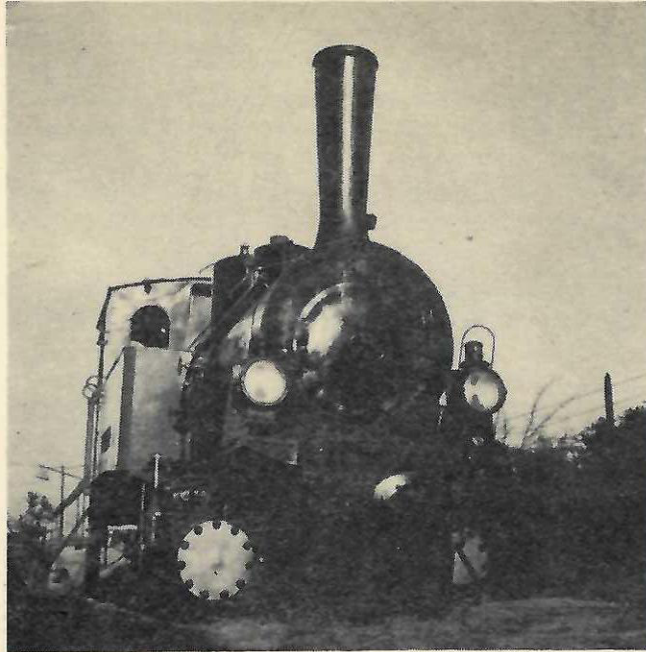


Die Nassauische Kleinbahn

vom 18. 9. 1900 bis 30. 9. 1977



Aufstellung der letzten Dampflokomotive als Denkmal in Nastätten
Einweihungsfeier am 13. 6. 1981, um 15.00 Uhr

Eine Kleinbahnlokomotive kehrt zurück

VON KLAUS ROSENKRANZ

Die letzte Dampflokomotive Nr. 16 der Nassauischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft, im Jahre 1900 mit der Fabriknummer 5575 von der Fa. Henschel & Sohn in Cassel gebaut, ist nun, 19 Jahre nach ihrer Ausmusterung, endgültig nach Nastätten zurückgekehrt.

Als zum 1. 6. 1962 der Dampfbetrieb der Nassauischen Kleinbahn (NK) auf der Reststrecke Hohlenfels – Zollhaus eingestellt worden war, wurde auch die Lok Nr. 16 in Zollhaus auf das Abstellgleis rangiert. Ebenso wie die anderen verbliebenen Lokomotiven und Wagen war sie für die Verschrottung bestimmt; dem Vernehmen nach soll sie zum Schluß für Streckenabbrucharbeiten eingesetzt worden sein. Zur gleichen Zeit warb in Limburg der Arzt Dr. med. Ernst Gäde für seinen Plan, vor dem dortigen DB-Bahnhofsgebäude eine alte Dampflokomotive als Denkmal aufzustellen. Da keine andere geeignete Lokomotivtype greifbar war, kauften er und der Limburger Schrotthändler Rudolf Schuy im Jahre 1963 die Lok Nr. 16 der Nassauischen Kleinbahn und bewahrten sie so vor der Zerlegung. Die langwierigen Planungen für die endgültige Gestaltung des Limburger Bahnhofsvorplatzes verhinderten jedoch die Ausführung des ursprünglichen Plans. Seit dem 3. 12. 1965 war die Lokomotive auf dem Gelände der Fa. Schuy in Limburg abgestellt, ohne daß über ihr endgültiges Schicksal entschieden worden wäre.

Im Jahre 1971 rückte die Maschine wieder in den Blick der Öffentlichkeit, als eine Limburger Firma sie als Werbeobjekt vorübergehend auf dem dortigen Neumarkt aufstellen ließ. Schließlich interessierte sich die „Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr“ (IHS) für die alte Lokomotive. Der Verein beabsichtigte, das Fahrzeug leihweise zu übernehmen, wieder aufzuarbeiten und auf seiner Museumsbahnstrecke im deutsch-holländischen Grenzgebiet bei Aachen einzusetzen. Leider war die IHS außer Stande, den darüber geschlossenen Vertrag zu erfüllen, und die Lok Nr. 16 wurde wieder einmal abgestellt.

Mittlerweile war die Maschine in ihrem ehemaligen Einsatzgebiet nahezu vergessen und galt als verschollen. Während eines Urlaubsaufenthaltes wurde jedoch Gustav Priestersbach, 1. Beigeordneter der Stadt Nastätten, durch einen Eisenbahnfreund über den Verbleib der letzten nassauischen Lokomotive unterrichtet. Tatsächlich konnte er sich an Ort und Stelle bei der Museumsbahn in der Selfkant an der holländischen Grenze davon überzeugen, daß die Lok noch vorhanden war. So reifte der Plan, das historische Objekt als Erinnerungsstück nach Nastätten heimzuholen, zumal der letzte Schienenverkehr der



Personal der Nassauischen Kleinbahn um 1925

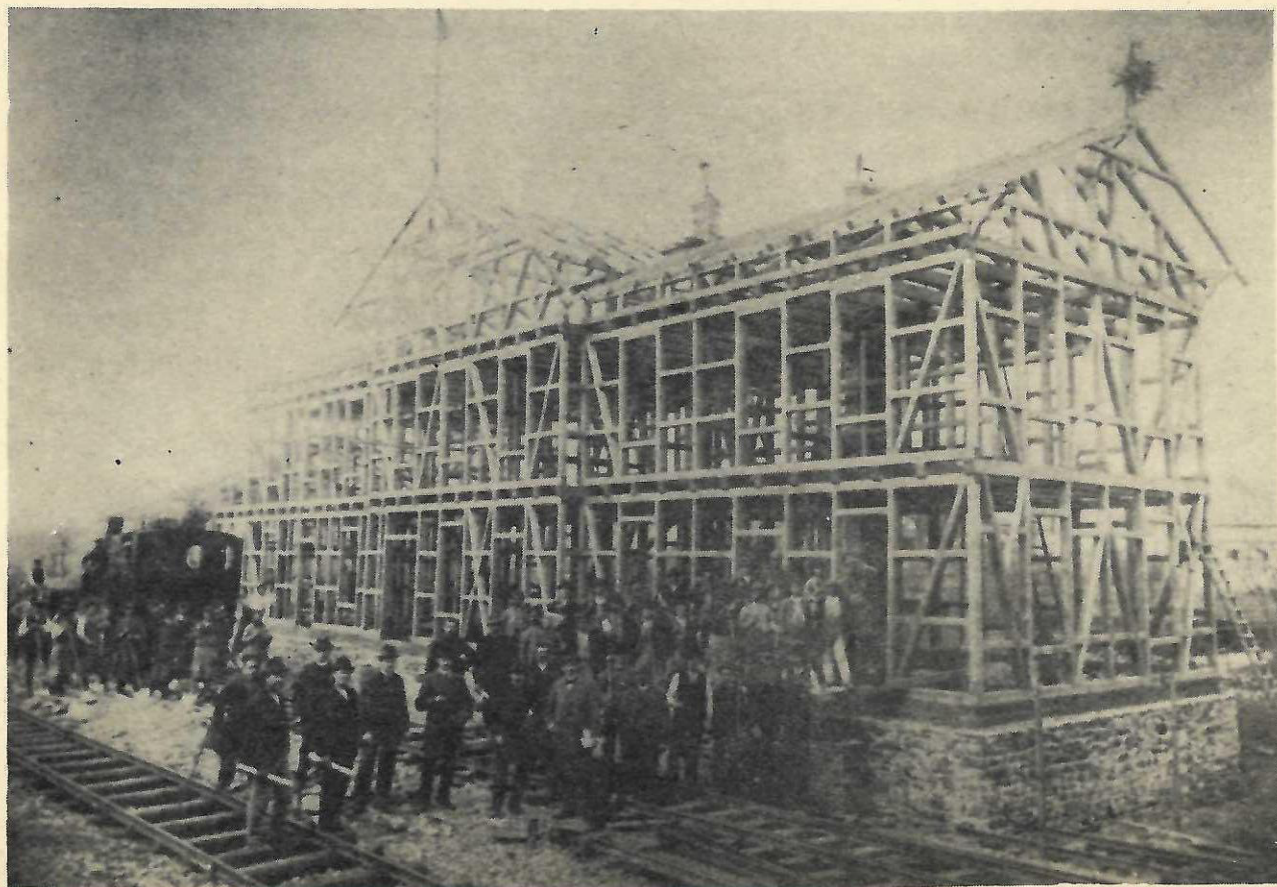
NK in Braubach am 30. 9. 1977 eingestellt worden war. Nachdem man eine Einigung mit dem Besitzer der Lokomotive, Dr. Ernst Gäde, erzielt hatte, beschloß der Stadtrat von Nastätten mehrheitlich den Kauf der Maschine.

Es ist anzuerkennen, daß unter den Bürgermeistern Kunert und Bruch traditionsbewußte Vertreter der Bürgerschaft hier das letzte Relikt der Erschließung dieses Raumes um die Jahrhundertwende der Nachwelt erhalten haben. Schließlich wurde erstmalig durch das Schienennetz der Nassauischen Kleinbahn die Region an die Verkehrswege an Rhein und Aar angeschlossen. Für Generationen war die Kleinbahn ein Begriff für die Verkehrserschließung und den Güterverkehr schlechthin. Das Pfeifen und Läuten der Lokomotiven gehörte zum Nastätter Alltag und das „Bimmelbähnchen“ demonstrierte die Beschaulichkeit der Landschaft und ihrer Bewohner. Nicht zu vergessen, daß die Nassauische Kleinbahn selbst und auch durch ihre Verkehrsverbindungen, vielen Menschen Arbeit und Brot gab. Bleibt zu hoffen, daß die heutige Generation diesem Denkmal an eine vergangene Epoche der Stadt Nastätten den nötigen Erhaltungswillen entgegenbringt und mithilft, diese vor Schaden zu bewahren.

Erinnerungen an die Kleinbahnzeit

Die bei der NK zum Anfangsbestand gehörenden, untereinander und mit der Lok Nr. 16 baugleichen Lokomotiven, Henschel & Sohn, Cassel, Fabr.-Nummern 5099 – 5106, Baujahr 1899, Betr.-Nummern 1 – 8, sollten vom Baubeginn der Kleinbahn an das Betriebsbild für fast 60 Jahre prägen. Bereits die ersten Bauzüge zwischen St. Goarshausen und Nastätten wurden von den Maschinen befördert. Bis zum Jahre 1910 mußte der gesamte Betrieb mit den typischen Kleinbahnlokomotiven aufrecht erhalten werden. Verhältnismäßig problemlos dürfte dies bei den gewöhnlichen Personenzügen gewesen sein, die in der Regel nur aus Lok, Pack-/Postwagen und einem (!) Personenwagen mit 40 Sitz- und 16 Stehplätzen bestanden. Schwere Sonderzüge, etwa mit 5 – 6 Personenwagen, wurden dagegen mit zwei Maschinen bespannt. Ansonsten bestimmten Gemischtzüge, also Zugkompositionen aus Personen- und Güterwagen, das Betriebsbild. Da in den ersten Betriebsjahren die Bergbauerzeugnisse aus der Gegend um Katzenelnbogen – Allendorf – Mudershausen hauptsächlich in Richtung Zollhaus, also über kurze Strecken und zum großen Teil talwärts abgefahren wurden, dürften die relativ leichten Lokomotiven anfangs auch für die Massenfrachten ausgereicht haben. Erst mit dem Aufkommen von schweren Kalksteinfrachten, die nun ihren Weg über Nastätten nach St. Goarshausen nahmen, wurde eine Verstärkung des Maschinenparks unumgänglich.

Bis zur Einstellung des Dampfbetriebs waren jedoch auch die dreiachsigen Loks im Einsatz. Allerdings wurde ihr Bestand im Laufe der Zeit stark dezimiert: Bis gegen Ende der 50er Jahre ist der Einsatz der Loks Betr.-Nr. 2,3,8 belegt, wobei Betr.-Nr.



Richtfest für das Kleinbahngebäude Nastätten 1900

2 und 8 die Sonderaufgaben in Braubach wahrzunehmen hatten. Seit den 30er Jahren war die ehemals durchgehende Kleinbahnstrecke Braubach — Miehlen abgebrochen, nachdem es um die zeitweise Betriebseinstellung auf diesem Streckenteil in den 20er Jahren langanhaltende Querelen gegeben hatte. Unberührt davon blieb der Betrieb für die Blei- und Silberhütte in Braubach mit Rheinhafen- und Staatsbahnanschluß weiter bestehen.

Ein technisches Denkmal

Die technischen Details der Denkmallokomotive sind einwandfrei belegt; die zweite Ausfertigung des Betriebsbuches liegt noch vor, und eine ausführliche Beschreibung der Lokomotive wird im Hessischen Hauptstaatsarchiv in Wiesbaden aufbewahrt. Nachfolgender Auszug ist dem Aktenstück Abt. 3011 I, Nr. 3633 entnommen. Das handschriftliche Original (Deutsche Schrift) umfaßt 5 1/2 Seiten. Die Originalschreibweise wurde beibehalten:

„Die Lokomotive ist nach dem System mit zwischen den Rahmen liegendem Wasserkasten und außerhalb der Rahmen liegendem Triebwerk konstruiert ... Der nach Art der gewöhnlichen Lokomotivkessel gebaute Dampfkessel ... hat eine kupferne Feuerbuchse ... Auf dem Rundkessel befindet sich der Dampfdom, aus welchem mittelst des Regulators der Dampf den Dampfcylindern zugeführt wird. Der Dampfkessel wird den Vorschriften des Kesselgesetzes entsprechend hergestellt und mit den nötigen Sicherheitsvorrichtungen ... ausgerüstet ...

Die Armatur des Kessels besteht aus einem Ramsbottom-Doppelsicherheitsventil, einem Wasserstandsanzeiger und zwei Probirhähnen, einem Federmanometer, einem Controlmanometerhahn, zwei von einander unabhängigen Sauginjektoren, zwei durch den Druck des Kesselwassers sich selbst schließenden Speiseventilen, einem Feuerkastenablaßhahn, einem Hilfsbläserhahn und einer Dampfpeife.

Der Rahmen der Lokomotive besteht aus 2 seitlichen Blechplatten, und bildet der zwischen denselben liegende Wasserkasten zugleich dessen Aussteifung. — Den Abschluß der Rahmen vorn und hinten bilden Querplatten, welche auch zur Aufnahme der elastischen Stoß- und Zugapparate dienen ...

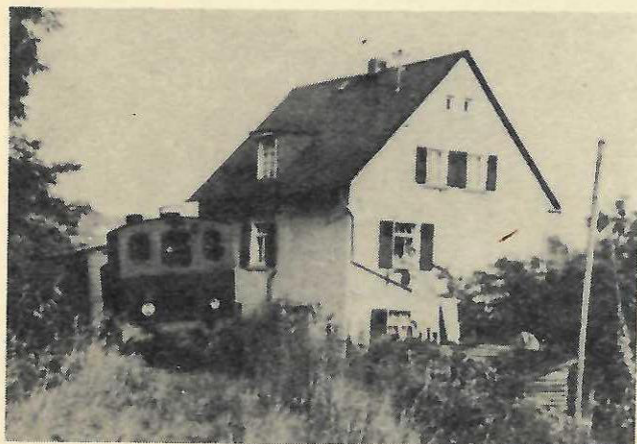
Die Steuerung, nach System Allan konstruiert, erhält ihre Bewegung durch Excenterscheiben. Die Umsteuerung geschieht durch eine Steuerschraube. Die Schieberkasten liegen über den Dampfcylindern mit nach hinten geneigter Schieberfläche.

Der Führerstand ist mit einem Schutzdach für das Lokomotivpersonal versehen. Zwei Kohlenkästen befinden sich rechts und links neben dem Feuerkasten und haben Schaufellöcher an ihren Enden im Führerhouse. Die Lokomotive ist mit einer Exter'schen Wurfbremse ausgerüstet, die mittelst Bremsklötzen aus Stahlguß auf 3 Achsen wirkt, und besitzt die Heberlein-Haspel-einrichtung zur Bremsung des Wagenzuges. Ferner ist die Lokomotive mit einer Spindelbremse und außerdem noch mit der Luftgegendruckbremse für die Thalfahrt versehen.

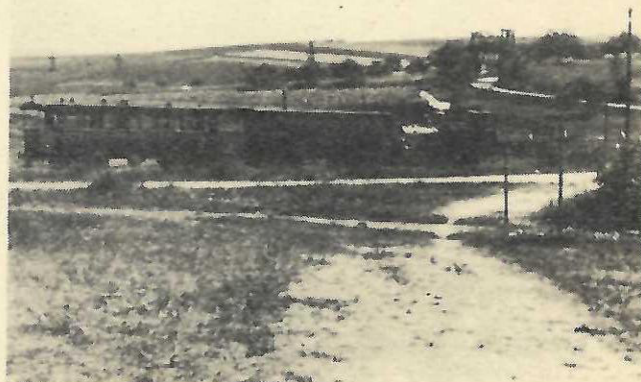
Auf der Bekleidung des Rundkessels ist ein Sandkasten angeordnet, dessen Zug vom Führerstand aus bewegt wird, um bei ungünstigem Wetter für jede Fahrtrichtung Sand vor die Räder zu streuen ...

Die Lokomotive ist ferner noch mit einem Dampfbläutewerk ... versehen und erhält an jedem Ende kräftige Bahnräumer ..."

Die bei dieser Lokomotive sichtbar werdenden Konstruktionsprinzipien sind das Ergebnis von Erkenntnissen, die sämtlich aus der Frühzeit des Lokomotivbaus stammen, auch wenn Einzelheiten in der Zwischenzeit rechnerisch verbessert worden sein dürften. Dem damaligen Konstruktionsverständnis entspringen die tiefe Kessellage und der dadurch erzielte tiefliegende Schwerpunkt; der kurze Radstand bedingt lange Kesselüberhänge. Die so verursachte mangelhafte Laufruhe wirkte sich jedoch bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht nachteilig aus. Einen anschaulichen Bericht von einer Mitfahrt auf dem Führerstand hat



Letzte Fahrt in der Brückwiese Nastätten, Oktober 1957



Kleinbahnidylle bei Mudershausen um 1949

uns Günther Schilp überliefert: „ Es war etwa 1943 auf einer C-gekuppelten Lok auf der Bergstrecke Mittelfischbach – Berndroth – Rettert vor einem Personenzug. Unvergeßlich blieb das tiefe Einnicken des weit über die hintere Achse hinaushängenden Führerhauses bei jedem Schienenstoß. Feuergeräte lagen im Führerhaus hinten quer unter dem Dach. Zum Schüren wurde der Mittelladen hinten im Führerhaus geöffnet, um Bewegungsfreiheit zu haben. Es war erstaunlich, auf wie langer Strecke sich das Lokpersonal dem Hinausschauen hingeben konnte, während die Maschine ihren Rhythmus beibehielt.“ Besser lassen sich Laufeigenschaften und Kesselleistungsvermögen der Lok kaum beschreiben! Die reine PS-Leistung ist uns nicht überliefert; sie dürfte bei ca. 200 PS gelegen haben. Selbstverständlich muß man Leistung und die eher bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Zusammenhang sehen, um die Zugkraft des Fahrzeugs richtig einzuschätzen.

Wer nun anhand der vorstehenden Skizze einen ersten Blick in Fahrzeugtechnik und Betriebsverhältnisse der NK bekommen hat und daraufhin die Denkmallok vielleicht schon mit etwas anderen Augen betrachtet, der sollte nicht zögern, sich ebenso einen direkten Eindruck von der stellenweise außerordentlich schwierigen Trassierung der Kleinbahn zu verschaffen. Auf weiten Strecken sind die schönsten Trassenteile noch vorhanden, so z. B. im Zollgrund bei Braubach. Allerdings sind auch manche Erinnerungen an die Kleinbahn verschwunden; manches Relikt ist noch in den letzten Jahren der Spitzhacke zum Opfer gefallen.

Zu den markanten Erinnerungspunkten zählt nun auch die letzte vorhandene Dampflokomotive der NK in Nastätten. Zugleich ist sie Zeuge einer technikgeschichtlichen Epoche, deren Ende von einem Mann aus der unmittelbaren Nachbarschaft herbeigeführt wurde: Nicolaus August Otto aus Holzhausen a. d. Haide.

Literaturhinweise:

Schilp, Günther: „Die Nassauische Kleinbahn – Persönliche Erinnerungen“
In: auf schienen (1970), Heft 7, S. 6 – 15.

Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen. Teil 4: Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar. Gifhorn 1975.

Eckert, Kurt: Klein- und Nebenbahnen im Taunus. Augsburg 1978.

Jahn, Musick, Rosenkranz: Die Nassauische Kleinbahn. Freiburg 1978.