

Die Geschichte der Nassauischen Kleinbahn

1) Einführung



Nassauische Kleinbahn, Lok
[Bild: Joachim Lutz (CC BY-SA
4.0)]

Vor rund 100 Jahren war die Nassauische Kleinbahn das wichtigste Verkehrsmittel im nordwestlichen Taunus, im Hochland zwischen Rhein und Lahn. [Anm. 1] Die Anbindung des bisher auf Postwagen und Privatfuhrwerke angewiesenen Hinterlandes wurde durch die schnellere Verbindung deutlich verbessert. [Anm. 2] 1898 war der Baubeginn der Strecke, der Reisezugverkehr ging bis 1952, der Güterverkehr bis 1957. [Anm. 3]

Die Geschichte dieser ehemaligen eindrucksvollen Kleinbahn wird im Folgenden von ihren Ursprüngen, über den Betrieb und den späteren Rückbau der Strecke nachgezeichnet.

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.2021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Ott 2004, S. 7.
2. Ott 2004, S. 10.
3. Ott 2004, S. 20. Der Güterverkehr lief ab 1952 stark eingeschränkt und wurde 1957 eingestellt. Danach begann der Abbau der Strecke. Der Autor führt die Frachtsätze für den Güterverkehr auf und zeigt auf, dass der Güterverkehr für den Bahnbetrieb zuständigen Nassauische Kleinbahn Aktiengesellschaft (NKAG) damals häufig nicht kostendeckend war. Vgl. ebd., S. 133.

2) Von der Idee zur Umsetzung



Nassauische Kleinbahn Aktiengesellschaft (NKAG)
[Bild: Tuluğaruk (CC BY-SA 4.0)]

Im Jahr 1891 beantragten die Gemeinden Katzenelnbogen und Zollhaus bei der zuständigen regionalen preußischen Regierung in Wiesbaden die Einrichtung einer ortsverbindenden Lokalbahn. Die Idee weitete sich in der anschließenden kontroversen Diskussion aus zum Vorschlag einer Vollbahn [Anm. 1] vom Rhein-Lahn Gebiet, Zollhaus über Nastätten zum Rhein. 1893 wurde die Idee einer Vollbahn zwischen Rhein und Aar vom zuständigen Minister in Berlin abgelehnt. Seine Begründung war, dass es um rein „örtliche Verkehrsbedürfnisse“ ginge und somit nur eine kleinere Lokalbahn infrage käme.

Im gleichen Jahr interessierte sich eine Privatgesellschaft für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn zwischen den Kreisen St. Goarshausen und dem ehemaligen Unterlahnkreis. Hierfür wurden Vermessungen durchgeführt und Streckenpläne entworfen. 1895 wurde die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft von den beiden Kreisen für die Planung beauftragt, die im gleichen Jahr eine Genehmigung zum Bau einer Kleinbahnstrecke von Zollhaus – Katzenelnbogen – Nastätten – St. Goarshausen mit einer Stichstrecke von Nastätten nach Braubach und Oberlahnstein erhielt. Im Herbst 1897 wurde aus diesem Streckenabschnitt bereits die Strecke Miehlen – Dachsenhausen abgesteckt. [Anm. 2]

Die 1898 in Berlin gegründete Nassauische Kleinbahn Aktiengesellschaft (NKAG) erhielt für den geplanten Bahnbetrieb für 90 Jahre eine Konzession. [Anm. 3]

Mit dem Grundkapital von 5.436.000 RM (Reichsmark) aufgeteilt in 5.436 Aktien á 1.000 Reichsmark wurde der Diezer Landesbauinspektor Winkelmann mit einem Ingenieurbüro zur Umsetzung beauftragt. [Anm. 4]

Das Ziel der Nassauischen Kleinbahn Aktiengesellschaft war:

„Bau und Betrieb einer Kleinbahn von der Eisenbahnstation Zollhaus über Katzenelnbogen und Nastätten nach einer Umladestelle an dem Rheinufer in St. Goarshausen mit einer Abzweigung von Nastätten nach Miehlen über Marienfels, Dachsenhausen und Braubach nach einer Umladestelle an dem Rheinufer bei Oberlahnstein.“ [Anm. 5]

1898 begann die Umsetzung. Am 18. September 1900 wurde die Kleinbahnlinie von der Lohmühle bei St. Goarshausen bis Nastätten mit einer Feier eröffnet.

Die Strecke Nastätten – Zollhaus wurde 1901 fertiggestellt und erreichte im gleichen Jahr noch Holzhausen an der Haide. Die 24,5 km lange Strecke Miehlen – Silberhütte Braubach wurde 1902 in Betrieb genommen. Die Strecke St. Goarshausen – Braubach/Oberlahnstein wurde bis 1903 erbaut, dann stand auch das gesamte Netz zur Verfügung. [Anm. 6]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

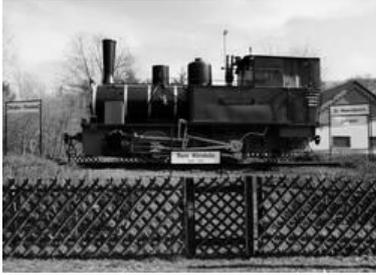
- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. „Vollbahn“ meint eine normale Eisenbahnstrecke.
2. Ott 2004, S. 9. Streckenplan der Nassauischen Kleinbahn: www.openstreetmap.org/relation/1765740, (Aufruf: 04.03.3021)
3. Ott 2004, S. 9. Die Gründer der Nassauische Kleinbahn Aktiengesellschaft (NKAG) waren neben dem Königreich Preußen die beiden Landkreise St. Goarshausen und Unterlahn sowie die Allgemeine Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft (ADKA) in Berlin. Der Sitz der Gesellschaft war in Berlin.
4. Zur Umrechnung der Reichsmark (RM): siehe Bundesbank-Liste „Kaufkraftäquivalente historischer Beträge in deutschen Währungen“ (www.bundesbank.de/resource/blob/615162/d55a20f8a4eced6d1b53e01b89f11c4/mL/kaufkraftaequivalente-historischer-betraege-in-deutschen-waehrungen-data.pdf, Aufruf 04.03.3021)
5. Ott 2004, S. 9.
6. Ott 2004, S. 10.

3) Die Herausforderungen beim Bau der Kleinbahn



Nastätten Denkmallok
Nassauische
Kleinbahn[Bild: Marion
Halft (CC BY-SA 3.0)]

Vom Jahr 1898 bis 1903 entstand ein Streckennetz von 79,6 km. [Anm. 1] Zusätzlich zur Hauptstrecke wurden auch Überholspuren und Be- und Entladegleise für Güter verlegt. [Anm. 2]

64,8 km der Hauptstrecke führten über Steigungs- oder Gefällstrecken. Die Höhenunterschiede zwischen Rheintal und Hochtaunus erschwerten den Bau der Strecke: Die Endstation in Oberlahnstein lag in 60 m Höhe, während der Bahnhof Berndroth-Rettert beispielsweise auf 430 m Höhe lag. [Anm. 3]

Hinzu kamen enge Täler, viele Kurven und 14 zu errichtende Brückenbauwerke, die zu bewältigen waren und viel Arbeitskraft kosteten. [Anm. 4] Hierdurch entstand der Ruf der Nassauischen Kleinbahn als technisch und landschaftlich eindrucksvolle „Gebirgsbahn“. [Anm. 5]

Ab 1898 arbeiteten nicht nur Einheimische, sondern auch italienische und polnische Arbeiter an der Strecke, zum Teil unterstützt von russischen und schlesischen Arbeitern. 1901 waren beispielsweise 360 Italiener auf der Strecke zwischen Zollhaus und Katzenelnbogen mit Erdarbeiten und Sprengungen beschäftigt. Die Handarbeit des Streckenbaus war damals körperlich sehr schwer und konnte teilweise auch gefährlich sein. [Anm. 6]

Die bei Bauwerken dieser Art gängigen Konfliktthemen blieben auch bei der Nassauischen Kleinbahn nicht aus: Die Klärung von Eigentumsverhältnissen, Streckenverläufen und Plangenehmigungsverfahren barg Konfliktpotenzial. Auch terminliche Schwierigkeiten, Kostenüberschreitungen oder topologische Besonderheiten sorgten bei Planern und Ausführenden für Kopfzerbrechen. [Anm. 7] Für die Finanzierung der Reststrecke von Braubach bis Oberlahnstein war eine Erhöhung des Aktienkapitals erforderlich. [Anm. 8]

Teilweise kam es zu örtlichen Protesten gegen die Streckenführung, so dass durch Einsprüche Umplanungen erforderlich wurden. Gemeinden, die kein Interesse an der Bahn hatten, meldeten, dass sie ihr Land nicht kostenfrei abgeben wollten und keine Beiträge für den Bau der Bahn entrichten wollten. [Anm. 9]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Ott 2004, S. 15. Entlang der Strecke gab es nur unbeschränkte Bahnübergänge. Vgl. ebd., S. 139.
2. Ott 2004, S. 19-20.
3. Dauer, Ott 2002, S. 8.
4. Dauer, Ott 2002, S. 8.
5. Ott 2004, S. 15. Auf S. 66 stellt Ott die Höhenangaben der einzelnen Stationen und Haltepunkte vor. S. 69-74 enthalten das Vorwort zum „Führer für nassauische Kleinbahnen“ von Heinrich Reifenrath sen. aus dem Jahr 1903 mit der Überschrift „Eine nassauische Gebirgsbahn“. Der „Führer über die nassauische Kleinbahnen mit 24 Ansichten“ von Heinrich Reifenrath sen. aus dem Jahr 1903 steht auch als Digitalisat zur Verfügung: <https://www.dilibri.de/urn/urn:nbn:de:0128-1-19348> (Aufruf: 04.03.3021).
6. Ott 2004, S. 15-16. Ott beschreibt, dass die ortsansässigen Bauern sich nach der Ernte im Herbst auch am Bau beteiligten und täglich 3 bis 3,50 Mark dabei verdienten. Von dem Streckenbau nach Zollhaus wurde 1899 berichtet, dass die Löhne so niedrig waren, dass die ausländischen Arbeiter sich vom Bau zurückzogen.
7. Ott 2004, S. 16. Auch Konflikte zwischen den Arbeitern oder mit den beteiligten Baufirmen waren nicht unüblich.
8. Ott 2004, S. 16. Das Aktienkapital musste für die Finanzierung des letzten Streckenabschnitts von Braubach bis Oberlahnstein von 5.436.000 auf 6.236.000 Mark angehoben werden.
9. Ott 2004, S. 18-19. Ott erwähnt hier die Gemeinde Reichenau und zitiert das Protokoll einer Gemeinderatssitzung, bei der beschlossen wurde, den Bau wegen der eigenen prekären Lage nicht zu unterstützen.

4) Wissenswertes zu einzelnen Streckenabschnitten

Im Folgenden werden einige Details zur Geschichte der einzelnen Streckenabschnitte vorgestellt.

4.1) St. Goarshausen - Nastätten (16,8 km)

4.2) Nastätten – Katzenelnbogen - Zollhaus (27,8 km)

4.3) Nastätten – Braubach - Oberlahnstein (33,1 km)

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

4.1) St. Goarshausen - Nastätten (16,8 km)

Überblick

- 18.07.1898 Beginn des Streckenbaus in Bogel
- 18.09.1900 Eröffnung der Strecke bis St. Goarshausen-Lohmühle
- 01.05.1901 Fertigstellung bis St. Goarshausen-Hasenbach
- 1903 Anschluss Rheinbahnhof und Rheinhafen St. Goarshausen (heutige B42)
- 1952 Einstellung des Personenverkehrs
- 1957 Einstellung des Güterverkehrs und Streckenabbruch



Sankt Goarshausen, ehem. Bahnhof der Nassauischen Kleinbahn[Bild: Motorpferd (CC BY-SA 3.0)]

Durch die Bahnstrecke wurden die bisher üblichen Pferdepostwagen abgelöst. Am 1. Oktober 1900 wurden die Pferde zum letzten Mal auf der Strecke zwischen St. Goarshausen und Reichenberg eingesetzt. Die Bahn brauchte zukünftig im Schnitt nur noch 15 Minuten dafür. [Anm. 1]

Der repräsentativ gestaltete Kleinbahnhof in St. Goarshausen lag vom Rheinufer aus hinter der dreigleisigen Streckenanlage. Von hier aus verlief auch ein Anschlussgleis zum Portalkran des Rheinhafens. Der 1936 gefertigte, elektrisch betriebene Portalkran gehörte zur Blei- und Silberhütte, die an der Strecke Braubach-Zollgrund lag. [Anm. 2]

Für die Strecke von St. Goarshausen nach Nastätten benötigte die Nassauische Kleinbahn circa eine Stunde. Es war der täglich am stärksten genutzte Streckenabschnitt mit vier bis fünf Personenzugpaaren. [Anm. 3]

In der Regel bestand ein Personenzug aus einem oder zwei grünen Reisezugwagen und einem Packwagen mit Postraum, Kurzplattform und Stückgutraum. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Personenzüge bis zur Fensterleiste rot und oberhalb davon elfenbeinfarben gestrichen. [Anm. 4]

Die Haltestelle St. Goarshausen-Hasenbach, die von 1901-1903 Endstation der Strecke war, diente bei Hochwasser bedarfsweise auch immer wieder als Endstation. [Anm. 5]

Von St. Goarshausen bis zur Haltestelle Bogel bewältigte der Zug einen Höhenunterschied von 73 m im Rheintal bis auf 360 m in Bogel. [Anm. 6]

Die Strecke St. Goarshausen-Bogel ist heute zu einem Rad- und Wanderweg ausgebaut. [Anm. 7]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmalisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Ott 2004, S. 20.
2. Ott 2004, S. 22 und 122. Weitere Informationen zum seit 1917 bestehenden historischen Portalkran von St. Goarshausen unter: „Der Häusener Kran von 1917 wird renoviert“, 07.10.2020, <http://häusener-kran.de/> (Aufruf: 04.03.3021). Ott weist darauf hin, dass im Regionalmuseum in Nastätten ein Streckenplan aus der Bauzeit die Details der Streckenführung am Rheinhafen in St. Goarshausen inkl. des „Kilometer 0“ als Streckenbeginn zeigt. Vgl. S. 23. Beispielsweise gab es auch Lade- und Umladegleise. Viele Details von Plänen und Verträgen sind auch im Stadtarchiv von St. Goarshausen aufbewahrt. Vgl. S. 24.
3. Ott 2004, S. 28.
4. Ott 2004, S. 138. Technische Details zu den Personenwagen erläutert der Autor auf S. 114 erläutert.
5. Ott 2004, S. 28.
6. Ott 2004, S. 29.
7. Ott 2004, S. 33. Der Radweg wurde 2001/2002 eröffnet, Bahntrassenradeln – Details, 10.06.2014, www.bahntrassenradeln.de/details/rp4_08.htm bzw. ist der Radweg auch Teil des Loreley-Aar-Radwegs, <https://www.loreley-touristik.de/loreley-entdecken/radfahren/loreley-aar-radweg/> (Aufruf 04.03.3021). Ott weist darauf hin, dass die Strecke von Bogel bis Nastätten auch gut begehbar, bzw. mit dem Rad befahrbar sei. Vgl. ebd.

4.2) Nastätten – Katzenelnbogen - Zollhaus (27,8 km)

Überblick

Juli 1898 Beginn der Bauarbeiten Strecke Nastätten-Holzhausen

01.05.1901 Eröffnung der Teilstrecke Nastätten-Holzhausen

01.11.1901 Eröffnung der Strecke bis Zollhaus

1952-53 Einstellung des Personenverkehrs Nastätten – Katzenelnbogen bzw. Katzenelnbogen – Zollhaus

1957 Einstellung des Güterverkehrs Nastätten – Hohenfels

1958-1970 Streckenabbruch



Nastätten, Bahnhof der ehem. Nassauischen Kleinbahn[Bild: Peter Kaminsky (CC BY-SA 4.0)]

Die Bahnanlage in Nastätten wurde von drei Strecken aus erreicht und war in ihrer Anlage beeindruckend: sechs Schienenstränge, [Anm. 1] Lade- und Abstellgleise, ein Empfangsgebäude mit Güterschuppen, Gaststätte und Wartesaal, Lokschuppen, Werkstatthalle und Wasserturm. [Anm. 2] Das fachwerkdurchzogene Bahnhofsgebäude ist heute noch erhalten. [Anm. 3]

In Richtung Nastätten fuhren die Loks der Kleinbahn vorwärts, auf dem Rückweg mussten Sie rückwärtsfahren. [Anm. 4]

Von Nastätten führte die Bahntrasse zum höchsten Punkt der Streckenführung, zur Haltestelle Berndroth-Rettert. Sie lag auf 430 m Höhe und war mit einem einfachen Wellblechgebäude, Ladegleis, Wartegleis und Holzverladerampe ausgestattet. [Anm. 5] In Katzenelnbogen gab es ein beachtliches Bahnhofsgebäude mit drei Gleisen, Güterschuppen und Wasserturm. Auf dem Weg nach Zollhaus gab es in Maiblumenlai und Dachskaute noch Erzverladestellen. [Anm. 6] In Hohlenfels gab es ein 1,5 km langes Anschlussgleis zum Kalksteinbruch Hibernia, in Muderhausen eine viergleisige Bereitstellungs- und Verschiebeanlage mit nahegelegenen Ladestellen für Erz und Kalkstein sowie ein Anschlussgleis zu Kalkstein- und Roteisensteingruben. [Anm. 7]

Vom ehemaligen Bahnhof in Zollhaus ist heute noch das Bahnhofsgebäude erhalten. [Anm. 8] Es dient - errichtet als Fachwerkbau mit Klinkerausmauerung - mittlerweile als Wohnhaus. Vom Bereich der ehemaligen Güterabfertigung, der Laderampe, dem Schüttgutumschlag und dem Wasserturm sind heute keine Überreste mehr erhalten.

Zollhaus war auch Anschlussstelle für Gleise der Eisenbahn, die zum damaligen Zementwerk Mirke und zu den Kalkbrennöfen der Firma Heymann (später: Lahnkalkwerke) führten. [Anm. 9]

Die Fahrtdauer von Nastätten bis nach Zollhaus im Aartal betrug für einen Personenzug je nach Fahrplan zwischen 1,5 und 2 Stunden. [Anm. 10]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Dauer, Ott 2002, S. 40.
2. Ott 2004, S. 33.
3. Ott 2004, S. 40.
4. Ott 2004, S. 34. Ott bezeichnet die Bahnanlage in Nastätten als für eine Kleinbahn ungewöhnlich großzügige Anlage.
5. Ott 2004, S. 43.
6. Ott 2004, S. 44.
7. Ott 2004, S. 46 und S. 133. Steinbruch Hibernia. 31.12.2020, www.mineralienatlas.de/lexikon/index.php/Deutschland/Rheinland-Pfalz/Rhein-Lahn-Kreis/Hahnst%C3%A4tten/Zollhaus/Steinbruch%20Hibernia (Aufruf 04.03.3021).
8. Ott 2004, S. 49. Bahnhof Zollhaus, 20.08.2019, www.regionalgeschichte.net/rhein-lahn/hahnstaetten/kulturdenkmaeler/bahnhof-zollhaus.html (Aufruf 04.03.3021).
9. Ott 2004, S. 50.
10. Ott 2004, S. 46.

4.3) Nastätten – Braubach - Oberlahnstein (33,1 km)

Überblick

Dezember 1898 Beginn der Vorarbeiten zum Streckenbau

01.05.1901 Eröffnung der Teilstrecke Nastätten - Miehlen

10.07.1902 Eröffnung der Teilstrecke Miehlen – Braubach / Silberhütte

18.10.1903 Eröffnung der Teilstrecke Braubach - Oberlahnstein

01.03.1917 Einstellung des Personenverkehrs Braubach - Oberlahnstein

1919/1920 Einstellung des Güterverkehrs Braubach – Oberlahnstein und Streckenabbruch

01.06.1920 Einstellung des Personenverkehrs Braubach - Nastätten

01.05.1926 Wiederaufnahme des Personenverkehrs Braubach - Nastätten

01.05.1929 Einstellung der Strecke Braubach - Miehlen

1932/1933 Streckenabbruch Miehlen – Braubach

1955 Einstellung des Güterverkehrs Nastätten – Miehlen

1956 Abbruch der Strecke Nastätten – Miehlen

1959 Sonderbetrieb der Reststrecke Braubach / Silberhütte – Hafen

30.09.1977 Stilllegung der Reststrecke



Miehlen - ehem. Bahnhof
der Nassauischen
Kleinbahn [Bild: Peter
Kaminsky (CC BY-SA 4.0)]

Die längste Strecke der Nassauische Kleinbahn AG (NKAG) wurde in einer zweistündigen Fahrtzeit zurückgelegt. Sie war die problematischste Strecke. [Anm. 1] Das Teilstück Braubach-Oberlahnstein stellte sich jedoch als Fehlinvestition heraus und wurde 1917 bereits für den Personenverkehr eingestellt und 1920 zurückgebaut. [Anm. 2]

Die Strecke Nastätten-Miehlen blieb als Abschnitt mit am längsten erhalten und wurde erst 1956 abgebrochen. Das ehemalige Bahnhofsgebäude von Miehlen, ein Fachwerkhaus mit Güterschuppen, ist heute noch erhalten. [Anm. 3]

Bei Dachsenhausen gab es für die damaligen Dampflokomotiven noch eine weitere Wasserentnahmestelle falls der am Rhein gelegene Bahnhof Braubach hierfür wegen Hochwasser nicht erreichbar war. In Braubach gab es neben dem 1986 abgerissenen Bahnhofsgebäude (Fachwerk mit Ziegelsteinausmauerung) und dem Güterschuppen noch Anschlussgleise zum Rheinhafen und für Rangier- und Umladearbeiten. Der einst dampfbetriebene Ladekran wurde 1959 durch eine Überladebrücke abgelöst. [Anm. 4]

1920 wurde die Strecke Braubach-Nastätten wegen zu wenig Verkehrsaufkommen für den Personenverkehr vorübergehend stillgelegt. [Anm. 5] 1926-1928 wurde der Personenverkehr nur noch in kleinem Umfang wieder aufgenommen, aber schon im Mai 1928 übernahm der günstiger angebundene Postbus den Personentransfer. [Anm. 6]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Dauer, Ott 2002, S. 82.
2. Ott 2004, S. 52.
3. Ott 2004, S. 53.
4. Der dampfbetriebene Schwimmkran gehörte wie der 1936 gefertigte, elektrisch betriebene Portalkran zur Blei- und Silberhütte, die an der Strecke Braubach-Zollgrund lag. Vgl. Ott 2004, S. 122
5. Ott 2004, S. 58.
6. Ott 2004, S. 60-61. Der Autor weist auf mittlerweile gut eingerichtete Wanderwege zwischen Braubach und Dachsenhausen sowie zwischen Dachsenhausen und Miehlen auf der zurückgebauten Kleinbahnstrecke hin.

5) Transportfahrten zum Werkgelände der Blei- und Silberhütte in Braubach



Blei- und Silberhütte
Braubach BSB
Recycling[Bild: Marion
Halft (CC BY-SA 4.0)]

Von der Haltestelle Zollgrund führte die Strecke zu den Anschlussgleisen des Werkgeländes der Blei- und Silberhütte, wo eigene Lokomotiven oder von Pferden gezogene Wagen auf einer 750-mm-Spur den Weitertransport von Gütern übernahmen. [Anm. 1] Nach und nach wurden die Pferde durch Dampflok ersetzt. [Anm. 2]

Ab 1903 übernahm die Nassauische Kleinbahn AG (NKAG) die Fahrten zur Blei- und Silberhütte, zum Hafen und zur Staatsbahn, um Rohstoffe und Produkte zu transportieren. [Anm. 3]

Um die unterschiedlichen Spurweiten zwischen Werk und Bahnstrecke zu überbrücken, wurden Zwischenwagen, die auf beiden Spuren fahren konnten, zum Ausgleich genutzt. [Anm. 4] Die rund 30 täglichen Fahrten durch Braubach verursachten werktags Verkehrsprobleme im Ort. Circa 85 Tsd. bis 100 Tsd. Tonnen wurden im Jahr mit dem Werkbahntransport befördert. Rohblei aus Übersee kam zur Blei- und Silberhütte und in der Hütte gereinigte Bleibarren wurden zur Staatsbahn oder an den Rheinhafen transportiert. Eine weitere sichtbare Auswirkung im Ort war der Durchbruch zur Durchfahrt der Kleinbahn im alten Turm der Stadtbefestigung, der 1900 vorgenommen wurde. [Anm. 5]

Dieser sogenannte „Inselbetrieb Braubach“ blieb auch nach dem Rückbau der Strecke Braubach-Miehlen bestehen. [Anm. 6] Bis zur Stilllegung des Werkbahnverkehrs 1977 blieb die NKAG dadurch im Stand eines öffentlichen Bahnunternehmens. [Anm. 7]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Ott 2004, S. 54 und 61. Ott erläutert, dass die Silberhütte schon ab 1887 eine schmalspurige Werksbahn (750 mm), die von Pferden gezogen wurde, zum Rhein eingerichtet hatte. Diese verlief jedoch nicht durch den Turm am Obertor, sondern auf der anderen Seite der Straße. Vgl. ebd., S. 121-122. Dort sind auch weitere Details zum Werkverkehr der Silberhütte aufgeführt.
2. Ott 2004, S. 108. Ott schildert hier auch einige technische Details zu den Rangierloks der Silberhütte.
3. Ott 2004, S. 61.
4. Ott 2004, S. 122.
5. Ott 2004, S. 64. Auf der S. 121 bezeichnet Ott den Turm „am Obertor“.
6. Ott 2004, S. 61.
7. Ott 2004, S. 64. 1977/78 wurde die Blei- und Silberhütte, die den wirtschaftlichen Aufstieg Braubachs ausmachte, von der BSB Recycling GmbH übernommen. „Drei Schornsteine. 56340 Braubach, www.rheinsteig.de/a-drei-schornsteine (Aufruf: 04.03.3021).

6) Der Betrieb der Kleinbahn



Nassauische Kleinbahn,
Lok [Bild: Joachim Lutz (CC
BY-SA 4.0)]

Die dampfbetriebene Kleinbahn mit einer Spurweite von 1.000 mm („Meterspur“) wurde auf einer Gleislänge von 87 km eingesetzt. 74 km davon waren für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. [Anm. 1] Seit dem Jahr 1900 führte bis zum Rückbau der Strecke ein eigenes Telefonnetz über Telegrafmasten entlang der Strecke. [Anm. 2]

Als Betriebsmittel wurden für die NKAG im Jahr 1928 in einer Veröffentlichung aufgeführt: 12 Dampflokomotiven, 9 Personenwagen, 4 Gepäckwagen und 258 Güterwagen. [Anm. 3] Die größeren Bahnhöfe auf der Strecke bestanden aus einer kleinen Halle mit Fachwerk, das mit Ziegelsteinen ausgemauert war („Fachwerk mit Backsteinen“), [Anm. 4] die kleineren Haltepunkte boten mit einer Fachwerk-Wartehalle oder einer Blockhütte für die wartenden Reisenden Schutz vor der Witterung. [Anm. 5]

119 Personen betrieben die Nassauische Kleinbahn laut einer Veröffentlichung von 1928. [Anm. 6] 1902 wurden 15.630 Personenfahrkarten verkauft, im darauffolgenden Jahr waren es bereits 22.924 Fahrkarten, die für Personenfahrten verkauft wurden. [Anm. 7]

In den ersten Nachkriegsjahren gab es wegen erforderlicher Hamsterfahrten einen Ansturm auf die Kleinbahn. Für 1947 wird von über 700.000 Fahrgästen berichtet, gegenüber 250.000 vor Kriegsbeginn. Nach der Währungsreform 1948 sank die Zahl jedoch schnell wegen der zunehmenden Busfahrten und des sich vergrößernden Individualverkehrs. [Anm. 8] Im Jahr 1908 gab es 30 Beamte und 18 ständige Arbeiter, die sich um den Betrieb der Kleinbahn kümmerten. 1928 gab es insgesamt 119 Beschäftigte, 1936 und für das Jahr 1938 wurden 62 Arbeitskräfte im Dienst der NKAG ausgewiesen. [Anm. 9]

Der Betrieb baute auf die Langlebigkeit der Lokomotiven, die nach der Erstsanschaffung von acht dreiachsigen Loks 1899 teilweise über 50 Jahre im Dienst waren. [Anm. 10] Ab 1910 wurde, bedingt durch das wachsende Güteraufkommen, auf vierachsige Tenderloks umgestellt. [Anm. 11]

Problematisch war für die NKAG, dass die Bahn 1931 bereits 900.000 RM (= Reichsmark) Schulden auswies, für die zirka 50.000 RM Zinsen aufzubringen waren. Bis 1941 stiegen die Schulden auf nahezu 1,3 Millionen RM und die Zinslast auf 60.000 RM. [Anm. 12]

Bis zum Zweiten Weltkrieg wurde der Schienenverkehr wegen seiner Langsamkeit zunehmend weniger genutzt und Busse und LKWs eingesetzt. Die erste „Personenkraftfahrline“ führte 1938 per Bus viermal täglich von St. Goarshausen nach Nastätten und zurück, zudem einmal nach Miehlen und einmal nach

Zollhaus. [Anm. 13] Als die Fahrzeuge aber kriegsbedingt eingezogen wurden, stieg man in Kriegszeiten bis in die Nachkriegszeit wieder auf die Kleinbahn um. [Anm. 14] Dies änderte sich mit der beginnenden privaten Motorisierung durch den wirtschaftlichen Aufstieg nach dem Krieg. Daher wurde die Personenbeförderung per Bahn bald wieder eingeschränkt und von der NKAG wurden ab 1948 vermehrt Busse eingesetzt. [Anm. 15]

1951 wurde noch eine fünfsichtige Tenderlok gekauft sowie gebrauchte Loks für den Braubacher Inselbetrieb oder zur Nutzung beim Streckenabbau. [Anm. 16]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmalisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Ott 2004, S. 13.
2. Ott 2004, S. 141.
3. Ott 2004, S. 13. Die Information wurde im „Handbuch der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen“ 1928 mit anderen Daten der NKAG veröffentlicht. Ott beschreibt an anderer Stelle, dass die Höchstzahl von über 250 Güterwagen bereits im Laufe des Ersten Weltkrieges erreicht wurde. Vgl. ebd., S. 114. Auf den S. 115-120 beschreibt der Autor technische Hintergründe zu den Güterwagen.
4. Ott 2004, S. 19.
5. Ott 2004, S. 28 und 32.
6. Ott 2004, S. 13. Die Information wurde im „Handbuch der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen“ 1928 mit anderen Daten der NKAG veröffentlicht.
7. Ott 2004, S. 83. Die Beförderungszahlen im Personenverkehr schwankten stark. Von 1904 bis 1913 konnte man von circa 200.000 Fahrgästen ausgehen, von 1925 bis 1931 sanken die Zahlen hingegen von 80.000 auf 50.000 beförderte Fahrgäste. 1942 waren es fast 93.000 Personen. Ott 2004, S. 135. 1928 wurden über die Güterbeförderung und insgesamt 77.820 Fahrgästen Einnahmen von 412 Tausend RM erzielt. Ott 2004, S. 13. Zur Umrechnung der Reichsmark (RM): siehe Bundesbank-Liste „Kaufkraftäquivalente historischer Beträge in deutschen Währungen“ (www.bundesbank.de/resource/blob/615162/d55a20f8a4ecedd6d1b53e01b89f11c4/mL/kaufkraftaequivalente-historischer-betraege-in-deutschen-waehrungen-data.pdf, Aufruf 04.03.3021)
8. Ott 2004, S. 135-136. Die Personenzüge wurden von Schaffnern und Oberschaffnern gefahren, die Güterzüge von Hilfsschaffnern. Technische Details zu den Personenwagen sind auf S. 114 erläutert.
9. Ott 2004, S. 86. Ott berichtet von einem Zeitungsartikel, in dem 1950 die Rede von 120 Beschäftigten war. Diese Zahl hält er jedoch für zu hoch. Bei den Beamten geht die Kleinbahnliteratur eher von „beamtenähnlichen Angestellten“ aus, da sie selbst ihre Beiträge zur Pensionskasse entrichten mussten. Vgl. ebd., S. 90.
10. Ott 2004, S. 92. Die ersten acht Tenderloks mit 160 bis 200 PS wurden 1899 bei der Firma Henschel in Kassel gekauft. Das heutige Nachfolgeunternehmen im Bereich Industrietechnik/Antriebstechnik blickt auf eine Firmenhistorie seit 1810 zurück, Henschel 2021, www.henschel.eu/fileadmin/user_upload/Unternehmen/Historie/Historie_Henschel.jpg, (Aufruf: 04.03.3021). Auf den Seiten 94-107 stellt der Autor die Loks mit ihren technischen Details vor. Tenderloks führen bei einer Dampflokomotive die Wasser- und Brennstoffvorräte in Behältern auf der Lokomotive selbst mit.
11. Ott 2004, S. 93. Tenderloks führen bei einer Dampflokomotive die Wasser- und Brennstoffvorräte in Behältern auf der Lokomotive selbst mit. Diese vierachsigen Lokomotiven hatten ein Gewicht von bis zu 39 Tonnen.
12. Ott 2004, S. 134. Zur Umrechnung der Reichsmark (RM): siehe Bundesbank-Liste „Kaufkraftäquivalente historischer Beträge in deutschen Währungen“

(www.bundesbank.de/resource/blob/615162/d55a20f8a4eced6d1b53e01b89f11c4/mL/kaufkraetaequivalente-historischer-betraege-in-deutschen-waehrungen-data.pdf, Aufruf 04.03.2021). Das Jahreseinkommen eines durchschnittlichen Arbeiters betrug 1925 = 100 RM. Siehe Statistisches Bundesamt: „Von den zwanziger zu den achtziger Jahren. Ein Vergleich der Lebensverhältnisse der Menschen“, S 34.

https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEMonografie_derivate_00000284/5106155-9783824600021.pdf;jsessionid=ACE326873541E9C454BFE9E5AC52C534 (Aufruf 04.03.2021).

13. Ott 2004, S. 123. Ott führt auf, dass im Geschäftsbericht der NKAG für 1939 beim Busverkehr von über 59 Tsd. gefahrenen Kilometern mit über 48 Tsd. Personen gesprochen wurde, während die Bahn nur circa 30 Tsd. Personen beförderte.
14. Ott 2004, S. 90 und S. 123.
15. Ott 2004, S. 123. Auf den Seiten 123-130 stellt der Autor die gerade in der Anfangszeit zum Teil kurios anmutenden Busfahrzeuge reich bebildert detailliert vor.
16. Ott 2004, S. 93.

7) Die Bedeutung der Kleinbahn für die Region



Nassauische Kleinbahn
Wanderzeichen[Bild:
Haffitt (CC BY-SA 3.0)]

Durch die Nassauische Kleinbahn entstanden im damals ländlichen, strukturschwachen Raum des Taunus zwischen Lahn, Aar und Rhein viele Arbeitsplätze. Der Beruf war angesehen und bot Beförderungschancen. [Anm. 1] Begehrt war vor allem die krisensichere Stelle als Kleinbahnbeamter, die auch Aufstiegschancen bot sowie erst recht die besser bezahlte Stelle als Bahnhofsvorsteher.

Handwerker fanden in den Werkstätten Ausbildungs- und Arbeitsplätze. Die Bauern der Umgebung kümmerten sich in der Winterzeit um die Pflege der Bahnstrecken und hielten die Feuergräben entlang der Strecke in Ordnung. [Anm. 2]

Nachdem der Bahnbetrieb eingestellt wurde, verlegte die NKAG ihren Betrieb von der Schiene auf die Straße und viele Bahnbedienstete stellten sich auf das Fahren von Bussen oder LKWs ein. [Anm. 3] 1953 gab es beispielsweise noch 38 Beschäftigte im Bahnbetrieb und 18 Beschäftigte im Kraftwagenbetrieb. Die Tendenz ging in den Folgejahren für die Kraftfahrer nach oben. [Anm. 4]

1976 wurde die NKAG in eine GmbH überführt. Am 31. Dezember 1977 wurden 18 Omnibusse und das Personal in die Nassauische Verkehrs-Gesellschaft m.b.H (NVG) überführt. [Anm. 5]

Nach dem Rückbau der Bahn wurden die Bahnhofsgebäude und die Anlagen sowie einige Loks, Busse und LKWs verkauft. Der Rest wurde verschrottet. Die ehemalige Bahnstrecke von Nastätten bis Bogel dient als Wanderweg. Hinter Bogel verläuft ein ausgebauter Rad- und Wanderweg über die Trasse bis nach St. Goarshausen. [Anm. 6]

NACHWEISE

Verfasserin Text: Marion Nöldeke

Verwendete Literatur:

- Dauer, Karlheinz; Ott, Winfried: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 12. Nastätten 2002.
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hg.): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rhein-Lahn-Kreis, Mainz 2018, www.denkmalisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf, S. 64, zum ehemaligen Bahnhof in Nastätten (Aufruf: 04.03.3021).
- Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen. Schriftenreihe „Blaue Blätter“, Band 15. Nastätten 2004.

Erstellt am: 21.05.2021

Anmerkungen:

1. Dauer, Ott 2002, S. 112.
2. Ott 2004, S. 81. Die Feuergräben sollten entlang der Strecke Sicherheit bieten vor Funken und Flugfeuer der Lokomotive. Sie wurden von Arbeitsgruppen, den sogenannten „Rotten“ instandgesetzt. Vgl. ebd., S. 83.
3. Ott 2004, S. 87 und 90.
4. Ott 2004, S. 90. Der Autor erläutert auf S. 204, dass die NKAG 1956 in Wiesbaden Aktien in den Nennwerten 100 DM und 1.000 DM herausgegeben hat, die heute noch auf Sammlerinteresse stoßen.
5. Ott 2004, S. 185.
6. Ott 2004, S. 200. Ott schildert, dass die Trasse bis Miehlen nur noch in kurzen Stücken zu finden ist, die Strecke bis Marienfels aber noch sehr gut zu erkennen sei. Bis Dachsenhausen gebe es nur noch wenige Überreste der alten Bahnlinie. Von dort gäbe es einen Wanderweg bis Braubach. Vgl. ebd., S. 201. Auf der Strecke nach Zollhaus seien nur noch wenige Überreste zu finden. Dafür biete der Kleinbahnhof Zollhaus noch einen schönen Anblick. Vgl. ebd., S. 203. Anmerkung: die Notizen des Autors stammen aus 2004.