neuhäusel-Lahnstein und Montabaur-Nassau gleichzeitig gewünscht werden. **Herr Landrat Frh. v. Marshall** in Montabaur erwähnte die verschiedenen Bahnlinien, resp. Projekte, soweit solche den von ihm verwalteten Unterwesterwaldkreis, berühren und sagt wohlwollende Unterstützung beider Projekte zu. Zunächst dürfte wohl die Linie nach dem Rhein in Betracht kommen, dann aber auch die nach Nassau, zumal die Kanalisation der Lahn bestimmt zu erwarten sei. Herr **Pfarrer Jung-Nassau** forderte zur Weiterarbeit an dem gesteckten Ziele Montabaur-Nassau auf, ohne Bekämpfung anderer Linien; der Erfolg würde sicher sein. Herr Bürgermeister a. D. meint ebenfalls, daß die Lahnkanalisation für das Gelbachtalprojekt günstig sei. – Herr **Landrat Radermacher-Westerburg** verspricht ebenfalls, im Interesse der in seinem Kreise liegenden Gemeinden Heilberscheid, Nornborn pp. die Gelbachtallinie zu unterstützen. Der Vorsitzende brachte nun einen vom nassauischen Bahnkomitee ausgearbeiteten Entwurf betr. Resolution der gestrigen Versammlung vor. An der hierbei entstehenden Debatte beteiligten sich die Herren: **Stadtverordneter Sauerborn-Montabaur, Landwirt Mono-Weinähr, Kaufmann H. Stern-Montabaur, Stadtverordneter Müller-Nassau** und wurde die in der Resolution stehende Bezeichnung: „Weiterführung der Westerwaldquerbahn von Montabaur nach Nassau“ abgeändert in: „Erbauung einer Bahnlinie Montabaur-Nassau im Anschluss an die Westerwaldbahn“, ebenso fand dieselbe eine weitere kleinere Abänderung und gelangte alsdann einstimmig zur Annahme. Eine Anzahl eingeladener Herren hatten durch Telegramme und Schreiben ihre Verhinderung angezeigt u. a.: **Landtagsabgeordneter Cahensly-Limburg, Kommerzienrat Schmidt-Niederlahnstein, Fabrikant Schröder-Niederlahnstein. Herr Landtagsabgeordneter a. D. Dr. Heydweiler** musste, wie **Landrat Frh. v. Marschall** mitteilte, durch Krankheit der Versammlung leider fernbleiben; er würde aber für Verwirklichung des Gelbachtalprojektes nach Möglichkeit eintreten. nach Feststellung der Präsenzliste wurde dem Nass. Bahnkomitee die Ausführung der Beschlüsse übertragen und schloß alsdann der Vorsitzende die Versammlung, welche in allen Teilen einen recht befriedigenden Verlauf nahm.

#### **Kreisblatt 24. Oktober 1907.**

Bahnprojekt Montabaur-Ems. Arzbach, 20. Oktober 1907. Ein prächtiger Herbstsonntag, der in der Mittagstemperatur an einen Hochsommertag gemahnte, hatte heute eine ungewöhnlich große Zahl von Ausflüglern zu Fuß und zu Wagen hierher geführt. Das Ziel der meisten Ausflügler war der „Nassauer Hof“, in dessen großem Saal sich nachmittags 3 Uhr wohl über 500 Personen aus Arzbach, Ems und Umgegend eingefunden hatten, um einer Versammlung der Interessenten des Bahnprojektes Montabaur-Ems beizuwohnen. Viele konnten kaum Platz mehr finden. Herr **Pfarrer Gerlach von Arzbach** eröffnete mit Begrüßungsworten die Versammlung und führte aus, wenn die Zahl der erschienen einen Schluss auf die Aussichten des Projektes gestattete, dürfte man sich heute den allerbesten Hoffnungen hingeben. Weiter führte der Herr Redner aus, dass der Wunsch, eine Verbindung zwischen den beiden Städten Montabaur und Ems herzustellen, bis in die 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückgehe, daß aber eine Reihe anderer Projekte inzwischen aufgetaucht sind, die teilweise der Verwirklichung schon nahe sind, wie Grenzau-Höhr-Hillscheid. Dadurch habe eine gewisse Nervosität Platz gegriffen bei den Arzbachern, die ihm, Redner, zur Last legten, nicht nachhaltig genug für das Arzbacher Projekt eingetreten zu sein. Er sei aber nur ein einfacher Landpfarrer, dessen Einfluss man überschätze. Die heutige Versammlung soll nun dazu dienen, Aufklärung zu geben, wo die wirklichen Interessenten für das Projekt Montabaur-Ems sind, sie soll aber auch weiter Klarheit darüber schaffen, was eigentlich an den neuerlich überall zu hörenden Gerede sei, dass die Bahnlinie Ems-Montabaur unüberwindlich technische Schwierigkeiten biete. Er habe diese Redner in Verdacht, dass sie unbeeinflusst von Sachkenntnis reden. Wäre etwas Wahres daran, so würde er der erste sein, der von dem Projekt zurückträte. Auf Vorschlag des Herrn **Generaldirektor Linkenbach-Ems** übernahm sodann Herr **Pfarrer Gerlach** den Vorsitz.

Zunächst sprach Herr **Bürgermeister Dr. Schubert-Ems** über die Tätigkeit des früheren sogenannten Großen Komitees. das letztere hat sich nach dem bekannten Beschluss der städtischen Behörden vom

19. März 1906 aufgelöst. Der Herr Bürgermeister erklärte dann die in Nassau aufgestellte Behauptung, Ems habe endgültig auf sein Projekt verzichtet, für unwahr, die städtischen Behörden hätten vielmehr erst neuerdings dahin Stellung genommen, grundsätzlich für die Linie Montabaur-Ems einzutreten, wenn erstens die Bahn an der Stadt vorbei und nicht durch die Stadt geführt werde; zweitens, wenn außer der Abtretung von Grund und Boden keine weiteren Opfer von der Stadt verlangt würden. Die Stadt war vor die Wahl gestellt zwischen verschiedenen Linien, nach der Lahn und nach dem Rhein, und den Interessenten an der Lahn wurde gesagt, und zwar amtlich und von den Abgeordneten: Einigt Euch, sonst bekommt ihr gar nichts! Unter diesem Druck ist die Stadt Bad Ems für das Gelbachprojekt eingetreten.

**Herr Reichs- und Landtagsabgeordneter Dahlem:** Die Bahn Angelegenheiten des Westerwaldes seien so verwickelt, der Projekte so viele, dass der Abgeordnete, der neutral bleiben müsse, eigentlich lieber hören als sprechen sollte. Redner wies darauf hin, dass er vor zwei Jahren auf einer Versammlung in Oberlahnstein, an welcher die Vertreter der verschiedensten Projekte teilnahmen, eine Einigung erzielt habe, dass jede Partei ihr Ziel verfolgen solle ohne gegenseitige Befehdung. Er bekenne aufrichtig, dass er deshalb außerordentlich erstaunt gewesen sei von dem 1906 gefassten Emser Beschluss, dass die Stadt Ems nunmehr von der Bahn Arzbach-Montabaur Abstand genommen und sich für die Gelbachlinie entschieden habe wenn. Wenn jetzt der Herr Bürgermeister von Ems ausführt, dass der damalige Beschluss gefaßt worden ist unter dem Druck der Erklärung in Oberlahnstein, so müsse er, Redner, hier gegen entschieden Einspruch erheben. Die Stadt Ems habe Beschlüsse gefasst, die die ganze Bahnangelegenheit zum Stillstand bringen konnten, mindestens aber missverständlich aufzufassen waren. Dieser mißverständlichen Auffassung entgegenzutreten, hätte man erst neuerdings Veranlassung gehabt, denn in der Begründung zu einer Resolution vom 12. Oktober des Jahres, die als Eingabe an den Herrn Minister geht, wird diesem von dem damaligen Beschluss der Emser Kenntnis gegeben. Damit ist derselbe Effekt erzählt, als wenn die Stadt Ems den Minister direkt von ihrem Schritt verständigt hätte. Deshalb war der Beschluss von Ems bedauerlich, und der hat auch, vom reinen menschlichen Standpunkte betrachtet, nicht angenehm berührt; er hätte nicht gefasst werden dürfen, ohne sich mit den anderen Interessenten zu verständigen. Es ist ganz unverkennbar, dass durch diesen Beschluss, er mag missverständlich sein oder nicht, die Sache eine Stockung erfahren hat. Viele sind abgeschreckt worden und haben sich gesagt: Ja, wenn Ems nicht mehr mitmacht, hat es keinen Zweck mehr, sich für diese Linie ins Zeug zu legen. Dies habe dann zur Folge gehabt, dass die Agitation in Fluss gekommen sei für ein Projekt Montabaur-Wolfskirchhof-Neuhäusel-Rhein (Oberlahnsteiner Hafen). Der eigentliche Widerstand gegen die jetzt von Ihnen zu erstrebende Linie liegt nicht in der Gelbachlinie; die Interessenten dort können sich aus eigener Kraft helfen, unter dem vom Minister dargelegten Gesichtspunkt, daß Bahnen gebaut werden sollen, wo es sich um die Erschließung wirtschaftlich zurückgebliebener Gegenden handelt. Die schlimme Lage in der sich die Interessenten der Bahn Arzbach-Montabaur mit ihrem Projekt befinden, wäre nicht entstanden ohne die unbegreifliche Stellung von Ems. Es wird darauf noch zurückzukommen sein.

**Herr Bergverwalter Donath** führte aus, dass die Entscheidung darüber, ob technische Schwierigkeiten das Projekt unausführbar machten, möge man getrost dem Herrn Minister überlassen. Redner erwähnt dann noch, daß seit dem mehrfach erwähnten Beschlusse der Stadtverordneten von 1906 das alte Komitee für den Bahnbau Arzbach-Montabaur zusammengetreten sei und den Vorsitz ihm übertragen habe.

**Herr Pfarrer Gerlach** erklärt, er könne den Standpunkt des Herrn Vorredners nicht ganz teilen. Man müsse sich darüber klar sein, ob das, was erstrebt werde, auch technisch ausführbar ist.

**Herr Donath** weist darauf hin, dass die technischen Schwierigkeiten nicht erheblich sein könnten, jedenfalls nicht größer als die beim Gelbachtalprojekt. Und was die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft seinerzeit fertigzubringen für möglich achtete, wird der Staatsbahn wohl erst recht kein Hindernis bieten, wenn es sich dabei auch um eine Vollbahn handelt.

Herr **Lichte-Ems** führt aus zeige sich bei dem Auftauchen der vielen Konkurrenzprojekte zu dem alten Projekt Ems Montabaur, dass der Appetit beim Essen kommt. Was den Beschluss der Emser Stadtverordnung von 1906 anbelangt, so seit dieser nur mit ganz knapper Mehrheit gefasst, und wenn man eine Bürgerschaftsabstimmung vornehmen wollte, würde sich eine sehr große Mehrheit für das Projekt ergeben. Einmal vorkommen, dass das Stadtverordneten Kollegium, weil nicht genügend vorbereitet einen Fehler macht, aber mit dem Entsetzen des ganzen Wollens lassen sich schließlich auch ich schließe dich doch erreichen, dass ein Beschluss der Ems zum Schaden gewesen ist, geändert wird und zum Vorteil für die Stadt ausschlagen kann, wenn alle, die Einfluss haben, ihr Möglichstes tun. er bitte deshalb auch die Herren Abgeordneten für diese Linie einzutreten Punkt auf die behaupteten technischen Schwierigkeiten technische Schwierigkeiten könnte er nicht glauben.

Im gleichen Sinne äußerte sich Herr **Bürgermeister Schupp-Arzbach**, der auf die bei der Hunsrückbahn zu bewältigenden Schwierigkeiten hinweist. **Gerlach** bemerkte noch, dass es sich hier doch wahrhaft dich nicht um einen Alpendurchstich handle. erkundigte sich weiter, ab Montabaur in der Versammlung vertreten sei. (Schweigen.) Das Arzbacher Geld nimmt man in Montabaur nach wie vor sehr gern, aber die Arzbacher können ja jetzt auch anderwärts kaufen.

Herr **Markscheider Hankel-Ems** hat an der Hand der Generalstabskarte, die allerdings für den Bahnbau nicht maßgebend ist, festgestellt, ob es möglich sei, die Bahn zu bauen. Er hat gefunden, dass sich überhaupt keine Schwierigkeiten finden, sondern dass es selten eine Bahn gebe, die sich so leicht bauen läßt. Von Ems bis oberhalb der Pflingstwiese auf einer Länge von 3100 m betrage die Steigung nur 1,3%, von dort bis nach Arzbach 1,7%; von Arzbach bis zum Fuße des Berges am Wolfskirchhof auf einer Länge von 2000 Metern 2,8%. Das ist der höchste Anstieg der fast schnurgeraden Linie, der sich, wenn man den Höhenkurven nachgeht, vermindern lässt. Am Wolfskirchhof kann die Bahn nicht herauf; hier müsste ein Tunnel von etwa 1200 m Länge hergestellt werden. Wir an der Lahn sind solche Tunnels gewöhnt. Diesen Tunnel würde man zu Fuß in 12 Minuten passieren. Der Tunnel würde an der Seelbach bei Niederelbert münden. Von da bis Niederelbert beträgt die Steigung 0,9%, von Niederelbert bis Montabaur etwa 0,3%. Die Westerwaldquerbahn hat auf ihrer seitherigen Linie viel größere Schwierigkeiten zu überwinden gehabt, so die Überbrückung des Tales bei Westerbürg. (Sehr gut!) Wir müssen aber auch für diese Linie eintreten, weil sie eine der rentabelsten ist. Es findet sich Tonerde bei Niederelbert, weiter wunderschöne Basaltbrüche, und bei Arzbach liegt Grubenfeld an Grubenfeld, worin nachgewiesenermaßen große Schätze vorkommen. Es könnte ein großer Bergbau entstehen, wenn die Gegend durch eine Bahn erschlossen würde, und die Bewohner dieser Gegend würden reichlich Beschäftigung in der Industrie finden und brauchten nicht mehr auszuwandern.

Herr **Pfarrer Gerlach** führte aus, dass es mit der Agitation für das Projekt nicht genug sei, es müsse dem Eisenbahnministerium ein vollständiges Projekt unterbreitet werden. Das Geld hierfür habe man bei dem Projekt Edelstein Hilscheid durch eine Kopfsteuer von etwa 3 Pfennig in den Gemeinden aufgebracht; er frage an, ob die hier vertretenen Orte bereit sein, in gleicher Weise vorzugehen.

Herr **Bürgermeister Dr. Schubert** hielt es für selbstverständlich, dass sich keine Gemeinde bei der Aufbringung dieser Mittel ausschließen werde.

Auf eine Anfrage der Vertreter von Oberelbert, ob dieses ebenfalls bei dem Projekt berücksichtigt sei, erwiderte Herr **Pfarrer Gerlach**, der Kreis der Gemeinden, die an dem Projekt beteiligt sein sollen, werde möglichst weit gezogen. Herr Pfarrer Gerlach bringt dann unter großen Beifall folgende einstimmig angenommene Resolution ein: Die Versammelten verpflichten sich, 1. in eine erneute energische Agitation für das Projekt Montabaur-Ems einzutreten; 2. wiederum beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorstellig zu werden; 3. dahin zu wirken, dass die Emser städt. Behörden den Beschluss von 1906 aufheben, und rückhaltlos für das Projekt Montabaur-Ems sich erklären.

Herr **Bergverwalter Donath** führte aus, dass ein unlösbarer Widerspruch besteht zwischen den Erklärungen in der Emser Stadtverordnetenversammlung und den Darlegungen in der Nassauer Interessentenversammlung, da ein letzterer einwandfrei festgestellt wurde, dass die Behauptungen über die angeblichen technischen Schwierigkeiten der Linie Montabaur-Ems nur auf private

Informationen von Sachverständigen sich stützen, während in Ems von einer amtlichen Mitteilung gesprochen wurde.

Im weiteren Verlaufe spricht noch Herr **Schreinermeister Bleichrodt-Ems** für das Projekt, das auch in strategischer Hinsicht von großer Bedeutung sei. Herr **Pfarrer Gerlach-Arzbach** äußert sich dahin, nach Ausarbeitung eines Projektes eine Versammlung in Ems abzuhalten, um die Emser Bürgerschaft aufzurütteln. Es werde sich dann zeigen, ob es auch ohne Hotels ein Ems gebe. Herr **Donath** bittet, an seiner Stelle einen anderen Vorsitzenden zu wählen, da er zu stark beschäftigt sei. Herr **Generaldirektor Linkenbach** meint, Herr Donath werde doch noch die erforderliche Zeit finden. Herr **Phil. Klein-Ems** schlägt Herrn **Bürgermeister Dr. Schubert** als Vorsitzenden der Kommission vor, dieser erklärt aber, er hoffe außerhalb des Komitees mehr für das Projekt tun zu können. Herr **Hotelbesitzer Rücker-Ems** protestiert gegen die in den Worten des Herrn **Pfarrer Gerlach** liegende Unterstellung, als ob die Emser Hoteliers die ist gegen das Projekt sein. Eine solche Ansicht können nur auf falscher Orientierung beruhen. Er sei anfangs nicht hier gewesen und höre jetzt zu seinem Erstaunen, dass Herr **Dr. Dahlem** dargelegt habe, die Emser Stadtverordneten hätten das Projekt verkorkst. Die Stadtverordneten sind für die Weiterführung nach der Lahn eingetreten, aber nicht für die Linie Nassau. Wir haben den Beschluss von 1906 gefasst, weil uns Herr **Dr. Dahlem** gesagt hat: Ihr müsst Euch einigen an der Lahn! Wir sind überhaupt stets für das Projekt Montabaur gewesen, aber unter der Bedingung, dass die Bahn nicht durch die Stadt geführt wird, weil wir nicht ganze Häuserviertel abbrechen lassen wollen. Herr **Pfarrer Gerlach** freut sich, dass man in Ems neuerdings auch in den Kreisen der Hotelindustrie Interesse für das Projekt bekommt, während es sich seither so darstellte als ob ein gewisser Gegensatz vorhanden sei zwischen den Hotelbesitzern und der übrigen Bevölkerung, die nicht an der Hotelindustrie beteiligt ist. Er wolle niemand beleidigen, aber habe dies hundert- und aberhundertmal gehört, dass ein Interessengegensatz vorhanden war, lasse er sich nicht abstreiten, das habe er sich am besten gezeigt bei der Errichtung der Haltestelle Lindenbach. Herr **Reichs- und Landtagsabgeordneter Dr. Dahlem**: Es ist ganz eigentümlich, dass hier noch nach Schluss der Versammlung eine Kritik an den Äußerungen geübt wird, die in der Versammlung gefallen sind. Ich nehme nichts zurück, sondern er halte vollständig aufrecht, dass der Beschluss der städt. Behörden von Ems im Jahre 1906 die Lage erheblich verschlimmert und verschlechtert hat. Es ist ganz korrekt behauptet worden, die Einigung in Lahnstein sei auf eine Anregung des Abgeordneten **Dr. Dahlem** erfolgt. Das steht aber mit der Behauptung in Widerspruch, dass die Emser städt. Behörden unter einem Druck gestanden hätten, als sie für das Gelbachprojekt eintraten. Wenn der Emser Beschluss so harmlos ist, wie sie ihn gegenüber den Äußerungen in Nassau darstellen, warum veröffentlicht man nicht diesen Beschluss, dann sind alle Differenzen beseitigt. In Nassau wurde unwiderruflich erklärt, die Emser städt. Körperschaften hätten sich auf die Gelbachlinie festgelegt. Ich stelle fest, in Lahnstein war die Einigkeit hergestellt, die Sache war unter der Leitung des Kommerzienrates **Schmidt** in bestem Zuge, da plötzlich treten die Emser städt. Körperschaften den Rückzug an. Das steht im Widerspruch mit dem, was man in Oberlahnstein erstrebt hatte, die Einigung, das gemeinschaftliche Arbeiten. Er (Redner) werde sich nicht nachsagen lassen, die Interessen irgendeiner Gemeinde seines Wahlkreises vernachlässigt zu haben.

Damit schloss die Versammlung, an der sich über alles Erwarten zahlreich die Emser beteiligt hatten. Herr Bergverwalter Donath dankte vorher noch Herrn **Pfarrer Gerlach** für die treffliche Leitung der Versammlung.

#### **Kreisblatt 27. Oktober 1907.**

Arzbach 25. Oktober (Bahnprojekt Montabaur-Ems.) In Nr. 160 des Kreisblattes wurde über die am 20. Oktober d. J. in Arzbach stattgefundene Versammlung der Interessenten des Bahnprojektes Montabaur-Ems berichtet. In diesem Artikel wurde u. a. erwähnt, daß Montabaur in der Versammlung nicht vertreten sei. Dies beruht auf einem Irrtum, den aus Montabaur war Herr **Landrat Frhr. v. Marschall** anwesend, welcher folgende Erklärungen abgab: „Er sei erst zu kurze Zeit in seiner Stellung, um eine positive Ansicht über diese Projekte äußern zu können. Der Landrat eines Kreises, in welchem 180

*Kilometer Bahnprojekte fallen, wäre unverständlich, wenn er sich auf eine Bahn festlegte. Montabaur befindet sich jetzt in der Lage eines Dörrröschen, zu dem von allen Seiten von der Lahn und dem Rhein Ritter kommen, um es zu erlösen. Wenn er gesagt habe, daß er einer armen Gegend, wie dem Gelbachtal, eine Bahn besonders gönnen würde, so sei damit nicht gesagt, daß diese Linie als erste gebaut würde. Er verspreche alles zu tun, um den Wünschen der Bevölkerung gerecht zu werden. Eine Bahn sei von so unendlichem Vorteil für eine Gegend, daß er sich für jeden Teil des Kreises freue, der eine solche erhalte.“*

### **Kreisblatt 31. Oktober 1907**

*Eingesandt. Berichtigung. Arzbach, 30. Oktober (Bahnprojekt Montabaur-Arzbach-Ems) über die am 20. Oktober d. J. in Arzbach stattgefundene Versammlung der Interessenten des Bahnprojektes Montabaur-Arzbach-Ems sind in den Kreisblatt-Nummern 160 von 24. d. M. und Nr. 162 von 27. d. M. Artikel veröffentlicht worden, welche wir aufgrund von Wünschen, die uns von Arzbach aus zugegangen sind, gerne in folgender Weise ergänzen bzw. berichtigen:*

- 1. Es ist festgestellt worden, daß in der am 20. Oktober in Arzbach stattgefundenen Versammlung ein Vertreter der Stadtgemeinde Montabaur **nicht** anwesend war.*
- 2. Der Landrat Frhr. v. Marschall war nicht als Vertreter der Stadt Montabaur, sondern als Landrat des Unterwesterwaldkreises anwesend.*

*Bahnbau Montabaur-Ems. Ems, den 29. Oktober 1907.*

*In der gestrigen Stadtverordneten Sitzung wurde als Eilsache ein von dem Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden sowie mehreren Mitgliedern der Stadtverordneten-Versammlung eingereichter Antrag auf **Aufhebung** des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 19. März 1906 zu Gunsten der Weiterführung der Westerwaldbahn durchs Gelbachtal verhandelt.*

*Die Begründung lautet:*

*Die Stellungnahme der Emser der städtischen Behörden zu dem Projekt eines Bahnbaues Ems-Montabaur ist auf der Versammlung der Interessenten für das Gelbachtal, die am 6. Oktober in Nassau stattfand, in einem vollständig schiefen Licht dargestellt worden. Es wurde von einem der Referenten in jener Versammlung erklärt, Ems habe durch Beschluss vom 19. März 1906 aus freien Stücken auf das von ihm betriebene Projekt Montabaur-Ems zugunsten des Gelbachtals verzichtet. Die gleiche Behauptung wird in der Eingabe des Nassauer Komitees an S. Exzell. den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten aufgestellt. Tatsächlich hat die Stadtverordnetenversammlung in Ems im Jahre 1906 beschlossen, dem Gelbachtalprojekt gegenüber dem Rheinprojekt den Vorzug zu geben, falls nur die Wahl zwischen diesen beiden Projekten bleibt. Selbst dieser Beschluss ist nur mit einer knappen Mehrheit zustande gekommen aufgrund einer vermeintlichen **amtlichen** Mitteilung, daß ein längeres Festhalten an dem Projekt Ems-Montabaur dazu führen werde, dass die Westerwaldquerbahn überhaupt nicht nach der Lahn, sondern nach dem Rhein geführt werde. Eine der Majorität fast an Stärke gleichkommende Minorität hielt aber auch gegenüber dieser Eventualität an dem Projekt Montabaur-Ems fest. Ferner hat nach einem an die Stadtverordnetenversammlung vom 23. September 1907 gerichteten Schreiben der Magistrat zu Ems grundsätzlich sich für die Linie Montabaur-Ems ausgesprochen.*

*Diesen Beschluss hat der Referent der Nassauer Versammlung vollständig **totgeschwiegen**. Um den Beweis zu erbringen, dass die Einwohner von Ems und sämtliche an der Linienführung Ems-Montabaur interessierten Gemeinden kein Interesse an dem Gelbachtalprojekt haben, vielmehr mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Ausführung der von ihnen befürworteten Linie erstreben, hat nun am 20. Oktober d. Js. im Nassauer Hof zu Arzbach eine von über 500 Personen, darunter etwa 200 Emser Bürgern, besuchte Versammlung stattgefunden, in welcher einstimmig beschlossen wurde, die städtischen Behörden von Ems zu bitten, den Beschluss vom 19. März 1906 schleunigst aufzuheben und davon S.*

*Exzell. dem Herrn Minister sofort Kenntnis geben zu wollen, damit der wahre Sachverhalt an maßgebender Stelle bekannt wird und die Interessen der Stadt nicht weiter geschädigt werden.*

*Die Versammlung wollte daher beschließen:*

*Unter Aufhebung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung zu Ems vom 19. März 1906 betreffend Weiterführung der Westerwald-Querbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau wird hier mit beschlossen:*

*Die Stadtverordnetenversammlung erklärt hierdurch, daß sie rückhaltlos für die Weiterführung der Westerwald-Querbahn von Montabaur nach Ems eintritt. Sie bittet Se. Exzellenz den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten und das Hohe Haus der Abgeordneten, bei einer Weiterführung der Westerwald-Querbahn nach der Lahn das große Interesse der Stadt Ems an einer besseren Verbindung mit dem Westerwalde in wohlwollende Berücksichtigung ziehen zu wollen.*

*Dieser Beschluss ist dem Herrn Minister und dem Hause der Abgeordneten zur Kenntnis zu bringen. Gleichzeitig ist der Vertreter unseres Wahlkreises Herr Landtagsabgeordneter **Dr. Heydweiller** zu bitten, das Bahnprojekt Montabaur-Ems zu unterstützen.*

*Der Magistrat wird ersucht, eine Vorlage wegen der Kosten der Vorarbeiten zu machen.*

*Dieser Antrag wurde nach kurzer Erörterung, in welcher sämtliche Redner sich für den Antrag aussprachen, **einstimmig angenommen**.*

*Herr **Rücker** gab folgende Erklärung ab:*

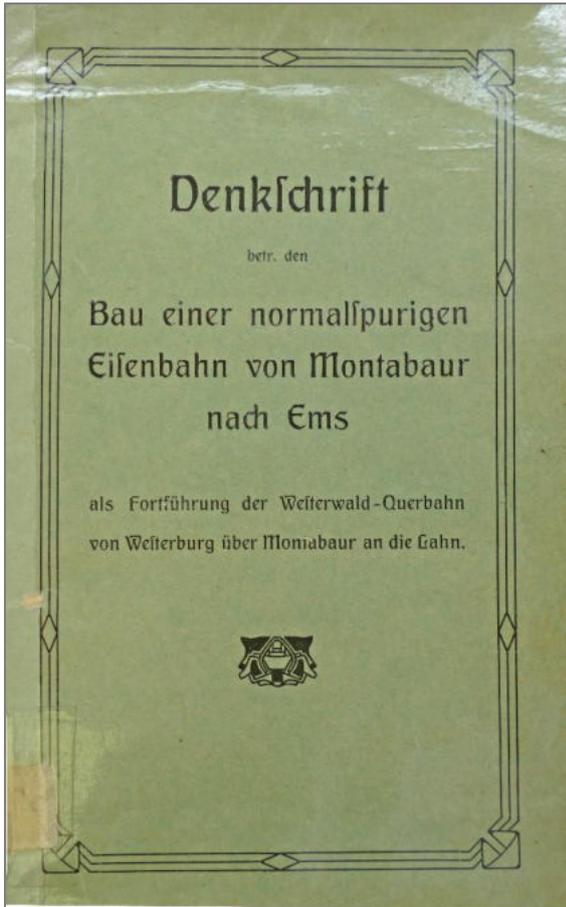
*Ich möchte zu dem Antrag, welchen ich ja auch unterschrieben habe, noch folgendes bemerken:*

*Auf der Versammlung in Arzbach hat der Herr **Pfarrer Gerlach** von einem „Hotel Ems“ gesprochen, insofern, dass diese Kreise der Bürgerschaft den Bahnprojekt nicht zustimmten! –*

*Ich habe diesen Vorwurf zurückgewiesen und hat Herr **Pfarrer Gerlach** erklärt, dass er niemanden hätte beleidigen wollen. – Schon vor 2 Jahren hat er **Ingenieur Göbel** seinen Standpunkt in der Kommission schriftlich niedergelegt, welcher Standpunkt von mir und vielen Herren voll und ganz geteilt wurde. Herr Göbel und viele Herren aus Hotel-Kreisen haben sich in keiner Weise gegen die Bahn Ems der Bauer ausgesprochen (wie später erzählt wurde), sondern es ist damals schriftlich beantragt worden, dass vorerst über das Projekt besonders wie es sich in der Stadt selbst gestaltet, ein Plan ausgearbeitet werden müssen. Ich konstatiere somit, dass der Pfarrer tatsächlich falsch orientiert war. – In der Versammlung in Arzbach wurde, besonders auf Anregung des Herrn **Pfarrers Gerlach**, ebenfalls beschlossen, ein Projekt, einen Plan, über die Bahn aufzustellen. – Ich kontaktiere, um Missverständnisse zu zerstreuen und solchen vorzubeugen, dass dieser Beschluss sich mit dem deckt, was er **Ingenieur Göbel** und viele Herren aus „Hotel Ems“ schon vor zwei Jahren erstrebt haben.*

*Der Herr Bürgermeister erklärt, man habe 1906 vor der Frage gestanden, ob Ems nicht lieber einstweilen auf sein Projekt verzichten solle, um der Gefahr vorzubeugen, dass die Lahn bei der Weiterführung der Westerwaldquerbahn überhaupt unberücksichtigt bleibt. Heute wisse man, dass das Rheinprojekt doch ausgeführt werde und habe deshalb keinen Grund mehr, auf das eigene Projekt zu verzichten.*

*Herr Lichte spricht sich entschieden für die Aufhebung des Beschlusses von 1906 aus, der von Nassau in Haus in agitatorischer Weise gegen die Stadt Ems ausgebeutet worden sei. (Emser Zeitung.)*



# Denkschrift

betr. den

## Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Montabaur nach Ems

als Fortführung der Westerwald-Querbahn  
von Westerburg über Moniabaur an die Lahn.



# Inhalts-Verzeichnis.

I. Geschichtlicher Rückblick . . . . .	3
II. Ausführung der Bahnlinie . . . . .	4
III. Wirtschaftliche Verhältnisse der Gegend . . . . .	7
IV. Wirtschaftliche Bedeutung der Bahn . . . . .	10
V. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse . . . . .	12
VI. Strategische Bedeutung der Bahnlinie . . . . .	13
VII. Baukosten der Bahn . . . . .	14
VIII. Ertragsberechnung der Bahn . . . . .	14
IX. Schlusswort . . . . .	18
X. Kostenüberschlag . . . . .	19
XI. Verzeichnis der Ortschaften . . . . .	22
XII. Verkehrsnachweis . . . . .	23
XIII. Wirtschaftliche Verhältnisse . . . . .	24
XIV. Lage- und Höhenplan.	

— 4 —

4. die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse den Bau der Bahn erfordern und ihr die zur Tragfähigkeit erforderlichen Einnahmen beizugehen; daß

5. endlich auch in militärischer Hinsicht die Bahn von Wichtigkeit ist und die Schlagfertigkeit unseres Landes erhöht.

Es wird sich immer wieder fragen, ob eine geplante Bahn diesen Anforderungen entspricht, und wenn es sich um zwei oder mehrere Konstruktionsalternativen handelt, welcher davon den vorgenannten Anforderungen am meisten und besten gerecht wird. Um diese Frage einer Klärung entgegen zu führen, haben wir die nötigen Unterlagen, welche für die von uns erstrebte Linie in Betracht kommen, gesammelt und sie den nachstehenden Vorlegungen zu Grunde gelegt. Durch diese und die dieser Denkschrift beigelegten beiden Pläne wird es unschwer möglich sein, einen Vergleich zwischen den einzelnen vorgeschlagenen Linien zu ziehen und zu prüfen, welche von ihnen am nützlichsten und daher zur Ausführung zu empfehlen ist. Wir wollen daher im Nachstehenden die einzelnen oben angegebenen Punkte bezüglich der Linie in Montabaur-Ems einer näheren Erörterung unterwerfen und zeigen, daß diese Linie voll und ganz den oben erwähnten Anforderungen entspricht.

### II. Ausführung der Bahnlinie.

Durch den dieser Denkschrift beigegebenen Lage- und Höhenplan wird die Bahnlinie in ihrer Führung und in ihren Steigungs- und Gefällevverhältnissen näher veranschaulicht. Daraus ist ersichtlich, daß sie sich eng an den Verkehr und an das Gelände anpaßt, und daß sie somit den günstigsten Weg zu verfolgen demüht ist. Denn nicht bloß die leicht erreichbaren Ortschaften sucht sie auf, sondern nähert sich auch den mehr abseits gelegenen Orten, soweit es mit einer zweckmäßigen Ausgestaltung der Linie bezüglich ihrer Steigungs- und Krümmungsverhältnisse vereinbar ist. (Siehe Lageplan.) So ist es gelungen Neuhäsel, Eitelborn und bei der längeren Linie Welschmühl, Ober-Eibert, Daubach, Untershausen, Stahlhofen, Madernheim, Kestenthal, Gittersdorf, Kuppenod, Hfelbad, Stershausen, Nirsch, Gackebach, Horbach und Hüdingen d. h. den ganzen oberen Teil des Geländes, wo die meisten Ortschaften liegen, in den Verkehrsbereich unserer Bahn hineinzuziehen. Neben diesen Vorteilen des Verkehrs wird auch sodann noch eine günstige Linienführung bezüglich des leichteren und billigeren Ausbaues der Bahn gewonnen und außerdem ergeben sich dadurch günstigere Betriebsverhältnisse. Betrachtet man die Bahnlinie selbst im Allgemeinen, so erhebt man aus den Plänen, daß nirgendwo außergewöhnliche Schwierigkeiten weder

— 6 —

nicht allzuweit von Ober-Eibert und Welschmühl, die beide dort hin brauchbare Wege haben. Von dieser Verladestelle aus schlägt die Linie eine nördliche Richtung ein, schwenkt aber dann schon bei km 18,0 nach Osten bis zum Bahnhof Nieder-Eibert in km 19,0 und geht dann nördlich über den Hof vorbei. Sodann geht die Linie südlich am Hüller herab — hier ist eine eventl. als Haltestelle für Hüller, Untershausen, Daubach und Stahlhofen auszubildende horizontale eingelegt — und schlägt dann eine nördliche Richtung ein bis zur Haltestelle Birzendorf und erreicht dann den Endpunkt der Bahn in Montabaur.

Die längere Linie zweigt bei km 15,500 der vorgeschriebenen Strecke ab, geht erst östlich, dann südlich gegen Welschmühl hin. Für dieses und Ober-Eibert ist an der Abzweigung der Straße nach Ober- und Nieder-Eibert eine Haltestelle geplant. Nachdem die Linie alsdann das Stelzenbachtal überschritten hat, verläuft sie in nordöstlicher Richtung an Daubach vorbei bis zur Haltestelle in Stahlhofen in km 22,050. Mit einem Bogen geht sie dann nach Nord-Westen bis zum Bahnhof für Nieder-Eibert und Hüller bei km 26,0. Unmittelbar nach Ueberschreiten des Nieder-Eiberters Baches geht die Linie in nördlicher Richtung bis zum Einlauf in den Bahnhof zu Montabaur.

Diese Linie ist ja zwar etwas länger als die erstbeschriebene, aber sie hat den Vorzug, daß sie eine ganze Zahl Ortschaften des oberen Teiles des Geländes in ihren Verkehrsbereich zieht und dadurch selbstredend eine Eisenbahn durch dieses Tal an die Bahn überflüssig macht. Dann aber auch werden die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse durch die längere Linienentwicklung günstiger, sowie endlich auch die bauliche Ausführung leichter sich gestalten, weil die Bahn sich dem Gelände anschmiegen kann, und die Erdbewegungen sich verringern. In Folge dessen dürften sich die Ausführungskosten ja selbstredend etwas höher stellen als die der kürzeren Linie, aber doch nicht in geradem Verhältnis zur Mehrlänge. Auch dürfte es beim Betriebe kaum viel verschlagen, ob ein Zug vielleicht 3—5 Minuten mehr braucht, um die Strecke von Montabaur nach Ems zurückzulegen, wenn der Bahn dadurch ein vermehrter Verkehr zugeführt wird, indem zahlreiche Ortschaften an sie angeschlossen und sonstige wirtschaftliche Vorteile erreicht werden.

Wenn auch überall schon bei diesem allgemeinen Plane danach gestrebt wurde eine möglichst günstige Linie zu wählen, so dürfte es sich vielleicht bei der Ausarbeitung der Ausführungspläne noch hier und da ermöglichen lassen, etwas günstigere Verhältnisse zu schaffen. Jedemfalls aber glauben wir durch vorliegende Pläne den Nachweis zu erbringen, daß die Ausführung der Bahn keine besonderen Schwierigkeiten bietet und daß der normale Betrieb möglich ist.

Um 1909 erscheint eine 25-seitige Denkschrift<sup>174</sup>, in deren Anhang ein Lageplan der Eisenbahnlinie von Montabaur nach Ems. Die Schrift versucht offensichtlich, die Linienführung nach Ems auch den Anhängern einer Linienführung durch das Gelbachtal nach Nassau schmackhaft zu machen.

— 18 —

Bahn auch wirtschaftlich ertragsfähig ist und eine normale Verzinsung und Tilgung gesichert erscheinen läßt.

### IX. Schlußwort.

Wir glauben in den vorstehenden Darlegungen nachgewiesen zu haben, daß tatsächlich die von uns erstrebte Bahn von Montabaur nach Ems als einfache Abhängerbahn ausgeführt und betrieben werden kann, ohne Anwendung künstlicher Einrichtungen und unter Vermeidung von Tunnelanlagen. Auch die Kosten der Ausführung bleiben innerhalb mäßiger Grenzen und ihre angemessene Verzinsung und Tilgung dürfte wohl keinem begründeten Zweifel unterliegen. Daß aber die wirtschaftlichen und militärischen Verhältnisse den Bau der Bahn dringend wünschenswert erscheinen lassen, falls die allgemeinen und örtlichen Interessen der Bevölkerung nicht leiden und diese nicht wirtschaftlich zurückbleiben soll hinter andern Gegenden, das dürfte im Vorstehenden wohl auch klar nachgewiesen sein. Weil nun ferner auch diese Bahn von Montabaur nach Ems die Vervollständigung der Westerwaldquerbahn bis zur Lahn und gleichsam ihren Abschluß bildet, dürfte sich der baldige Ausbau dieser Strecke dringend empfehlen.

### Das Comité:

Bergverwalter **Donath, Ems**, Vorsitzender  
Buchdruckereibesitzer **Heinrich Sommer**, Stellvertreter  
Kaufmann **Wilhelm Linkenbach**, Kassierer  
Marktscheider **Hankel**, Schriftführer  
Hotelbesitzer **Franz Schmitt**, Stadtverordneten-Vorst.  
Kaufmann **Heinrich Linkenbach**, Magistratsmitglied  
Dr. phil. et jur. **Kollmann**  
Dr. med. **Koch**  
Dr. **J. Trost**, Fabrikbesitzer  
Gastwirt **J. Maxeiner**, Stadtverordneter  
Möbelhändler **Lichte**, Stadtverordneter  
Schreinermeister **Ebner**, Stadtverordneter  
Redakteur **Grötsch**  
Schreinermeister **Bleichrodt**  
Kanzlist **Jos. Hermann**

Als technischer Beirat:

**W. Gaul**, kgl. Reg.-Baumeister u. Stadtbaurat a. D., Coblenz.



Nassau a. d. Lahn, den 16. Juni 1910.

Seiner Excellenz,  
dem Königlichen Staatsminister der Oeffentlichen Arbeiten,  
Herrn von Breitenbach

im Auftrag der Versammlung, die am 12. d. M. in Hübingen im Unterwesterwaldkreis stattfand, mit der sehr ergebenen Bitte um hochgeneigteste Willfahung ganz gehorsamst und ehrerbietig überreicht von dem

Engeren Ausschuss für Erbauung  
einer Bahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau

Der Vorsitzende:

**Dr. Kehren.**

Hübingen, den 12. Juni 1910.  
Unterwesterwaldkreis

Mehr denn 300 Vertreter der Städte Nassau und Montabaur sowie der Landgemeinden Hübingen, Gackenbach, Dies, Horbach, Kirchähr, Daubach, Ruppenrod, Giershausen, Isselbach, Ettersdorf, Stahlhofen, Heilbeerscheid, Nomborn, Blädernheim, Wirzenborn, Untershausen, Reckenthal, Charlottenberg, Dörnberg, Laurenburg, Holzappel, Horhausen, Hirschberg, Eppenrod, Hömberg, Zimmerschied, Winden, Obernhof und Weinähr sind heute hier versammelt und erlauben sich, Eurer Excellenz wiederholt die Bitte zu unterbreiten, die Erbauung einer Bahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau hochgeneigtest veranlassen zu wollen.

Die Versammlung gibt der festen Hoffnung Ausdruck, dass Euer Excellenz sich der dringenden Bitte einer ganzen Talbevölkerung zur Erhebung aus einer tiefen wirtschaftlichen Notlage und der damit verbundenen, immer grösseren Umfang annehmenden Landflucht zur Verhütung eines einen ganzen Landstrich aufs schwerste schädigenden Wertrückgangs an Grund und Boden, annehmen werden. Sie gibt dem Empfinden Ausdruck, dass die infolge Mangels einer Bahn, ja eines fahrbaren Verkehrsweges in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zurückgebliebene Bevölkerung zuversichtlich zu der Königlichen Staatsbehörde die Bitte erheben darf, sie nicht länger gegen andere Gebiete des Westerwaldes zurückstehen lassen, sondern baldtunlichst aus einer geradezu bedauernswerten Lage befreien zu wollen, zumal die Vorbedingungen für reiche Arbeitsgelegenheit in der Heimat durch den grossen Wald- und Feldbestand, sowie die reichen Schätze an Erzen, Hartgestein u. s. w. erfüllt sind.

Die Versammlung erhofft umsomehr die Erfüllung ihrer Bitte, da ein oft vernommener Behinderungsgrund: Das Konkurrenzprojekt Montabaur-Ems von dem Lokal-Komitee in Ems nunmehr

definitiv

definitiv fallen gelassen worden ist, wie sich aus der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Mai 1910 ergibt.

Die Gründe, welche für die Erbauung einer Bahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau sprechen und eine solche zur Abwehr eines weiteren Rückgangs der wirtschaftlichen Verhältnisse zur dringenden Notwendigkeit machen, haben wir in unseren Eingaben vom Oktober 1905 und 12. Oktober 1907 Eurer Excellenz unterbreiten dürfen. Die Gründe für die Verbindung des Westerwaldes mit der Lahn anstatt mit dem Rhein, sind in der gemeinsamen Eingabe Ems-Nassau vom März 1906 hervorgehoben.

Die Gründe sind aber auch in dem Abgeordnetenhaus von den Abgeordneten Herren Schaffner und Dr. Heydweiller, ganz besonders aber von den Herren Dr. Dahlem, Cahensly und Lieber, die Land und Leute im Gelbachtale und deren traurige Lage aus eigener Anschauung kennen, in der Sitzung vom 10. Mai 1910 geschildert worden.

Ferner konnten wir Eurer Excellenz durch den Abgeordneten Herrn Lieber einen Schriftsatz mit Skizze aus der Feder eines Bergfachmannes überreichen lassen, der das Gelbachtal aus vieljähriger theoretischer und praktischer Arbeit kennt. In diesem Schriftsatz ist der Nachweis erbracht, dass im Gelbachtale neben dem Vorhandensein umfangreicher Waldbestände, den Gemeinden und Sr. Durchlaucht, dem Fürsten von Waldeck und Pyrmont gehörend, und vielversprechender Landwirtschaft, bei den Königlichen Bergämtern in Diez und Dillenburg in Uebereinstimmung mit der geologischen Landeskarte

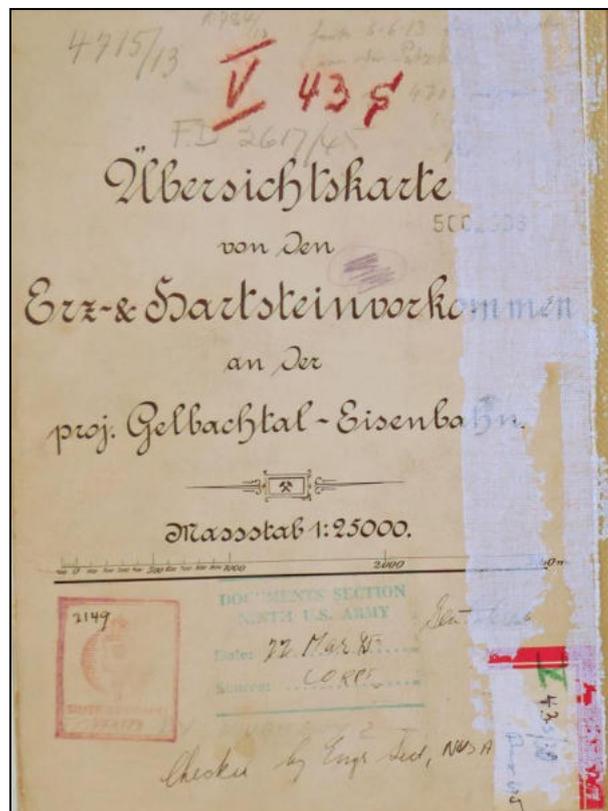
- a) eine grosse Anzahl Konzessionen auf Blei, Kupfer, Zink, Eisen, Schiefer u. s. w. beliehen und sieben sich in kapitalkräftigen Händen befindliche aufgeschlossen und in Betrieb gewesen sind;
- b) diese Betriebe trotz der Abbauwürdigkeit der Erzadern und gute Ausbeute sichernden Lager nur deshalb eingestellt worden sind, weil es zur Abfuhr der Produkte an einem Verkehrswege fehlte;
- c) die ruhenden Betriebe, in welchen die zum Aufschluss hinein verbauten Hunderttausende Mark als totes Kapital liegen, von den Besitzern mit der Erbauung einer Bahn ohne Zweifel sofort wieder aufgenommen werden würden;
- d) diese Betriebe in Gemeinschaft mit dem noch der Erschliessung harrenden grösseren Teil der Konzessionen und den weiter vorhandenen ausgedehnten Lagern an Quarzit, Basalt, Syenit, Trachyt, Ton u. s. w., nicht nur ein schnelles Aufblühen von vielseitiger Industrie zum Segen der heimatlichen Bevölkerung und zum Nutzen des Staates, sondern auch eine gute Rentabilität der Bahn sichern.

Aber auch den Gelbach — er ist der stärkste Bach im Regierungsbezirk Wiesbaden — mit seinem selbst im Sommer starken und keinen grossen Schwankungen unterworfenen Wasserstande, glaubt die Versammlung als weiteren sehr beachtenswerten Faktor zur Entstehung mannigfacher Industrie im Gelbachtale und für die Rentabilität einer Bahn nennen zu dürfen. So liegt es sehr nahe, dass sich an seinem Laufe Holzsägewerke mit Turbinenbetrieb zur Verwertung und zum Versand der reichen Holzbestände etablieren. Es darf aber auch mit Bestimmtheit angenommen werden, dass seine Wasserkraft zu Bergbau- und anderen industriellen Zwecken, und gestützt auf fachmännische Urteile, nicht zuletzt zur Erbauung einer grösseren Talsperre zur Erzeugung elektrischer Energie zum Ansporn für Anbauung von Industrie im Gelbachtale benutzt werden wird.

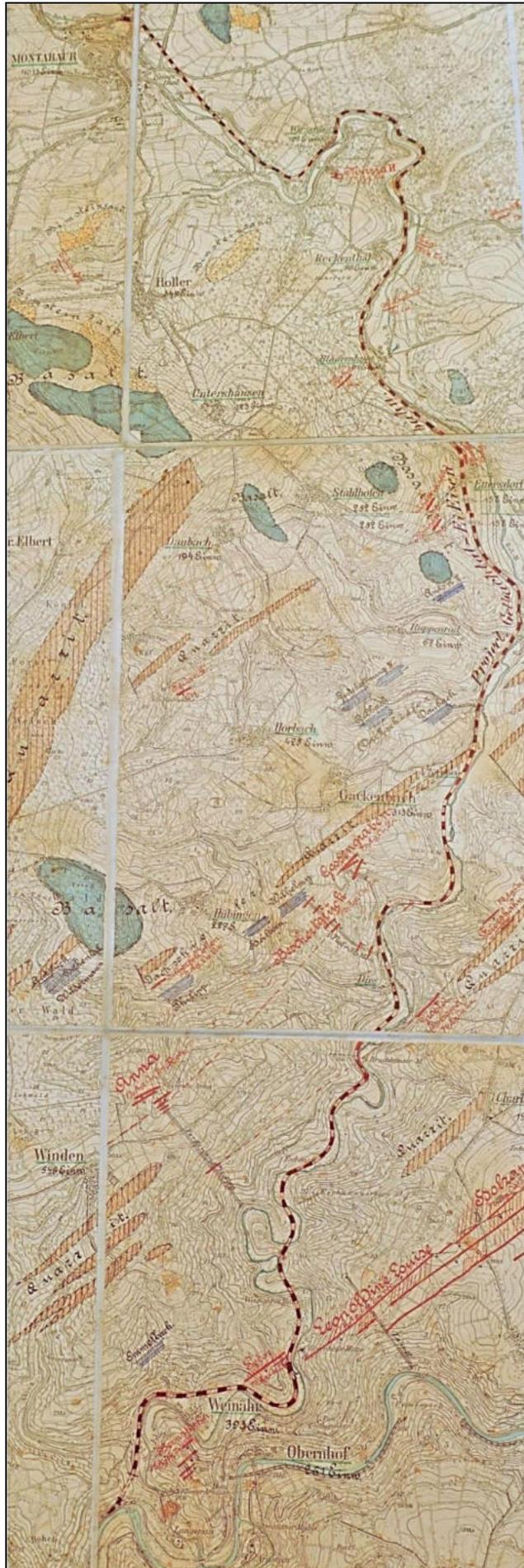
Die Versammlung gestattet sich ferner als sehr beachtenswerten Grund für die Erbauung einer Gelbachbahn auf den seit Jahrhunderten bestehenden wirtschaftlichen Verkehr zwischen den Hängen des Unterwesterwaldes und der Unterlahn hinzuweisen. Die Natur hat zu diesem Verkehr den Weg gewiesen. Diesen historischen, alte Rechte in sich schliessenden Verkehr nicht zerstört, sondern durch Erbauung einer Gelbachbahn neu belebt zu sehen, ist dringender Wunsch der Bevölkerung und lässt sie denselben durch die Versammlung Eurer Excellenz ehrerbietig zum Ausdruck bringen.

Die Versammlung bittet tief verbindlichst Euer Excellenz, falls neben dem Gelbachbahnprojekte auch eine weitere Linie nach dem Rhein in Frage kommen sollte, die Erbauung der Gelbachlinie zuerst hochgeneigtest veranlassen zu wollen, da die wirtschaftliche Armut der Bevölkerung im Gelbachtale weit eher der Berücksichtigung bedarf, als das in Frage kommende, mit guten Verkehrsstrassen und mit einer Bahnlinie bereits bedachte Gebiet nach dem Rhein und die Rentabilitätsfrage ebenso günstig, sogar günstiger ist."

In diesem Schreiben wird auf Seite 2 der *Schriftsatz mit Skizze aus der Feder eines Bergfachmannes*<sup>175</sup> erwähnt. Offensichtlich war die unten abgebildete Karte einem Schreiben des **Abgeordneten Lieber**<sup>176</sup> an den Staatsminister beigelegt. Neben der Bahnstrecke sind in dieser Karte alle bestehenden Bergwerke und Rohstoffvorkommen eingezeichnet, bei den Dörfern die jeweilige Einwohnerzahl eingetragen.<sup>177</sup>







Abschrift des Schriftsatzes eines Bergfachmannes, den der **Abgeordnete Lieber** aus Wiesbaden dem Minister überreichte:

*Die Angelegenheit Weiterführung der Westerwaldquerbahn von Montabaur nach der Lahn und zwar durch das Gelbachtal nach Nassau verdient an hoher, maßgebender Stelle aus triftigen wirtschaftlichen Gründen sehr der Beachtung und Erwägung. Diese Gründe erlauben wir uns hier in Kürze anzuführen. Wie aus der „Bergrevier-Beschreibung Diez-Wiesbaden“<sup>178</sup> zu ersehen ist, ist der Unterlahnkreis reich gesegnet mit Blei-, Silber- und Zinkerzen, und gehören diese Bergwerke zu den bedeutendsten Deutschlands.*

*Die Erzgänge, welche bei Bad-Ems lahnaufwärts ihren Anfang nehmen, endigen bei Laurenburg a. d. Lahn, Die weltberühmten Blei- Silber- und Zinkerzbergwerke Ems, Friedrichsseggen und Holzappel sind in der glücklichen Lage, seit 1862 an die Lahnbahn angeschlossen worden zu sein, wodurch sich ihre schon Jahrhunderte alten Betriebe zu großartigen Bergwerken aufschwingen konnten.*

*Anders liegen die Verhältnisse mit den Erzgängen zwischen den Emser und Holzappeler Gängen. Alle diese Erzgänge mit den sie begleitenden Gangtrümmern streichen von Osten nach Westen, und setzen quer durch das Gelbachtal.*

*Da der Gelbach von Montabaur abwärts von Norden nach Süden fließt, so werden diese Gänge durchschnitten, und ist dies der Grund, dass zahlreiche Erzgänge in dem unteren Gelbachtale, mit seinen steilen ca. 200 Meter hohen Gebirgshängen zu Tage austreten und so dem Bergmann mit Leichtigkeit den Weg zeigen, die Erzgänge nicht nur auf ihre Güte zu untersuchen, sondern auch aufzuschließen.*

*Einem solchen Beginnen stehen aber große Hindernisse entgegen, indem die untere Hälfte des Gelbachtals zunächst absolut keine Abfuhrwege hat, und selbst wenn diese vorhanden wären, keine erhebliche Besserung bringen würden, da die Erze den Achsentransport von 30 - 50 Pfg. pro Zentner nicht ertragen, sondern nur auf dem Bahnwege gewinnbringend versandt werden können. Alle hierin Frage kommenden Erzgänge haben eine Mächtigkeit von 10 bis 50 Zentimeter, und sind die Blei- Silber- und Zinkerze innig mit Quarz, Grauwacke und Schiefer verwachsen, sodass die geförderten Roherze höchstens 20 bis 25% verhüttbares Erz ergeben.*

*Es müsste demnach für 75 – 80% Bergabfall der Transport mitbezahlt, oder für jedes einzelne Bergwerk eine Aufbereitung mit einem Kostenaufwand von mehreren 100.000 M erbaut werden. Das ist aber infolge Mangels jeden Zu- und Abfuhrweges absolut untunlich und sind dies die Gründe, weshalb alle die im Gelbachtale verliehenen Koncessionen der verschiedenen Gesellschaften und Gewerkschaften in der Ausbeutung ihrer Gruben behindert sind.*

*Eine Besserung hierin kann nur eintreten, wenn eine Eisenbahn von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau gebaut wird. **Das Gelbachtal ist der einzige und von der Natur vorgezeichnete Weg zu einer Bahnverbindung von Montabaur nach der Lahn und zwischen der 50 km langen Lahnbahnstrecke Limburg – Niederlahnstein.** Die Dörfer und die Industrie dieser 50 km langen Bahnstrecke haben von der Westerwaldseite keine Bahnverbindung und ist Montabaur bzw. der Westerwald nur auf den großen Umwegen entweder über Limburg a. d. Lahn oder Engers a. Rh. zu erreichen.*

*Die ganze Strecke einer Gelbachbahn von Montabaur nach Nassau beträgt 20 km. Die Lahnbahn liegt an der Einmündung einer Gelbachbahn bei Nassau 95 m über 00 (Amsterdamer Pegels), der Bahnhof Montabaur 250 Meter, sodass auf die 20 km lange Strecke eine Steigung von 137 Meter oder höchstens 7 Meter pro km betragen würde.*

*Auch ist diese durchschnittliche Steigung auf der ganzen Strecke die gleiche, sodass ohne Schleifen zu machen, die Strecke in gerader Linie gebaut werden könnte und zwar mit höchstens 1% Steigung. Die größten Schwierigkeiten die bei diesem Bahnbau zu überwinden wären, liegen in dem unteren höchst romantischen Teile des Gelbachtals, da wo der Bach durch seine vielen, starken Kurven um steilen Felswände mehrere kleinere Tunnels und ca. 6 Brücken von 10 - 12 Meter Spannweite bedingte. Hierzu*

könnte das Material an Ort und Stelle aber sehr billig und bequem gewonnen werden. Gerade dieser Teil würde für die Touristenwelt wegen seinen romantischen Schönheiten eine hochinteressante Fahrt sein und zur Frequenz einladen. Da, wie schon erwähnt, der Roherztransport im Gelbachtale die hohen Achsenfrachten nicht ertragen kann, so würde nach Erbauung einer Gelbachbahn, jedenfalls sofort auf den verschiedenen Bergwerken der Betrieb wieder beginnen bzw. neu aufgenommen werden, da alsdann die Möglichkeit gegeben würde, die geforderten Roherze billig nach den vorhandenen nahen Aufbereitungen in Ems, Nassau und Laurenburg abzusetzen. Damit würden die Koncessionsinhaber der Erbauung von eigenen Aufbereitungen überhoben sein und die hierdurch ersparten großen Geldbeträge zu weiteren Aufschlüssen in den Gruben vorteilhaft verwenden können. Die projektierte Gelbachbahn Montabaur – Nassau könnte unterhalb Schloss Langenau in die Lahnbahn einmünden.

Von diesem Punkte 93 m über 00 ab würde die Bahn bei 1 Kilometer Länge das Dorf Weinähr 101 m über 00, und mit 3 Kilometer die Obernhofener und Weinährer Hütte 115 über 00 erreichen. Auf dem rechten Bachufer liegen die Gruben „Wilhelm Friedrich“ und „Peter“. Beide Gruben sind zum großen Teil bis auf die Talsohle abgebaut.



#### Grube „Leopoldine Louise“

Auf der linken Bachseite liegt die Grube „Leopoldine Louise“, in Verbindung mit der Grube „Holzappel“. Diese Gruben gehören der Rheinisch-Nassauischen Bergwerks- und Hütten- Gesellschaft Stolberg (Rheinland), Abt. Nassau zu Laurenburg a. d. Lahn. Die Grube „Leopoldine Louise“ (Foto 1911)<sup>179</sup> steht über 100 Jahre in fast ständigen Betrieb, ist bis zur Talsohle abgebaut und betreibt jetzt lohnenden Tiefbau. Diese Gruben hatten in früheren Jahren eigene Aufbereitungen und eigenen Hüttenbetrieb. Aber weil keine Eisenbahn zur An- und Abfuhr bestand und die Erze per Achse nach der 7 Kilometer entfernten Lahnbahnstation Nassau eine nicht zu ertragende Verteuerung verursachte, baute die Gesellschaft der Grube Holzappel eine unterirdische Verbindung nach Laurenburg. Die Erze werden jetzt durch eine unterirdische Pferdebahn nach Laurenburg zur Aufbereitung bzw. zur Bahnstation befördert. Wäre eine Eisenbahn vorhanden gewesen, wäre die Aufbereitung erhalten geblieben, zumal der Betrieb bedeutende Wasserkraft hatte und es wäre einer großen Anzahl Arbeiter aus der Umgebung lohnende Beschäftigung geblieben.

*Ferdinand-Stollen. Grube „Anna“.*

*Mit 5 km Länge erreichte die Bahn den Ferdinandstollen der „Grube Anna“, ebenfalls vorgenannter Gesellschaft gehörend. Die Grube Anna bei Winden führt in ihren Gängen sehr silberreiche Erze, die in den zwei oberen Stollen abgebaut und auf der Weinährer Hütte aufbereitet und verhüttet werden sind. Mit dem 1100 m langen Ferdinandstollen wurden die Gänge erzführend ausgerichtet. Sobald die Verbindung mit den oberen Stollen wegen Weiterführung hergestellt sein wird, wird sich voraussichtlich ein sehr reger Betrieb entwickeln; es ist alsdann selbstverständlich, dass die Gesellschaft alle ihre gewonnenen Erze per Bahn über Nassau nach Laurenburg in ihre Aufbereitung zur Verarbeitung bringen würde.*

*Grube „Lay“.*

*Mit 6 km Bahnlinie erreichte die Bahn die Grube „Lay“ ebenfalls vorgenannter Gesellschaft gehörend. Der dort zu Tage austretende Erzgang ist auf dem rechten und linken Bachufer in guten Erzen anstehend angehauen und auf mehrere 100 m Länge verfolgt worden. Dieser Betrieb musste deshalb eingestellt werden, weil die Erze über einen 300 m hohen Berg nach den 7 km entfernten Laurenburg zur Aufbereitung und Bahn hatten gebracht werden müssen, was bei den schlechten und steilen Waldwegen nur mit ungeheuren Kosten hätte geschehen können. Bei 7 km erreichte die Bahn das Dörfchen Dies 146 m über 00, worin sich zwei Mühlen befinden und wo die Bergwerke „Beschertglück“ und „Silberkütchen“ liegen.*

*„Beschertglück“ und „Silberkütchen“*

*Diese Gruben gehören einer Gewerkschaft in Dortmund. Durch einen 5-600 m langen Stollen sind die Erzgänge aufgeschlossen. Die Gänge führen schöne Blei- und Zinkerze, besonders im Felde „Silberkütchen“, allein der Umstand, dass man die Erze nur per Achse mit ungeheuren Kosten zur Lahnbahn bringen kann, sodass ein Gewinn ausgeschlossen ist, veranlasste die vorläufige Einstellung des Betriebes.*

*Grube „Gossengraben“.*

*Mit 8 km Bahnlänge erreichte die Bahn die Grube „Gossengraben“ bei Gackenbach, Peter Langerhuizen in Huizen (Holland) gehörend.*

*Die Grube „Gossengraben“ besitzt 3 Erzgänge, die durch drei obere Stollen aufgeschlossen sind. Die Gangmächtigkeit beträgt an den besseren Stellen 50 bis 90 cm in guten Erzen. Diese wurden s. Zt. abgebaut und auch versandt. Durch die guten Aufschlüsse aufgemuntert, legte man einen tiefen Stollen an, der aber die Gänge noch nicht erreicht hat. Der Besitzer erkannte, dass ohne eine Eisenbahn die Fortsetzung des lohnende Ausbeute versprechenden Betriebes unvorteilhaft wäre, auch bei Erbauung einer Aufbereitung um die Achsenfrachten zu reduzieren. Ist aber eine Gelbachbahn vorhanden, dann lassen sich die Roherze nach den Aufbereitungen in Ems, Nassau und Laurenburg leicht und billig absetzen, und ein lohnender Betrieb würde wieder aufgenommen werden können.*

*„Feiershahn“.*

*Bei dem Bau eines Waldweges fand man einen schönen Erzgang mit derben Blei- und Zinkerzen im Distrikt Feiershahn bei Horhausen. Diese Koncession gehört der Rheinisch-Nassauischen Bergwerks- und Hüttenaktiengesellschaft Stolberg (Rheinland) Abteilung Nassau in Laurenburg. Als bald wurde dieser Fund durch zwei Stollen weiterverfolgt und es wurden sehr schöne Erze zu Tage gefördert. Aber auch hier brachte der Mangel einer Eisenbahn den vielversprechenden Betrieb zum Erliegen. Und demselben Schicksal sind alle weiteren Koncessionen verfallen, bzw. von demselben abhängig. Auf allen diesen vorgenannten Gruben hat seiner Zeit ein reger Betrieb stattgefunden. Abbauwürdige und lohnende Erzmittel sind festgestellt, allein der Umstand, die Erze aus diesem 200 m tiefen Talkessel nur per Achse und mit sehr großen Kosten fortbringen zu können, ließ die Gruben zum Erliegen kommen.*

*Außer obengenannten Bergwerken, welche die am meist aufgeschlossenen sind, sind noch eine Menge anderer Koncessionen auf Blei, Silber, Zink, Eisen, Kupfer und Manganerze verliehen, die der Aufschließung noch harren.*

*Ein wichtiger Faktor dürfte zur Erbauung einer Gelbachbahn auch die vorhandenen Hartgesteinwerke bilden, vornehmlich weil der „Höchst“ bei **Horhausen** einen vorzüglichen Quarzit liefert, der sich besonders für Pflastersteine und d Hausteine und Schottermaterial eignet, ebenso auf dem rechten Bachufer die Basalthügel in den Gemarkungen **Hübingen, Stahlhohen und Holler**. Die Spekulation würde sich bei Erbauung einer Gelbachbahn ohne Zweifel sofort auf diesen Zweig werfen, und gleich den anderen Werken des hohen Westerwaldes lohnenden Absatz nach Holland finden, wozu der Transport über Nassau zum Hafen in Oberlahnstein günstigste Bedingungen voraushätte. Bei 10 und 11 km Länge liegen die Dörfer **Giershausen (164), Isselbach und Ettersdorf (168)** bei denen drei Blei-Silber- und Zinkerzkoncessionen liegen. Diese Dörfer haben außerdem mehrere Mühlen und eine Bierbrauerei. Bis zu den Dörfern Giershausen und Isselbach würde die Hälfte der Bahnlinie 10 km eine Steigung von 75 Meter zu überwinden haben. Ihr Lauf wäre auf beiden Seiten von hohen bewaldeten Berghängen umgeben, aus denen, wie angegeben, die verschiedenen Erzgänge zu Tage austreten. Die Strecke von Giershausen aufwärts bis Montabaur ist ein fruchtbares hügeliges Tal, in dem sich die Dörfer **Isselbach, Ettersdorf, Blatternheim (176) Reckental (188) Würzenborn (197) Montabaur (230 m über 00)** in kurzen Entfernungen aneinanderreihen. In allen diesen Ortschaften wird bedeutende Landwirtschaft betrieben. Von den höher liegenden Dörfern würden Straßen nach den Bahnstationen gebaut, um die landwirtschaftlichen Produkte sowie die Hartgesteine etc. zum Versandt bringen zu können. Alle landwirtschaftlichen Produkte würden lohnenden Absatz finden nach Nassau, Bad-Ems und Coblenz. Außer den landwirtschaftlichen Produkten würde aber auch ein Holzhandel, besonders in Stammholz für Bergbau und Industrie erblühen, da die Hänge bewaldet sind. Dieselben sind Eigentum der Gemeinden und des Fürsten von Waldeck-Pyrmont. Auf dieser Strecke ist besonders noch das Blei-Silber- und Zinkerzbergwerk Maria VI bei **Würzenborn** zu erwähnen, das durch mehrere Stollen aufgeschlossen ist, öfters im Betrieb war, und wieder eingestellt werden musste, da auch hier die Achsentransportkosten den Gewinn aufzehrten. Viele hunderttausende von Mark sind im Gelbachtale in Blei- Silber- und Zinkerzbergwerken durch die früheren Betriebe festgelegt worden, und sind so lange als totes Kapital zu betrachten, bis die Erbauung einer Gelbachbahn dieselben auslöst. Die Gewerke der verschiedenen Gesellschaften würden freudig neue Opfer bringen, um die lohnenden Bergwerke weiter aufzuschließen, sobald die Möglichkeit geboten ist, die gewonnenen Erze billig zum Versandt bringen zu können. Damit würde sich der Staat nicht nur den Dank der Gewerke und Gesellschaften in hohem Maße sichern, sondern auch den Bewohnern des Gelbachtals zu Arbeit und Brot verhelfen, nach der Situation das beste Mittel, um der Landflucht und der damit verbundenen Entvölkerung der Ortschaften vorzubeugen.*

Das Komitee für die Erbauung einer Gelbachtalbahn beginnt mit der Ansammlung eines Fonds zur Unterstützung der Erstellung von Planunterlagen und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit.

Herrn An hochwollöbliche Fürstlich von Waldeck  
Verwaltung  
auf Schloss Laurenburg.

Über die länger als 10 Jahre erstrebte Verbindung des Westerwaldes mit der Lahn durch Erbauung einer Linie

### Montabaur—Nassau durch das Gelbachtal,

wird im Preussischen Abgeordnetenhaus voraussichtlich nunmehr bald die Entscheidung fallen.

Alle die Arbeiten und Mühen aufzuzählen, welche erforderlich waren zur Beschaffung der Unterlagen, um die dringende Notwendigkeit nachzuweisen zur Erbauung einer Bahn durch das Gelbachtal im Interesse der Talbewohner sowie der Konzessionsinhaber auf Mineralien, Hartgestein u. s. w., erübrigt sich durch die in den Versammlungen, Sitzungen und Konferenzen erstatteten Referate.

Für die vielleicht weniger Eingeweihten möge zur Orientierung nur kurz bemerkt sein, dass das benötigte Material für die Unterlagen in möglichster Umfang erbracht und in mit aller Sorgfalt ausgearbeiteten Eingaben dem Preussischen Abgeordnetenhaus, dem Herrn Minister, dem Herrn Oberpräsidenten, dem Herrn Regierungspräsidenten, dem Königl. Oberbergamte in Bonn, der Königl. Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M., sowie den nassauischen Herren Landtagsabgeordneten unterbreitet worden ist;

ferner:

dass viele mündliche Unterredungen in Verbindung mit Vorstellungen mit einem Teil der nass. Landtagsabgeordneten sowie mit Ministerialbeamten in Berlin, mit den Spitzen der Behörden in Provinz und Regierungsbezirk und massgebenden technischen Eisenbahnbehörden gepflogen worden sind.

In den Eingaben und bei den mündlichen Besprechungen wiesen wir immer darauf hin, in welcher bedauernswerter Lage die Bewohner des Gelbachtals und der angrenzenden Orte sich befinden, wie vielen unter ihnen es an Arbeit und Verdienst fehle und zur Landflucht getrieben würden, wie die Nutzungen der vielen Waldungen und der Landwirtschaft infolge Mangels einer Bahn, ja teilweise eines fahrbaren Weges, zum Schaden der Gemeinden und der Landwirte zu Spottpreisen losgeschlagen werden müssten, häufig aber garnicht Abnehmer fanden. Wir wiesen ferner ganz besonders auf den grossen Reichtum an Erzen, Hartgestein, Schiefer, Farben u. s. w. hin, die nicht nur zu einer blühenden Industrie führen, sondern eine gute Rentabilität der Bahn auch gewährleisten würden.

Wir waren aber auch in der Lage, die von zuständiger Seite angenommenen und uns entgegengehaltenen bahntechnischen Schwierigkeiten bei der Erbauung einer Gelbachbahn fraglos zu machen, indem wir mit Unterstützung der Rheinisch-Nassauischen Bergwerks- und Hüttenaktien-Gesellschaft in Laurenburg das betff. Gelände vermessen und in einer Zeichnung nachweisen lassen konnten, dass Steigung und Radius sich sogar günstig in dem Rahmen der Vorschriften bewegen.

Das Resultat der Bemühungen können wir dahin zusammenfassen, dass im Preussischen Abgeordnetenhaus und im Ministerium die Gelbachbahn zur Verhandlung angestanden hat. Man hat die Notwendigkeit einer Verbindung nach der Lahn durch Erbauung einer Gelbachlinie anerkannt, aber auch die Ansicht zum Ausdruck gebracht, dass einer Verbindung nach der Lahn möglicherweise eine solche nach dem Rhein vorausgehen müsse.

Eine weitere Konkurrenz ist das Augst-Projekt (Montabaur—Ems). Dasselbe wird von dem Emser Komitee mit aller Energie und mit Aufbietung aller Kräfte betrieben. Wir konnten aber nicht wahrnehmen, dass dasselbe das Gelbachprojekt zu erschüttern vermocht hätte.

Immerhin verdient auch die letztere Konkurrenz sehr der Beachtung. Das betffid. Komitee konnte infolge reicher Unterstützung mit Geldmitteln durch die interessierten Ortschaften, der Stadt Ems und des Silber- und Bleibergwerks Ems mit einem annähernden Kostenaufwand von 800 Mark ein vollständiges Projekt von der Linie Montabaur—Ems anfertigen lassen und damit seine rege Agitation bei den zuständigen Stellen unterstützen. Hinzu tritt noch, dass Herr Dr. Weidmann zu Aachen, der Generaldirektor der neuerdings zu einer Gesellschaft vereinigten Betriebe: Silber- und Bleibergwerk Ems und Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg, den Vorsitz in diesem Komitee übernommen hat.

Leider war es uns infolge Mangels an Mitteln bis jetzt nicht möglich von der Gelbachlinie ein Projekt anfertigen zu lassen. Dagegen konnten wir mit dem neu gewählten Landtagsabgeordneten Herrn Amtsgerichtsrat Lieber aus Wiesbaden das Gelbachtal — von Nassau bis Montahaur — bereisen und ihm auf seinen Wunsch, mit werktätiger Unterstützung des Direktors der Rheinisch-Nassauischen Bergwerks- und Hüttenaktien-Gesellschaft in Laurenburg, Herrn Ahren, und des Herrn Bergverwalters a. D. Nau in Nassau zwei Denkschriften mit Zeichnungen zur Behandlung an den Herrn Minister ausarbeiten und übergeben lassen über:

1. Aus welchen Gründen sind die im Gelbachtale in Betrieb gewesenenen Gruben, Brüche u. s. w. eingestellt worden?
2. Welche Betriebe würden mit der Erbauung einer Bahn entstehen?
3. Wie stark ist die Wasserkraft des Gelbaches und wie liesse sich dieselbe industriell verwerten?

In den Zeichnungen sind die einzelnen Betriebe und Konzessionen mit ihren Lagen zu einer Gelbachbahn klar ersichtlich in Verbindung gebracht, in den umfassenden Denkschriften sind die Konzessionen auf ihre Abbauwürdigkeit, ihre Ergiebigkeit und der Umfang der stattgehabten Betriebe beschrieben. Als einziger Grund für die Betriebseinstellung ist der Mangel einer Bahn hervorgehoben, um die gewonnenen Produkte zum Versandt bringen zu können. Es ist ferner hervorgehoben, dass bei der gänzlichen Abgeschlossenheit von jedem Verkehr selbst die abbauwürdigsten Erzvorkommen, die ergiebigsten Brüche u. s. w. für immer ungehobene Schätze bleiben, und die in die Betriebe hineingesteckten Hunderttausende von Mark tot liegendes Kapital sein werden. Weiter ist nachgewiesen, welche Zweige von Industrie sich mit der Erbauung einer Bahn im Gelbachtal in grossem Umfange eröffnen würden und wie vorteilhaft sich der Gelbach dabei, insbesondere bei Erbauung einer Talsperre, industriell verwerten lasse. Bezügl. einer letzteren sind Verhandlungen mit Herrn Meliorationsbauinspektor Rogge in Wiesbaden eingeleitet worden.

Voraussichtlich wird kurz vor der Entscheidung im Abgeordnetenhaus die Konkurrenz noch einmal scharf einsetzen. Um ihr auf demselben Wege begegnen zu können, hat der engere Ausschuss die

### Ansammlung eines Fonds

beschlossen, um eventuell:

1. ein vollständiges Projekt ausarbeiten zu lassen,
2. durch Beamten der Geologischen Landesanstalt in Berlin das Gelbachtal auf seine Reichhaltigkeit an Erzen, Hartgestein, Schiefer, Farben u. s. w. zur Erlangung eines amtlichen Gutachtens untersuchen zu lassen,
3. eine Deputation nach Berlin entsenden zu können, und falls beschlossen werden sollte,

die Verbindung nach dem Rhein zuerst zu bauen,

4. mit allen Mitteln in eine neue Agitation für eine nunmehrige Bahn nach der Lahn, und zwar durch das Gelbachtal, eintreten zu können.

Der voraussichtlich in einer Höhe von 900—1000 Mark erforderliche Fonds möge gebildet werden:

- a. durch Leistungen der interessierten Gemeinden, und zwar pro Kopf der Bevölkerung 10 Pfg.
- b. durch Leistungen der Inhaber auf Konzessionen und der Eigentümer von Brüchen, Gruben u. s. w.,
- c. weiterer Interessenten.

Wir gestatten uns Sie zu bitten, im Gesamt- und im eigenen Interesse zu diesem Fonds den nach Ihrem Interessenanteil auf ..... Mk. normierten Betrag beitragen und an die

### Nassauische Landesbankstelle in Nassau (Lahn)

einsenden zu wollen. Bei dieser Bank soll der Fonds, nach Abhebung der bis jetzt noch zu tilgenden Kosten von 80—90 Mark, angesammelt bleiben, bis er sich zu vorbenannten Zwecken nötig macht. Sollte er sich nicht nötig machen, werden die Beträge nach Abzug der entstandenen Ausgaben an die Einzahler zurückerstattet.

### Das Komitee für Erbauung einer Gelbachbahn.

Der Vorsitzende:

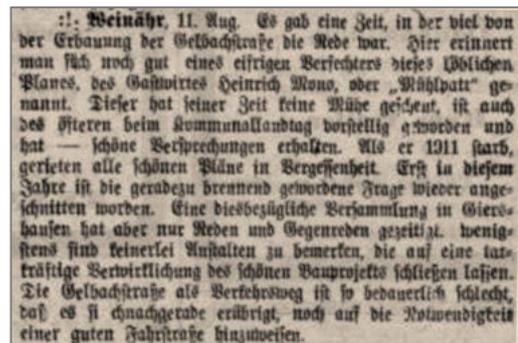
*Dr. Weidmann*

Das Kreisblatt berichtet über eine Sitzung des Abgeordnetenhauses in Berlin am 23. April **1914**, bei der die erste Beratung eines Eisenbahnanleihegesetzes auf der Tagesordnung stand. Der heimische **Abgeordnete Lieber** äußerte den Wunsch, dass die *Westerwaldquerbahn über Montabaur hinaus durch das Gelbachtal nach Nassau geführt werde, und dass diese Bahn endlich in Angriff genommen werde.*<sup>180</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg steht der Plan zum Bau einer Eisenbahn zunächst nicht mehr auf der Tagesordnung.

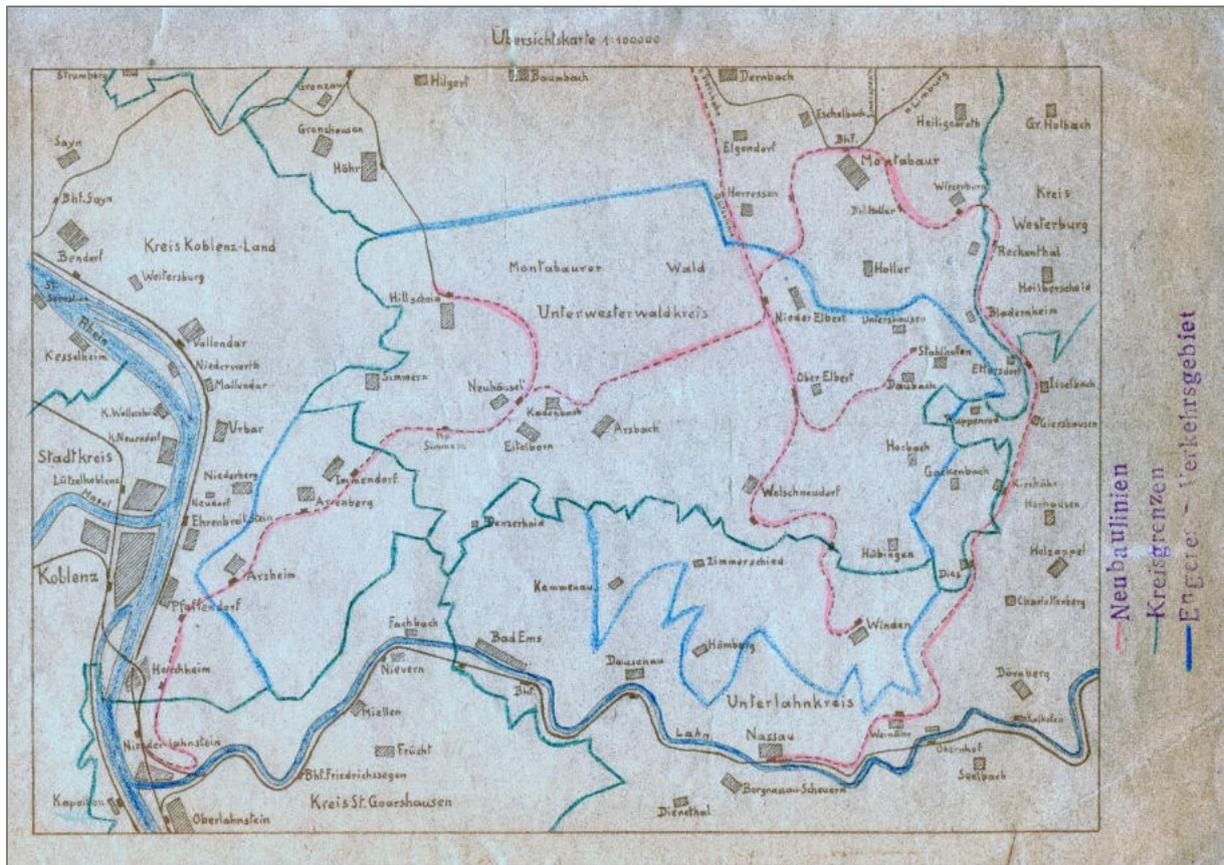
Im Jahre **1920** lesen wir:

*Zum Ausbau einer Verbindungsstraße durch das untere Gelbachtal ist es zu begrüßen, dass neuerdings auch die „Interessenten“ sich diesem Plane zuwenden, sie haben den vor 10 Jahren mit großem Eifer verfolgten Plan zum Bau einer Eisenbahn durch das Gelbachtal offenbar als erfolglos aufgegeben. Dieser Bahnbauplan, welcher zur direkten Verbindung des Unterwesterwaldkreises mit dem Rheine in südwestlicher Richtung in lebhaftem Wettbewerb stand mit der Linienführung der Bahn nach Ems oder nach Niederlahnstein, bildete s. Zt. das größte*

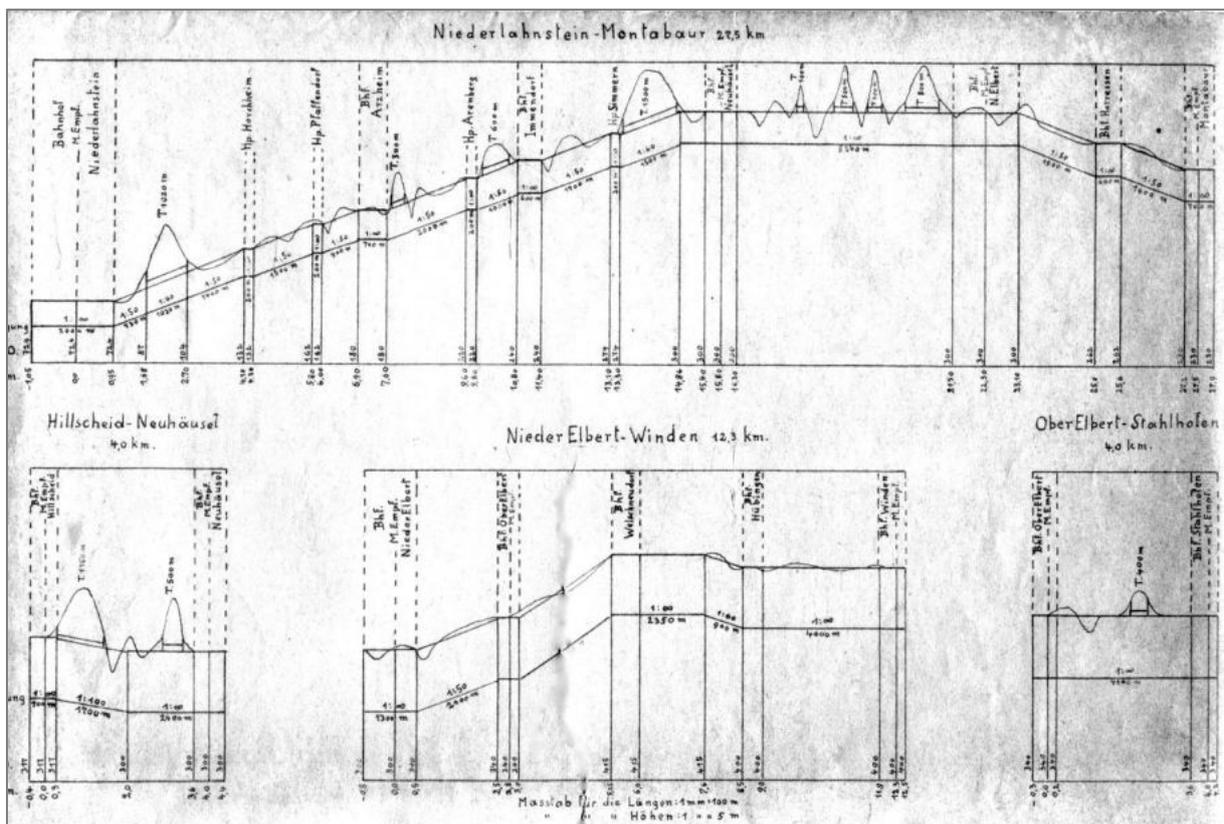


*Hindernis für die Durchführung der Gelbachstraße, d. i. die einzige Talstraße im Gebiete der unteren Lahn bis zur Aar. Der Wegebauplan ist von jeher von dem über die Bedürfnisse unterrichteten Landesbauamte Oberlahnstein und von der Oberförsterei Welschneudorf gegenüber dem Bahnbauprojekte fortgesetzt befürwortet worden. Die in der Emser Zeitung mitgeteilte Notiz aus Weinähr vom 11. August **1920** [s. Abb.] trifft nicht ganz zu, der dort genannte Herr „Mühlpatt“ war ein Verfechter des den Wegebau hemmenden Bahnbauplanes. Ohne dieses Hemmnis würden die Ufer des Gelbaches vielleicht schon heute durch den Verkehr der Autos bestaubt werden. — Wenn zwar während des Krieges die Verhandlungen ruhen mußten, so wurden sie doch schon vor ca. 2 Jahren wieder aufgenommen, sie führten indessen bei der geringen Leistungsfähigkeit bau- und unterhaltungspflichtigen Gemeinden noch nicht zum Ziele, weil auch die notwendigen Unterstützungen der Kreise und des Bezirksverbandes die zu erwartenden außerordentlich hohen Baukosten noch versagt werden mußten. Deshalb sind die neueren Anregungen aus Interessentenkreisen wertvoll, und es ist zu hoffen, daß die Beteiligten die erheblich gestiegene Bedeutung einer guten Landstraße für den durchgehenden Massenverkehr mit Automobilen und Lastzügen erkannt haben. Doch das Mundspitzen sollte nunmehr aushören, es muß gepfiffen werden und die Melodie darf nicht durch Missklänge gestört werden, der Wettstreit zwischen Straße und Eisenbahn hierhin oder dorthin muß begraben werden. Dagegen kann der **Plan zum Bau einer Talsperre** den Straßenplan nur fördern, denn auch eine Talsperre und deren Staubecken braucht eine Zufuhrstraße. Gegebenenfalls wird die Gelbachstraße streckenweise zur Talrandstraße erhöht.*<sup>181</sup>

Das Projekt einer Eisenbahn durch das Gelbachtal schien 1920 in der Versenkung verschwunden, bis es im Jahre 1925 unvermutet wieder auf der Bildfläche erschien.



In einem Plan, nachträglich mit der Jahreszahl 1926 markiert, sind verschiedene Neubaulinien eingezeichnet, darunter auch die durch das Gelbbachtal. Die Profile zeigen den Verlauf der Variante Niederlahnstein – Montabaur mit Abzweigungen nach Stahlhofen, Winden und Hillscheid. <sup>182</sup>



Im Jahre 1928 erschien eine *Denkschrift betr. zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Montabaur nach Nassau*.<sup>183</sup> Das 22-seitige Memorandum mit Übersichtskarten und einem Übersichtslängenprofil wurde *überreicht von dem Ausschuß zum Bau einer Eisenbahn durch das Gelbachtal*, dessen Geschäftsführender Vorsitzender Bürgermeister Simon aus Nassau war.<sup>184</sup> Diese Denkschrift übernahm in der Gestaltung und Gliederung die Aufmachung der im Jahre 1909/1910 erschienenen *Denkschrift betr. den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Montabaur nach Ems* (s. o.)



# I.

## Die Frage eines Bahnbaues von Montabaur nach der Lahn oder dem Rhein

beschäftigt interessierte Kreise schon seit dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts. Sie wurde nach dem Ausbau der Bahnstrecke Westerbürg—Montabaur als weitere Teilstrecke der Westerwaldquerbahn von der Dill zu Rhein und Lahn besonders lebhaft aufgegriffen. Als Ausgangsstation einer neuen Schlußstrecke war einhellig die Station Montabaur vorgesehen worden. Es standen bezw. stehen zur Behandlung die Linienführungen

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. Montabaur—Vallendar                   | } zum Rhein |
| 2. Montabaur—Niederlahnstein             |             |
| 3. Montabaur—Ems und                     | } zur Lahn  |
| 4. Montabaur—Nassau durch das Gelbachtal |             |

Durch den Bau der Teilstrecke Siersbahn—Engers hat die Frage der Verbindung zum Rhein eine Lösung gefunden; das Bahnprojekt Montabaur—Vallendar ist hierdurch endgültig aus der Reihe der Erwägungen ausgeschieden. Es hätte damit auch die Frage einer Verbindung des unteren Westerwaldes, nämlich des wirtschaftlichen Zentralspunktes der südwestlichen Westerwaldecke—Montabaur—, mit dem Rhein abschließend als gelöst betrachtet werden können.

Erst im Jahre 1925 ist nun die Frage Westerwald—Rhein unvermutet wieder auf der Bildfläche erschienen mit der Aufrollung eines Projektes Montabaur—Niederlahnstein. Wir werden an mehreren Stellen der späteren Ausführungen zu diesem — u. E. aussichtslosen — Projekt Stellung nehmen müssen.

Eine Verbindung zur Lahn erstrebte das Projekt Montabaur—Ems durch das Augsttal. Das Projekt ist von der Stadtverordneten-Versammlung zu Ems vom 19. März 1906 als aussichtslos aufgegeben worden und nach dem Bericht der Sitzung des Abgeord-

netenhauses vom 10. Mai 1910 hatte das Lokalkomitee zu Ems sein Projekt definitiv fallen lassen. Trotzdem ist nach dem Kriege, als die Bestrebungen zur Erzielung einer Verbindungsstrecke Montabaur—Nassau erneut in Angriff genommen wurden, auch das Projekt einer Bahn von Montabaur nach Ems aus der Versenkung erschienen.

Von allen Projekten ist dasjenige einer Verbindung des unteren südwestlichen Westerwaldes mit der Lahn, das durch die wirtschaftlichen und orographischen Verhältnisse gegebene, einem Flußtal mit gleichmäßiger Steigung folgend, das Projekt einer Bahn von Montabaur nach Nassau durch das Gelbachtal das aussichtsreichste.

Das Gelbachtalprojekt sieht eine Länge von 25,8 Kilometer vor. Die Linienführung durch das Gelbachtal ist sehr günstig, da nirgends erhebliche Steigungen zu überwinden sind. Die Höhenüberwindung beträgt 143 Meter (87:230 Meter über N. N.) mit einem durchschnittlichen Steigungsverhältnis von 1:150. Bei Kilometer 19 und 22 sind 2 Tunneln von je 300 Meter Länge vorgesehen.

Diese günstigen Verhältnisse des Gelbachtalprojektes waren die Vorbedingung, daß in den Jahren 1906—1914 sich das Parlament und die Behörden mit der Linienführung beschäftigten. Die 1898 mit der Privatfirma Lenz u. Co. in Stettin und der Allg. Kleinbahn-Ges. zu Berlin gepflogenen Verhandlungen zum Bau einer Kleinbahn durch das Gelbachtal gelangten nicht zu einem Ergebnis; man war bestrebt, die Linie als Vollbahn der Staatsbahn auszubauen. Bei der Haushaltsberatung des Preussischen Abgeordnetenhauses von 1913 wurde der Antrag zum Ausbau der Gelbachtalbahn dem vorbereitenden Ausschuss überwiesen. Die maßgebenden behördlichen Stellen, dabei auch die zuständige Eisenbahndirektion, erhielten Auftrag zur Ermittlung der Baukosten. Mit aller Bestimmtheit kann gesagt werden, daß das Projekt zur Ausführung gelangt wäre, wenn nicht der Weltkrieg und die Inflationszeit, sowie die wirtschaftlichen Schwierigkeiten nebst der Einwirkung des Dawesabkommens auf die Reichsbahngesellschaft dem Ausbau Schranken gesetzt hätten. Durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Reiches und andererseits den Ausbau der Lahntal-Kanalisation von der Mündung bis oberhalb Limburg sind jedoch 3. St. Momente gegeben, welche die Frage des Ausbaues einer Schlußstrecke der Westerwald-Querbahn in eine Phase der dringlichsten Bearbeitung rücken.

Die starke Erwerbslosigkeit im Unterlahn- und im Unterwesterwaldkreis, veranlaßt durch den katastrophalen Niedergang der gesamten Industrie, vor allem im unteren Lahntal, macht es allen verantwortlichen

Kreisen zur Pflicht, für Arbeitsgelegenheit einzutreten. Nachhaltige Einwirkung wird allein der Ausbau der Bahnstrecke Montabaur-Nassau bringen durch Bereitstellung von Mitteln in das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Reiches.

In der Rubrikampfzeit sind sämtliche in Nassau befindlichen Werke, die bis anfangs 1925 noch zusammen ca. 700—800 Arbeiter beschäftigten infolge der Verkehrssperre und der damit verbundenen Unmöglichkeit der Heranschaffung von Rohmaterialien und Kohlen stillgelegt worden. Mit der Wiedereröffnung der Werke ist vorerst nicht zu rechnen. Das größte Werk ist eine Eisenbahnwaggonfabrik. Zum größten Teil wurden fertige Waggons und Oberbauschrauben hergestellt. Das Werk beschäftigte aus Nassau und Umgegend rund 500 Arbeiter. Mangels Aufträgen der Reichsbahn liegt das Werk still. Da bei dem heutigen Verhältnis der Reichsbahn nicht daran zu denken ist, in absehbarer Zeit wieder Aufträge zu erhalten, bliebe nur die Verwertung der Anlage durch einen anderen Fabrikationszweig übrig. Bei den heutigen auf Rationalisierung eingestellten Bestrebungen der Industrie ist jedoch auch in dieser Hinsicht kaum Aussicht vorhanden. Erst mit der Erschließung des Gelbachtals und der dort vorhandenen Bodenschätze würde die Möglichkeit der Einrichtung eines anderen Fabrikationszweiges eröffnet. Ähnlich steht es mit den anderen Werken. Mit der Stilllegung der Industrie in Nassau ist nicht allein die Stadt Nassau wirtschaftlich getroffen, sondern auch die umliegenden Gemeinden. Allein der Kreis Unterlahn hat 700 Erwerbslose zu unterstützen, die zum größten Teil in dem aufzuschließenden Gebiet wohnhaft sind. Hierzu kommen noch die Erwerbslosen aus den Gemeinden des Unterwesterwaldkreises.

Der Beginn der Lahntal kanalisierung bzw. die Schiffbarmachung der Lahn nimmt im Rahmen der Beurteilung des Projektes eine bedeutende Stellung ein. Die Rentabilitätsrechnung der Lahntal kanalisierung baut sich auf der Wiederbelebung der Industrie im unteren Lahntal auf. Wie bereits erwähnt, ist jedoch mit einer Wiederbelebung der Industrie in unserer Gegend nur bei gleichzeitigem Aufschluß der Seitentäler und insbesondere des mineralreichen Gelbachtals, das auch über große Basaltvorkommen verfügt, zu rechnen. Die Lahntal kanalisierung, die in erster Linie zur Schaffung von Arbeitsgelegenheit begonnen wurde, ist in dieser Hinsicht ein großer Fehlschlag. Nur eine verschwindend geringe Zahl von Erwerbslosen findet Beschäftigung.

Die hauptsächlichsten Arbeiten werden durch große Bagger ausgeführt, die soviel leisten als mehrere 100 Arbeiter. J. B. werden von den Erwerbslosen in Nassau kaum  $\frac{1}{10}$  beschäftigt und diese auch immer nur auf kurze Zeit, wegen den ungünstigen Wasserverhältnissen in der jetzigen kalten Jahreszeit.

Wichtiger jedoch als alle Rücksichtnahme auf Schaffung von Arbeitsgelegenheit zur augenblicklichen Beschäftigung von Erwerbslosen ist es, für die Zukunft der arbeitenden Bevölkerung die Möglichkeit des Verbleibens in der Heimat durch vorausschauende Maßnahmen, d. h. durch Erschließung industrieller Betätigungsmöglichkeiten Arbeitsgelegenheit zu schaffen. In Verbindung mit der Schiffbarmachung der Lahn und der mit derselben verbundenen Erzeugung elektrischer Kraft durch Ausnutzung der Wasserkräfte der Lahn dürfte die Erschließung des Gelbachtals durch eine Bahn ungeahnten und sicherlich großen Erfolg in Bezug auf die industrielle Entwicklung des unteren Lahntales in sich bergen, ganz abgesehen von dem Begleiterfolg, daß sämtliche Erwerbslosen der Umgegend während des Baues der Bahn sämtlich Beschäftigung finden könnten. Dabei kann wohl besonders hervorgehoben werden, daß sich wohl gerade derartige Bahnprojekte mit Rücksicht auf die hohe Zahl der zu leistenden Tagewerke besonders als Erwerbslosenprojekt eignen.

Der Ausbau der Lahnkanalisierung basiert nach der Vorlage des Landeshauptmanns an den Landesausschuß und den Kommunallandtag von 1926 auf einem gespannten Schuldendienstprogramm des aufgewandten Baukapitals. Es ist nicht zu widerlegen, daß die Rentabilität der Lahnkanalisierung durch eine Führung der Westerwaldbahnen zur Lahn durch die schon bestehende Güterverfrachtung von Steinen und Erzen des hohen Westerwaldes, sowie durch die durch den Bahnausschluß des Gelbachgebietes entstehende Güterverfrachtung bedeutend gefördert wird.

Ein Bahnbau Montabaur—Niederlahnstein würde diese Güterverfrachtung auf einen längeren und teureren Landweg zum Rhein ableiten und die Rentabilität des Lahnkanales auf das ungünstigste beeinflussen.

Alle diese Gründe sprechen für den Ausbau der kürzeren und billigeren Strecke

Montabaur—Nassau

durch das Gelbachtal.

## Abschließende Vergleiche der Bahnprojekte:

	Streckenlänge	Steigungs- verhältnis	Gesamt- Tunnellänge
1. Montabaur—Niederlahnstein mit 3 Teilstrecken	27,5 Kilometer 47,8 "	1:50	5 220 Meter 7 270 "
2. Montabaur—Ems	30,3 "	1:60	
3. Montabaur—Nassau	23,8 "	1:150	600 "

## II.

### Die Linienführung der Gelbachtalbahn.

Die projektierte Gelbachtalbahn verläßt den 229,5 Meter hochgelegenen Bahnhof Montabaur, der Reichsbahnlinie nach Limburg etwa 400 Meter in östlicher Richtung folgend, und biegt hierauf in südlicher Richtung ein. Zur Vermeidung eines Tunnels bei Wirzenborn folgt die Linie der Krümmung des Gelbachlaufes. Vor dieser Krümmung ist bei Kilometer 4 der Haltepunkt Wirzenborn, hinter Kilometer 6 der Bahnhof Reckenthal vorgesehen. Das Steigungsverhältnis geht auf dieser Strecke nur an zwei Stellen auf kurze Entfernung auf 1:60 herunter.

Bis zum Bahnhof Isselbach bei Kilometer 10 sinkt das Steigungsverhältnis in einer Länge von 2 $\frac{1}{2}$  Kilometer auf 1:200. Auf der weiteren Strecke bis zum Bahnhof Dies vor Kilometer 16 geht die Steigung sogar auf 1:230 zurück und verläuft bis zu dem 5 Kilometer entfernten Bahnhof Weinähr (vor Kilometer 20) sogar auf 1:60. Unvermeidbar ist vor dem Einlauf in den genannten Bahnhof ein Tunnel von 300 Meter Länge.

In dem vorliegenden Projekt ist nach den beiliegenden Uebersichtskarten und dem Uebersichts-Längenprofil eine Einmündung der Strecke in die Reichsbahnlinie der Lahnbahn wegen der sich ergebenden Schwierigkeiten (Einmündung auf offener Strecke, Vorhandensein eines längeren Tunnels der Hauptstrecke u. a.) nicht mehr vorgesehen, sondern eine gesonderte Trace neben der Lahnbahn auf eine Entfernung von etwa 2,5 Kilometer in Vorschlag gebracht. Die Strecke sieht eine Talbrücke in einer Länge von 100 Meter und einen zweiten Tunnel von 300 Meter vor. Die Bahn mündet bei 23,8 Meter Länge in den Bahnhof Nassau ein; auch auf der letzten Strecke geht das Steigungsverhältnis nicht unter 1:60 herunter.

Von den beiden Tunnels sei besonders hervorgehoben, daß dieselben in Rücksicht auf eine etwaige spätere Elektrifizierung aller Bahnlinien

in dem neuesten (größeren) Tunnelprofil vorgesehen sind. Die Mehrkosten belaufen sich für diese Inbetrachtsetzung auf rund  $\frac{1}{2}$  Million Mark bei nur 600 Meter Tunnellänge; sie würden bei 5,2 Kilometer bzw. 7,5 Kilometer Tunnellängen der Strecke Montabaur—Niederlahnsteir einem Mehrkostenbetrag von mehr als 4 bzw. 7 Millionen Mark gleich kommen.

Für den Fall, daß die Reichsbahn die Strecke in ihr Netz einbezieht und betreiben wird, sodaß keine selbständige Bahn in Frage kommt, würde die Bahnlinie bei Kilometer 22 in die Lahnbahn einmünden und würden sich hierdurch die Baukosten wesentlich verringern, besonders um die Kosten des Tunnels zwischen Kilometer 21 und 22. Auf Kapitel V „Baukosten=Ueberschlag“ sei besonders hingewiesen.

### III.

#### **Das Verkehrsgebiet der Gelbachtalbahn Montabaur —Nassau und seine wirtschaftliche Bedeutung.**

Die 23,8 Kilometer lange Bahnstrecke würde, dem Gelbachtal folgend, von Montabaur aus die nachstehend aufgeführten Orte berühren: Wirzenborn, Reckenthal, Bladernheim, Ettersdorf, Isselbach, Giershausen, Kirchähr, Dies, Obernhofershütte und Weinähr. Unterhalb Weinähr würde die Bahn in die Lahnbahn einmünden und auf dieser Strecke bis Nassau fortgeführt werden. Die in Betracht kommenden 39 Ortschaften des aufzuschließenden Wirtschaftsgebietes zählen nach der angefügten Zusammenstellung rund 20 000 Einwohner.

(Siehe Tabelle Seite 9!)

Liegen auch etwa 14 Orte innerhalb des Verkehrsbereichs schon bestehender Bahnen, so ist doch zu behaupten, daß sich diese Orte nicht in der entsprechenden Weise haben entwirken können. Die Bewohner des Gelbchtales und der Höhen mit Ausnahme des oberen Teiles, dagegen liegen von jedem Verkehr fast völlig abgeschlossen.

Das weitgehendste Interesse an dem Zustandekommen der Bahn haben die beiden Städte Montabaur und Nassau. Montabaur als Kreisstadt sowie als geschäftlicher Mittelpunkt seiner bäuerlichen Umgebung strebt danach, diese durch eine den Verkehr nach der Stadt erleichternde Verbindung enger an die Stadt anzuschließen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Stadt Nassau. Auch sie kann nur wünschen, daß ihr natürliches Hinterland enger mit ihr verbunden wird.

## Verzeichnis der Orte des Interessengebietes der Bahn- linie Montabaur-Nassau.

Lfd. Nr.	Namen der Gemeinden	K r e i s	Einwohner- zahl (abgerundet)
1	Montabaur	Unter-Westerwald-Kreis	4200
2	Heiligenroth	"	150
3	Großholzbach	"	250
4	Kleinholzbach	"	100
5	Wirzenborn	"	100
6	Nomborn	"	250
7	Horresfen	"	700
8	Nieder-Elbert	"	950
9	Ober-Elbert	"	400
16	Welschneudorf	"	500
11	Daubach	"	200
12	Stahlhofen	"	300
13	Untershausen	"	200
14	Holler	"	500
15	Kedenthal	"	100
16	Bladernheim	"	100
17	Ettersdorf	"	100
18	Heilbergscheid	"	200
19	Iffelbach	Unter-Lahn-Kreis	200
20	Hirschberg	"	300
21	Eppenrod	"	500
22	Nentershausen	Westerburg	1100
23	Giershausen	Unter-Lahn-Kreis	100
24	Horhausen	"	100
25	Holzappel	"	800
26	Charlottenberg	"	200
27	Gadenbach	Unter-Westerwald-Kreis	350
28	Ruppenrod	Unter-Lahn-Kreis	100
29	Riechähre	Unter-Westerwald-Kreis	100
30	Hübingen	"	300
31	Dies	"	100
32	Horbach	"	400
33	Zimmerschied	Unter-Lahn-Kreis	100
34	Hömberg	"	400
35	Winden	"	550
36	Dörnberg	"	500
37	Obernhof	"	300
38	Weinähr	"	500
39	Nassau	"	2600
Gesamteinwohnerzahl			18900

Anders dagegen liegt die Interessenfrage für die Landgemeinden. Die Abgeschlossenheit des Gelbachtals hat neben anderen Umständen zu einer starken Rückständigkeit geführt. Ein großer Teil der Bevölkerung des Interessengebietes, die aus Kleinbauern, Handwerkern und Bergleuten besteht, findet in der Heimat keine oder doch nur geringe Arbeitsgelegenheit und ist daher gezwungen, auswärts Beschäftigung zu suchen. Diese finden sie einerseits in den Gruben und Fabriken an der Lahn und in der Tonindustrie des Westerwaldes, andererseits im Ruhrrevier und rheinischen Industriegebiet. Während die Erstgenannten täglich oder doch jeden Sonnabend in ihre Familien zurückkehren können, werden die Letzteren ihren Familien gänzlich entfremdet. Eine große Zahl bleibt in der Fremde und gründet dort ihren Hausstand. Es zeigt sich hier das typische Bild der Entvölkerung des platten Landes.

Die landwirtschaftlichen Verhältnisse im Verkehrsgebiet der geplanten Bahn sind nicht ungünstig, da das Klima für Landwirtschaft und Viehzucht recht geeignet ist. Die Ertragsfähigkeit des Ackerlandes, welches durchweg aus Lehm vermischt mit Ton und Sand besteht, ist ziemlich gut; doch ist die Verwendung künstlicher Düngemittel unumgänglich nötig. Angebaut werden Roggen, Hafer, Weizen, Gerste, Kartoffeln und Klee. Der Ernteüberschuß, der nicht in eigener Wirtschaft verbraucht wird, gelangt auf die Märkte nach Nassau und Montabaur.

Auch die forstwirtschaftlichen Verhältnisse des Gebiets sind günstig. Der jährliche Holzumschlag von Tadel- und Laubholz beträgt 10 500 Festmeter. Trotz der großen Waldungen vermögen jedoch die Gemeinden vielfach wenig oder gar keinen Nutzen aus ihnen zu ziehen, da in Ermangelung geeigneter Abfuhrmöglichkeiten das Holz bei öffentlicher Versteigerung häufig zu Preisen veräußert werden muß, die kaum die Werbungskosten decken.

Der Schwerpunkt der Rentabilität der geplanten Bahnstrecke liegt jedoch in der Gewinnung und Verwertung der im Verkehrsbereich der Bahn vorhandenen Mineralschätze.

Die Anzahl der im Verkehrsbereich der Bahn verliehenen Bergwerke beträgt 185 in nachstehender Verteilung:

Braunkohle	Ton	Eisenerz	Mangan	Schiefer	Cu Pb Ag Zn	Alle Materialien
12	2	48	6	30	35	2

Es ist nicht zu verkennen, daß die Braunkohlegewinnung auf dem ganzen Westerwald in den letzten Jahren einen starken Rückgang erlitten hat und somit auf Aufschluß der verliehenen 12 Grubenfelder zunächst nicht gerechnet werden kann.

Auch auf den Eisenerzbau des Interessengebiets wird die Bahn in nächster Zeit infolge des 3. St. bestehenden allgemeinen Rückganges des Eisensteinbergbaues unseres Bezirks einen nennenswerten Einfluß schwerlich ausüben können. Bei der geringen Zahl von abbauwürdigen Eisenerzvorkommen in Deutschland wird früher oder später auch auf jede Verleihung zurückgekommen werden müssen. Die große Zahl der verliehenen 48 Grubenfelder, in Verbindung mit der verbilligenden Frachtmöglichkeit durch die Lahnkanalisierung berechtigt zu der Hoffnung, daß auch auf die Erschließung dieser Grubenfelder zurückgegriffen wird und die Verfrachtung der Produkte die Rentabilität der Bahn erhöht. Das vorher Gesagte gilt auch für die Eisenmanganerzgruben des Gelbachtals.

Einen nicht zu unterschätzenden Einfluß vermag dagegen die Gelbachtalbahn auf die zukünftige Entwicklung des Blei- und Zinkerzbergbaues auszuüben. Der Stillstand in den Aufschlußarbeiten der meisten dieser Gruben bezw. Grubenfelder ist in erster Linie auf die ungünstigen Transportverhältnisse zurückzuführen. Die Herbeischaffung der benötigten Maschinen, Kohlen u. s. w. läßt sich nur mittels Bahn bewerkstelligen. Gegenwärtig steht im Verkehrsgebiet der Bahn nur ein einziges Bergwerk in Förderung, das Bleierzbergwerk Holzappel. Dies wird zwar nach Lage seiner Förder- und Aufbereitungseinrichtungen nach wie vor mit dem Absatz seiner Produkte auf die Lahnbahn angewiesen sein. Doch wird im Falle günstiger Aufschlüsse in den an das Gelbachtal grenzenden Distrikten Freiersbahn, Groblay und Buschelsberg sowie an den Betriebspunkten bei Giershausen, die in den vorgenannten Seldesteilen zu gewinnenden Erze auf der Gelbachtalbahn verfrachtet werden. Von den übrigen Gruben haben die Bergwerke Marie IV bei Wirzenborn, Leopoldine Luise bei Weinährerbütte, Anna bei Winden, Goffengraben bei Hübingen und Beschertglück bei Gadenbach, ferner die Gruben und Grubenfelder Peter, Wilhelm Friedrich, Bernsbahn I und II, Hobeley, Kur, Klingelbacher, Nassovia, Heidchen, Bachberg, Kaltenberg, Hilarius, Oberberg, Selirgrube, Barbarossa, Silberfeldchen, Sedan II, Mühlreinsfeld, Kohlberg und Neufeld, im Falle der Bahnanlage die meiste Aussicht auf eine bessere Zukunft.

Eine weit größere wirtschaftliche Bedeutung als die für den Bergbau wird der geplante Bau in Bezug auf die im Verkehrsgebiet der Strecke vorkommenden, nicht auf bergrechtlicher Verleihung beruhenden nutzbaren Gesteinen beizumessen sein. In allererster Linie sind die Basaltvorkommen der Strecke geeignet, Gegenstand einer umfangreichen Steinindustrie zu werden. Die häufig vorkommenden Bas-

salte können ihrer Zähigkeit und Druckfestigkeit wegen vielfach Verwendung finden, als Grenz- und Abweissteine, Bordsteine, Pflastersteine, Schotter, Kleinschlag und Splitt zum Straßen- und Bahnbau. Eingefügt sei, daß dieses Moment infolge seiner günstigen Verfrachtung bei der Berechnung der Baukosten der Gelbachtalbahn nicht unwesentlich begünstigend in Betracht zu setzen ist.

Außer dem Basalt wird das bei dem Hof Eschenau in großen Platten vorkommende Eruptivgestein wegen seiner Härte und Politurfähigkeit geeignet sein, einen lebhaften Steinbruchbetrieb ins Leben zu rufen. Gleichzeitig können in diesem Falle die Wasserkräfte des Gelbaches bei der Anlage einer Schleiferei ausgenutzt werden.

Die vielfach vorkommenden Bimssteinsande können das Material zur Herstellung von Schwemmsteinen und Mörtel liefern und mit dem im Verkehrsgebiet vorkommenden Lehm Anlaß zur Ziegelfabrikation geben.

Von nicht geringer Bedeutung als Massenfrachtgut für die gewünschte Bahn werden die auftretenden Ablagerungen von Quarzit, Grauwacke und Grauwackeschiefer sein, die ein hervorragendes Material zum Wegebau, sowie als Mauersteine abgeben können.

Der technischen Verwertbarkeit der vorgenannten Gesteine und Erze kommt die Möglichkeit der Ausnutzung der Wasserkräfte des Gelbaches sehr zu statten. Die verschiedenen im Tale gelegenen Mühlen, sowie andere früher in Betrieb gewesenen Wasserkraftanlagen beweisen, daß das Gefälle des Gelbaches zu derartigen Zwecken ausgenutzt werden kann. Auch während der trockenen Jahreszeit führt der Gelbach zur Verwendung als Betriebskraft genügend Wasser.

Die im Bau begriffene Kanalisierung der Lahn in Verbindung mit der projektierten Bahn bilden sowohl für das Interessengebiet der projektierten Strecke als auch für die im nördlichen und mittleren Teil des Westerwaldes zu gewinnenden Erzeugnisse der keramischen und Steinbruchindustrie einen billigeren Weg zur Wasserstraße des Rheins und damit zum rheinisch-westfälischen Industriegebiet und nach Holland. Einer Umladung der Güter aus den Eisenbahnwagen in die Lahnschiffe stehen keinerlei örtliche Schwierigkeiten im Wege.

#### IV.

### **Ertragsverhältnisse der Bahnlinie.**

Es ist in den vorausgegangenen Erörterungen dargelegt, daß die forst- und landwirtschaftlichen Verhältnisse des Interessengebietes gut

sind und daß das Vorkommen der Minerale und Steine des Verkehrsbezirks eine bedeutende Produktions- und Verfrachtungsmöglichkeit verspricht. Es sollte daher zu vermeiden sein, erschöpfend zahlenmäßige Unterlagen für die in Zukunft zu erwartende Förderung sowie über den Wert des Fördergutes aus dem Bergbau und der Steinindustrie beizubringen, da diese doch nur Phantasiezahlen sein könnten, die für die Beurteilung der Bedürfnisfrage und der wirtschaftlichen Bedeutung der in Betracht kommenden Bahn ohne jeglichen praktischen Wert sein dürften. Mangels jeglicher Industrie im Gelbachtal wäre es ein Ding der Unmöglichkeit auch nur annähernd zuverlässige Ermittlungen über die Mengen des zukünftigen Bahnversandes von Bergwerksprodukten anzustellen. Es wäre vermessen, hiernach behaupten zu wollen, daß mit dem Bahnbau ein hochrentables Verkehrsinstitut geschaffen würde, dessen Rentabilität außer Zweifel zu stellen wäre. Die projektierte Bahn ist vielmehr dazu bestimmt, eine nicht vorhandene Produktion zu wecken, einen nicht vorhandenen oder doch sehr erschwerten Verkehr zu beleben und so die wirtschaftlichen Existenzbedingungen der in dem Interessengebiet liegenden Städte und Landgemeinden günstiger zu gestalten.

Für die sämtlichen Gemeinden des Interessengebietes liegen die auf Veranlassung des „Geschäftsführenden Ausschusses des Projekts einer Eisenbahn durch das Gelbachtal“ durch Vermittelung der Landratsämter zu Montabaur, Diez und Westerburg für die Kreise Unterwesterwald, Unterlahn und Westerburg nach den Gesichtspunkten der bahnamtlichen Formulare erkundeten Unterlagen zur Ermittlung der Ertragsverhältnisse restlos vor. Dieselben beziehen sich bekanntlich auf die geographische Lage der Bahnhöfe, Größe und Einwohnerzahl der Gemeinden, Viehbestand, gewerbliche Anlagen, Steuerverhältnisse, den gegenwärtigen Güter- und Viehverkehr, Ermittlung des Arbeiter- und Touristenverkehrs u. s. w.

Die wesentlichsten Angaben sind entweder in den vorausgehenden Kapiteln enthalten, oder sie würden jedoch nach den vorausgeschickten Grundsätzen dieses Kapitels kein Bild der zukünftigen, durch den Bahnbau zu erwartenden Verkehrsverhältnisse ergeben. Es wird daher auf die Wiedergabe, selbst summarischer Ergebnisse nach den einzelnen Gesichtspunkten der Ermittlungen aus den einzelnen Gemeinden verzichtet. Es steht das gesammelte Material nach den Schätzungen der Gemeindeverwaltungen aus dem Jahr 1925 auf Verlangen zur Einsicht und Verwertung zur Verfügung.

Es kann auf die Auswertung der statistischen Erhebung in dem derzeitigen Stadium der Erwägung zu dem Bahnbau auch um deswillen verzichtet werden, weil der Bahnbau einerseits durch die Motive zur Arbeitsbeschaffung für die zahlreichen Erwerbslosen der genannten Kreise in den Vordergrund gerückt ist und andererseits durch die zu erwartenden und an anderer Stelle zu besprechenden Zuschüsse des Reiches nach dem Arbeitsbeschaffungsprogramm und deren Verzinsung eine Rentabilität der Bahnlinie sich nach den allgemeinen Gesichtspunkten unter allen Umständen ergibt.

Es seien daher nur einige allgemeine Vergleichszahlen einer Rentabilität eingefügt.

Das der Ertragsberechnung zugrunde zu legende Verkehrsgebiet umfaßt einschließlich der Ausgangsstädte Montabaur mit 4200 und Nassau mit 2000 (rund 7000) Einwohnern rund 19000 Bewohner auf 150 Quadratkilometer; ohne diese Städte sind nach der in Kapitel II eingefügten Tabelle 12000 Bewohner in Ansatz zu bringen. Die Ergebnisse aus diesen Bevölkerungsangaben auf die Bahnlänge und die Bevölkerungsdichte des Interessengebietes ausgewertet und in Vergleich gesetzt zu zwei Strecken des Westerwaldes und der Konkurrenzlinie Montabaur-Niederlahnstein — nach der eigenen Angabe des Geschäftsführenden Ausschusses dieser Bahnlinie in seiner Denkschrift (S. 14) vom September 1920 — ergibt nachstehendes Bild:

Linie	Länge zwischen		Verkehrsgebiet		Bevölkerungsdichte:	
	den Bahnhöfen	km	Einwohner	qkm	auf 1 qkm	auf 1 km Bahnlänge
1. Stockhausen — Beilstein	Bissenberg und Beilstein	10.7	3350	51	65.7	313
2. Haiger — Gufsternhain	Flammersbach — Gufsternhain	11.0	2860	37	77.3	260
3. Niederlahnstein — Montabaur nebst Zweigbahnen	Arzheim u. Nieder-Elbect sowie Zweigbahnen	35.2 bezw. 47.8	15850 bezw.?	158 bezw. ?	100.3 bezw.?	450 bezw. 330
	4. Montabaur — Nassau	Wirzenborn — Weinähr	19	12000	100	120
5. Montabaur — Nassau	Montabaur — Nassau	23.8	19000	150	126	800

Es sei darauf hingewiesen, daß bei der unter Nr. 3 genannten Konkurrenzstrecke Niederlahnstein—Montabaur nach der Angabe des Geschäftsführenden Ausschusses mindestens Unklarheiten in den Angaben „nebst Zweigbahnen“ und der Linien-Kilometerzahl „55,2“ vorliegen müssen. Nach den Zahlenangaben des beigelegten Planes der Höhenprofile kommen außer der Hauptstrecke Niederlahnstein—Montabaur 27,5 Kilometer in Betracht und noch ferner die 3 Teilstrecken Hilscheid—Neuhäusel mit 4,0 Kilometer, Nieder—Elbert—Winden mit 12,5 Kilometer und Ober—Elbert—Stahlhofen mit 4,0 Kilometer = insgesamt 47,8 Kilometer für die Angabe der Denkschrift S. 14 „Niederlahnstein—Montabaur nebst Zweigbahnen“ in Frage. Anscheinend sind von den 3 Nebenbahnen nur die 2 kleineren Strecken je 4 Kilometer in Ansatz gebracht worden. Es müßte tatensachengemäß die Auswirkung der Bevölkerungsdichte auf 1 Kilometer Bahnlänge der Konkurrenzstrecke Niederlahnstein—Montabaur auf 330 Bewohner folgen, d. i. rund nur die Hälfte der entsprechenden Zahl der Bahnstrecke Montabaur—Tassau mit 651 Bewohner. Eine Nachprüfung der Angabe der wirklichen Bevölkerungsdichte je Quadratkilometer der Konkurrenzstrecke Niederlahnstein—Montabaur ist nach Vorstehendem schwer möglich; es sei auf sie verzichtet; sie dürfte sich in ähnlichem Verhältnis bewegen. Aber auch ohne Bezweifelung der Angaben dieses letzten Gesichtspunktes geben hier die entsprechenden Zahlenangaben mit 100,3 zu 120 Bewohnern je Quadratkilometer einen Ausschlag zu Gunsten der Bahnlinie Montabaur—Tassau.

Stellt man allgemein die zu Grunde gelegten Größenangaben des Verkehrsgebietes der beiden Linienführungen mit 158 Quadratkilometer und 150 bzw. 100 Quadratkilometer in Vergleich, so ergibt sich unter Berücksichtigung der Verteuerung durch die wesentlich höheren Längsstrecken 47,8 bzw. 55,2 zu 25,8 bzw. 19 Kilometer — also die doppelten Längen — auch nach diesem Gesichtspunkt ein entscheidend günstigerer Ausschlag für die Strecke Montabaur—Tassau. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß nach der Größe des Verkehrsgebiets sich die Ergebnisse wie 1 : 2 zu Gunsten des Projekts Montabaur—Tassau verhalten.

Mit diesem Ergebnis erübrigt es sich, eine Parallelbetrachtung zu den auf den S. 14 ff. der Niederlahnsteiner Denkschrift geschilderten Verfrachtungsmöglichkeiten für den Verkehr der Massengüter mineralischer Art, der Forstwirtschaft und Landwirtschaft sowie des Personenverkehrs hier einzufügen.

Nur auf einen Hinweis kann an dieser Stelle nicht verzichtet werden: Ueber die Rentabilität der eingangs der vorliegenden Denkschrift (S. 1) genannten Bahnprojekte von Montabaur nach Rhein und Lahn liegen nach unserer Kenntnis 3 wissenschaftliche, bezw. staatswissenschaftliche Bearbeitungen vor; die Wiedergabe deren Ergebnisse muß hier eingefügt werden:

Dr. Ing. h. c. Geb. Berggrat Köhler zu Clausthal kommt unter dem 25. Januar 1911 in seiner Schrift „Die Gelbachbahn und die von ihr abhängige Industrie“ zu nachstehendem Ergebnis: „Aus vorstehendem ergibt sich, daß man es im Gelbachtal mit einer Reihe von hoffnungsvollen Erzgruben zu tun hat.“ (S. 6.) „Es ist deshalb mit mindestens großer Wahrscheinlichkeit vorauszusetzen, daß nach Herstellung besserer Transportmittel . . . die Gelbachbahn reichliche Frachtgelegenheit finden wird.“ (S. 7.) „Mag auch der Bau anderer Bahnen von Montabaur aus noch so wünschenswert erscheinen, notwendiger zur Milderung und Beseitigung einer ernststen Notlage als die Gelbachbahn kann keine sein.“ (S. 11.)

Die staatswissenschaftliche Arbeit des Bergreferendars Zingel beschäftigte sich in der Vorkriegszeit mit der wirtschaftlichen Bedeutung der Nebenbahnprojekten Montabaur—Valendar, Montabaur—Nassau und Grenzau—Hillscheid in Bezug auf die Bodenschätze des südwestlichen Westerwaldes und kam zu dem Ergebnis, daß „die Beantwortung dieser Frage zu Gunsten des Gelbachtalgebietes ausfallen muß“ (S. 67).

Die staatswissenschaftliche Arbeit des Bergreferendars Köden befaßt sich unter dem 25. März 1920 mit der Aufgabe der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit einer Linienführung von Montabaur durch das Arzbachtal nach Ems oder von Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau. Er kommt — abweichend von den Schlußfolgerungen unter 1 und 2 nach den Verhältnissen der Vorkriegszeit — zu einem negativen Rentabilitätsergebnis in der wirtschaftlichen Lage der Nachkriegszeit für beide Bahnen und folgert (S. 52): „Von eisenbahnwirtschaftlichem Standpunkte aus ist somit keine der geplanten Bahnen als bauwürdig anzusehen.“ „Die Linienführung durch das Arzbachtal wird keine Bedeutung für die im Verkehrsbereich dieser Bahn liegenden Bergwerke haben können, da man die Vorkommen als nicht ausbeutungsfähig ansehen muß.“ (S. 53.) Er folgert im weiteren, daß „die Linienführung durch das Gelbachtal in bergwirtschaftlicher Hinsicht den Vorzug verdient, da durch sie einige Blei-, Silber-, Kupfer-, Zinker- und Schieferbergwerke in Betrieb

kommen können und diese Trace, wie gezeigt, sich eher rentieren würde als die Arzbachtalbahn“. (S. 53.) Köcken hat sich nach seiner Aufgabe im wesentlichen auf die Einwirkungen der „zu erschließenden bergrechtlich verliehenen Mineralschätze“ beschränkt, die Basalte und Steine nicht in Betracht gesetzt und bei der geprüften Wirtschaftlichkeit der Bahnlinie die übrigen Momente einer solchen u. L. nicht genügend und erschöpfend mit herangezogen; seinen Erwägungen fehlt vor allem die Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs für die Schlußstrecke der Westerwaldquerbahn zu einer Reichsbahn-Hauptstrecke, der Lahnbahn.

Die Köcken'sche Rentabilitätsberechnung ist jedoch in dem augenblicklichen Stadium nach zweifacher Richtung zeitlich überholt. Es fehlt sowohl die Inbetrachtsetzung der im Bau begriffenen Lahntkanalisierung und deren Einwirkung auf den Durchgangsverkehr und die durch die verbilligte Wasserfrachtsätze zu erwartende verstärkte Verfrachtung von Massengütern aus dem Interessengebiet der Gelbachtalbahn als auch die veränderte Lage des reduzierten Schuldendienstes des Baukapitals, wenn der Bahnbau nach den bestehenden Grundsätzen in das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Reiches aufgenommen wird. Die Rentabilitätsberechnung muß sich nach dem übereinstimmenden Urteil der 3 angeführten Arbeiten vor allem über den Wert der Mineralvorkommen des Verkehrsgebiets unter Berücksichtigung der neuen augenblicklichen Momente unbedingt zu einem positiven Ergebnis gestalten.

Ganz falsch wäre es jedoch, wenn Vertreter des Konkurrenzprojekts Niederlahnstein—Montabaur das negative Rentabilitätsergebnis der letztzitierten Arbeit zum Nachteil der Gelbachtalbahn auswerten wollten. Einmal ist deren Ergebnis — wie nach der Kritik ausgeführt — nicht ganz erschöpfend und nicht nach der derzeitigen Lage mehr für sich allein zu betrachten und andererseits müßte dem negativen Ergebnis der Rentabilitätsberechnung der Gelbachtal ein positives Ergebnis der Bahnlinie nach Niederlahnstein entgegengestellt werden können. Hieran fehlt es jedoch vollständig! Unseres Wissens liegt weder eine wissenschaftliche Arbeit, welche sich auf einer bergtechnischen Untersuchung bergrechtlich verliehener Grubensfelder stützen könnte, von dem Verkehrsgebiet der Strecke nach Niederlahnstein vor, noch ist eine Abschätzung der übrigen Steinvorkommen in stichhaltiger Weise vorliegend und mithin ist auch keine Rentabilitätsberechnung aus parallellaufenden Gesichtspunkten vorhanden. Wir maßen uns ein Urteil über das zu erwartende Ergebnis eines Vergleichs nach diesen Momenten zwischen beiden Linien nicht

an und lassen es unerörtert, wie das Ergebnis gleich dem unter 2 geschilderten Vergleich der Strecken nach Vallendar und nach Nassau oder dem unter 3 angeführten Vergleich der Linien durch das Arzbachtal und durch das Gelbachtal ausfallen könnte. Zweck dieser letzteren Ausführungen ist berechnete Abwehr gegen Verbreitung falscher Schlüsse aus dem Ergebnis Köcken.

## V.

### Baukosten-Uberschlag.

Eine von bahntechnischer Seite aufgestellte Kostenberechnung sei in abgekürzter Form eingefügt:

#### Bau-Ausgaben.

1. Grunderwerb etc. wird seitens der Gemeinden, Kreise und Interessenten getragen.	Mark
Für außerordentliche Ausgaben . . . . .	50 000
2. Erdarbeiten pp. . . . .	2 600 000
3. Einfriedigungen pp. . . . .	8 000
4. Wegübergänge pp. . . . .	310 000
5. Durchlässe und Brücken . . . . .	500 000
6. Tunnel . . . . .	1 360 000
7. Oberbau . . . . .	870 000
8. Signale pp. . . . .	22 000
9. Stationen . . . . .	210 000
10. Werkstattanlagen . . . . .	12 000
11. Außerordentliche Anlagen . . . . .	25 000
12. Fahrzeuge . . . . .	200 000
13. Insgemein . . . . .	27 000
	Mark 6 200 000

Wird die Reichsbahn nach den in Kapitel II eingefügten Voraussetzungen die Strecke Montabaur—Nassau in ihr Netz einbeziehen und betreiben, und wird ferner das seitherige Tunnelprofil beibehalten, so würde nachstehende Baukosten-Ersparung eintreten:

a) Verkürzung der Neubaustrecke um 400 Meter und 1,8 Kilometer = 2,3 Kilometer je 1 Kilometer 250 000 Mk. = .	550 000 Mk.
b) Wegfall des Tunnels bei Kilometer 22 = . . . . .	680 000 „
c) Evt. Titel XII . . . . .	200 000 „
d) Ersparung durch Bau des seitherigen Tunnelprofils (s. Kap. II) . . . . .	500 000 „
	<hr/>
	1 930 000 Mk.
Bei einer Bausumme von . . . . .	6 200 000 Mk.
Evtl. Einsparung . . . . .	1 930 000 „
	<hr/>
	4 270 000 Mk.

Röcken kommt in seiner eingehenden Berechnung zu dem fast übereinstimmenden Betrag von 4 642 000 Mk. Baukosten.

Bei Inbetrachtsetzung des Anschlusses auf der Hauptstrecke und zur Abrundung sei der folgenden Ertragsberechnung ein Baukostenbetrag von 4,5 Mill. Mark zu Grunde gelegt.

## VI.

### Betriebs-Einnahmen.

Röcken hat in seiner angeführten Schrift von 1926 unter Benutzung amtlicher Normalien eine eingehende Berechnung der Baukosten der Gelbachbahn vorgenommen, auf welche im Nachstehenden zurückgegriffen sei.\*)

Röcken stellt für die Gelbachlinie jährlich 72 000 Reisen und 100 800 Tonnen Güterbeförderung unter Verneinung eines in Frage kommenden Durchgangsverkehr fest. Dieser Feststellung kann in zweifacher Beziehung nicht vollständig beigetreten werden. Zunächst erscheint die Tonnenangabe der Güterförderung aus dem Verkehrsgebiet der Strecke mit nur täglich  $\frac{100800}{300} = 336$  Tonnen oder 33,6 Waggons viel zu niedrig. Es sei hingewiesen auf die Denkschrift des Kommunalverbandes Wiesbaden zur Lahntanalysierung, nach welcher (S. 87) eine einzige Basalt-Firma einen Tagesversand von 735 Tonnen, d. i. 73 Waggons nachweist und es sei hier festgestellt, daß eine einzige Basaltsteinanlage mit Schotterwerk und gar Seilbahnanlage etc., um rentieren

\*) Amtlichen und interessierten Stellen wird die Röcken'sche Berechnung zur Nachprüfung zur Verfügung gestellt. Es kann in den obigen Ausführungen den Folgerungen Röckens nicht im ganzen Umfang Raum gegeben werden.

zu können, einen Tagesversand von mindestens 20 Waggons haben muß. Es wird daher nicht zu viel in Rechnung gesetzt sein, wenn aus der Berg-, Forst- und Landwirtschaft des ganzen Verkehrsgebietes ein Tagesversand von 80 Waggons = 800 Tonnen oder 240 000 Tonnen Güter-Jahresversand in Betracht gesetzt wird.

Wenn Köcken nach seinen Normalien den Durchgangsverkehr ausschließt, so muß seine Angabe ohne Inbetrachtsetzung der nunmehr beschlossenen und in Ausführung begriffenen Lahnkanalisierung auch hierin berichtigt werden. Der Versand von vor allem der un bearbeiteten Steinen als Senksteinen, Schotter, Kleinschlag und Splitt wird nach den Niederlanden und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet bei Inrechnungsetzung der Wasserfracht außerordentlich wettbewerbsfähig einsetzen können. Wir rechnen auf den Durchgangsverkehr zur Lahn einen Zuschlag von mindestens der gleichen Menge, mithin einen Jahresversand von 480 000 Tonnen.

Aber auch für den Personen-Durchgangsverkehr dürfte ein Zuschlag von mehr als ein Viertel der ermittelten Reisen (12 000) und somit ein Ansatz von 100 000 Reisen berechtigt sein.

Nach amtlichem Material errechnet Köcken mit in Ansatzbringung der Streckenlänge von 22,6 Kilometer je 10,95 Kilometer Personenbeförderung und 11,47 Kilometer Güterbeförderung.

Diese Sätze mit den vorstehenden Beförderungszahlen vervielfacht, ergibt für die Personenbeförderung  $100\,000 \times 10,95$  Kilometer = 1 095 000 Kilometer und für die Güterbeförderung  $480\,000$  Tonnen  $\times 11,47^*)$  Kilometer = 5 505 600 Kilometer. Die Betriebsentnahmen für den Personen-Kilometer und der Tonnen-Kilometer ermittelt Köcken mit 3,62 Pfg. bzw. 8,25 Pfg.

In Verbindung mit Vorstehendem ergäbe eine Einnahme aus dem Personenverkehr von  $1\,095\,000 \text{ Km.} \times 3,62 \text{ Pfg.} = 39\,600 \text{ M.}$   
 aus dem Güterverkehr von  $5\,505\,600 \text{ Km.} \times 8,25 \text{ Pfg.} = 454\,200 \text{ „}$   
493 800 M.

Rechne man hierzu einen Betriebsgewinn von rund 6% für den Uebergang des neuen Verkehrs auf die alten Reichsbahnstrecken nicht

\*) Auch für 240 000 Tonnen der Annahme für den Durchgangsverkehr seien der Einfachheit halber nicht 23,8, sondern die obige Einheitszahl (etwa die Hälfte) beibehalten. Köcken ermittelt 788 000 Personen- und 1 156 200 Tonnen-Kilometer.

in voller Errechnung, sondern nur zur Abrundung auf 500 000 Mk. Bewertet man die inzwischen eingetretene Tarifierhöhungen mit 50%, so betragen die voraussichtlichen Betriebseinnahmen der neuen Strecke 750 000\*) Mark.

## VII.

### Ertrags-Berechnung.

Den Betriebseinnahmen (Kap. VI) sind gegenüber zu stellen die Verzinsung und Tilgung des Bau- und Betriebskapitals und die Betriebsausgaben.

Das Baukapital sei nach Kap. IV in Rechnung gesetzt mit 4,5 Mill. Mk.  
Das Betriebskapital mit . . . . . 0,5 Mill. Mk.  
Ergäbe ein zu verzinsendes Bau- und Betriebskapital von 5,0 Mill. Mk.

Bei 10% Verzinsung und Tilgung wären jährlich aufzuwenden . . . . . 500 000 Mk.  
Die Betriebsausgaben seien (nach Köcken) nach amtlichen Normalien angesetzt mit . . . . . 180 000 „  
Mithin jährliche Gesamtbetriebsausgaben . . . . . 680 000 Mk.  
Betriebseinnahmen (Kap. VI) . . . . . 750 000 Mk.  
Mithin vermutlicher Ueberschuß . . . . . 64 000 Mk.

Da jedoch ein Bau durch Unterstützung aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge in Aussicht steht, so sind die Ergebnisse nach Eintreten dieser Finanzierung zu untersuchen.

Von den aus der Erwerbslosenfürsorge zu erwartenden 75% aus 4,5 Millionen Mk. (6,2 Millionen Mk.) = 3,375 Millionen Mk. (4,05 Millionen Mk.) sind ein Fünftel = 675 000 Mk. (930 000 Mk.) als verlornen Zuschuß (einfache Grundförderung) und 2,7 Millionen Mk. (3,720 Millionen Mk.), (4 fache Höhe der Grundförderung) zu erwarten.

Der Schuldendienst würde sich hiernach bewegen: Baukapital 4,5 Millionen Mk. (6,2 Millionen Mk.) weniger verlornen Zuschuß 675 000 Mk. (930 000 Mk.) = 3 825 000 Mk. (5 270 000 Mk.). Für dieses Ka-

\*) Als Vergleichszahl sei die jährlich errechnete Betriebseinnahme der vor-kriegszeitlichen Denkschrift des Bahnprojektes Montabaur—Ems (S. 17) mit 452 804 Mk. eingefügt. Die Niederlahnsteiner Denkschrift vom September 1920 bringt keine errechnete Betriebszahlen und =Einnahmeergebnisse.

pitel für Zinsen und Tilgung (günstige Tilgungsdauer vorausgesetzt) von ebenfalls 10%<sup>1</sup> in Ansatz gebracht, ergäbe 382 500 Mk. (bezw. 527 000 Mk.). Die Beibringung der restlichen 25% der Bau- summe ist durch die verschiedenen finanziellen Träger (Kommunalver- band, Kreise, Interessenten) ähnlich dem Ausbau der Lahnkanalisierung unter Unterstützung der Reichsbahn zu erstreben.

## VIII.

### Schlußwort.

Wir glauben durch die vorstehenden Ausführungen den Nachweis erbracht zu haben, daß die erstrebte Bahn von Montabaur nach Nassau einem Bedürfnis entspricht und ihre Ausführung technisch und finanziell ausführbar ist.



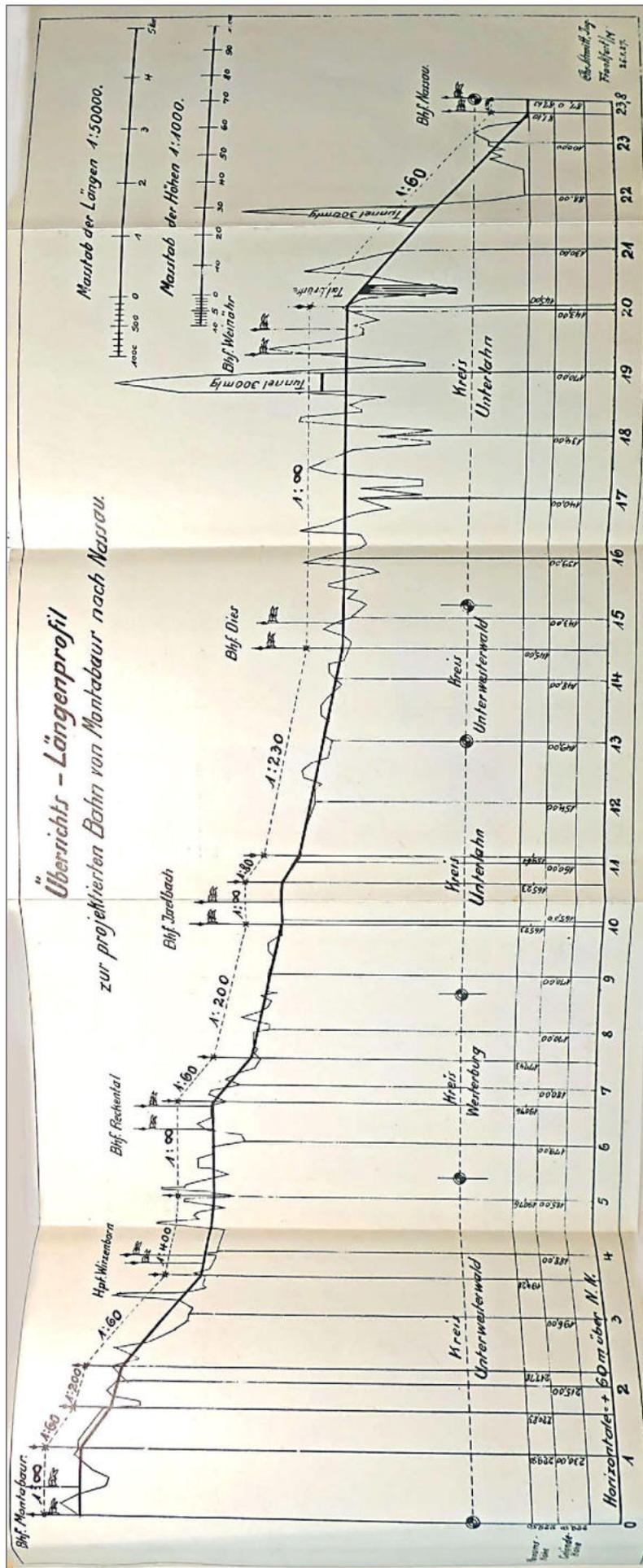
Die nachfolgend abgebildete Streckenführung weicht insbesondere im Bereich Ettersdorf von dem Verlauf in der obigen *Übersichtskarte von den Erz- & Hartsteinvorkommen an der proj. Gelbachtaleisenbahn* ab.

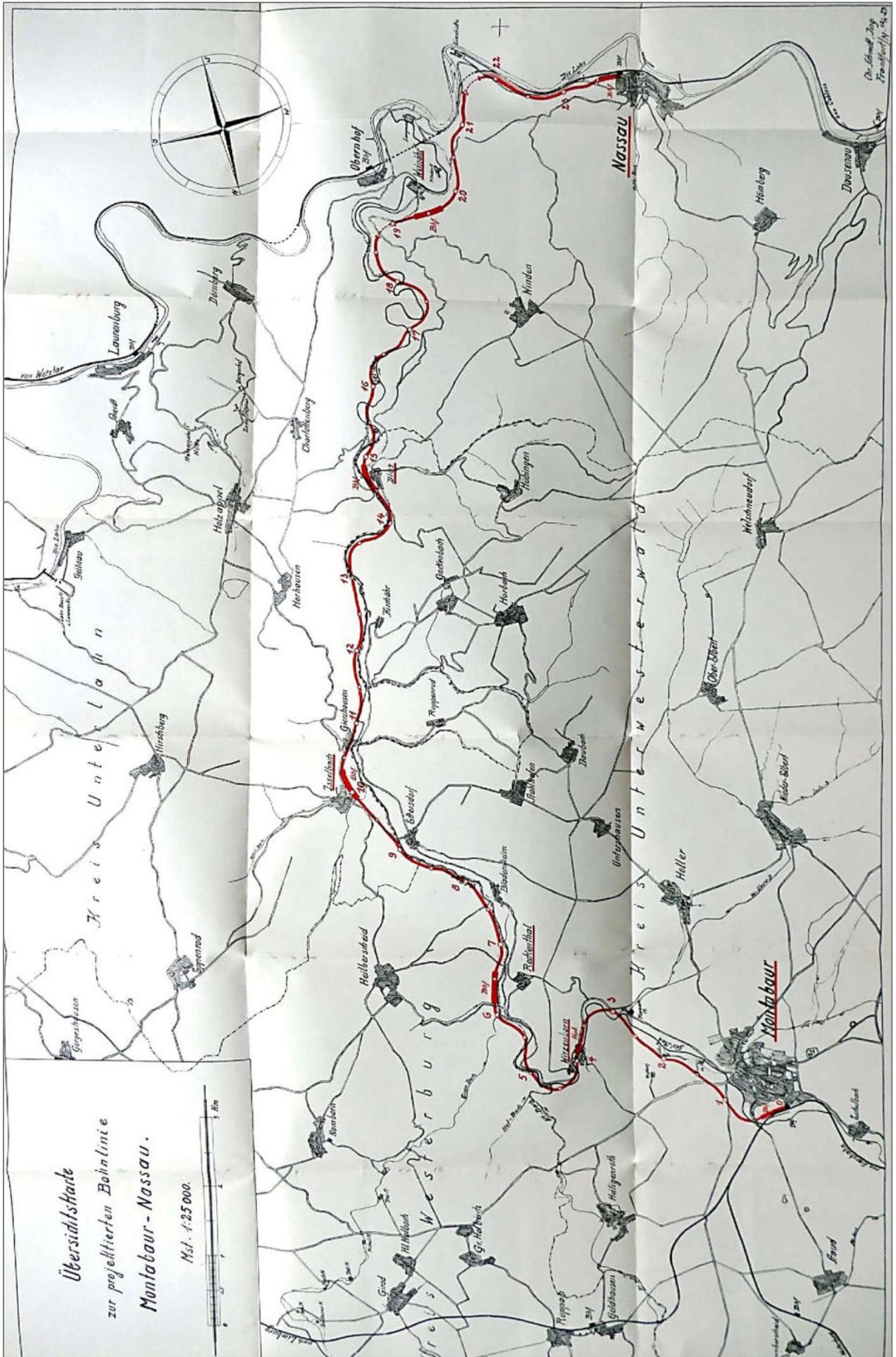
**Übersichtskarte**  
zur projektierten **Bahnlinie**  
**Montabaur-Nassau.**  
Mst. 1:100 000.



Chr. Schmitt, Ing.  
Frankfurt/M. 1917

Bestehende Bahnen  
Projektierte Bahn  
Montabaur-Nassau





Montabaur, Gelbachtal  
Mittwoch 4/12  
Nr. 48/1933

# Bahnbau durch das Gelbachtal.

## Montabaur—Nassau, nicht Montabaur—Niederlahnstein.

Der Ausschuß der Interessengemeinschaft des Baues der Gelbachtalbahn Montabaur — Nassau hatte die einzelnen Interessengruppen zu einer Aussprache nach Holzappel eingeladen. Die Versammlung war von etwa 50 Herren besucht, darunter Oberregierungsrat Jakobs als Vertreter des Regierungspräsidenten, die Landräte Collet-Montabaur und Ulrich-Diez.

Bürgermeister Simon, Nassau wies darauf hin, daß das Projekt einer Eisenbahn Montabaur-Nassau durch das Gelbachtal bereits vor 20 Jahren die interessierten Kreise beschäftigt habe. Es handele sich um ein volkswirtschaftlich hochbedeutungsvolles Unternehmen, dessen Rentabilität bei einigermaßen günstiger Konjunktur auch für die Eisenbahnverwaltung nicht zweifelhaft sein könne. Die Kriegs- und Nachkriegszeit mit ihren finanziellen Nöten sei dem Projekt nicht günstig gewesen. Jetzt sei aber eine günstige Zeit gekommen, für das Projekt mit allen Kräften zu werben, da das Reich zur Verminderung der Zahl der Arbeitslosen auch große Unternehmungen ~~werbender Art~~ auszuführen beabsichtige. Die geforderte Bahn bilde die natürliche Fortsetzung der Westerwaldquerbahn Herborn—Westerburg—Montabaur. Der Redner geht dann im einzelnen auf die beiden Bahnprojekte Montabaur—Nassau u. Montabaur-Niederlahnstein ein und stellt an Hand sachmännlicher Berechnung fest, daß die Bahnlinie Montabaur-Nassau wesentlich geringere Baukosten verursache als die Strecke Montabaur—Niederlahnstein. Vor allem müsse auch berücksichtigt werden, daß die mit großen Kosten durchgeführte Lahntalanaflisation nur dann ihrer hohen wirtschaftlichen Bedeutung gerecht werden könne, wenn die Seitentäler der Lahn die notwendige Zufuhr schaffen. In der Zuleitung der Güter unmittelbar zum Rhein erblickt der Redner eine große Gefahr für die Geschäftswelt von Montabaur und Nassau.

**Das Interessengebiet des Gelbachtals erstreckt sich über ca. 40 Gemeinden mit ca. 20 000 Einwohnern.**

Bedeutungsvoll seien ferner die reichen Bodenschätze, die sich bei günstiger Weiterbeförderungsmöglichkeit erschließen ließen. Nach dem Gutachten des Geh. Rat Köhler, Clausthal seien etwa 70—80 Grubenfelder auf Silber- und Manganerze, Blei, Zink, Ton, Basalt, Trachyt pp. belehnt, die nach Herstellung besserer Transportmöglichkeiten zum Abbau führen dürften. Das Gutachten zeige, daß es sich um ein mit wertvollen Bodenschätzen überreich bedachtes Gebiet handle, wie kaum ein zweites im Westerwald anzutreffen sei.

In der Aussprache kamen die einzelnen Inter-

essengruppen zu Wort. Die Versammlung beauftragte schließlich den Geschäftsführenden Ausschuß mit der Weiterbearbeitung des Bahnprojekts Montabaur—Nassau und nahm einstimmig folgende

**Entscheidung**

an:  
Die Versammlung nimmt Kenntnis von dem Stande der Verhandlungen betr. den Bau einer Eisenbahn von Montabaur nach Nassau durch das Gelbachtal.

Nach einer allseitigen positiven Stellungnahme zu diesem Eisenbahnprojekt beauftragt die Versammlung den Geschäftsführenden Ausschuß, alle Schritte bei den maßgebenden Reichs- und Staatsstellen zu unternehmen, damit die Ausführung der betr. Linie als Reichseisenbahnlinie baldigt in Angriff genommen wird.

Unter allen Eisenbahnprojekten des Westerwald- und Lahngebiets wird das Projekt Montabaur-Nassau aus folgenden Gründen an erster Stelle für dringend notwendig erklärt:

1. im Interesse der Arbeitsbeschaffung, wodurch insbesondere die Arbeitslosenfrage der Kreise Unterwesterwald und Unterlahn zur Lösung kommen würde.
2. zur Hebung der Rentabilität der Lahntalanaflisation.

Die Gelbachtalbahn würde als Verlängerung der Bahnstrecke Herborn—Westerburg—Montabaur den gesamten Güterverkehr an die Lahn befördern können. Hier müßte durch einen Umschlaghafen die Verladung für die Lahn- und Rheinschifffahrt erfolgen.

3. im Interesse der wirtschaftlichen Erschließung des südwestlichen Unterwesterwaldgebiets und der Verkehrsverbindung desselben mit dem Lahntal.

4. für die Stadt Montabaur muß besonders festgestellt werden, daß die Existenz des lokalen Wirtschafts- und Geschäftslebens in bedenklicher Weise gefährdet wird, wenn eine Linienführung Montabaur — Niederlahnstein — Koblenz zur Ausführung kommen würde. Das kaufstüchtige Publikum von Montabaur und Umgegend würde die Bahnverbindung nach Koblenz benötigen, um in Zukunft die Einkäufe in Koblenzer Kaufhäusern zu tätigen, wodurch auch die Steuerkraft der Stadt Montabaur erheblich leiden würde.

5. die Frage einer Eisenbahnverbindung vom Westerwald zum Rhein hat durch den Bau der Eisenbahn Stiershahn—Engers ihre Lösung gefunden.

6. die Kosten einer Eisenbahn von Montabaur nach Nassau sind bedeutend geringer als diejenigen einer Bahn Montabaur—Niederlahnstein—Koblenz. Dabei muß ausdrücklich festgestellt werden, daß die Bahnstrecke Montabaur—Nassau die gleiche Zweckbestimmung erfüllt, wie das Konkurrenzprojekt Montabaur-Niederlahnstein.

Fünf Jahre nach dem Erscheinen der Denkschrift berichtet der Nassauer Bote 1933 Nr. 48 über eine erneute Tagung des Ausschusses der Interessengemeinschaft für den Bahnbau durch das Gelbachtal. Nachdem 1928 der Bau der Chaussee durch das Gelbachtal abgeschlossen war, begann sich der Verkehr in Richtung Lahn auf die Straße zu verlagern. Folglich war der Bau einer Eisenbahn auch nicht mehr dringlich. Mitte der 1930er Jahre hatte damit auch die Debatte um die Eisenbahnverbindungen von Montabaur nach Nassau oder Ems ein Ende. Der größte Teil des Personen-Schienenverkehrs und fast der gesamte Frachtverkehr wurden auf die Straße verlagert. Die Deutsche Bahn betreibt eine Vielzahl von Omnibuslinien, ergänzt von privaten Buslinien und Schulbusfahrten.<sup>185</sup>

# Ein Projekt, das nicht verwirklicht wurde

Die Kleinbahn Bad Ems - Montabaur durch das romantische Gelbachtal war geplant

Um es gleich vorweg zu sagen: Diese Bahnlinie kam leider ebensowenig zustande wie die von Montabaur durchs Gelbachtal mit Anschluß an die Lahnbahn bei Obernhof! Sie hätte sicher bis zum Aufkommen der Omnibuslinien dem unteren Westerwaldgebiet bis Montabaur großen Nutzen gebracht und stand einmal, vor 55 Jahren, dicht vor ihrer Verwirklichung.

Wir entnehmen Zeitungsausschnitten aus dem „Rheinischen Kurier“, Wiesbaden, die im Emser Stadtarchiv aufbewahrt werden, wie damals, 1897, die Lage war. Da heißt es beispielsweise am 21. Februar:

„... Nachdem die Errichtung der Lahnbahn-Haltstelle Ems-Lindenbach (der heutige Bahnhof Bad Ems-West, der übrigens ebensowenig von der Königlichen Eisenbahn-Direktion bezahlt wurde wie das neue Emser Postgebäude einige Jahre zuvor von der Königl. Postdirektion, sondern von Emser Einwohnern!) endlich gesichert ist, gibt man sich hier der Hoffnung hin, daß das Projekt der Erbauung einer Kleinbahn von hier nach Montabaur nun bald auch zur Verwirklichung gelangen werde. Heute findet dieserhalb auf dem Bierhause bei Arzbach eine Versammlung statt, welche von hier aus beschickt wird.“

Von dieser Versammlung heißt es den Tag drauf: Ems, 22. Febr.

„Trotz des ungünstigen Wetters hatten sich gestern auf dem Bierhaus bei Arzbach zur Besprechung des Baues einer Kleinbahn von hier nach Montabaur doch ungefähr 50 Herren eingefunden, unter denen sich auch Herr Landesbauinspektor Henning aus Montabaur befand. Die Verhandlungen wurden von Herrn Pfarrer Gerlach aus Arzbach geleitet.“

„Wie Herr Becker-Ems darlegte, ist bei der Allgemeinen deutschen Klein-

bahngesellschaft nicht allein die Erbauung einer Bahn von hier nach Montabaur, sondern auch die einer solchen von letzterem Orte aus durch das Gelbachtal mit Anschluß an die Lahnbahn bei Obernhof angeregt worden. Letzteres Projekt dürfte jedoch kaum Aussicht auf Verwirklichung haben, da einerseits diese Bahn größere Terrainschwierigkeiten bieten, andererseits aber auch einen geringeren Verkehr in Aussicht stellen würde.“

„Herr Landesbauinspektor Henning, der die von dem Direktor der hiesigen Malbergbahn, Herr Reichard, für die Strecke Ems-Montabaur entworfenen Pläne geprüft und danach einen neuen Plan mit einigen Abänderungen ausgearbeitet hat, vorschlägt die Kosten des Baues auf mindestens 700 000 Mark. Nach dessen Plan würde die Bahn folgende Stationen erhalten: Biershaus, Arzbach, Wolfskirchhof, Ober- und Niederelbert, Holler und Montabaur. Herr Bauinspektor Henning bemerkte bei den Erläuterungen zu seinem Plane, das Projekt beruhe auf gesunden Grundlagen und seine Ausführung sei nicht schwierig, auch sei er persönlich gern bereit, dessen Ausführung bei der genannten Gesellschaft zu empfehlen.“

„Ein Antrag des Herrn Becker, eine Eingabe an die Herrn Landräte des Unterlahn- und des Unterwesterwaldkreises zu machen, wurde mit Einhelligkeit angenommen.“

Es wurde sich dann lebhaft darum bemüht, daß die geplante Bahnlinie von der Obrigkeit genehmigt würde. Hierzu benötigte man genau ein halbes Jahr, denn am 12. September 1897 meldet wieder eine Zeitungsnotiz:

„Mittels Erlasses vom 24. August hat der Herr Minister für öffentliche Arbeiten die Linie Ems-Montabaur freigegeben

und hiervon die deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin verständigt. Als Eisenbahnbehörde, welche bei der Erteilung der Genehmigung des Baues und des Betriebes der Kleinbahn mitzuwirken hat, ist die Königl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. bestimmt worden. Diese Nachricht wurde hier mit großer Freude begrüßt.“

Leider hatte man sich aber sowohl in Ems wie in Arzbach und den anderen Orten zu früh gefreut. Es wurde still im Zeitungswald, und es fanden sich keine Notizen mehr über die angestrebte Bahnverbindung. So läßt sich nichts darüber melden, warum der sicher sehr begrüßenswerte Bahnbau nicht stattfand; nur daß er nicht stattfand, ist uns ja allen bekannt. Dr. H. R.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges berichtet die Regionalpresse nur noch rückblickend über die Pläne, so wie die Westerwälder Zeitung vom 24. September 1952. Die Unterzeile ist allerdings sachlich falsch, da die Kleinbahn durch das Gelbachtal nicht nach Bad Ems, sondern nach Nassau fahren sollte.

# Heimat im Untermestewald

Die Eisenbahnlinie von Montabaur nach Nassau

## Ein Vorhaben - das nicht verwirklicht wurde

Interessantes aus einer Denkschrift, um die man sich vor Jahrzehnten die Köpfe zerbrach

GELBACHTAL. „Gekennzeichnet durch Kleinlandwirtschaft und Auspendler, ein Gebiet kleiner Orte mit ziemlich stagnierenden Wirtschaftsverhältnissen“ heißt es in einer Studie neueren Datums über die Orte des Gelbachtals und seiner Randgemeinden. Die gleiche Schrift steht in der Verbesserung der landwirtschaftlichen Struktur die einzige Möglichkeit eines Fortschritts. Würde man heuer das Gelbachtal genau so analysieren, wenn vor nunmehr 30 Jahren die geplante normalspurige Eisenbahn von Montabaur nach Nassau gebaut worden wäre?

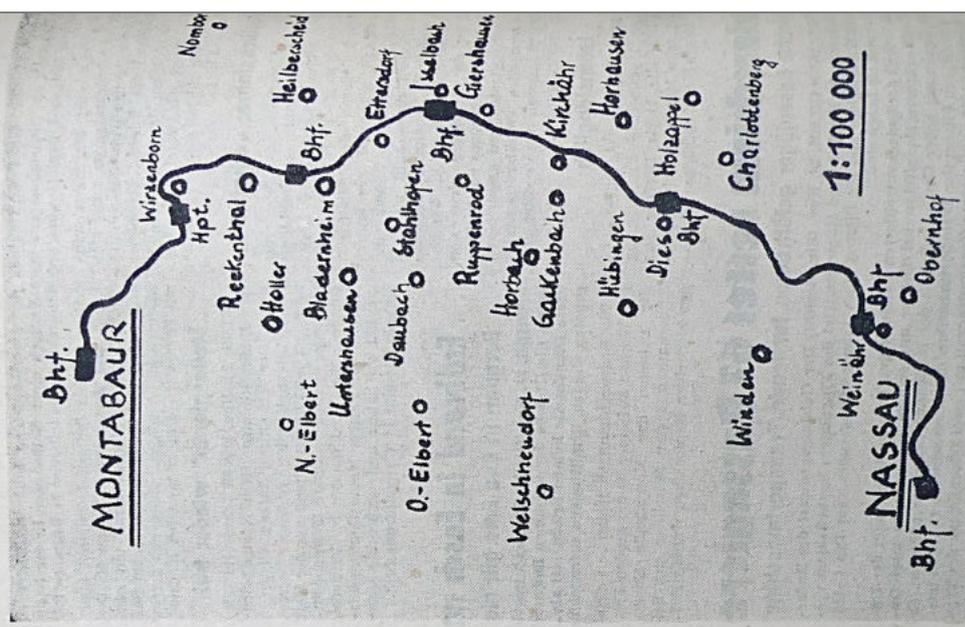
Um den Bau dieser Eisenbahn durchs Gelbachtal zerbrach man sich vor drei Jahrzehnten genau so die Köpfe wie über den Bau von Bahnlinien von Montabaur nach Vallendar und nach Niederlahnstein über die Höhen der Bergbüchen, die den unieren Westerwald vom Rheintal trennen. Dabei hatte die Linie von Montabaur nach Nassau die größten Hoffnungen, verwirklicht zu werden.

### DIE DENKSCHRIFT

Ein Ausschuß zum Bau einer Eisenbahn durch Gelbachtal hatte seinerzeit eine umfangreiche Denkschrift vorgelegt, die nicht nur die geplanten Konkurrenzunternehmen zum Rhein als unrentabel



abtat, sondern auch die Bahn nach Nassau als einzig mögliche Diskussionsgrundlage hinstellte. In der Denkschrift heißt es zu der Linieneinführung: „Die projektierte Gelbachtalbahn verläßt den 239,5 Meter hoch gelegenen Bahnhof Montabaur, der Reichsbahnlinie nach Limburg etwa 400 Meter in östlicher Richtung folgend, und biegt hierauf in südlicher Richtung ein. Zur Vermeidung eines Tunnels bei Wirzenborn folgt die Linie der Krümmung des Gelbachtaltes. Vor



Als interessierte Gemeinden an dem Projekt wurden 39 Orte aus dem Untermestewald- und dem Unterlahnkreis angegeben. Aus unserem Kreisgebiet waren aufgeführt: Montabaur, Heiligenroth, Groß- und Kleinhobach, Wirzenborn, Nornborn, Horressen, Nieder- und Oberelbert, Weischneudorf, Daubach, Stahlhofen, Untershausen, Holler, Reckenthal, Bladernheim, Etersdorf, Heilberscheid, Nentershausen, Gackenbach, Kirchhähr Hübingen, Dies und Horbach. Die 39 Gemeinden zählten damals rund 20.000 Einwohner. Dazu wurde behauptet, daß die Bahn selbst für die 14 Gemeinden, die schon im Verkehrsreich bestehender Eisenbahnen lagen, interessant sei. Das größte Interesse sollen die Städte Montabaur und Nassau gezeigt haben.

### Die Interessen der vielen Landgemeinden

Mineralschätze (Braunkohle, Eisenerz, Mangan, Blei, Zink, Basalt, Elms und Quarz), die im Gelbachtal in reicher Menge vorkommen sollen.

Für die Ertragsverhältnisse der Bahnlinie Montabaur - Nassau waren bereits umfangreiche Rechnungen angestellt. Die Baukosten einschließlich der Bahnhöfe Werkstätten und Fahrzeuge wären auf 427 Millionen Mark veranschlagt. Bei jährlichen Einnahmen von 750.000 Mark sollte der Betrieb einen Überschuß von etwa 64.000 Mark im Jahre abwerfen.

Ob die Bahn rentabel geworden wäre und ob sich für das Gelbachtal hinsichtlich der Industrialisierung wesentlich Vorteile ergeben hätten, hätte die Zeit lehren müssen. Eines ist gewiß: dadurch daß die Bahn nicht gebaut und der Gelbachtal zu einem Industrietal wurde ist dem Naturfreund ein herrliches Fleckchen Erde geblieben.

### DER AUFSCHWUNG

Durch den Bau der Bahn versprach die Denkschrift der Bevölkerung des Gelbachtals einen großen Aufschwung, einmal durch bessere Bedingungen für die Land- und Forstwirtschaft, zum anderen - und in der Hauptsache - durch die Gewinnung und die Verwertung der im Verkehrsbereich der Bahn vorhandenen

Ähnlich lautet der Artikel in der Westerwälder Zeitung vom 25. November 1959.

# Kleinbahn Ems-Montabaur

Heute vor 75 Jahren: „Keine Linie durchs Gelbachtal“

VON KLAUS-PETER HARTMANN

**BAD EMS.** Nachdem der Plan, eine Bahnlinie durch das Gelbachtal zu legen, offensichtlich nicht mehr realisiert werden konnte, befaßte sich die heimische Wirtschaft im Jahre 1897 mit dem Projekt einer Kleinbahn von Bad Ems nach Montabaur. Die „Diezer und Emser Zeitung“ berichtete vor 75 Jahren über die Diskussion in dieser Angelegenheit:

„Eine stattliche Zahl Emser Herren, solche von Arzbach und den in Betracht kommenden Ortschaften versammelten sich heute gegen 5 Uhr zu einer Besprechung über das Kleinbahnprojekt Ems - Montabaur im Hämmerleinchen Gartenlokale, wo sich auch die Mitglieder des Gewerbevereins Montabaur in großer Zahl eingefunden hatten.

Während der Verhandlung über das Kleinbahnprojekt erschien noch Landrath Dr. Schmidt und Landesbauinspektor Henning. Auch Bürgermeister Sauerborn (Montabaur) war anwesend. Leider war einer der eifrigsten Arbeiter am Werke, Pfarrer Gerlach (Arzbach), durch Unpäßlichkeit am Erscheinen gehindert, was allgemein sehr bedauert wurde.

## Antrag mit Freuden aufgegriffen

In die Tagesordnung eintretend, erklärte Stadtverordneter Gerharz (Montabaur) als Vorsitzender des Gewerbevereins, daß zwar der Antrag bei der Generalversammlung der Nassauischen Gewerbevereine in Geisenheim, eine Bahn durchs Gelbachtal zu bauen, damals angenommen worden sei. Da nach dem jetzigen Stand der Dinge keine Aussicht auf Verwirklichung des Gelbachtalprojektes vorhanden sei, habe man den Antrag von Ems bezüglich einer Kleinbahn Ems - Montabaur mit Freuden aufgegriffen.

## Stichbahn nach Welschneudorf

In der Diskussion kommt als erster Herr Becker (Ems) zum Wort. Er setzt die Versammlung zuerst in Kenntniß von den Berathungen der vorausgegangenen Versammlungen und erklärt, der Plan des Ingenieurs Reichardt sei nach demjenigen des Landesbauinspektors abgeändert worden. Auch Welschneudorf soll in das Projekt aufgenommen werden und zwar werde dann eine 3 Kilometer lange Stichbahn erforderlich werden.

Der Redner verlas dann einige Stellen aus dem von uns schon mitgetheilten Briefe der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft, worin genaue Berechnungen über die zur Versendung gelangenden Gütermengen und deren Werth

gewünscht werden. Es sei nun nothwendig, die generellen Vorarbeiten in Gang zu bringen.

Der Redner wägt die Vortheile ab, die das Projekt Ems - Montabaur gegenüber dem Gelbachtalprojekt bietet; hier seien Land- und Forstwirtschaft und der Bergbau interessiert, auch Thonlager zu erschließen, während im Gelbachtal nur Gruben vorkämen, die in einer Schrift des Bergraths Ulrich als nicht bauwürdig bezeichnet worden sind.

## 800 Arbeiter zu Fuß

Obersteiger W. Klein meint, daß die Ausführungen des Herrn Landraths insofern etwas Tröstliches erhalten, als man wenigstens eine Verbindung Montabaur mit der Lahnbahn wünsche. Auch er unterzieht die Rentabilität der projektirten Gelbachtalbahn im Verhältniß zu jener Linie Montabaur - Ems einer eingehenden Würdigung und betont noch besonders den Aufschwung, den Montabaur durch die Westerwaldbahn genommen habe. Auch das soziale Moment falle insofern ins Gewicht, als die, gering geschätzt, 800 Arbeiter aus dem Unterwesterwaldkreise, die jetzt einen beschwerlichen Fußweg machen müssen, um zur Arbeitsstelle zu kommen, dann auf Kosten des Emser Werks per Bahn befördert werden könnten. In den von der Bahn berührten Orten würde sich der Werth der Häuser und Grundstücke bedeutend heben.

Seminarlehrer Vollmar (Montabaur) als Vorstandsmitglied des Gewerbevereins meint, das Gelbachtalprojekt würde der Stadt Nutzen bringen, während die Linie Ems die Geschäftsleute insofern schädigen könne, als durch die günstige Verbindung von Ems mit Coblenz die Montabaure zu Einkäufen in Coblenz verlockt würden. Er wolle das Projekt Ems um so weniger bekämpfen, als nach Lage der Sache das Gelbachtalprojekt aussichtslos erscheine.

## Ablenkung nach Coblenz?

Buchdruckereibesitzer Sommer (Ems) meint, das der Vorredner zu schwarz sehe, eine Ablenkung des Verkehrs nach Coblenz sei undenkbar, dagegen würden die Kurfremden im Sommer manches Stück Geld im Westerwald lassen.

Herr Becker (Ems) tritt nochmals für das Projekt Ems ein und erwähnt die großen Vortheile, welche Montabaur als Kreuzungspunkt erwachsen würden, ebenso wie das bei Limburg der Fall war.“

Die Westerwälder Zeitung vom 29. Februar 1972 blickt 75 Jahre zurück.

# Das Projekt Talsperre

Der Bau einer Talsperre zwischen Dies und Giershausen stand anfangs des 20. Jahrhunderts bis in die 1920er Jahre zur Debatte.

In einer Komitee-Sitzung zum Bahnprojekt Montabaur-Nassau durch das Gelbachtal im Jahre 1900 sprach **Landrat Dr. Schmidt** von *einen nicht zu verkennenden Wert* der Wasserkraft des Gelbaches. *Hier sei durch die Stauung des reichen Wassers und Errichtung einer elektrischen Kraftzentrale in den eng zusammentretenden Felswänden mit nicht zu hohen Kosten zu erreichen, was heute in der Eifel mit einem Kostenaufwand von vielen Millionen zur Ansiedlung von Industrie angestrebt werde. Das Silberbergwerk Rhein-Nassau würde ein ganz besonderes Interesse an dieser **Talsperre** haben.*<sup>186</sup>

**Vom Einrich<sup>187</sup>, 1. Aug. [1907]** Die Rheinisch-Westfälische Bergwerksgesellschaft hat im Zwangsverkauf die Pulvermühle bei **Weinähr** erworben und beabsichtigt im Gelbachtal eine **Talsperre** zur Errichtung einer elektrischen Zentrale für ihren Grubenbetrieb anzulegen.<sup>188</sup> Bei diesem Projekt der Bergwerksgesellschaft handelt es wahrscheinlich nicht um den Bau einer größeren Talsperre, sondern um eine kleinere Anlage ausschließlich zur elektrischen Versorgung des Grubenbetriebes.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es vielfach Überlegungen zum Bau von Talsperren, wie es aus dem Bericht des Wiesbadner Generalanzeigers vom **8. Januar 1909** hervorgeht:

*Im Regierungsbezirk Wiesbaden sollen neuerdings an verschiedenen Orten sog. Talsperren eingerichtet werden und hat sich der Bezirksausschuss verschiedentlich mit dieser Angelegenheit befasst. Das bedeutendste Projekt ist die Talsperre im Wispertal. Über die Bedeutung der Talsperren für die Industrie und ihre Ausnutzung für elektrische Fernübertragung sprach in der Aula der Wiesb. Gewerbeschule unter Vorführung von farbigen Lichtbildern der Dipl. Ingenieur Dunckler aus Frankenhausen. Unter Bezugnahme auf die verschiedenen Talsperren Deutschlands führte der Vortragende aus, daß derartige Werte von der größten Wichtigkeit für die kulturelle Entwicklung der Zukunft sind. An der Hand sehr klarer und großer Lichtbilder wurde dem Publikum in leicht verständlicher Weise gezeigt, wie ein Terrain zur Verwendung einer Talsperre gewonnen wird, wie die ersten Arbeiten, die Vorsichtsmaßregeln und die Ausnutzung beginnen. Die Talsperren sind geeignet, der Elektrizität ein gewaltiges Feld zu eröffnen; denn die größten Elektrizitätswerke verdanken ihre Stromquellen der Wasserkraft; ferner können unsere Talsperren ein vorzügliches Trinkwasser liefern, können jede Hochflut oder Ueberschwemmung im Keime ersticken, und ganze Distrikte bei anhaltender Sommerglut mit Wasser versorgen. Ingenieur Dunckler zeigte auch einige ausländische Talsperren, die praktisch und architektonisch die unsrigen durchaus nicht übertrieben. Interessant dürfte sein, daß beim Bau einer Talsperre als Fundament ein Felsgestein gefunden werden muss, das oft viele Meter unter der Erdoberfläche zu suchen ist; ferner daß zur Sicherheit der Abschlußmauer mitunter eine Breite von 50 Meter am Fuße der Mauer nötig wird. Da solche Werke Millionen von Mark erfordern, dürfte verständlich sein; aber schließlich dürften die Vorteile in keinem Verhältnis zu der Summe stehen.*

In der Sitzung des 54. Kommunallandtages des Regierungsbezirks Wiesbaden am **28. September 1920** wird der Vorschlag zur Errichtung einer Talsperre im Gelbachtal diskutiert:

*Zu Punkt 12 der Tagesordnung: Bericht des Bauausschusses und des Finanzausschusses zu dem Antrag des **Abg. Dr. Teves und Genossen**, betr. Ausnutzung der Wasserkräfte des Landes zur Erzeugung elektrischer Energie, insbesondere Errichtung einer Talsperre im Gelbachtale, berichtet der Abg. **Lion**.<sup>189</sup> Er führt aus, daß der Finanzausschuss über den Antrag beraten habe und nun selbst den Antrag stelle, die Anregung dem Landesausschusse zur Prüfung zu überweisen. Er selbst mache Vorschläge zur Ausnutzung der Wasserkräfte der Lahn. Heute sei Deutschland in einer großen Notlage, da es seine Steinkohle verwenden könne. Holz biete dafür schlechten Ersatz. Deshalb sei es auf die Ausnutzung der*

Wasserkräfte angewiesen. Früher hätten die Selbstkosten bei Erzeugung der elektrischen Energie 7 Pf. betragen, während sie jetzt über 1 M gestiegen seien durch die enormen Kosten für Kohle und Holz. Deshalb mühe zur Ausnutzung anderer Kräfte übergegangen werden und hauptsächlich zur Ausnutzung der Wasserkräfte. In England und Amerika seien dieselben bereits besser ausgenützt wie hier. Im Nassau kenne man eine derartige Anlage überhaupt nicht, Anregungen früherer Zeit seien nicht Ausführung gekommen. Wenn dieselben seinerzeit zur Ausführung gekommen wären, würde der Bezirksverband heute über eine große Einnahme verfügen. Die Vorbedingung für ein solches Werk sei, ein möglichst großes Niederschlagswerk und ein großes Tiefbecken zur Verfügung zu haben, ferner ein möglichst günstiges, flaches Gefäll mit einem festen Gebirge, um die Talsperre ausbauen zu können. In dem Tale dürften auch nicht zu viel Siedlungen bestehen. Diese Voraussetzungen würden bei dem Gelbachtale zutreffen. Er gibt darüber sehr ausführliche fachmännische Ausführungen. Zum Schlusse der Ausführungen teilt er mit, daß die Selbstkosten auf 27 Pf. für die Kilowattstunde elektrischer Kraft kommen würden während sie heute auf 1M stehen. Der Bau der Talsperre wäre also nur gewinnbringend und könnte heute noch einen Jahresgewinn von zwei bis drei Millionen Mark bringen. Die Bauanlage könnte einen Teil der Erwerbslosen beschäftigen und könnte dadurch produktive Erwerbslosenfürsorge betrieben werden. Die Verhandlungen seien auch leicht zu führen, es käme nur eine Gemeinde mit 20 Häusern in Betracht, allerdings sei dann die Unterbringung von Arbeitern wieder schwieriger. Er bitte, dem Antrage zu entsprechen.

Der Abg. **Bechtel** kann es nur begrüßen, wenn die Sache zur Ausführung komme. Er hält es für notwendig, daß die Kreise dazu Stellung nehmen. **Im Gelbachtale sei auch eine große Straße projektiert**, und es sei zu begrüßen, wenn auch das projektierte Staubecken zur Ausführung komme, beide Projekte könnten gut nebeneinander bestehen. Deshalb könne recht gut mit dem Bau der Straße jetzt begonnen und die Ueberteuerungskosten von dem Staate zurückgefordert werden. **Er empfehle daher, daß als erstes mit dem Bau der Straße begonnen werde.**

Der Abg. **Dr. Teves** bittet, seinen Antrag anzunehmen. Es könne dadurch produktive Erwerbslosenfürsorge betrieben werden, die immer weiteren Umfang annehme. Die Ausführungskosten könnten den Bezirksverband auch nicht belasten, wenn tatsächlich elektrische Kraft für 27 Pf. die Kilowattstunde erzeugt werden könnte.

Landesbaurat **Leon** erwidert auf die Ausführungen des Abg. Bechtel<sup>190</sup>, **daß ein Projekt der Gelbachstraße nicht vorliege.** Es sei vielleicht darüber verhandelt worden, die Verhandlungen seien aber niemals über ganz generelle Besprechungen hinausgekommen. Erst neuerdings sei der Kreis Unterlahn an die Verwaltung herangetreten, daß der Bau vorgenommen werden möchte. Es sei dem Kreisvertreter der Rat gegeben worden, mit den Gemeinden zu verhandeln, wie die Kosten aufgebracht werden sollten. Es sei nun notwendig, wenn die Straße gebaut werden solle, zu wissen, ob die Talsperre zur Ausführung komme oder nicht, sonst müßte das ganze Gelände nochmals umgebaut werden. Wenn die Talsperre gebaut werde, müsse die Straße in den Hang hineinkommen, andernfalls würde sie in der Talsohle gebaut werden. Die letztere Ausführung wäre die billigere. Da beide Projekte eng verknüpft seien, müsse die Frage erst gelöst werden. Er wolle noch darauf hinweisen, daß, wenn das Projekt der Talsperre zur Ausführung komme, an eine produktive Erwerbslosenfürsorge in diesem Jahre nicht zu denken sei, da die Vorarbeiten und die Ausarbeitung der Baupläne ec. viele Monate in Anspruch nehmen und vor Mitte des Winters nicht zu Ende kommen würden.

Der Abg. **Lion** hält es auf jeden Fall für zweckmäßig, die Straße oben anzulegen, es sei somit Vorsorge getroffen für die spätere Entwicklung. Wenn die Strafe zu tief angelegt würde, würde später der Ausbau behindert sein.

Landesbaurat **Leon** stimmt den Ausführungen seines Vorredners zu. Von Seiten der Verwaltung aus sei die Möglichkeit der Errichtung einer Talsperre untersucht worden, und man sei zu dem Urteil gekommen, daß, wenn in Nassau eine solche errichtet werden solle, die vorgeschlagene im Gelbachtale die allerbeste sei. Er glaube, daß es bei der großen Wichtigkeit der Sache einmal dazu kommen werde, dieses Werk zu errichten.

Der Antrag des Bau- und Finanzausschusses wird darauf angenommen. Dieser lautet:

„Der Kommunallandtag wolle beschließen:

den Landesausschuss mit der Prüfung der Frage zu betrauen, inwieweit eine Ausnutzung der Wasserkräfte des Landes zur Erzeugung elektrischer Energie, insbesondere durch Errichtung einer Talsperre im Geldachtale in wirtschaftlicher Weise erfolgen kann und damit zugleich produktive Arbeitslosenbeschäftigung zu verbinden ist, sowie ihn ferner zu beauftragen, alle hierzu nötigen Vorarbeiten in Verbindung mit den beteiligten Kreisen ec. in die Wege zu leiten.“<sup>191</sup>

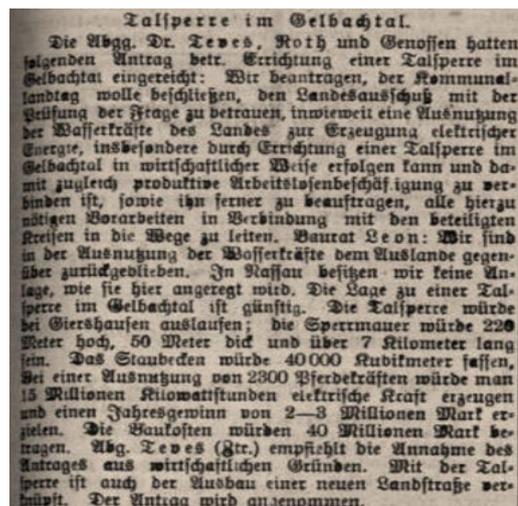
Über die Sitzung des Kommunallandtages am **28. September 1920** wird mehrfach berichtet:

Das Projekt, das dem Landesausschuß zur weiteren Prüfung und Förderung überwiesen wurde, plant die Errichtung eines Staubeckens von ungefähr 2000 Geviertmetern Grundfläche und ungefähr 40.000 Kubikmetern Wasserinhalt. Die Staumauer ist etwa 50 Meter hoch<sup>192</sup> gedacht. Die Energie, die aus der Wasserkraft gewonnen wird, soll 2800 Pferdestärken zur Erzeugung von 15 Millionen Kilowatt ergeben. Die Kosten, die sich vorläufig nur annähernd veranschlagen lassen, erfordern mindestens 40 Millionen Mark. Unter Berechnung einer zehnprozentigen Verzinsung und Amortisierung würde sich ein Preis von 27 Pfennig für die Kilowattstunde ergeben. Der Plan verspricht demnach durch die Verbilligung des elektrischen Strompreises so viele wirtschaftliche Vorteile für das ganze Land, abgesehen von den Vorteilen für die Flussregulierung und der landschaftlichen Verschönerung des ganzen Talgebietes, dass sich seine Verwirklichung nur empfehlen lässt. Nach kurzer Aussprache, in der sämtliche Redner grundsätzlich der Anregung ihre Zustimmung erteilten, wurde dem Antrag auf Ueberweisung des Projektes an den Landesausschuß stattgegeben.<sup>193</sup>

Über die Ausnutzung der Wasserkräfte des Landes zur Erzeugung elektrischer Energie, insbesondere Errichtung einer Talsperre im Gelbachtale berichtete der Abg. Lion – Frankfurt. Er hob hervor, dass eine Talsperre **zwischen Weinähr und Obernhof**<sup>194</sup> projektiert sei, deren Baukosten sich auf 40 Mill. Mark berechneten. denen ein Jahresgewinn von drei Mill. Mark gegenüberstände. Die erzeugte Energie bessere sich die Kilowattstunde auf 27 Pfg. Die Sperrmauer werde 50 Meter lang<sup>195</sup>. Die produktive Erwerbslosenunterstützung finde durch die Errichtung der Anlage eine wesentliche Förderung. Die Vorlage überwies man zur eingehenden Prüfung an den Landesausschuss.<sup>196</sup>

Das Kreisblatt<sup>197</sup> schreibt:

Die **Abgg. Dr. Teves**<sup>198</sup>, **Roth**<sup>199</sup> (Fotos) und Genossen hatten folgenden Antrag betr. Errichtung einer Talsperre im Gelbachtal eingereicht: Wir beantragen, der Kommunallandtag wolle beschließen, den Landesausschuss mit der Prüfung der Frage zu betrauen, inwieweit eine Ausnutzung der Wasserkräfte des Landes zur Erzeugung elektrischer Energie, insbesondere durch Errichtung einer Talsperre im Gelbachtal in wirtschaftlicher Weise erfolgen kann und damit zugleich produktive Arbeitslosenbeschäftigung zu verbinden ist, sowie ihn ferner zu beauftragen, alle hierzu nötigen Vorarbeiten in Verbindung mit den beteiligten Kreisen in die Wege zu leiten. Baurat Leon: Wir sind in der Ausnutzung der Wasserkräfte dem Auslande gegenüber zurückgeblieben. In Nassau besitzen wir keine Anlage, wie sie hier angeregt wird. Die Lage zu einer Talsperre im Gelbachtal ist günstig. Die Talsperre würde **bei Giershausen auslaufen**; die Sperrmauer würde 220 Meter [sic!]<sup>200</sup> hoch, 50 Meter dick<sup>201</sup> und über 7 Kilometer lang [sic!]<sup>202</sup> sein. Das Staubecken würde 40.000 Kubikmeter fassen. Bei einer Ausnutzung von 2.300 Pferdekraften würde man 15 Millionen Kilowattstunden elektrische Kraft erzeugen und einen Jahresgewinn von 2–3 Millionen Mark erzielen. Die Baukosten würden 40 Millionen Mark betragen. Abg. Teves (Ztr.) empfiehlt die Annahme



Der Antrag wird angenommen.



des Antrages aus wirtschaftlichen Gründen. Mit der Talsperre ist auch der **Ausbau einer neuen Landstraße** verknüpft. Der Antrag wird angenommen. Im Zentrum finde mehr als in irgendeiner anderen Partei alle Berufsschichten ihre Vertretung. So bedarf es keiner weiteren Ausführungen, daß auch deren Interessen, soweit sie in den Bereich der Tätigkeit des Kommunal-Landtages fallen, die gebührende Verteidigung fanden. Von den allgemein wirtschaftlichen Problemen, die behandelt wurden, ist unstreitig das für unsere engere Heimat bedeutsamste das Projekt einer Talsperre im Gelbachtal. Die Kohlennot einerseits, die unerschwinglichen Holzpreise andererseits, machen heute die Ausnutzung der Wasserkraft zum dringenden Gebot der Stunde. Während heute die Selbstkosten bei der Erzeugung elektrischer Energie durch Kohle von 7 Pfg. auf über 1 M gestiegen sind, werden sie bei der Erzeugung durch Wasserkraft wieder auf 27 Pfg. zurückgedrückt. Damit ist die Rentabilität des Werkes ohne weiteres erwiesen. In jetziger Zeit ausgeführt, wäre gleichzeitig eine Gelegenheit zur produktiven Erwerbslosenfürsorge gegeben. Diese und andre Momente verschaffen dem von dem Zentrumsabg. **Dr. Teves - Montabaur** eingebrachten Antrage die weitgehendste Unterstützung. Der Landesauschuss wird nun die notwendigen Vorarbeiten in Angriff nehmen. Ein Unternehmen von der allergrößten wirtschaftlichen Bedeutung ist damit angebahnt.<sup>203</sup>



Auf einer Veranstaltung des Gewerbevereines Montabaur am **20. November 1920** wies der **Syndikus** des Gewerbevereines für Nassau, **Kundigraber**, darauf hin, dass auch in unserm deutschen Vaterlande in seinen Wasserläufen eine große Kraft unbenutzt liege, und dass es der Zukunft vorbehalten sei, in der Zeit der Kohlennot diese der Industrie nutzbar zu machen. Möge es darum gelingen, den geplanten Bau der Gelbachtalsperre baldigst in die Wege zu leiten, damit sie dazu beitrage, unsere heimische Industrie lebenskräftig zu erhalten und neu zu beleben.<sup>204</sup>

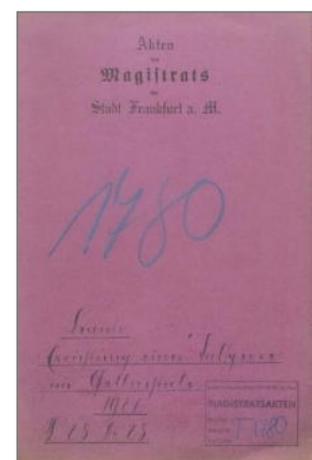
In einer überregionalen Fachzeitschrift von **1921** lesen wir: Im unteren Gelbachtal **oberhalb der Gemeinde Dies** soll eine große Talsperre erbaut werden zur Wasserversorgung und Kraftausnutzung. Bei genannter Gemeinde hat ein Konsortium von Finanzleuten bereits Landankäufe in Höhe von etwa 400.000 getätigt. Auch hat man den Ausbau der Straße durch das Gelbachtal entlang bis zur Lahn bezw. den Vorarbeiten dazu bereits begonnen.<sup>205</sup>

Eine Archivalie zu diesem Vorgang wird im Institut für Stadtgeschichte in Frankfurt am Main verwahrt.<sup>206</sup> Wie o. dargestellt, war der Landesauschuss mit der Prüfung der Frage betraut, inwieweit eine Ausnutzung der Wasserkräfte des Landes zur Erzeugung elektrischer Energie, insbesondere durch Errichtung einer Talsperre im Gelbachtal in wirtschaftlicher Weise erfolgen könne. Die Archivale beinhaltet ein Schreiben des Landeshauptmanns des Bezirksverbandes Wiesbaden **Wilhelm Woell**<sup>207</sup> an den Landesauschuss. Das Vorhaben wird letztlich als unwirtschaftlich bewertet.

In Ausführung des Beschlusses des Kommunallandtages vom 28. September 1920 schreibt Woell am 4. März **1921**:

*Mit den entsprechenden Vorarbeiten wurde seitens der Bezirksverwaltung die Wegebauabteilung beauftragt.*

*Die allgemeinen Voruntersuchungen, die sich neben dem unteren Lahngebiet auf den außerdem in Frage kommenden Wasserlauf der Wisper erstreckten, führten zu dem Ergebnis, dass die Wasserkräfte des Gelbachs ihrer Bedeutung nach in erster Linie für eine Nutzbarmachung in größerem Umfange in Frage kommen. Projekte bezüglich der anderen untersuchten Wasserläufe mussten als unter den*



heutigen Verhältnissen in wirtschaftlicher Hinsicht aussichtslos bezeichnet werden. Es sei hierzu auf die **Anlage** verwiesen, in der die Einzelergebnisse tabellarisch zusammengestellt sind.

Beim Gelbach konnten sich die Vorarbeiten auf das Material stützen, das in den Akten des Meliorationsbauamtes Wiesbaden gesammelt war. Seit Frühjahr **1911** hat das Meliorationsbauamt eine Pegelstation mit selbstschreibendem **Pegel am Gelbach oberhalb Weinähr** in Betrieb, und es lagen auf Grund unmittelbarer Abflussmengenmessungen die Ergebnisse aus den Jahren 1911 und 1912 vor. Die Messungen in dem trockenen Jahr 1911 waren zur genaueren Beurteilung der erschließbaren Wasserkräfte besonders wertvoll.

Bei den Vorarbeiten konnten ferner die Erfahrungen des staatlichen Talsperrenbauamts in Kirn a. d. N. nutzbar gemacht werden, das seitens des Ministertums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten dem Bezirksverband auf Antrag als begutachtende und beratende Stelle zur Verfügung gestellt wurde.

Zur Prüfung der geologischen Verhältnisse, die mit Rücksicht auf die bergbaulichen Anlagen des mittleren und unteren Gelbachtals von besonderer Wichtigkeit erschienen, wurde der Landesgeologe Dr. Leppla herangezogen.

Die Voruntersuchungen bezogen sich, um mit der Talsperre ein möglichst großes Niederschlagsgebiet fassen zu können, auf den unteren Teil des Gelbachs nahe der Obernhofener bzw. Weinährer Hütte. Es wurde unter verschiedenen Stellen die für den Sperrmauer-Inhalt und das Nutzgefälle vorteilhafteste ermittelt. **Für die Höhe des Stauspiegels waren nach oben hin Grenzen durch die Lage des Dorfes Giershausen gezogen, das nicht mehr in den Stau fallen sollte, um die durch Überflutung des Dorfes Dies sowie der Bruchhäuser und Giershäuser Mühle schon sehr beträchtlichen Grunderwerbskosten nicht noch mehr zu erhöhen.** Der Stauinhalt des Beckens wurde auf Grund der für einen konstanten sekundlichen Abfluss erforderlichen Jahresausgleichsmenge berechnet und ein reichlicher eiserner Bestand vorgesehen, um unwirtschaftlichen Schwankungen des Nutzgefälles zu begegnen, Außerdem ist bei der Dimensionierung des Staubeckens ein staatlicherseits neuerdings vorgeschriebener Hochwasserschutzraum zur Aufnahme plötzlicher Hochfluten berücksichtigt worden. Das Kraftwerk war bei Obernhof gedacht, um den Gefällsunterschied von etwa 14,5 m zwischen Gelbach und Lahn ausnutzen zu können. Ein Druckrohr bzw. Stollen quer durch den Berg sollte das Wasser von der Sperre zum Kraftwerk leiten.

Der erzielbare Kraftgewinn bezifferte sich an der relativ günstigsten Stelle des Gelbachtals **unterhalb der Oberhofer Hütte** bei einer **rund 58 m hohen Talsperre<sup>208</sup>** und bei 1,8 cbm sekundlicher Abflussmenge bzw. 56 m durchschnittlichen Nutzgefälle auf 1040 P.S. bzw. 5,43 Mill. jährl. Kilowattstunden. Die Gesamtkosten für die Anlage, Staumauer nebst Leitung, Kraftwerk, Grunderwerb und Wegeverlegungen waren auf rd. 60 Mill. Mark zu veranschlagen, wobei der Hochwasserschutzraum außeracht gelassen werden konnte, da die hierfür aufzuwendenden Kosten nach der herrschenden Uebung vom Staat ersetzt werden. Nach dieser Veranschlagung müsste der Erzeugerpreis für die K. W. Stunde an dieser günstigsten Stelle immer noch auf 1 M beziffert werden, ohne dass darin die nicht zu umgehenden Entschädigungen der Berg- und Hüttenwerke einbegriffen wären.

Nachdem somit die eingehendere Beleuchtung der Kostenfrage, bei der unter Berücksichtigung der heutigen Preissteigerung von den Erfahrungssätzen früherer Talsperren Bauten ausgegangen war, und bezüglich der Grunderwerbskosten Angaben der Landwirtschaftskammer verwertet wurden, gezeigt hatte, dass die Wirtschaftlichkeit einer Gelbachtalsperre ausschlaggebend durch die notwendigerweise berührten Bergbaubetriebe beeinflusst werden muss, wurden zur Gewinnung positiver Unterlagen in der Entschädigungsfrage mit dem meisten berührten Betrieb der Rheinisch-Nassauischen Bergwerks- und Hütten A. G. zu Lauenburg bzw. Stolberg Verhandlungen in die Wege geleitet, die zu einer gemeinsamen Besprechung im Landeshaus führten. Neben Vertretern der genannten Firma sowie der als Kraftwerkabnehmer interessierten Mainkraftwerke Höchst nahmen als Sachverständige daran teil der Bergrevierbeamte von Diez der Landesgeologe. Der Bergrevierbeamte legte dar, dass durch die Talsperrenanlage gegebenenfalls etwa 100 Grubenfelder in Mitleidenschaft gezogen würden und

bezzifferte die Entschädigungen für Behinderung und Erschwerung des Bergbaubetriebes, wenn überhaupt zahlenmäßige Schätzungen möglich seien, auf mindestens 20 Millionen Goldmark.

Der Preis für die K. W. Stunde würde dadurch auf eine völlig aus dem Rahmen des Wettbewerbs und der Wirtschaftlichkeit fallenden Höhe von über 5 Mark steigen.

Demgegenüber gab der Vertreter der Mainkraftwerke, die bereits den meisten Gemeinden der in Frage stehenden Kreise und auch die Rheinisch-Nassauische AG mit Strom versorgen und langfristige Konzessionen haben, den Wert der gegebenenfalls aus dem Gelbachgefälle zu gewinnenden Wasserelektrizität unter den gegenwärtigen Verhältnissen zu etwa 0,36 Mark für die K. W. Stunde an. Andere Abnehmer wesentlicher Strommengen als die Mainkraftwerke kommen jedoch nicht in Frage. Ferner ist aber auch der Gegensatz zwischen den ermittelten Selbstkosten und den gegebenenfalls zu erzielenden Einnahmen ein zu großer, als das nationalwirtschaftliche Interesse der Kohlenersparnis gegenüber den spezielleren Interessen des Bezirksverbandes, seine Finanzverhältnisse zu verbessern, den Ausschlag geben könnte.

Die Kostenfrage war, auch für die Direktion der Rheinisch-Nassauischen AG fahrend die Veranlassung, ein schon seit Jahren erwogenes kleineres Projekt für einen zeitweisen Aufstau des Gelbachs zur Kraft-Ausnutzung für das eigene Werk bisher nicht zu verfolgen.

Im Zusammenhang mit den Ausführungen des Bergrevierbeamten ging das Gutachten des Landesgeologen in der vorerwähnten Besprechung dahin, dass jede Talsperrenanlage nach den Vorhaben des Bezirksverbandes wegen der mittelbaren und unmittelbaren Beeinflussung der aufgeschlossenen Grubenfelder, sowie auch des nicht berührten Ganggebietes als in prozessualer und rechtlicher Beziehung gefährlich und folgenschwer zu beurteilen sei.

Aufgrund des Dargelegten kann als erwiesen gelten, dass zur Zeit die Ausnutzung der Wasserkräfte an den in Frage kommenden Wasserläufen für den Bezirksverband in wirtschaftlicher Hinsicht sich günstiger nicht gestalten lässt.

Im Vergleich zu den am Gelbach errechneten Erzeugerkosten für die K. W. Stunde sei darauf hingewiesen, dass die preußische Staatsbauverwaltung bei dem zur Zeit verfolgten Projekt des Ausbaus der Lahnkanalisierung zur Wasserkraftgewinnung damit rechnet, die Kosten, welche den Erzeugerpreis von 3 Pfg. nach Friedenssätzen für die KW Stunde überschreiben, aus Schifffahrtsabgaben decken zu müssen; das wäre also bei einem Preis, der etwa dem heutigen von 30-35 Pfennig entsprechen dürfte. Ein Ausgleichsmittel zu Erzielung wirtschaftlicher Anlagen, wie das der Schifffahrtsabgaben beim Staat, besteht aber für die Bezirksverwaltung nicht.

Was die Nutzbarmachung von Mitteln aus der in ihrem zeitlichen Umfang voraussichtlich eng begrenzten produktiven Erwerbslosen-Fürsorge anbetrifft, so muss diese Möglichkeit ausscheiden, da die zu einem derartigen Antrag erforderliche vorherige Entwurfsbearbeitung, auch wenn sie nicht ins Einzelne geht, bei einem Talsperrenprojekt bekanntermaßen eine außerordentlich zeitraubende und umfangreiche Kleinarbeit darstellt. Und selbst wenn staatliche Zuschüsse etwa in halber Höhe der reinen Baukosten zur Verfügung gestellt würden, so ginge der trotzdem verbleibende hohe Einheitspreis immer noch weit über die als wirtschaftlich zu bezeichnenden Sätze hinaus. An Talsperrenanlagen als Quelle jährlicher Millionen für den Bezirksverband ist daher unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht zu denken. Es wäre verfehlt, mit großen privaten Unternehmungen in Wettbewerb treten zu wollen, die infolge ausgedehnter Konzessionen über eine sichere Absatzmöglichkeit für die gewonnene Kraft verfügen und aufgrund früher erworbener Wassergerechtheiten besser in der Lage sind, Entschädigungs- und Ablöseforderungen auszuweichen und in wirtschaftlicher Hinsicht klar zu projektieren.

Wenn somit die Frage der Anlage von Talsperren im Bezirk beim Gelbach wegen der Berührung des Bergbaus als überhaupt aussichtslos gelten muss und betr. der übrigen in Frage kommenden Wasserläufe zur Zeit sich eine wirtschaftliche Gestaltung solcher Projekte nicht ermöglichen lässt, soll damit hier doch nicht eine grundsätzliche Ablehnung der Beteiligung des Bezirksverbandes an den Fragen der Wasserkraftausnutzung in der hier erörterten oder in einer anderen Form ausgesprochen

*sein. Vielmehr wird es gerade Sache der Provinzialverbände sein, bei der bevorstehenden auf Grund reichsgesetzlicher Regelung zu schaffenden Regelung Elektrizitätsbezirke eine führende Stellung einzunehmen.*

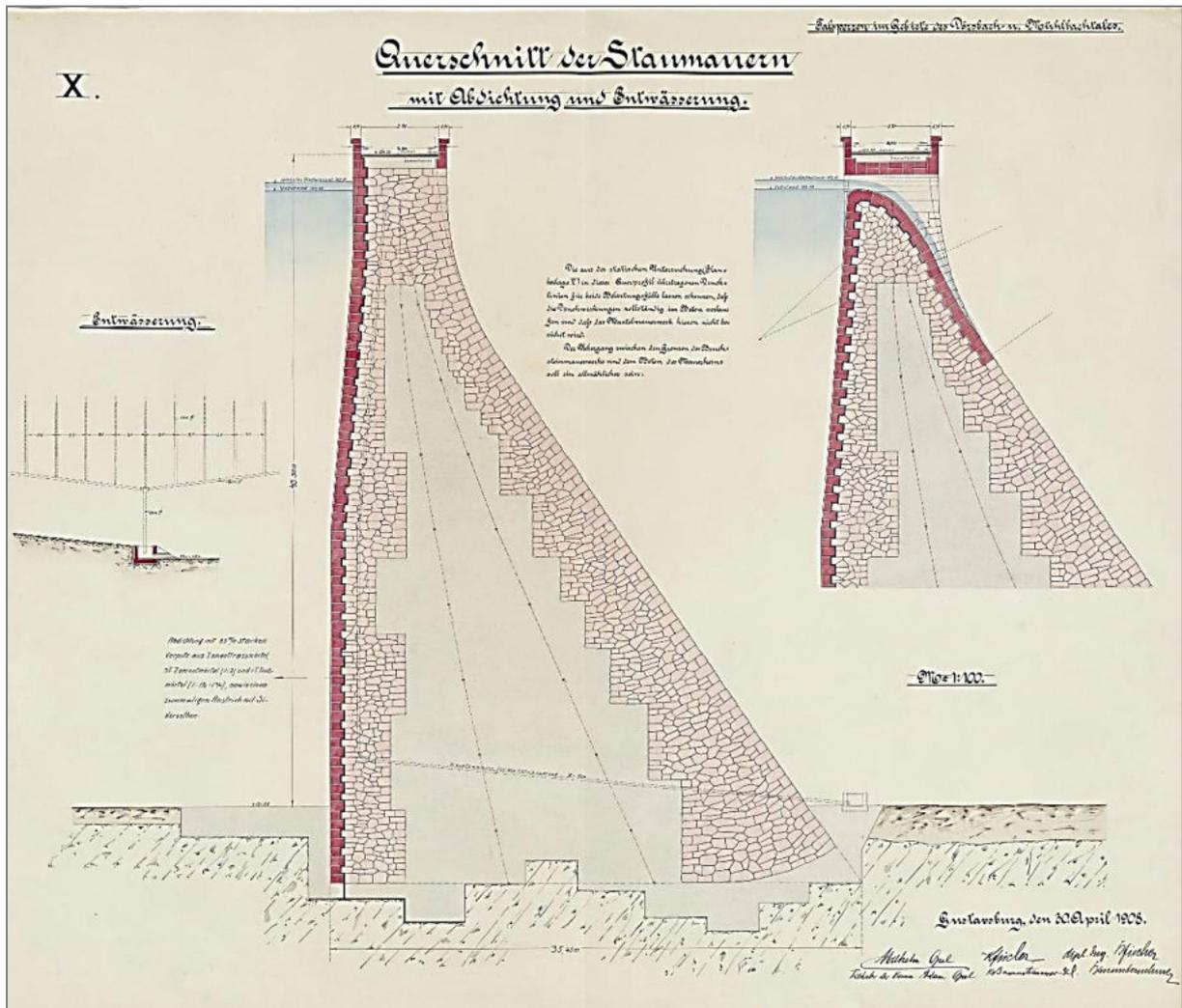
*Nach Lage der Verhältnisse aber kann keinesfalls dazu geraten werden, mit erheblichen Kosten der speziellen technischen Ausarbeitung von Talsperrenprojekten zur Zeit näher zu treten. Ich beantrage daher:*

*Der Landesausschuss wolle die ihm durch den Kommunallandtag übertragene Aufgabe betreffend die Untersuchung der Möglichkeit wirtschaftlicher Ausnutzung der Wasserkräfte des Landes durch Errichtung von Talsperren nach dem vorliegenden Ergebnis als vorläufig erledigt betrachten und von einer weiteren Verfolgung der Projekte wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit zur Zeit Abstand nehmen, sowie den nächsten Kommunallandtag von diesem Beschluss in Kenntnis zu setzen.*

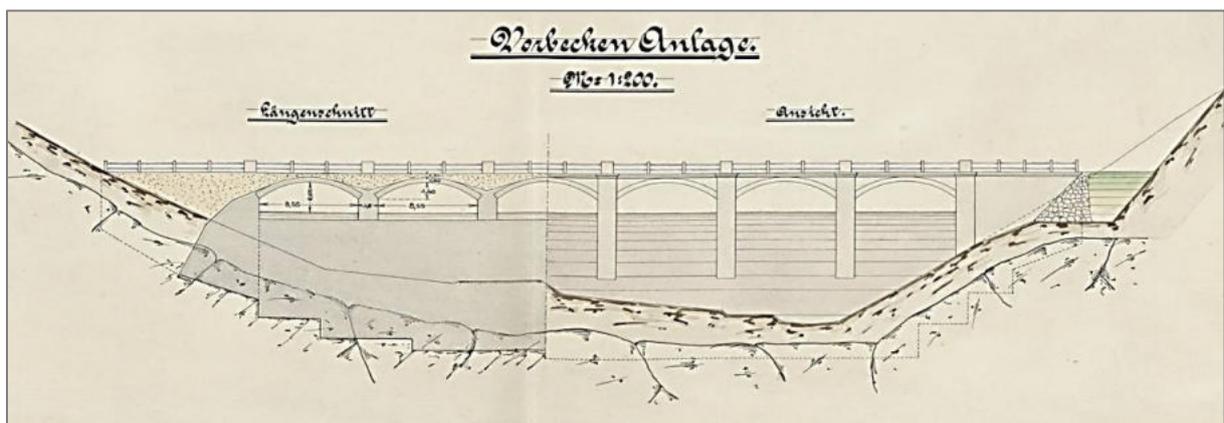
*Der Landeshauptmann: gez. Woell*

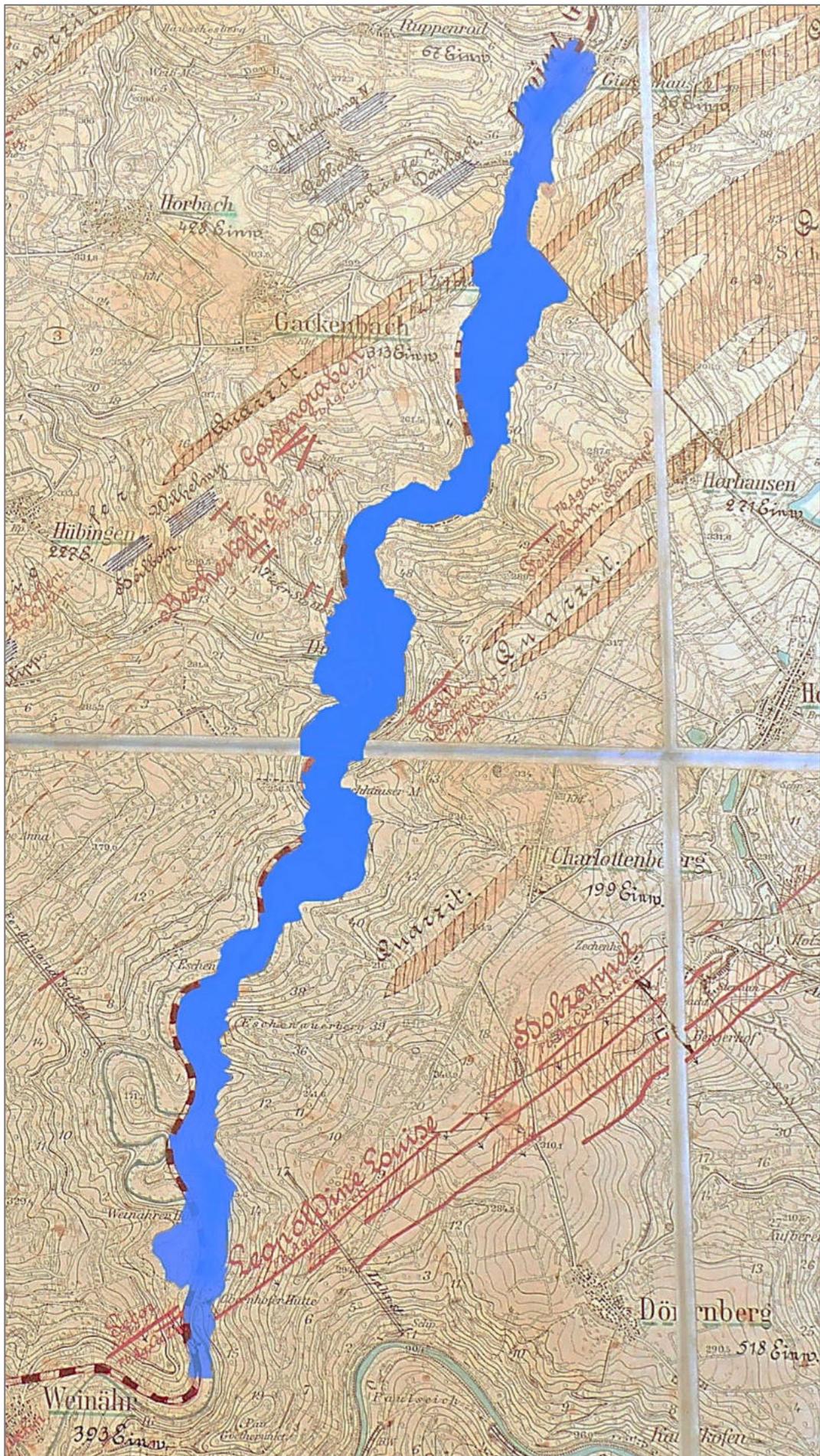
Die erwähnte Anlage (Auszug mit dem Vorhaben im Gelbachtal <sup>209</sup>) enthält die Daten zu den zwei Varianten „Unterhalb der Obernhöfer Hütte“ und „Oberhalb der Weinährer Hütte“:

Ort der Salpetersäure T.S.	Salpetersäure inhalt odm	Zufluss odm/sek.	Sperrmauer		Oberste Fläche		F. S.	Nutzkraft Kilowattstunden	Anlagekosten (Sperrmauer mit Kraftstationen)	Erzeugerkosten für die Kilowattstunde Sperrmauer mit Hochwasser-Schutzraum	Höhe m	Zufluss odm/sek.	Salpetersäure inhalt odm	Ort der Salpetersäure T.S.	
			Höhe m	Umfang qm	Fläche ha	Gefälle ‰									
1) Unterkalb der Oberen hofer Kälte	30,0 "	1,85	51	134000	170	84	ca. Gelbach	8,66 Mill.	48 Mill.	1,81 A	1,17 "	1,01 "	1,00	1,14 "	in den Anlagengebieten
	85,0 "	"	54,5	153000	203	51		4,98 "	60 "	1,14 "					
2) Oberhalb der Kälte	15,0 "	"	53	270000	215	60	ca. Gelbach	5,48 "	60 "	1,18 "	1,14 "	1,00	1,00	1,14 "	in den Anlagengebieten
	30,6 "	1,85	42,5	145900	199	44,0		4,80 "	66 "	1,28 "					



Das „Konkurrenzprojekt“ einer Talsperre im Wispertal war bereits im Jahre 1908 aktuell, wie dieser Plan der Staumauer zeigt.<sup>210</sup> Eine Staumauer im Gelbachtal, von der keine Planzeichnung archiviert ist, wäre in Bauweise und Höhe nahezu identisch gewesen.







In diesem tiefen Taleinschnitt zwischen der Obernhöfer Hütte (rechts) und der Weinährer Hütte (links, verdeckt, Fotos: Röther 2023, Google Map) sollte die Staumauer errichtet werden. Deutlich zu sehen ist die Abraumhalde aus der Zeit des Bergbaus.

Bemerkenswert ist, dass die kurze Projektbeschreibung in dem Untersuchungsbericht erst die Ausdehnung der Anlage zwischen Weinähr und Giershausen (s. Abb.)<sup>211</sup> deutlich macht:

*Für die Höhe des Stauspiegels waren nach oben hin Grenzen durch die Lage des Dorfes **Giershausen** gezogen, das nicht mehr in den Stau fallen sollte, um die durch Überflutung des Dorfes **Dies** sowie der **Bruchhäuser und Giershäuser Mühle** schon sehr beträchtlichen Grunderwerbskosten nicht noch mehr zu erhöhen.*

**Danach wären bei einer Realisierung mit einem Stausee von Weinähr bis Giershausen das Dorf Dies, die Bruchhäuser Mühle und die Giershäuser Mühle geflutet worden.**



Dieses Foto zeigt das Tal bis zur Giershäuser Mühle im Hintergrund (Foto Röther 2023).



Die Ansicht von Dies aus dem Jahre 1902 <sup>212</sup> wäre unwiederbringlich verloren gewesen und das „Ei Ei so vorbei“ (s. o.) auf dem Schild der Gastwirtschaft hätte eine völlig andere Bedeutung bekommen.



Ob und inwieweit Kirchähr betroffen gewesen wäre, muss offenbleiben; in dem Untersuchungsbericht des Landeshauptmannes wird das sehr kleine Dorf nicht erwähnt. Wahrscheinlich wäre das talseits gelegene und 1928 zum sog. Karlsheim umgebaute alte Pfarrhaus in den Fluten versunken, das höher gelegene Kirchlein aus dem 12. Jahrhundert und die darüber gelegenen Häuser wohl verschont worden (s. Foto um 1930).

Die Anlagekosten wurden je nach Variante auf 48 bis 60 Mio. M veranschlagt mit der Bemerkung, dass darin die Entschädigungen für die Bergbau- und Hüttenbetriebe, die auf mindestens 20 Mio. Goldmark geschätzt wurden, nicht einbegriffen sind. Nach der Stellungnahme des Landeshauptmannes wurde das Projekt insbesondere wegen der „Berührung des Bergbaus“ als unwirtschaftlich angesehen. Die Konfliktsituation mit den genannten Betrieben ist in der obigen Abbildung klar erkennbar. Das Projekt wurde aufgegeben und musste folglich beim restlichen Ausbau der Gelbachstraße von Giershausen nach Weinähr nicht mehr berücksichtigt werden.

# Anmerkungen

Die Abschriften (kursiv) sind buchstabengetreue Transkripte. Eine Angleichung an die aktuelle Rechtschreibung wurde nicht vorgenommen, offensichtliche Fehler jedoch korrigiert. Zur schnellen zeitlichen Einordnung sind Ortsnamen und Jahreszahlen, abweichend von den Original-Dokumenten, teils in Fettschrift gedruckt.

---

<sup>1</sup> Alt-Nassau, Blätter für nassauische Geschichte und Kulturgeschichte, Nr. 4, 5, 6, Beilagen zum Wiesbadener Tagblatt 7. 4./7. 5./7. 6. 1902.

<sup>2</sup> S. a.: E. Heyn: Westerwald-Führer, Herausgegeben für den Westerwald-Verein, 8. Aufl. 1929, S. 184-186; Hucke, Hermann-Josef: Großer Westerwald-Führer, 4. Aufl. 1996, S. 267-282; Westerwald-Wanderbuch, 150 Tageswanderungen auf dem Westerwald und angrenzenden Gebieten, vom Westerwald-Klub Ortsgruppe Köln herausgegeben, Bonn 1914, S. 17, 18 Nr. 41.

<sup>3</sup> Die **Landstände** des Herzogtums Nassau waren der Landtag des Herzogtums Nassau zwischen 1818 und 1866. Als Folge der Annexion des Herzogtums durch Preußen nach dem Deutschen Krieg 1866 wurde der Nassauische Kommunallandtag bzw. das Preußische Abgeordnetenhaus sein Nachfolger.

<sup>4</sup> **Johann Friedrich Heinrich Wilhelm Held** \*26.7.1801 Grenzhausen †18.9.1878 Frankfurt am Main, Jurist, Amtmann, Abgeordneter Herzogtum Nassau; 1814-1818 Besuch des Gymnasiums in Weilburg, 1821-1824 Studium der Rechtswissenschaft an den Universitäten Bonn und Göttingen, anschließend bis 1832 Amtsakzessist u. a. in Montabaur, Hachenburg und Eltville, 1832-1839 Amtsakzessist in Hadamar und Wallmerod, 1849-1868 Amtmann in Rennerod, Eltville und Hochheim am Main, 1858-1863 Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis III (Rennerod). Hessische Biografie <<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1163783803>> (Stand: 18.9.2022).

<sup>5</sup> **Christian Stähler** \*24.12.1808 Hintermeilingen †18.9.1869 Sindlingen, Theologe, Dekan, Abgeordneter, Herzogtum Nassau; 1830 Priesterweihe, 1831 Ernennung zum Kaplan in Montabaur, 1833 Kaplan und Frühmesser in Herschbach und Balduinstein, 1834 Ernennung zum Dekan in Limburg an der Lahn und Schönberg im Westerwald, 1843 Dekan in Rennerod, 1854 Dekan und Pfarrer in Heiligenroth, 1860-1863 Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis XIII Montabaur, 1861 Dekan und Pfarrer in Sindlingen, Dekan in Höchst am Main.  
<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1192778669>

<sup>6</sup> **Johann Bellinger** \*9.3.1809 Niederzeuzheim †26.10.1882 Frankfurt am Main, Gymnasialprofessor, Abgeordneter Herzogtum Nassau, 06. Ständeversammlung, Mitglied (Club der Rechten).  
Werdegang:  
Besuch des Pädagogiums in Hadamar sowie des Gymnasiums in Koblenz,  
1828-1832 Studium der Theologie, Philosophie und Philologie an den Universitäten Würzburg und Freiburg im Breisgau,  
1831 Lehrer an einer Privatschule in Höchst am Main,  
1833 Lehrer am Privatpädagogium in Weilburg, im selben Jahr am dortigen Gymnasium,  
Privatlehrer im Hause des Staatsministers Carl Wilderich von Walderdorff in Molsberg,  
1835 kommissarischer und 1838 ordentlicher Konrektor am Gymnasium in Dillenburg,  
1842-1843 2. Prorektor am Privatgymnasium in Wiesbaden,  
1843-1849 Professor am Gymnasium in Hadamar,  
1848-1849 Mitarbeiter der katholisch-konservativen Zeitung „Nassauischer Beobachter“,  
1848-1851 Mitglied der Ständeversammlung des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis V (Hadamar/Wallmerod) (Club der Rechten),  
1849-1858 Direktor am Lehrerseminar in Idstein,  
1852-1857 Mitglied der Ersten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau, gewählt aus der Gruppe der Grundbesitzer, Wahlkreis II Montabaur,  
1858-1862 erneute Berufung an das Dillenburger Gymnasium,  
1858-1863 (als Nachfolger von Johann Georg Rau) Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis VI Hadamar, 1864 Mandat im Wahlkreis VI Hadamar nicht angenommen, Nachfolger: Johannes Höchst,

---

1864-1866 Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis XIII (Montabaur),

1862-1875 Berufung an das Realgymnasium Hadamar,

1875 Versetzung in den Ruhestand,

1876 Übersiedelung nach Frankfurt am Main,

ab 1880 Mitglied des Schulvorstands der katholischen Vereine Deutschlands.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1042301565>

<sup>7</sup> **Johann (Jost) Schmidt** \*10.1.1802 Hömberg †25.3.1863 Hömberg, Landwirt, Bürgermeister, Abgeordneter, 1848-1851 Mitglied der Ständeversammlung des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis VII Montabaur/Nassau, 1858-1863 Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis XII Nassau (nur bis 1862 anwesend), Nachfolger: Johann Neeb. Hessische Biografie

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1192544560>

<sup>8</sup> **Wilhelm Link** \* 17.2.1823 Ellar † 9.3.1877 Hundsangen, Theologe, Lehrer, Pfarrer, Abgeordneter Herzogtum Nassau, 08. Landtag, 2. Kammer 1858-1863, 09. Landtag, 2. Kammer 1864, 10. Landtag, 2. Kammer 1865, 11. Landtag, 2. Kammer, 1865-1866.

Werdegang: 1847 Priesterweihe in Limburg an der Lahn, Lehrer an der Latein- und Realschule in Limburg an der Lahn, 1851-1855 ordentlicher Seminar- und Religionslehrer am Lehrerseminar in Montabaur, Pfarrverwalter in Eschhofen, 1855-1865 Pfarrer in Berod bei Wallmerod und Dekan in Meudt, 1858-1866 Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis VII Wallmerod, 1865-1877 Pfarrer in Hundsangen.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1192539753>

<sup>9</sup> **Dr. jur. Karl Joseph Wilhelm Braun** \* 20.3.1822 Hadamar † 14.7.1893 Freiburg im Breisgau, Jurist, Publizist, Hofgerichtsprokurator, Abgeordneter, Rechtsanwalt, Landtagspräsident, 06. Ständeversammlung, Club der Linken, 1849-1851, 07. Landtag, 2. Kammer, 1852-1857, 08. Landtag, 2. Kammer, 1858-1863, Landtag, 2. Kammer, Präsident, 1859-1863, 09. Landtag, 2. Kammer, NFP, 1864, 10. Landtag, 2. Kammer, NFP, 1865, 11. Landtag, 2. Kammer, NFP, 1865-1866, Preußen, Abgeordnetenhaus, NL, 1867-1870, Deutschland, Reichstag 1867-1871.

Braun zählt neben Friedrich Lang zu den bedeutendsten nassauischen Liberalen. Nachdem Braun zwischen 1843 und 1847 für das „Siegener Bürgerblatt für Stadt und Land“ und die klerikal-konservative Koblenzer „Rhein-Mosel-Zeitung“ gearbeitet hatte, setzte er sich seit 1848 in der liberalen „Nassauischen Zeitung“ in Wiesbaden für die Erneuerung der Verfassung unter Beibehaltung der Monarchie ein. 1848 war er Gründungsmitglied des „Demokratischen Vereins“ in Wiesbaden (gegründet 12.7.1848) sowie nach seiner Strafversetzung Vorsitzender des „Demokratischen Vereins“, dann des „Vereins zur Wahrung der Volksrechte“ in Sankt Goarshausen, 1850 schließlich Präsident des „Vereins zur Wahrung der Volksrechte“ in Dillenburg. 1850 verteidigte Braun erfolgreich Gesinnungsfreunde, die wegen ihrer Teilnahme am demokratischen Landeskongress in Idstein (1849) wegen Majestätsbeleidigung und Hochverrats angeklagt waren, darunter Raht, Lang, Snell, Müller, Justi, und Wenckenbach. 1859 erblickte er als Vorsitzender des „Volkswirtschaftlichen Kongresses“ und als Mitherausgeber der „Rhein-Lahn-Zeitung“ in einer wirtschaftlichen Liberalisierung und im Anschluss Nassaus an Preußen notwendige Schritte auf dem Weg zur deutschen Einheit. Seit 1859 war Braun Mitglied im kleindeutsch orientierten Nationalverein. Mit großer rhetorischer Begabung engagierte Braun sich u.a. für die vollständige Freizügigkeit innerhalb der deutschen Staaten, für die Zustimmung zum preußisch-französischen Handelsvertrag (1862) sowie für den Verbleib des Herzogtums Nassau im Zollverein. 1863 gehörte er neben Dilthey und Lang zu den Begründern der nassauischen Fortschrittspartei, die eine kleindeutsche Lösung unter preußischer Führung sowie die Wiederinkraftsetzung der Frankfurter Reichsverfassung und des nassauischen Staatsrechts von 1849 anstrebte. Im Deutschen Reich unterstützte Braun zunächst Bismarcks Politik, wandte sich aber dann mit den Freisinnigen gegen dessen Schutzzollpolitik. Brauns umfangreiches schriftstellerisches Werk umfasst neben juristischen und volkswirtschaftlichen Sachbüchern kulturgeschichtliche und belletristische Arbeiten sowie Reisebücher und Briefsammlungen. Besondere Berühmtheit erlangten die „Bilder aus der deutschen Kleinstaaterlei“ (1869), eine satirische Kritik an den nassauischen Verhältnissen. (C. Rösner).

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/118673513>

---

<sup>10</sup> **Johannes Höchst** \* 29.1.1798 Obertiefenbach † 16.2.1872 Obertiefenbach, Landwirt, Schultheiß, Abgeordneter, 03. Deputiertenkammer 1836-1838, 04. Deputiertenkammer 1839-1845, 05. Deputiertenkammer 1846-1848, 07. Landtag, 1. Kammer 1852-1857, 08. Landtag, 1. Kammer 1858-1863, 09. Landtag, 2. Kammer 1864.

29.3.1836-1848 Mitglied der Deputiertenkammer des Landtags des Herzogtums Nassau, gewählt aus der Gruppe der Grundbesitzer, Wahlkreis Weilburg 1852-1863 Mitglied der Ersten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau, gewählt aus der Gruppe der Grundbesitzer, Wahlkreis III Limburg, 1864 (als Nachfolger von Johann Bellinger) Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis VI Hadamar.  
<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1192536681>

<sup>11</sup> **Erigenz**, neulat. der Bedarf, das Bedürfnis, Erfordernis, s. Johann Christian August Heyse: Allgemeines deutsches und erklärendes Fremdwörterbuch, 11. Auflage, Hannover 1853.

<sup>12</sup> Verhandlungen der Ständeversammlung des Herzogthums Nassau, Wiesbaden 1860, S. 36 ff.

<sup>13</sup> Verhandlungen der Ständeversammlung des Herzogthums Nassau, Wiesbaden 1862, S. 46 ff.

<sup>14</sup> **Dr. jur. Carl Joseph Wilhelm Großmann** \* 5.8.1816 Höchst am Main † 20.6.1889 Wiesbaden, Jurist, Prokurator, Abgeordneter, 1830-1836 Gymnasium in Weilburg, Studium der Rechtswissenschaft an den Universitäten Heidelberg, München und Leipzig, 1841 Examen, erst ab 1843 aus gesundheitlichen Gründen Prokurator in Wiesbaden, vor 1846 Promotion zum Dr. jur.ab 1848 Prokurator am Oberappellationsgericht, dann am Oberappellationsgericht, Ernennung zum Justizrat, 1848-1851 Mitglied der Ständeversammlung des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis X Königstein/Höchst (Club der Rechten), 1850 vom Nassauischen Landtag ernanntes Mitglied des Staatenhauses des Erfurter Reichstags, Mandat nicht angenommen, 1858-1863 Mitglied der Ersten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau, gewählt aus der Gruppe der Grundbesitzer für den Wahlkreis II Montabaur, 1864-1865 Mitglied der Ersten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau als Vertreter des F. W. Freiherr von Schütz zu Holzhausen, 1865-1866 Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis VI Hadamar.  
<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1192767403>

<sup>15</sup> Verhandlungen der Ständeversammlung des Herzogthums Nassau, Wiesbaden 1864, S. 291-297.

<sup>16</sup> **Heinrich Christian Minor** \* 18.2.1813 Holzhausen an der Haide † 9.2.1892 Panrod, Posthalter, Gastwirt, Abgeordneter; 1848/49 Vorstandsmitglied des „Vereins zur Wahrung der Volksrechte“, 1864 Mitglied der Zweiten Kammer des Landtags des Herzogtums Nassau für den Wahlkreis XIV Braubach/Nastätten (Nassauische Fortschrittspartei), bis 1873 Posthalter im Gasthaus „Zur alten Post“ in Singhofen, danach Gastwirt zahlreiche Ehrenämter in Singhofen, unter anderem das eines Waisenrats.  
<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1192540409>

<sup>17</sup> Verhandlungen der Ständeversammlung des Herzogthums Nassau, Wiesbaden 1864, S. 364, 365.

<sup>18</sup> Restaurierter Saal im heutigen Justizministerium in Wiesbaden, Foto: Hessisches Ministerium der Justiz.

<sup>19</sup> Ein hydrographisch-hyrotechnischer Beitrag zur Landeskunde des Königlichen Regierungsbezirks Wiesbaden in besonderer Beziehung auf zu erzielende Landes-Meliorationen. (Aus einem Berichte des Königlichen Regierungs- und Bau-Rathes Wurffbain.), in: Zeitschrift für die Landeskultur-Gesetzgebung der Preußischen Staaten 1870, S. 211-247, Auszüge S. 221, 229, 231, 232, 237, 238, 240.

<sup>20</sup> Kulturtechnische Maßnahmen zur Werterhöhung des Bodens: zur Steigerung der Ertragsfähigkeit, zur Vereinfachung der Bewirtschaftung, zum Schutz vor Schädigung oder Zerstörung, z. B. Be- oder Entwässerung, Drainierung, Eindeichung von Überschwemmungsgebieten, Urbarmachung von Ödland.

<sup>21</sup> **Jacob Diehl** könnte identisch sein mit Joh. Jacob Diehl, der die Unterschriftenliste unter Ziff. 1 unterzeichnet hat. Die Unterschrift trägt den Zusatz „Oeconom“, eine alte Berufsbezeichnung für Landwirt. Warum Diehl federführend war, ist unklar. Er war nicht der Bürgermeister, nach der Chronik von Heilberscheid damals ein Herr namens Krumm; unter Ziff. 12 der Liste hat ein Johanno Krumm unterschrieben, unter Ziff. 2 Lehrer G. Behr. In der in der Chronik auf den Seiten 51 bis 54 abgebildeten Urkunde von 1838 ist auf Seite 53 der Name Joh. Adam Diehl zu finden. Der Familienname Diehl ist in den Stockbüchern und im Brandkataster mehrmals verzeichnet.

---

Auffallend ist im Stockbuch Band I der Eintrag unter Art. 18, Johann Adam Diehl, bei dem sich offensichtlich damals um einen der größten Landwirte in Heilberscheid gehandelt haben muss. Allerdings geht der Grundbesitz schon vor 1870 an andere Eigentümer. Im Brandkataster Nr. 25/1874 ist ein Johann Diehl mit einem Wohnhaus, Stall und Scheune in der „Untergass“ eingetragen. Später ist der Name Diehl aus Heilberscheid verschwunden (Bendel, Anton: Im Schatten des Kirchturms von Heilberscheid, Die erste Chronik von Heilberscheid, aufgestellt in den Jahren 1985 – 1990; Archiv der Ortsgemeinde Heilberscheid).

<sup>22</sup> HHStAW Bestand 403 Nr. 79, S. 30-48. Bedenkt man die damaligen Einwohnerzahlen, dann dürften nahezu alle Haushaltsvorstände unterschrieben haben.

Die Unterzeichner sind nahezu ausschließlich Männer, da sie i. d. R. der sog. Haushaltsvorstand waren. Auf der Heilberscheider Liste haben drei Witwen unterschrieben.

In der gesamten Dokumentation sind Frauen die Ausnahme: eine nicht näher bekannte Dorothea als Namensgeberin für die Dorotheenbrücke bei Heilberscheid, die Witwe (ohne Vornamen) des Müllers Trumm aus Bladernheim als Beschwerdeführerin, die Fürstin zu Anhalt-Bernburg-Schaumburg als Spenderin für die Brücke bei Giershausen.

<sup>23</sup>Der Preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin hatte ein Jahr zuvor dem Gesuch der Gemeinden Giershausen, Ettersdorf und Dies und anderer Interessenten zum Ausbau einer Chaussee als Staatsstraße (Vorläufer der späteren Fernstraßen) wegen fehlender überörtlicher Bedeutung nicht entsprochen: ... kann irgendein Interesse des größeren Verkehrs [...] für den Ausbau nicht geltend gemacht werden [...] Da auch sonst von den beteiligten Gemeinden ein chausseemäßiger Ausbau bei der durch die Terrainschwierigkeiten bedingten Kostspieligkeit freiwillig nicht unternommen werden wird, so müssen dieselben sich angelegen sein lassen, die Verbindung untereinander und mit den benachbarten größeren Verkehrsstraßen durch die Unterhaltung guter Vicinalwege [Verbindungsweg zwischen zwei Orten] zu sichern. Schreiben des Ministers vom 25. Februar 1868 an die Königl. Regierung in Wiesbaden, HHStAW Bestand 403 Nr. 79, S. 16.

<sup>24</sup> Gemeint ist wohl die **Decimalrute**, auch metrische Feldrute = 10 Schuh zu 45,8 cm. 1000 Meterruthen sind rund 5 km.

<sup>25</sup> „Hutz“ ist vermutlich ein Schreibfehler. Um 1840 bat ein Hambacher um Beleihung des Eisensteinlagers im Bezirk „Hub“. 1846 bat ein Birlenbacher Bürger um Beleihung der Eisensteingrube „Hubert“ in Hambach. Diese Grube, die dann unter dem Namen „Hub“ firmierte, gelangte 1871 in den Besitz der Firma Alfred Krupps; <https://www.regionalgeschichte.net/rhein-lahn/hambach.html>

<sup>26</sup> Ertrag bzw. Einkünfte aus Grund und Boden.

<sup>27</sup> S. Josef Kläser, Eleonore Lenz, Winfried Röther: ES KLAPPERTEN DIE MÜHLEN, Mühlen in der Verbandsgemeinde Montabaur, Montabaur 2021.

Ellen Lenz, Gerhard Gemmer, Volker Sartory, Josef Kläser; Wasser auf die Mühlen, Von den Wassermühlen an und auf der Lahn sowie ihren Zuflüssen zwischen Diez und Lahnstein, Band II von VI, Gelbach, Kaltbach, Unterbach, Westerbach, Bad Ems 2024, S. 17-72.

<sup>28</sup> Lenz, Gemmer, Sartory, Kläser, a. a. O.

<sup>29</sup> Lenz, Gemmer, Sartory, Kläser, a. a. O.

<sup>30</sup> Josef Kläser: Mühlenlandschaft Weinähr, in: Heimatjahrbuch Rhein-Lahn-Kreis 1992, Teil 1, S. 181-188; 1993, Teil 2, S. 157-165; 1994, Teil 3, S. 151-158.

<sup>31</sup> Gemarkung **Hübingen**, Flur 6 „Bei der Hütte“. An der L 326 ist noch heute die Ruine der ehemaligen Silberschmelze zu sehen, etwa 3 m hohe Gebäudereste aus Bruchsteinen (Foto: Röther 2023).

<sup>32</sup> Der Begriff stammt aus dem alten Bergrecht und wurde für eine Grube verwendet, wenn diese zeitweise außer Betrieb, „in Frist“ genommen wurde.

<sup>33</sup> Josef Kläser: Wasser auf die Mühle, in: Wäller Heimat 2017, S. 111 ff.

Kläser, Lenz, Röther, a. a. O., S. 26-30.

S. a. Sarholz, Hans-Jürgen: Geschichte des unteren Lahntals und seiner Region, Bad Ems 2023, S. 108-110.

---

<sup>34</sup> S. Scheid Rudolf, Schmiedel Willi: 200 Jahre Erzbergbau in der Esterau, Die Grube Holzappel 1751 – 1952, 2. erw. Auflage 2008, S. 37, Belegschaftsliste 1. Mai 1889 für die Grube Holzappel, die Grube Leop. Louise u. Anna u. die Aufbereitungen und Werkstätten mit insgesamt 769 Beschäftigten. Danach kamen u. a. aus Gackenbach 38, Horbach 34, Weinähr 28, Kirchähr 9, Stahlhofen 9, Winden 9, Hübingen 6, Dies 6, Holler 4, Daubach 3, Ettersdorf 2, Reckenthal 2, Ruppenrod 2, Bladernheim 1, Eschenauer Hof 1, insgesamt 154 Beschäftigte aus Dörfern jenseits des Gelbachs.

<sup>35</sup> Ebenda.

<sup>36</sup> Karte LHAKE Best. 702 Nr. 1711 (Ausschnitt); Gemmer, a. a. O.

<sup>37</sup> **Kirchähr** um 1910 vor dem Bau der Chaussee, Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, Sammlung Otto Merfels, Hundsangen.

<sup>38</sup> Gemmer, a. a. O.

<sup>39</sup> Gemmer, a. a. O.

<sup>40</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. S. 134, 135. Der Autor hat der Mühle irrtümlich eine Pension zugeordnet und diese mit der Ettersdorfer Mühle verwechselt.

<sup>41</sup> **Vicinalstraße**/Nachbarschaftsstraße (heute Land-, Kreis-, Bundesstraße).

<sup>42</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. S. 132, 133. Die **Ettersdorfer Mühle** war bis in die 1960er Jahre auch eine Pension. Ettersdorfer Mühle um 1920, Besitz Theresia Vogl geb. Wolf, Ettersdorf.

<sup>43</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. 115-118.

<sup>44</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. S. 137-139.

<sup>45</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. S. 97-106, 111.

<sup>46</sup> Es handelt sich um das auf Blei, Silber, Kupfer und Zink verliehene Bergwerksfeld „Mühlenberg“, das im Rahmen einer Consolidation 1892 den Namen „**Marie VI**“ bekam. Das nur in geringem Umfang betriebene Bergwerk wurde im Jahre 1903 eingestellt (Schreiben Bergamt Koblenz Akt.-Z. 801 III/68 v. 15. Juni 1981 an das Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsarchiv zu Köln e. V.). Der Stolleneingang unmittelbar an der Gelbachstraße mit der Inschrift „Marie VI“ sowie dem Symbol Schlägel und Eisen ist noch heute zu sehen (Foto: Röther 2023).

<sup>47</sup> Der Begriff stammt aus dem alten Bergrecht und wurde für eine Grube verwendet, wenn diese vorübergehend außer Betrieb, „in Frist“ genommen wurde.

<sup>48</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. S. 86-113.

<sup>49</sup> Die preußische **Provinz Hessen-Nassau** entstand 1868 aus den 1866 von Preußen annektierten Ländern Kurhessen und Nassau. Die Provinz war in Anlehnung an die Grenzen der 1866 okkupierten Staaten in zwei Regierungsbezirke gegliedert. Der Regierungsbezirk Wiesbaden umfasste das Gebiet des früheren Herzogtums Nassau, die Stadt Frankfurt und das zuvor zum Großherzogtum Hessen gehörende Hessische Hinterland (Kreis Biedenkopf).

<sup>50</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 28/1886.

<sup>51</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis, Ausgaben 28/1897 v. 6. und 29/1897 v. 9. März 1897, 40/1897, 71/1897 und 95/1897 v. 3. April, 19. Juni bzw. 14. August 1897; s. a. Schneider, Josef Otto: 1850 – 2000 Handel und Wandel in einer alten Stadt, 150 Jahre Gewerbeverein Montabaur, S. 20-23.

<sup>52</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 51 v. 19. Mai 1896.

- 
- <sup>53</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 1899 v. 25. April 1899.
- <sup>54</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 91 v. 4. August 1898.
- <sup>55</sup> Beilage zum Wiesbadener Tagblatt Nr. 2, 1902.
- <sup>56</sup> HHStAW Abt. 403 Nr. 236, S. 348 d. A.
- <sup>57</sup> HHStAW Abt. 403 Nr. 236, S. 205 d. A.
- <sup>58</sup> Gehobene nicht anerkannte höhere Mädchenschule in städtischer Trägerschaft, 1877-1920, heute Posthotel Hans Sacks in Montabaur, Bahnhofstraße 30.
- <sup>59</sup> Westerwälder Zeitung 18. Mai 2001 mit Hinweis auf das Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis vom 26. Mai 1904. Diese Quellenangabe ist falsch, die richtige Fundstelle konnte nicht gefunden werden.
- <sup>60</sup> Sammlung Manfred Lorenz, Montabaur.
- <sup>61</sup> Namentlich benannt nach den jeweiligen Eigentümern: Müller, Löb, Stuntz u. Stendebach. S. Kläser, Lenz, Röther, a. a. O., S. 109, 110.
- <sup>62</sup> Sammlung Manfred Lorenz/Fritz Schwind, Montabaur.
- <sup>63</sup> Zunächst nur bis Bladernheim, bis Giershausen erst 1907/1908, s. u.
- <sup>64</sup> Hans Becker: Die Wallfahrtskirche in Wirzenborn, Sonderdruck aus dem „Archiv für mittelrheinische Kirchengeschichte“, 3. Jahr. 1951, unter Verweis auf „Kreisblatt f. d. Unterwesterwaldkreis 1896 Nr. 13 bis 18, ergänzt in Nassovia 3, 1902, S. 238 bis 240 u. 254, umgearbeitet Kreisblatt v. 1 bis 24, April 1924, S. 195, 196; Wolfgang Ackva: Geschichte der Wallfahrtskirche Wirzenborn, zum 500. Kirchweihjubiläum 1510 – 2010 nach urkundlichen Quellen von Pfarrer Hans Becker (geb. 24.3.1905 in Montabaur, gest. 7.1.1980 in Limburg) aus dem Archiv für mittelrheinische Geschichte, 3. Jahrgang, (redaktionell) überarbeitet und mit Erkenntnissen aus neuen Quellen erweitert, Montabaur im April 2010 (mit CD-Audio), S. 8.
- <sup>65</sup> Sammlung Manfred Lorenz, Montabaur.
- <sup>66</sup> Sammlung Manfred Lorenz, Montabaur.
- <sup>67</sup> Zeichnung Karl Weckerling (1867-1948) 1889, Sammlung Manfred Lorenz; Fotos: Neg. Nr. LAD Rheinl.-Pfalz 21.824, Aufnahme Schade um 1913; Röther 2022. Zu dieser Brücke ist kein Baujahr bekannt. Im Brückenbuch ist die Jahreszahl 1870 angegeben. Nach Auskunft von Thomas Petri, Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Diez, wird bei den Brücken, über die keine Archivalien mehr vorhanden sind, stets das Baujahr 1870 genannt.
- <sup>68</sup> HHStAW Bestand 403 Nr. 236.
- <sup>69</sup> HHStAW Bestand 403 Nr. 236.
- <sup>70</sup> Foto: Fritz Schwind 2015.
- <sup>71</sup> Anton Bendel: Im Schatten des Kirchturms von Heilberscheid, Die erste Chronik von Heilberscheid, aufgestellt in den Jahren 1985 – 1990, S. 176, Foto: Ende der 1930er Jahre; Fotos: Röther 2022. Im Brückenbuch ist nach Auskunft des LBM (s. o.) das Baujahr 1903 angegeben.
- <sup>72</sup> **Sespenroth**: Die Einwohner gaben das Dorf im Jahre 1852 auf und wanderten nahezu vollzählig nach Amerika aus. S. Guido Feig, Die Wüstung Sespenroth im Gelbachtal, 3. Auflage 1983.
- <sup>73</sup> Chronik Heilberscheid, S. 176, 177.
- <sup>74</sup> HHStAW Abt. 403 Nr. 235, 236.

---

<sup>75</sup> **Schmidt, Dr. jur. Gustav Adolf**, geb. 10.8.1858 Krefeld, verst. 20.2.1912 Stettin heute Szczecin (Polen). Landrat, Abgeordneter. Landrat des Unterwesterwaldkreises 1895-1906, Kommunallandtag, Mitglied, 1899-1906 Hessen-Nassau, 08. Provinziallandtag, Mitglied, 1900 Hessen-Nassau, 09. Provinziallandtag, Mitglied, 1903.

Werdegang: Studium der Rechts- und Staatswissenschaften unter anderem an der Universität Tübingen, Juni 1883 Gerichtsreferendar, August 1886 Regierungsreferendar bei der Regierung in Düsseldorf, Ernennung zum Regierungsassessor, ab November 1889 bei der Regierung in Wiesbaden tätig.

August 1894 kommissarischer Landrat des Unterwesterwaldkreises, September 1895-1906 Landrat des Unterwesterwaldkreises, 1899-1906 Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Unterwesterwaldkreis, dort unter anderem Engagement zum Erhalt des Krugbäckerhandwerks, Mitglied der Finanzkommission, 1906 Niederlegung des Mandates aufgrund seiner Versetzung nach Stettin, 1906 Versetzung nach Stettin, Regierungsrat beim dortigen Bezirksausschuss.

<sup>76</sup> Frondienst, unbezahlte Arbeit.

<sup>77</sup> Zeichnung, Gestück, Decke, aus HHStAW Abt. 403 Nr. 235.

Brockhaus Konversationslexikon, 14. Auflage, Fünfzehnter Band, Leipzig, Berlin und Wien, 1903; Stichwort Straßenbau: *Hierbei gilt als Grundsatz, daß, außer den Fußwegen, Banquets, die Straße noch so viel Breite haben muß, daß zwei beladene Frachtwagen einander bequem ausweichen können und das Material zur Instandhaltung der Oberbaues Platz finde. Das Planum erhielt daher früher eine Breite von 8 bis 12m. Neuerdings sucht man an der Breite zu sparen, so daß 5 – 10 m als Breite angenommen werden können. Zu diesem Zwecke werden die Bäume, welche früher stets auf der Straße standen, vielfach neben die Straße gestellt, und zur Aufstellung der Unterhaltungsmaterialien werden in größeren Abständen seitliche Verbreiterungen angelegt. Zu beiden Seiten erhält die Kunststraße, sofern sie in Einschnitten oder auf flachem Acker liegt, zur Abhaltung des Regenwassers von der Straße selbst Gräben, welche 50 – 60 cm tief, an der Sohle 30 – 60 cm breit sind und eine Böschung von 1 bis 1 ½ erhalten. Da die Kunststraße soviel als möglich immer trocken erhalten werden muß, so erhält der Oberbau eine gewölbte oder besser abgedachte Form, deren Pfeil etwa 1/70 bis 1/35 der ganzen Straßenbreite beträgt. Aber auch ein gewisses Längengefälle muß zur Erreichung des Wasserabflusses aus den Gleisen zu Hilfe genommen, und wo sich dasselbe nicht ohnehin durch die Steigung des Planums ergibt, also bei Horizontalen, muß eine künstliche Steigung von 1/250 bis 1/500 angelegt werden. Baumpflanzungen sind zweckmäßig, da sie den Weg bei Nacht und Schnee kenntlich machen, der Straße zum Schutz und zur Zierde gereichen, den Passanten Schatten und den Eigentümern durch das Holz, Obst u. s. w. Nutznießungen gewähren. Nachdem die ganze Anlage der Chaussee im Detail projektiert ist, wird nun auf der ganzen Länge der Straße die Erdbewegung und wo nötig Sprengungen u. dgl. Vorgenommen und das Planum der Chaussee vollendet. Dasselbe muß, damit die Aufschüttungen u. s. w. die nötige Festigkeit erhalten, d. h. sich setzen können, einen Winter hindurch freiliegen, worauf man dann die Anlegung des Oberbaues unternimmt. Mit dem Planum zugleich werden die notwendigen Bauwerke, Brücken u. s. w. ausgeführt und, wenn man Sümpfe zu durchschneiden hat, entweder so lange Erde versenkt, bis die Oberfläche des Sumpfes fest geworden ist, oder der Sumpf wird mittels einer Brücke überschritten; auch der Knüppeldamm (s. d.) ist in solchem Falle anzuwenden. Liegt die Straße auf trockenem Erdreich, dann wird das von den Erdarbeitern gebildete Planum (s. d.) zunächst gut eingeebnet und dort, wo die Steinbahn liegen soll, in erforderlicher Tiefe ausgegraben (Auskoffnung). Dann erst beginnt die Chausseierung. Am Rande der Auskoffnung wird in der Längsrichtung der Straßen je eine Reihe Steine von 8 bis 10 cm Breite, 20 bis 25 cm Höhe und beliebiger Länge als Begrenzung der Steinbahn, und zwar am besten so gesetzt, da ihre Oberfläche 8 – 10 cm unter der künftigen Straßenoberfläche liegt. Diese Steine werden Rand-, Bord-, Kanten-, Leisten-, Linien-, auch Wandsteine genannt. Der zwischen ihnen bleibende Raum wird bis zur Oberfläche einer Straße mittels 2 – 3 Steinschichten aufgefüllt. Bei der gewöhnlichen Chaussee, der sog. Packlagehaussee, wird die unterste Lage mittels etwa 15 cm hoher Steine mit der Hand gepackt und von einem Grob Schlag überschüttet, auf welchen sich der Feinschlag ober Klarschlag auflegt, welcher die eigentliche Straßendecke bildet. Zu letzterer sind die besten Steine, d. h. kleine, 4 – 6 cm große, durchaus frostbeständige und harte Steine zu verwenden. Das Verfahren der Römer, die Steine in Mörtel zu legen, ist nicht mehr anwendbar, da die Abnutzung der Straße unter der großen Beanspruchung des heutigen Verkehrs sehr bedeutend ist und man bei den spätern Reparaturen und Neuaufschüttungen das Erhärten des Mörtels nicht abwarten kann. Man beschränkt sich daher darauf, die Schotterung durch Straßenwalzen (s. d.) zu verdichten und die Fugen der Steine mit lehmigem Kiese zu füllen. Während des Walzens muss die Straße gut genäßt werden, damit die Steine innig verbunden werden. An Stelle der Packlagehausseen wird vielfach das Makadamisieren (s. d.) verwendet, oder auch die Straßenfläche als Kieschausee gebildet, wobei Kies, dessen Korngröße auf etwa 5 – 6 mm zu begrenzen ist, in zwei bis drei Lagen geschüttet und unter Überstreuen von Lehm festgewalzt wird. Abb. Dampfwalze: Brockhaus, a. a. o.*

---

<sup>78</sup> Josef Kläser, Eleonore Lenz, Winfried Röther: Es klapperten die Mühlen, Mühlen in der Verbandsgemeinde Montabaur, S. 115-118.

<sup>79</sup> **Wilhelm Schmidt**, Lehrer in Reckenthal 1873, 1879 u.1883-1896: Gang durchs Gelbachtal, Kreisblatt f. d. Unterwesterwaldkreis, Montabaur, 30. Januar, 1. Februar, 4. Februar, 6. Februar, 8. Februar, 11. Februar 1896, Zweites Blatt, Schlussteil;  
Festschrift zur Einweihung der Gelbachtalhalle in Ettersdorf am 01./02. Juli 1995, Bladernheim, Seiten 33,34.  
Dieser Text ist nach den obigen Ausführungen insoweit zu berichtigen, dass die Straße zunächst nicht bis Giershausen, sondern von 1901 bis 1903 nur bis Bladernheim ausgebaut wurde.

<sup>80</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 51 v. 30. April 1898.

<sup>81</sup> Paul Possel-Dölken, Geschichte der Stadt Montabaur, 2. Teil, Band 1, Montabaur in der kurfürstlichen Zeit von 1500 bis 1815, S. 312.

<sup>82</sup> HHStAW Abt. 2111 Nr. 10430; Wilhelm Schmidt: Ein Gang durchs Gelbachtal, in: Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 1898 Nr. 18-22, Teil 1 Nr. 18. Wilhelm Schmidt, Lehrer in Reckenthal 1873, 1879 u.1883-1896.

<sup>83</sup> HHStAW Abt. 211 Nr. 10430.

<sup>84</sup> HHStAW Bestand 211 Nr. 14.

<sup>85</sup> Im Brückenbuch ist nach Auskunft des LBM (s. o) das Baujahr 1903 eingetragen.

<sup>86</sup> Richtig ist: Einzige mit einer Brüstung aus Bruchsteinen erbaute Brücke im Gelbachtal.

<sup>87</sup> Festschrift zur Einweihung der Gelbachtalhalle in Ettersdorf am 01./02. Juli 1995, Bladernheim, Seite 38.

<sup>88</sup> WZ 1994 Nr. 296.

<sup>89</sup> **Wilhelm Schmidt**, Lehrer in Reckenthal 1873, 1879 u.1883-1896: Gang durchs Gelbachtal, Kreisblatt f. d. Unterwesterwaldkreis, Montabaur, 30. Januar, 1. Februar, 4. Februar, 6. Februar, 8. Februar, 11. Februar 1896, Zweites Blatt, zweiter Teil.

<sup>90</sup> **Hermann Schmidt**: Das Gelbachtal, in: Nassovia, Zeitschrift für nassauische Geschichte u. Heimatkunde, 3. Jahrgang, 1902, S. 238-240, 254-255. Lehrer Hermann Schmidt, Schönau, † 1915 in Eppstein, war der Sohn von Wilhelm Schmidt und sorgte für die Neuveröffentlichung des großen Aufsatzes seines Vaters über das Gelbachtal in Nassovia 1902.

<sup>91</sup> HHStAW Bestand 403 Nr. 235\_0144. Die Dörfer Isselbach, Eppenrod, Hirschberg, Horhausen und Giershausen gehörten zum bis 1969 bestehenden Unterlahnkreis und bildeten einst einen Teil der Grafschaft Schaumburg-Holzappel, deren Standesherr Ende des 19. Jahrhunderts der Fürst von Waldeck war.

<sup>92</sup> LHA KO Bestand 47 Nr. 10949.

<sup>93</sup> **Amalie von Nassau-Weilburg** (\* 7. August 1776 in Kirchheimbolanden † 19. Februar 1841 in Schloss Schaumburg an der Lahn) war durch Heirat des Viktor II. Karl Friedrich von Anhalt-Bernburg-Schaumburg-Hoym (\* 2. November 1767 in Schloss Schaumburg † 22. April 1812 ebenda) Fürstin von Anhalt-Bernburg-Schaumburg-Hoym. Foto: Von Johann Schlesinger - Eigenes Werk, Altera levatur, 18. März 2018, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=67597623>;  
s. a. LHA KO Bestand 47 Reichsgrafschaft Holzappel und Herrschaft Schaumburg.

<sup>94</sup> bestiegen

<sup>95</sup> Bittsteller.

---

<sup>96</sup> lhro, Ihre.

<sup>97</sup> Auch im Original doppelt unterstrichen.

<sup>98</sup> lhro, Ihre.

<sup>99</sup> HHStAW Bestand 221 Nr. 252.

<sup>100</sup> Da auch zu dieser Brücke beim LBM keine Archivalien vorliegen, ist im Brückenbuch das fiktive Baujahr 1870 vermerkt (s. entsprechende vorhergehende Anmerkungen).

<sup>101</sup> Foto: Röther 12. Januar 2023.

<sup>102</sup> Auszug aus den Protokollen der Verhandlungen der Ständeversammlung des Herzogtums Nassau 1862; zusammenfassender Bericht des Petitionsausschusses vom 6. Juli 1862.

<sup>103</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. S. 26-30. Josef Kläser, a. a. O.

<sup>104</sup> Verhandlungen der Ständeversammlung des Herzogthums Nassau von 1862, S. 223 ff.

<sup>105</sup> S. a. LHAKO Bestand 47 Nr. 11756, Bau einer Brücke über den Gelbach zwischen Horhausen und Kirchähr und bei Dies sowie eines Vizinalweges von Dies nach Holzappel durch den Buchholzberg, Laufzeit 1857-1901.

<sup>106</sup> Kläser, Lenz, Röther, a. a. O. Josef Kläser, a. a. O.

<sup>107</sup> HStAW Bestand 405 Nr. 6001, HHStAW Bestand 403, Nr. 278.

<sup>108</sup> Fotos: Röther 2022, 2023. Zu dieser Brücke sind nach Auskunft des LBM (s. o.) keine alten Dokumente erhalten und daher im Brückenbuch das fiktive Baujahr 1870 vermerkt.

<sup>109</sup> HHStAW Bestand 3011/1 Nr. 3713 B.

<sup>110</sup> Foto: Das Nassauer Land, Im Wandel der Zeit, Bilder aus den letzten hundert Jahren, Nassau 1988 u. 1992, S. 188.

<sup>111</sup> Foto: Röther 2022, Blick vom Goethepunkt über Obernhof.

<sup>112</sup> S. Schreiben der Fürstlich Waldeckischen Hauptverwaltung vom 30. November 1923.

<sup>113</sup> E. Heyn, Westerwald-Führer, Herausg. Westerwaldverein, Achte, neubearbeitete Auflage 1929, S. 186.

<sup>114</sup> Fotos: Röther 2023.

<sup>115</sup> Der Taunus Nr. 10 Oktober 1925.

<sup>116</sup> So im Originaltext! Eine völlig neue Wortschöpfung.

<sup>117</sup> Der Taunus Nr. 1 Januar 1926.

<sup>118</sup> Gustav Jäger, Das Gelbachtal, in: Der Taunus Nr. 11 November 1926, Zeitschrift des Gesamt - Taunusklubs und des Hamburger Taunusklubs, Amtliches Organ des Nassauischen Verkehrs-Verbandes.

<sup>119</sup> Hervorhebungen auch im Originaltext.

<sup>120</sup> Ansichtskarte, Sammlung Manfred Lorenz, Fischen unter der Ettersdorfer Brücke, undatiert.

<sup>121</sup> Das Wirtshauschild am Tannenhof lädt in Küchenlatein „**Ei, ei, so vorbei. Ovum, Ovum, sic ante apud.**“ zur Einkehr ein. *In früherer Zeit hat das „Dieser Karlche“ – ein weltbekanntes Original – diese Wirtschaft betrieben. Honorige, doch schalkhafte Gäste hatten ihm auf eigenen Wunsch diesen Spruch übersetzt, so zu lesen in: Großer*

---

Westerwaldführer, 4. Auflage 1996, S. 272, Im Gelbachtal. Foto: Röther 2023. Entgegen dem zitierten Text befindet sich auf dem noch vorhandenen Originalschild kein Fragezeichen, sondern jeweils ein Punkt.

<sup>122</sup> Der Taunus Nr. 7, 8 August 1928.

<sup>123</sup> Ebenda.

<sup>124</sup> S. Guido Feig, Die Waldesruhe im Gelbachtal, Ein Beitrag zur Heimatgeschichte, Montabaur 1985.

<sup>125</sup> Sammlung Manfred Lorenz, Montabaur.

<sup>126</sup> Dr. Th., Kurhotel „Waldesruhe“ im Gelbachtal, Oktober 1927, s. Feig, S. 25.

<sup>127</sup> Mitgeteilt von Ortsbürgermeister Ulrich Weidenfeller am 10. Dezember 2022.

<sup>128</sup> Collet, Richard Otto Ernst, geb. 5. Februar 1890 Schönecken, Kreis Prüm, verst. 1. September 1933 Heiligenroth. Jurist, Verwaltungsbeamter, Landrat.

Unter schwierigen Verhältnissen stand er während der französischen Besatzungszeit an der Spitze des Landratsamtes Koblenz-Land. 1924 wurde er vertretungsweise zum Landrat des Unterwesterwaldkreises in Montabaur berufen, am 22. Januar 1925 zum Regierungsrat ernannt und am 10. März 1925 definitiv als Landrat angestellt. Collet war erst 43 Jahre, als er seinem Leben, dem er keinen Sinn mehr zu geben vermochte, am 1. September 1933 ein Ende setzte. Die braunen Machthaber - kein halbes Jahr an der Regierung - hatten entdeckt, dass Collet ein Halbjude war und ihn „beurlaubt“. In der Westerwälder Volkszeitung 1933 heißt es zunächst: [...] entlud sich auf ungeklärte Ursache sein Gewehr, in dem sich nur eine Patrone befunden hat. Die Ladung drang ihm von der Halsseite aus in den Kopf. Die entstandene Verletzung hatte den sofortigen Tod zur Folge.

<sup>129</sup> Koblenzer Generalanzeiger Nr. 196 vom August 1928.

<sup>130</sup> HHStAW Bestand 3011/1 Nr. 539 V.

<sup>131</sup> S. Winfried Röther, Die Limburger Straße und die Hermolder, in: Wäller Heimat 1999, S. 162 ff. m. w. N.

<sup>132</sup> Karte von 1851, Ausschnitt, HHStAW Bestand 3011/1 Nr. 1425 H 01. Auf der Karte ist noch **Sespenroth** zu sehen, dessen Einwohner das Dorf im Jahre 1852 aufgaben und nahezu vollzählig nach Amerika auswanderten. S. Guido Feig, Die Wüstung Sespenroth im Gelbachtal, 3. Auflage 1983.

<sup>133</sup> Carl Mordziol u. Josef Mauz, Kreiskarte Koblenz-Montabaur mit natürlicher Reliefgliederung 1:25.000, Breslau 1939, 205 X 197,5 cm, Besitz Max Schneckenbühl, Montabaur-Horressen.

<sup>134</sup> Das Gedicht ist vermutlich von Jakob Hannappel (1876-1931), Lehrer, Maler, Heimatdichter, verfasst.

<sup>135</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 4.01.1895.

<sup>136</sup> S. a. Stadtarchiv Bad Ems, Signatur 1768.

<sup>137</sup> **Johann Gerlach**, geb. 27. Mai 1860 Heiligenroth gest. 29. Dezember 1920 Montabaur Brüderkrankenhaus, best. Arzbach. Abitur Gymnasium Montabaur 1879, 29. Juni 1883 Priesterweihe in Freising. Kaplan in Höchst, Frickhofen, Oberursel und Schloßborn, Pfarrvikar in Bremthal, Oktober 1894 Pfarrverwalter, und einen Monat später dort Pfarrer in Arzbach. Er war viele Jahre auch Schulinspektor (Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 29.12.1920, Nassauer Bote 30.12.1920, 31.12.1920).

<sup>138</sup> **Dr. Adolf Schmidt**, Landrat des Unterwesterwaldkreises von 1894 bis 1906.

<sup>139</sup> **Gustav Donath**.

<sup>140</sup> Lehrer im Lehrerseminar Montabaur seit 1891.

---

<sup>141</sup> **Martin Sauerborn** geb. 10. August 1854 Montabaur gest. 17. Januar 1921 Köln; ab 1881 Metzger und Gastwirt in Montabaur, 1894/95 Schöffe bzw. Beigeordneter in Montabaur, 1896-1916 Bürgermeister von Montabaur, 1897-1920 Mitglied des Kreistages des Unterwesterwaldkreises, 1907 Kreisdeputierter des Unterwesterwaldkreises, 1909 Mitglied des Kreisausschusses des Unterwesterwaldkreises, 1907-1918 (1907-1910 für Friedrich Remy) Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Unterwesterwaldkreis, dort Mitglied des Bauausschusses, 1914-1918 stellvertretendes Mitglied des Landesausschusses; Ehrenbürger von Montabaur.

<sup>142</sup> **Georg Sauerborn** geb. 25. Juni 1860 Montabaur gest. 21. Mai 1934 Montabaur, Buchdrucker und Verleger u. a. Kreisblatt, Vors. Gewerbeverein 1902-1929.

<sup>143</sup> S. Anm. 138.

<sup>144</sup> S. Anm. 129.

<sup>145</sup> S. Anm. 129.

<sup>146</sup> Gerharz, Peter, Bauunternehmer, Vors. des Gewerbevereines Montabaur 1896-1902.

<sup>147</sup> S. Anm. 130.

<sup>148</sup> **Dr. Julius Georg Spies** (1859-1910), Apotheker in Montabaur.

<sup>149</sup> **Heinrich Feger** geb. 9.1.1847 Westerburg, gest. 16.5.1917 Westerburg, evangelisch, Bäcker, Bürgermeister, Abgeordneter. Inhaber des Hotels „Zum Löwen“ in Westerburg; 1883-1898 und 1909-1912 Bürgermeister in Westerburg, 1886-1898 Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Kreis Westerburg, dort Mitglied des Wegebau-, Eingaben- und Kleinbahnausschusses des Kommunallandtages, 1886-1912 Mitglied des Landesausschusses (bis 1889 als Stellvertreter), 1898-1912 stellvertretendes Mitglied des Provinzialausschusses Stand den Nationalliberalen nahe.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1192845862>

<sup>150</sup> **Dr. jur. utr. Hermann Heydweiller** geb. 23.11.1858 Krefeld gest. 11.10.1918 Denzerheide bei Bad Ems, evangelisch-reformiert. Landwirt, Landrat, Parlamentarier.

Preußen, Abgeordnetenhaus, Mitglied, 1907-1909.

Werdegang: Besuch des Gymnasiums Barmen (heute Elberfeld), dort 1878 Abitur,

Studium der Philologie, dann der Rechtswissenschaften an den Universitäten Heidelberg, Berlin, Bonn und Leipzig, später Studium der Agrarwissenschaften an der Universität Berlin.

1882 Gerichtsreferendar, 1885 Regierungsreferendar, 1888 Regierungsassessor. 1892-1901 Landrat in Altena, 1901-1903 Referent beim Oberpräsidenten in Münster.

Ab 1902 Bewirtschaftung seines eigenen Gutes Haus Denzerheide.

1907-1909 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses für den Wahlkreis Wiesbaden 4 (Unterlahnkreis) (nationalliberal), 10.5.1907 nachgewählt, 23.5.1909 ausgeschieden.

Mitglied des Provinziallandtages, Kreisdeputierter und stellvertretender Bürgermeister,

Mitglied des Zentralkomitees des Deutschen Kolonialvereins,

Mitglied des Zentralkomitees des Deutschen Roten Kreuzes.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1078731357>

<sup>151</sup> <https://de.wikipedia.org/wiki/Lahntalbahn>

<sup>152</sup> **Peter Joseph Daniel Maria Ernst Ludolf Fenner von Fenneberg**, 1852-1927, erster Pfarrer in Boden 1898-1900; s. Chronik Boden, S. 95, 96.

<sup>153</sup> **Wilhelm Schaffner**, geb. 1822 Heuchelheim bei Frankenthal (Pfalz), gest. 27.1.1907 Diez, Unternehmer, Parlamentarier, Preußisches Abgeordnetenhaus, Mitglied, 1889-1907, Wahlkreis Wiesbaden 4, Unterlahnkreis, nationalliberal.

---

<sup>154</sup> **Paul Cahensly**, geb. 28.10.1838 Limburg an der Lahn, gest. 25.12.1923 Koblenz, begraben in Limburg, Kaufmann, Sozialpolitiker, Parlamentarier, Kommunalpolitiker, Zentrum, 1886-1915 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses, 1886-1888 für den Wahlkreis Wiesbaden 9 (Unterwesterwaldkreis), ab 1889 für den Wahlkreis Wiesbaden 5 Limburg, 4.2.1916 ausgeschieden; Ehrenbürger der Stadt Limburg.

<sup>155</sup> Löhnberger Mühle in Niederlahnstein.

<sup>156</sup> Im Juni 1890 wurde der Grundstein für die größte Industrieanlage in Niederlahnstein gelegt, die **Stettiner Chamotte-Fabrik Actien-Gesellschaft**, vormals Didier. Das Werk suchte neben den Anlagen in Stettin und Gleiwitz einen weiteren Industriestandort in Westdeutschland, sodass zwischen Bahn und Rhein die Fabrik auf einem Areal von 200 Metern Länge und 33 Metern Breite errichtet wurde. Neben dem Fabrikgebäude waren ein dreistöckiges Direktionsgebäude, ein zweieinhalbstöckiger Wohnbau für die Beamten und zwei Arbeiterwohnhäuser geplant. Nach aufwendigen Um- und Anbauarbeiten an dem direkt am Rhein gelegenen Schamotte-Schlösschen aus dem 19. Jahrhundert (Villa Didier), eröffnete hier 1995 ein Gastronomieerlebnis der gemütlichen Art.

<sup>157</sup> **Dr. jur. Anton Dahlem** geb. 30.12.1859 Niederlahnstein gest. 7.4.1935 Niederlahnstein, katholisch, Jurist, Rechtsanwalt, Parlamentarier, Reichstag, 1902-1918, Abgeordnetenhaus 1903-1918, Besuch der Bürgerschule in Oberlahnstein, 1873-1879 Schiffsbaulehre bei seinem Vater, 1879-1882 Besuch der Gymnasien in Koblenz und Montabaur, anschließend bis 1886 Studium der Rechte an den Universitäten Würzburg, München und Bonn, 1883/84 Militärdienst als Einjährig-Freiwilliger, Oberleutnant a.D., 1891 Promotion zum Dr. jur., ab 1891 Rechtsanwalt in Oberstein an der Nahe, 28.7.1902-November 1918 Mitglied des Deutschen Reichstages für den Wahlkreis Wiesbaden 3: Braubach, Montabaur, Nassau, Nastätten, St. Goarshausen, Wallmerod (Zentrumspartei), ab 1903 Mitglied des Provinzialausschusses der rheinischen Zentrumspartei, 1903-1918 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses für den Wahlkreis Wiesbaden 3 (Unterwesterwaldkreis, Westerburg) (Zentrum), 14.2.1902 nachgewählt, ab 1904 Rechtsanwalt in Niederlahnstein, Ernennung zum Justizrat; 1905 Magistratsmitglied in Niederlahnstein.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/116012730>

<sup>158</sup> **Dr. jur. Eugen Schubert**, Bürgermeister von Nassau 1904-192(20+?), zuvor Referendar und als Aushilfe beim Magistrat von Berlin, I. besoldeter Beigeordneter von Mülheim bei Köln 1897-1903; 1906 Gründung des Vereines für Geschichte, Denkmal- u. Landschaftspflege Bad Ems u. dessen erster Vorsitzender.

<sup>159</sup> **Anton Schütz** geb. 20.10.1860 Camberg gest. 27.1.1919 Oberlahnstein, katholisch, Bürgermeister, Abgeordneter, Regierungsbezirk Wiesbaden, Kommunallandtag, Mitglied, 1915-1918 Hessen-Nassau, 13. Provinziallandtag, Mitglied; Studium der Rechtswissenschaft an den Universitäten Freiburg im Breisgau und Bonn, Assessor in Frankfurt am Main, 1894-1904 Bürgermeister von Eltville im Rheingau, 1901-1904 Mitglied des Kreistages sowie des Kreisausschusses des Rheingaukreises, 11.8.1904 Wahl zum Bürgermeister von Oberlahnstein auf zwölf Jahre, 1916 einstimmig wiedergewählt, 1918 Niederlegung des Amtes aus gesundheitlichen Gründen; Engagement auf sozialem Gebiet, Verdienste in Bezug auf die Versorgung der Oberlahnsteiner Bevölkerung während des Ersten Weltkrieges; Mitglied des Vorstandes des Nassauischen Städtetages und des Gewerbevereins Oberlahnstein; ab 1905 Mitglied des Kreistages des Kreises St. Goarshausen, Kreisdeputierter 1915-1918 (1915-1916 für Wilhelm Kröck) Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Kreis St. Goarshausen, dort Mitglied des Finanz- und Rechnungsprüfungsausschusses, 1918 Wahl in den Landesausschuss.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1193271142>

<sup>160</sup> Im Jahr 1871 erwarb die Grenzhausener Firma **Schroeder & Stadelmann** eine Mühle an der Lahn, die bereits seit 1508 als Wisze Mole bekannt war. In Grenzhausen hatte die Firma Schroeder & Stadelmann Erd- und Mineralfarben aus den Westerwälder Farberdevorkommen hergestellt. Nach der Jahrhundertwende spezialisierte sich die Firma auf die Fertigung von Eisenoxydrot, das aus Westerwälder Ockersteinen gewonnen wurde. 1930 erfolgte die Umwandlung in eine AG. Ab 1956 wurden hochwertige Kunststoffprodukte hergestellt. Nachdem die Firma 1964 die Sternring Plastic GmbH & Co. übernahm, wurde das Unternehmen vier Jahre später selbst an die Farbwerke Hoechst angegliedert. Die AG wurde nach einer Umwandlung in eine GmbH an die Mannesmann-Werke veräußert. Sie trug fortan den Namen Schroeder & Stadelmann Plastic GmbH. 1971 kaufte Hoechst den Farbanteil von Mannesmann zurück. 1977 wurde die Firma in Röchling Sustaplatz KG umgewandelt, die 1997 in der Clariant Masterbatch GmbH, Werk Schroeder & Stadelmann GmbH aufging.

<sup>161</sup> **Dr. phil. Eduard Ernst Karl August Lotichius** geb. 11.11.1847 Sankt Goarshausen gest. 24.5.1908 Sankt Goarshausen, evangelisch, Unternehmer, Parlamentarier, Abgeordnetenhaus, Mitglied, 1882-1908. Werdegang: Besuch des Instituts Hofmann in St. Goarshausen, 1863-1866 Besuch der Bürgerschule in Hanau, anschließend bis 1868 kaufmännische Lehre, 1869/70 Militärdienst, 1871-1873 Studium der Staatswissenschaften an der Universität Leipzig, Fabrikant in St. Goarshausen. Mitglied des Kreistages und der Stadtverordnetenversammlung von St. Goarshausen, 1882-1908 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses, 1882-1885 für den Wahlkreis Wiesbaden 6 (Meisenheim, Rheingaukreis) (nationalliberal, fraktionslos), ab 1889 für den Wahlkreis Wiesbaden 7 (Meisenheim, Rheingaukreis, St. Goarshausen) (fraktionslos, Hospitant bei den Nationalliberalen, nationalliberal), 1903 erfolglose Kandidatur für den Deutschen Reichstag im Wahlkreis Wiesbaden 1: Hochheim, Höchst, Homburg, Idstein, Königstein, Usingen (Nationalliberale Partei). 1907 Ehrenbürger von St. Goarshausen. <https://www.lagis-hessen.de/pnd/1042922721>

<sup>162</sup> „Frank’sche Eisenwerke Nieverner Hütte G.m.b.H.

<sup>163</sup> **Georg Braun** (1871-1930), Pfarrer in Oberelbert 1902-1906.

<sup>164</sup> **Johann Peter Hübinger**, Bürgermeister von Holler 1895-1908.

<sup>165</sup> **Philipp Christian Epstein** geb. 18.4.1834 Kemmenau gest. 2.5.1918 Nassau (Lahn), evangelisch, Bürgermeister, Abgeordneter, Wiesbaden, Regierungsbezirk, Kommunallandtag, Mitglied, 1890-1910. Werdegang: November 1866 Wahl zum Bürgermeister von Nassau, insgesamt 39 Jahre im Amt, ab 1880 auch Standesbeamter, Engagement für die Weiterführung der nassauischen Stockbücher, Mitbegründer, Vorsitzender und Ehrenmitglied des Nassauer Gewerbevereins, Engagement für die Einführung der gewerblichen Fortbildungsschule. 1885 Mitglied des nationalliberalen Wahlkomitees des Unterlahnkreises für die Wahlen zum Preußischen Abgeordnetenhaus. 1890-1910 (1890-1892 für Georg Peter Groß) Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Unterlahnkreis, dort Mitglied der Wegebau- und der Finanzkommission, 1896-1910 stellvertretendes Mitglied des Landesausschusses (nationalliberal) bis 1899; Polizei- bzw. Amtsanwalt beim Amtsgericht Nassau, Mitglied des Feldgerichtes, des Waisenrates und des Kirchenvorstandes von Nassau; ca. 1889-1906 Mitglied des Kreistages des Unterlahnkreises; ca. 1903-1910 Mitglied des Kreis Ausschusses des Unterlahnkreises. <https://www.lagis-hessen.de/pnd/1156467705>

<sup>166</sup> **J. Ahren**, Bergewerksdirektor.

<sup>167</sup> **Adam Löwenguth**, 1851-1930, Bautechniker, Baumeister, Brandmeister, Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr in Montabaur.

<sup>168</sup> **Heinrich Volkmann**, 1873-1947, Fabrikant, Former, Eisengießer, Stadtverordneter in Montabaur.

<sup>169</sup> LHA KO Bestand 47 Nr. 1653 u. Nr. 133645.

<sup>170</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 1907, Nr. 151, 160, 162, 164.

<sup>171</sup> **Paul Eugen Max Duderstadt** geb. 9.6.1861 Berlin gest. 29.1.1918 Diez, evangelisch, Landrat, Abgeordneter. Westerburg, Landkreis, Landrat, 1894-1900. Wiesbaden, Regierungsbezirk, Kommunallandtag, Mitglied, 1899-1900, Unterlahnkreis, Landrat, 1900-1918. Provinziallandtag, Mitglied, 1913, Kommunallandtag, Mitglied, 1901-1918. Werdegang: bis 1873 Besuch des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums Berlin, anschließend Besuch des Gymnasiums in Wiesbaden, ab 1880 Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Berlin, Bonn und Straßburg, 12.1883 erste juristische Staatsprüfung als Gerichtsreferendar beim Oberlandesgericht Colmar, anschließend Tätigkeit bei den Amtsgerichten Langenschwalbach und Wiesbaden sowie Landgericht Wiesbaden, 1886 Regierungsreferendar bei der Regierung in Kassel, 1889 Regierungsassessor bei der Regierung in Lüneburg, 1892 kommissarische Übernahme der Verwaltung des Landratsamtes Westerburg, 3.1894-1900 Landrat des Kreises Westerburg. 1896 Mitglied der Landwirtschaftskammer, 1902 Mitglied des Vorstandes der Landwirtschaftskammer. 1899-1900 und 1901-1918 (1901-1904 für Robert Johannes) Mitglied des Nassauischen

---

Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau, 1899-1901 für den Kreis Westerburg, ab 1901 für den Unterlahnkreis, 1900-1918 Landrat des Unterlahnkreises in Diez. Vorsitzender des Landwirtschaftlichen Bezirksvereins des Unterlahnkreises und des Nassauischen Landesvereins für Obst- und Gartenbau. Während des Ersten Weltkrieges Leiter der Volkswirtschaftlichen Abteilung der Kriegsamtstelle in Frankfurt am Main.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1168823447>

<sup>172</sup> **Peter Friedrich Wilhelm Ludwig Freiherr Marschall von Bieberstein** geb. 15.3.1873 Dresden gest. 11.11.1914 Ypres (Frankreich). Jurist, Beamter, Landrat Unterwesterwaldkreis 1907-1914. Werdegang: Besuch der Schule in Mainz, des Gymnasiums in Wiesbaden, vier Jahre des Gymnasiums in Metz und eineinhalb Jahre des Gymnasiums in Koblenz, dort 20.2.1892 Abitur Ostern 1892 Immatrikulation an der Universität Freiburg im Breisgau, später in München, Leipzig und Marburg Studium der Rechtswissenschaft, 1892/93 Militärdienst als Einjährig-Freiwilliger im 5. Badischen Infanterie-Regiment Nr. 113 in Freiburg im Breisgau, 25.4.1896 erstes juristisches Staatsexamen am Oberlandesgericht Kassel („gut“), 4.5.1896 Gerichtsreferendar, tätig am Amtsgericht Weilburg, später am Landgericht und bei der Staatsanwaltschaft Kassel, 1898 Secondelieutenant im 1. Garde-Regiment zu Fuß, später dort Hauptmann der Reserve 7.8.1898 Entlassung aus dem Justizdienst, 21.8.1898 Regierungsreferendar, tätig bei der Regierung Wiesbaden, später beim Landratsamt des Kreises Wiesbaden und beim Magistrat der Stadt Biebrich am Rhein, 13.7.1901 zweites juristisches Staatsexamen („ausreichend“), 19.8.1901 Hilfsarbeiter des Landrates im Kreis Westhavelland in Rathenow, 29.8.1901 Regierungsassessor, 12.9.1902 Hilfsarbeiter beim Finanzministerium in Berlin, 1.11.1904 Hilfsarbeiter bei der Regierung Hannover, 4.7.1905 Hilfsarbeiter beim Oberpräsidium Hannover. 4.7.1906 Übertragung der kommissarischen Verwaltung des Landratsamtes des Unterwesterwaldkreises, 4.2.1907 Ernennung zum Landrat, 12.2.1907 definitive Bestellung zum Landrat des Unterwesterwaldkreises.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/116791926>

<sup>173</sup> **Paul Theodor Leopold Rademacher**, geb. 5. Juli 1864 in Werl gest. 7. April 1935 in Wiesbaden. Verwaltungsjurist und Abgeordneter. Rademacher besuchte das Archigymnasium in Soest und legte dort 1883 das Abitur ab. Er studierte bis 1886 Rechtswissenschaften in Freiburg (zwei Semester) und in 1883 Bonn (vier Semester). Nach der erfolgreichen ersten Staatsprüfung 1887 war er Gerichtsreferendar in Hamm, Werl, Soest, Dortmund und Münster. Als Regierungsreferendar arbeitete er ab 1889 bei den Regierungen Arnsberg und Stralsund und bei der Stadt Stralsund und dem Landratsamt Soest. Nach der Großen Staatsprüfung 1892 wurde er Regierungsassessor beim Landratsamt Siegen und der Regierung in Koblenz. Im September 1900 wurde er kommissarisch, zum 1. Juli 1901 definitiv Landrat im Landkreis Westerburg. Am 15. September 1910 wurde er als kommissarischer Landrat in den Landkreis Geestemünde versetzt. Ab März 1911 war er dort definitiv Landrat, bis er zum 1. Oktober 1929 pensioniert wurde. Von 1905 bis 1910 war er Abgeordneter im Nassauischen Kommunallandtag. Dort gehörte er 1907 bis 1910 dem Finanzausschuss an. Nach der Versetzung nach Geestemünde legte er das Mandat 1910 nieder.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Leopold\\_Rademacher](https://de.wikipedia.org/wiki/Leopold_Rademacher)

<sup>174</sup> Das Erscheinungsjahr ist unklar. Da der Lageplan im April 1908 von Stadtbaurat a. D. Gaul in Koblenz gezeichnet wurde, kann man vermuten, dass die Denkschrift um 1909 erschienen ist. Fundort: Stadtarchiv Bad Ems, Bs 5.22.

<sup>175</sup> Name nicht bekannt.

<sup>176</sup> **Emil Lieber**, 1858-1938, Wiesbaden, Amtsrichter, Parlamentarier, preußisches Abgeordnetenhaus 1910-1918, nationalliberal.

<sup>177</sup> LHA KO Bestand 702 Nr. 7814.

---

<sup>178</sup> Beschreibung der **Bergreviere** Wiesbaden und Diez. Herausgegeben mit Genehmigung des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe von dem Königlichen Oberbergamte zu Bonn, 1893.

<sup>179</sup> Foto: Heimat- und Bergbaumuseum im Rathaus in Holzappel, Repro Röther 2023.

<sup>180</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 26.04.1914.

<sup>181</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 20.08.1920.

<sup>182</sup> Die Herkunft ist unbekannt. Die Planzeichnung befindet sich im Privatbesitz von Manfred Lorenz, Montabaur.

<sup>183</sup> **Denkschrift** betr. den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Montabaur nach Nassau als Fortführung der Westerwald-Querbahn von Westerburg über Montabaur an die Lahn, überreicht von dem Ausschuss zum Bau einer Eisenbahn durch das Gelbachtal, Dillenburg: Dönges, 1928.

<sup>184</sup> Dipl.-Volksw. **Robert Simon** geb. 19.12.1897 Marienberg Ww., Bürgermeister in Nassau 1.10.1926 - 10.10.1933. Zwangsbeurlaubung u. Einleitung eines Dienststrafverfahrens wegen diverser dienstlicher und außerdienstlicher Vergehen. Er erklärte schließlich seinen Rücktritt zum 10.10.1933; das Dienststrafverfahren wurde eingestellt. 1936 Steuerberater in Dortmund. Sein Antrag auf Wiedergutmachung wurde negativ beschieden, da sein Ausscheiden aus dem öffentlichen Dienst aus anderen als nationalsozialistischen Gründen erfolgt sei. Jedoch erübrige sich ein weiteres Eingehen hierauf, da durch die Verurteilung am 25.11.1949 zu einem Jahr und sechs Monate Zuchthaus und drei Jahren Ehrverlust der Anspruch auf Wiedergutmachung ohnehin verwirkt wäre, so im Wiedergutmachungsentscheid vom 30.08.1952. Aus der Archivakte geht nicht hervor, warum Simon 1949 zu einer Freiheitsstrafe verurteilt wurde (LHAKO Bestand 503 Nr. 294).

<sup>185</sup> Einen Überblick gibt der Aufsatz „Verkehr im Westerwald“ von Prof. Dr. Heinz Fischer (Prof. Dr. Heinz Fischer: Verkehr im Westerwald, in: Großer Westerwaldführer, 4. Aufl. 1996, S. 74-79).

<sup>186</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis Nr. 117, zweites Blatt, 29. September 1900.

<sup>187</sup> Landschaft im heutigen Rhein-Lahn-Kreis.

<sup>188</sup> Wiesbadener Generalanzeiger 3. August 1907.

<sup>189</sup> **Rudolf Sigmund Lion** geb. 9.7.1868 Frankfurt am Main, gest. 12.6.1933 Frankfurt am Main; Ingenieur, Regierungsbaumeister, Architekt, Abgeordneter im Nassauischen Kommunallandtag, DVP.

<sup>190</sup> **Heinrich Bechtel** geb. 2.9.1882 Bonn gest. 10.9.1962 Diez, Filialleiter, Redakteur, Abgeordneter, SPD; ab 1902 in Wiesbaden, Freiwilliger in Deutsch-Südwestafrika (Niederschlagung des Herrero-Aufstandes), 1903-1907 zum Eisenbahnbau abkommandiert, 1911 Filialleiter der Konsumgenossenschaft Wehen/Ts., 1920 Filialleiter der Konsumgenossenschaft Diez, 1920-1932 Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Unterlahnkreis, 1921 Ersatzmann bei der Wahl zum Preußischen Landtag im Wahlkreis 19: Hessen-Nassau (SPD), 1928 Übernahme der Redaktion und Buchhandlung „Volksstimme“ Limburg, Frühjahr 1933 arbeitslos, ab 1936 wieder Filialleiter, nach dem 20.7.1944 im Konzentrationslager Dachau, nach Kriegsende Geschäftsführer der AOK in Diez, Mitglied der Stadtverordnetenversammlung in Diez, Mitglied des Kreistages des Unterlahnkreises, 1946/47 Mitglied der Beratenden Landesversammlung von Rheinland-Pfalz, 1947-1955 Mitglied des Rheinland-Pfälzischen Landtags.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1132088046>

<sup>191</sup> **Protokoll der Verhandlungen des 54. Kommunallandtages** d. Regierungsbezirks Wiesbaden, 6. Öffentliche Sitzung 28. September 1920, Tagesordnungspunkt 12, S. 87, 88.

<sup>192</sup> Zu den Maßen s. nachf. Anmerkungen.

<sup>193</sup> Wiesbadener Zeitung, Rheinischer Kurier 30. Sept. 1920, Morgenausgabe.

---

<sup>194</sup> Diese Aussage ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass der Gelbach die Grenze zwischen den Gemarkungen Weinähr und Obernhof bildet.

<sup>195</sup> Zu den Maßen s. nachf. Anmerkungen.

<sup>196</sup> Limburger Anzeiger 30. Sept. 1920.

<sup>197</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 4.10.1920, falsche Überschrift, es war der 54. Kommunallandtag vom 20. bis 28. September 1920.

<sup>198</sup> **Dr. jur. Wilhelm Teves**, 1880-1956, Montabaur, Rechtsanwalt u. Notar, u. a. 1920 Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Unterwesterwaldkreis, Christliche Volkspartei CVP, 1920er und frühe 1930er Jahre Mitglied des Kreistages des Unterwesterwaldkreises, Kreisdeputierter, Stadtverordnetenvorsteher in Montabaur, Foto: LHA KO.

<sup>199</sup> **Heinrich Roth**, 1889-1955, Holler, Montabaur, Bürgermeister, Landrat, Parlamentarier, Christliche Volkspartei CVP, Mitglied des Kreistages und 1919 Kreisdeputierter im Unterwesterwaldkreis, 1920 Mitglied des Nassauischen Kommunallandtages. Foto: StAMT.

<sup>200</sup> Es handelt sich vermutlich um einen Druckfehler, richtig dürfte eine Höhe von 22 m sein! Oder ist die Höhe der Mauerkrone über Meereshöhe = 220 m gemeint?

<sup>201</sup> Auch diese Angabe ist unwahrscheinlich, vermutlich ist die Breite der Mauer gemeint und die Dicke der Krone mit 5 m, wie bei Talsperren dieser Größenordnung üblich.

<sup>202</sup> Diese Angabe ist missverständlich, da offensichtlich nicht die Länge der Staumauer, sondern die Länge des Stausees bis Giershausen gemeint ist!

<sup>203</sup> Nassauer Bote 20. Oktober 1920.

<sup>204</sup> Kreisblatt für den Unterwesterwaldkreis 20.11.1920.

<sup>205</sup> Wasser und Gas 1921, Band 11, S. 647.

<sup>206</sup> Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a. M.: ISG FFM Bestand A.02.01 Nr. T-1780.

<sup>207</sup> **Dr. jur. Dr. med. h.c. Wilhelm Woell** geb. 6.2.1871 Weilburg gest. 3.11.1926 Frankfurt am Main, Jurist, Stadtrat, Landeshauptmann, Abgeordneter; Besuch der Volksschule und des Gymnasiums Philippinum in Weilburg, 1889 Abitur, Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Bonn, Brüssel und Straßburg, erste und zweite juristische Staatsprüfung in Colmar, ab 1892 Assessor in Colmar, Hochfelden und Zabern, Beurlaubung für wirtschaftswissenschaftliche Studien in Berlin und Gießen, 1898 Promotion zum Dr. jur. an der Universität Straßburg, 1899 Magistratsassessor in Frankfurt am Main, 1901-1920 besoldetes Magistratsmitglied in Frankfurt am Main, Verdienste um den Ausbau der medizinischen Institute der neu gegründeten Frankfurter Universität, 1911-1920 Mitglied des Nassauischen Kommunallandtags des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden bzw. des Provinziallandtages der preußischen Provinz Hessen-Nassau für den Stadtkreis Frankfurt am Main, dort Mitglied des Finanz- und des Wahlprüfungsausschusses, Mitglied des Bezirks- und des Landesausschusses (1920 für die Demokratische Partei), 1916 Ehrendoktorwürde der Medizinischen Fakultät der Universität Frankfurt, 1920 Wahl zum Landeshauptmann, Durchsetzung von Reformen in der Bezirksverwaltung, vor allem in der Wohlfahrtsfürsorge sowie im Versicherungs-, Verkehrs- und Versorgungswesen, zudem Einrichtung eines Landeswohlfahrtsamtes und eines Landesarbeitsnachweis, Ausbau der Jugend-, Familien- und Wohnungsfürsorge, Ausübung des Amtes bis zu seinem Tod, 6.1923-8.1924 Geschäftsführung des Kommunallandtages Wiesbaden, da derselbe wegen der französischen Besetzung nicht tagen konnte, Mitglied des Aufsichtsrates bei der Lahnkraftwerke- und Mainkraftwerke AG.

<https://www.lagis-hessen.de/pnd/1193188466>

<sup>208</sup> Diese Angabe weicht von den zuvor zitierten Maßen ab und ist wahrscheinlich zutreffend.

---

<sup>209</sup> Die an das Gutachten angefügte Tabelle enthält auch Berechnungen für Talsperren an der Wisper (s. a. HHStAW Bestand 659 Nr. 233, Band 1, 1961-1964, Zeitungsausschnitte; HHStAW Bestand 659 Nr. 234, Band 2, 1964, Zeitungsausschnitte, Protestkundgebungen, Diskussionen) und am Dörsbach oberhalb der Arnsteiner Mühle (s. HHStAW Bestand 3011/1, 2266 V, Pläne, Profile und Aufrisse zum Projekt der Talsperren von Dörsbach u. Mühlbach, 1908; HHStAW Bestand 3011/1 Nr. 2265 V, Plan zur Nutzung der Wasserkraft im Taunus unter Berücksichtigung der Wassereinzugsgebiete der Talsperren von Dörsbach, Mühlbach und Wisper, 1908. Das Konzept einer Wispertalsperre zur Wasserversorgung von Wiesbaden und des westlichen Taunus wurde in den 1950er und 1960er Jahren geplant, jedoch nie umgesetzt (s.a. HHStAW Bestand 509, Serie).

<sup>210</sup> HHStAW Bestand 3011/1 Nr. 2266 V.

<sup>211</sup> Fotomontage Röther 2023.

<sup>212</sup> Sammlung Manfred Lorenz, Montabaur.



Das Gelbachtal bei Wirzenborn.