

Die NTB – Vereinszeitung



Themen 01/2009:

- ◆ Die Aartalbahn fährt wieder! Bericht über die ersten Fahrten
- ◆ Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Diez und Zollhaus ab 2014
- ◆ Wird auch auf hessischer Seite reaktiviert?
- ◆ Neues von den Fahrzeugen
- ◆ Ein neuer alter Personenwagen für die NTB
- ◆ Ausflug des Arbeitskreises Aartalbahn zur Westerwaldbahn
- ◆ Buch „Die Langenschwalbacher Bahn“ wird neu aufgelegt

„Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“

Impressum:

Die NTB Vereinszeitung - Zeitung für Mitglieder und Freunde der NTB
Herausgeber: Nassauische Touristikbahn e.V., Moritz-Hilf-Platz 2, 65197 Wiesbaden
(vertreten durch den Vorstand)

Bankverbindungen: Wiesbadener Volksbank eG (510 900 00), Kto.-Nr. 42900,
Nassauische Sparkasse (BLZ 510 500 15), Kto.-Nr. 368 016 551

Einzelpreis: € 1,50 (im Beitrag enthalten)

Redaktion: Gregor Deninger

An dieser Ausgabe haben mitgewirkt: Tobias Beckers, Marcus Giebeler, Stephan-Werner Körschgen, Thomas Koch, Felix Müller-Ohl, Wolfgang Rotzler, Dr. Christian Stolz (Arbeitskreis Aartalbahn)

Ein herzliches Danke an Klaus Kopp für die Öffnung seines reichhaltigen Fotoarchivs!

Druck: Dinges & Frick GmbH, Wiesbaden



DINGES & FRICK

Medientechnik, Drucktechnik & Verlag GmbH
Greifstraße 4 · 65199 Wiesbaden
Tel. 0611. 39699-0 · Fax 0611. 3969930
E-mail: df@dinges-frick.de · www.dinges-frick.de

Adobe
Solutions Network
Authorised Service Provider

Titelfoto auf Seite 1: Mit großer Dampfentwicklung setzt sich der erste Nikolauszug am Bahnhof Chausseehaus in Bewegung. Am 30.11.2008 hatte es sogar geschneit, entsprechend winterlich präsentierte sich die schöne Taunuslandschaft den begeisterten Fahrgästen Foto: G. Deninger

Grußwort des Vorstands

Liebe Freunde der Aartalbahn!

Bei der Bahn gibt es manchmal Verspätungen – bei der Vereinszeitung der NTB leider auch. Für den Jahreswechsel war sie geplant gewesen, nun ist es fast schon März geworden: Hier nun die erste Ausgabe für das Jahr 2009. Wir hoffen, es sind für jede(n) von Euch wieder interessante Beiträge enthalten.

Wer die Tagespresse aufmerksam verfolgt, wird festgestellt haben, dass das Thema „Aartalbahn“ in letzter Zeit wieder verstärkt aufgegriffen wird, wobei es sich zumeist um die Frage der „Reaktivierung“ dreht. In Rheinland-Pfalz kommt sie – welch' ein Grund zum Feiern! Ob die Aartalbahn auch in Hessen als modernes Nahverkehrsmittel wiedergeboren wird, dürfte sich in Kürze entscheiden – mehr dazu in diesem Heft, das sich aus gegebenem Anlass in besonderem Maße dem Thema „Reaktivierung“ widmet.

Einen weiteren Themenschwerpunkt stellen – wie gewohnt – die Berichte über die Arbeiten an unseren Fahrzeugen dar, sowie natürlich die Schilderungen der zurückliegenden Fahrtage. Da waren ja einige ganz besondere Fahrten dabei: Die allerersten öffentlichen Fahrten nach der langen Zwangspause. Was für ein Spektakel! Man hatte wirklich das Gefühl, die Leute waren froh, begeistert und auch erleichtert, dass die NTB endlich

wieder fährt! Wir vom Verein waren es gewiss, wurden doch alle belohnt, die den Verein und „unserer“ Bahn nicht aufgegeben hatten und sich auch in unsicheren, schweren Zeiten kompromisslos für den Weiterbetrieb stark gemacht haben.

Gefreut hat uns die positive Resonanz darüber, dass unsere Vereinszeitung sich seit der letzten Ausgabe nicht auf das von der NTB betriebene Teilstück der Aartalbahn beschränkt, sondern auch über die Aktivitäten des befreundeten „Arbeitskreises Aartalbahn“ berichtet. Wir fühlen uns bestärkt darin, dass es Sinn macht, die Aartalbahn „als Ganzes“ zu begreifen und sich für den Erhalt bzw. die Reaktivierung der Strecke in ihrer gesamten Länge einzusetzen. In dieser Ausgabe finden sich entsprechend wieder lesenswerte Beiträge über die Aktivitäten des Arbeitskreises.

Für die NTB steht der Saisonstart bevor: Wir hoffen, dass alle noch zu erledigenden Arbeiten rechtzeitig fertig werden und wir bald wieder mit Dampf und Diesel in die Taunushöhen aufbrechen können. Unser ganz herzlicher Dank richtet sich an alle – im Verein und außerhalb – die durch ihren unermüdlchen Einsatz dazu beitragen, dass die Räder weiterhin rollen!

Marcus Giebeler
Gregor Deninger

Die Aartalbahn fährt wieder – Bericht über die ersten Fahrten

Unsere ersten Fahrten nach einer gefühlten Ewigkeit standen zunächst unter keinem guten Stern - aber trotzdem wurden sie ein voller Erfolg. Wir sind wieder da – und das soll auch im Jahr 2009 wieder so sein!

Unsere Dampflokomotive wird ja von ihrem Personal bisweilen liebevoll-spöttisch „Lady“ genannt. „Diva“ würde auch passen, denn sie hat ihren Eigensinn, oder auch Star-Allüren, und wenn sie nicht will, dann will sie nicht – Überreden zwecklos. So war es am 6.9.2008: Wie in der vorigen Ausgabe der Vereinszeitung angekündigt, fand an dem Tag eine vom Wiesbadener Kurier organisierte Wanderung entlang der stillgelegten Aartalbahn-Gleise von Wiesbaden Hbf. zum Bahnhof Dotzheim statt. Geplant war, die Wandergruppe auf Höhe der Straßenmühle – hier befindet sich unsere Anschlussgrenze – abzuholen. Leider kam es anders: Die Lok war angeheizt, alle waren startklar, es sollte gleich losgehen, doch beim Zusammenstellen des Wagenparks platze auf einmal ein Kesselrohr.

Heißes Wasser trat aus – der Kesseldruck sank – an Fahren war nicht mehr zu denken. Man erreichte zwar noch den Bahnsteig, aber das war's dann auch. Ärgerlich, blamabel, ... doch es half kein Fluchen, Schimpfen oder Schreien – die Abholung der Wanderer war „gestorben“, es blieb nur der Griff zum Telefon, um die unschöne Botschaft an die Leitung der Wandergruppe durchzugeben. Die Wanderer erreichten zu Fuß den Bahnhof Dotzheim und wurden dort von der Gastro verköstigt. Neugierig scharten sich viele um die Lok, deren Personal bereits mit der Reparatur beschäftigt war – denn am nächsten Tag stand die Saison-Eröffnungsfahrt bevor, und dazu musste die Lok laufen.

Wie also vorgehen – mit so wenig Zeit? Unser Werkstattpersonal wusste Rat: Schnell wurde ein Anker gedreht, mit deren Hilfe das defekte Rohr verschlossen werden sollte. Als dieses Teil fertiggestellt war, wartete auf zwei „Freiwillige“ ein Sauna-Erlebnis der besonderen Art: Im noch heißen Kessel musste der Anker gesetzt werden – von innen. Anschließend wurde der Kessel wieder mit Wasser gefüllt und angeheizt. Bleibt alles dicht? Hält es? – Es hielt! Am folgenden Tag war die Diva nicht

mehr launisch, sondern lammfromm, sie leistete ohne Probleme ihren Dienst und beförderte fast 500 Fahrgäste sicher zur Eisernen Hand und zurück.



Na also, geht doch: Nach der „Zickerei“ am Vortag donnert die 50 3576 am 7.9.2009 wieder kraftvoll bergwärts, hier aufgenommen in der „Grünen Hölle“ unweit der Station Chausseehaus.

Foto: J.N. Kühnen

Mit kraftvollen Auspuffschlägen ging es durch den Wald hinauf zur Eisernen Hand, wo uns der „Waldgeist“ einen ganz besonderen Empfang bereitete: Ein riesengroßes Banner begrüßte die Fahrgäste, von denen viele dem Duft der Riesen-Schnitzel und Pommes nicht widerstehen konnten.

Während sich die Fahrgäste noch stärkten, bereitete das Personal sich auf die Rückfahrt vor. Aufgrund fehlender Umsetzungsmöglichkeiten auf der Eisernen Hand werden alle Züge im sogenannten „Sandwich-Betrieb“ gefahren, d.h.

bei der Bergfahrt ist die Dampflok vorne und die Diesellok schiebt den Zug bei Bedarf nach – de facto hat unsere „50er“ aber genug Kraft, den Zug ohne Schubhilfe zu befördern – bei der Rückfahrt zieht die Diesellok, die Dampflok läuft am Zugschluss mit.

Für die Fotografen – und diese standen zahlreich an der Strecke – gab es auf diese Weise stets auch die Möglichkeit eines lohnenden „Nachschusses“. Für den Verein dagegen ist der Sandwich-Betrieb

unnötig teuer, so dass wir sehr froh sein werden, wenn in der neuen Saison der Bahnhof Hahn-Wehen wieder erreicht und dort hoffentlich auch wieder umgesetzt werden kann.

Bleibt noch zu erwähnen, dass unsere Dampflok – und die Diesellok V2 nicht minder – den Rest der Saison artig blieb und alle Züge ohne weitere Komplikationen befördert werden konnten, zur Freude vieler zufriedener Fahrgäste.

Stephan-Werner Körschgen

Reaktivierung der Aartal- bahn zwischen Diez und Limburg ab 2014

Der rheinland-pfälzische Abschnitt der Aartalbahn wird reaktiviert. Diese Entscheidung ist ein Weihnachtsgeschenk für die Region

Für das untere Aartal ging Ende des Jahres 2008 ein lange gehegter Wunsch in Erfüllung: Jüngst entschied der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in Koblenz nun verbindlich, dass die Aartalbahn



Bis hier hin wird zunächst reaktiviert: Bahnhof Zollhaus, aufgenommen kurz vor der Stilllegung im Jahre 1986. In punkto Fahrkomfort, Spurtstärke und Lärmemission werden die modernen Züge jedoch eine ganz andere Liga sein als die inzwischen historischen Schienenbusse der BR 798.

Foto: H. Hölscher

von Zollhaus bis Limburg vollständig reaktiviert wird. Ab 2014 fahren auf der Schienenstrecke im unteren Aartal wieder Personen-

züge im Stundentakt. Der Güterverkehr und touristische Züge sollen bereits früher wieder rollen.

Damit übernimmt das Nachbarland eine Vorreiterrolle, ungeachtet der Verhältnisse in Hessen, wo bislang noch keine feste Entscheidung vorliegt. Europaweit ausgeschrieben werden die Nahverkehrsleistungen regulär mit dem Eifel-Westerwaldnetz und die Verantwortung für die Strecke soll ein privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen übernehmen.

Gemeinsam mit der Aartalbahn sollen auch die Hunsrückbahn

zum Flughafen Hahn, ein weiterer Teilabschnitt der Eifelquerbahn und weitere Strecken im südlichen Rheinland-Pfalz reaktiviert werden. Das Land ist damit in punkto Streckenreaktivierungen Spitzenreiter im ganzen Bundesgebiet. Die Finanzierung der Aartalbahn ist durch für den Schienenverkehr zweckgebundene Gel-

der von Bund und Land gesichert, da der die Wirtschaftlichkeit bescheinigende Quotient bei 1,7 und

damit weit über der förderungsfähigen Marke von 1,0 liegt.

Hahnstätters Verbandsbürgermeister Volker Satony (parteilos) und der Vorsitzende des Arbeitskreises Aartalbahn e.V., Manfred Nickel, waren Anfang Dezember persönlich in Koblenz, als die Entscheidung getroffen wurde. Nicht nur für den Arbeitskreis, ohne dessen ehrenamtlichen Einsatz die Entscheidung nicht möglich gewesen wäre, wie Dr. Thomas Geyer vom Zweckverband ausdrücklich betonte, geht ein Wunsch in Erfüllung. Auch die Kommunalpolitiker und viele Bürger an der unteren Aar sind begeistert. Wirtschaftsfachleute rechnen gar durch die neu eingerichtete Nahverkehrsverbindung mit modernen, leisen Dieseltriebwagen auf der vollständig zu sanierenden Strecke mit einer hohen Wertsteigerung der Anliegerimmobilien.

Die von einigen Anwohnern befürchtete Lärmbelastung werde sich dagegen in Grenzen halten,

sagte ein Sprecher des Arbeitskreises. Ein moderner Triebwagen auf saniertem Unter- und Oberbau sei nicht lauter als ein normaler Bus. Außerdem werde sich der zu erwartende Güterverkehr auf wenige Züge in der Woche beschränken, die zudem nur am Tag verkehren. Auch pfeifende Züge und klingelnde Bahnübergangsanlagen werden der Vergangenheit



So könnten sie aussehen, die modernen Nahverkehrszüge auf der Aartalbahn. Auf der Ländchesbahn sind die Züge der vectus Verkehrsgesellschaft seit Jahren erfolgreich im Einsatz. Auf Telegraphenleitungen und Formsignale werden die Eisenbahnfreunde bei der modernen Bahn freilich verzichten müssen.

Foto: S. Korschgen

angehören. Vielmehr sei mit einer hohen Attraktivitätssteigerung der Gemeinden im Aartal gerade für bauwillige, junge Familien zu rechnen.

Dr. Christian Stolz

Wird auch auf hessischer Seite reaktiviert?

Nachdem auf rheinland-pfälzischer Seite endlich die ersehnte Reaktivierung beschlossen wurde, richten sich nun die Augen der Öffentlichkeit mehr und mehr auf den hessischen Abschnitt der Aartalbahn. Die Frage wird zunehmend laut gestellt: Wann wird eigentlich zwischen Wiesbaden und Zollhaus reaktiviert? Wann wird man von Bad Schwalbach nach Wiesbaden und Mainz – und darüber hinaus – in modernen Zügen auf der Schiene reisen können?



Frühe, leider wenig erfolgreiche Bemühungen um die Reaktivierung: Der „Straßen-Ersatzverkehr“ mit Lok der BR 260 und Steuerwagen der BR 815 bei Klarenthal im Jahre 1987

Foto: A. Tscharn

Bemühungen um die Wiederaufnahme des Zugverkehrs gab es schon zahlreich, eigentlich begannen diese schon unmittelbar nach der Stilllegung der Strecke im Jahre 1983. Die ersten Sonderfahrten

und auch die Gründung der Nassauischen Touristikbahn geschahen immer mit dem Ziel vor Augen, die Strecke zu erhalten, damit künftige Generationen den Gleisen neues Leben einhauchen könnten.

Fast hätte es ja schon einmal geklappt mit der Reaktivierung: Im Rahmen der Planungen für die Wiesbadener Stadtbahn stand die Revitalisierung der Strecke bis Bad Schwalbach als moderne, elektrifizierte Stadtbahn-Strecke eigentlich schon unmittelbar bevor – sogar die Finanzierung war größtenteils gesichert, bis dieses Projekt nach der Kommunalwahl 2001 auf unglückliche Weise zu Fall gebracht wurde.

In der Folgezeit gab es vor allen Dingen Gutachten über die Möglichkeit einer Reaktivierung auf bestehender Trasse, die aber sämtlich zu dem Ergebnis kamen, dass

sich dieses Vorhaben nicht rechnen würde. Der für die Bewilligung öffentlicher Fördermittel nötige Quotient größer 1,0 wurde nicht erreicht.

Nun ist neue Bewegung in die Diskussion gekommen: Steigende Spritpreise, neue Siedlungen entlang der Strecke, dazu die zunehmenden Erkenntnisse über den beachtlichen Anteil des privaten Autoverkehrs an der schädlichen Klimaerwärmung – all' dies hat dazu beigetragen, dass die Aartalbahn als modernes Nahverkehrsmittel wieder verstärkt ins Gespräch gekommen ist. Nach mehreren Gesprächsrunden im Wiesbadener Rathaus – die Tagespresse berichtete ausführlich darüber – kann man nun mit einigem Optimismus behaupten: Die Voraussetzungen stehen zur Zeit so günstig wie schon lange nicht mehr.

Die jüngste der sogenannten „Wiesbadener Aartalbahn-Konferenzen“ fand am 11. November 2008 statt. Dabei wurde durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) vorgestellt, wie eine Reaktivierung und Modernisierung der Strecke aussehen könnte. Als Beispiel diene die überaus erfolgreiche Modernisierung der Odenwaldbahn. Volker Sparmann, Sprecher des RMV, ging ausführlich auf die Fragen der möglichen Finanzierungsmodelle und der sinnvollen zeitlichen Abfolge der erforderlichen einzelnen Schritte ein.

Wenige Tage zuvor hatte sich bereits eine Gruppe von Gegnern der Reaktivierung formiert: Ängstliche Anrainer der Strecke befürchten, dass sie künftig starken Beeinträchtigungen durch Lärm ausgesetzt werden könnten. Wie so oft, wird dabei jedoch von völlig falschen Voraussetzungen ausgegangen. Man vergleicht die Aartalbahn mit der gerade auch von langen, schweren Güterzügen viel befahrenen Rheinstrecke, obwohl klar ist, dass derartige Züge auf dieser Strecke nie zum Einsatz kommen werden.

Um die Diskussion sachlich korrekt führen zu können, und mit dem erklärten Ziel, die Ängste der Reaktivierungs-Gegner ernst zu nehmen, gründete sich eine weitere Bürgerinitiative pro Aartalbahn. Sie will den Bedenkenträgern die Vorteile der modernen Züge näher bringen und darlegen, dass sich die Lärmemissionen der zeitgemäßen Triebwagen nicht mit denen der betagten Schienenbusse aus den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts vergleichen lassen.

Wie geht es nun also weiter mit den Bemühungen um modernen ÖPNV auf „unserer“ Strecke? Der wichtigste Meilenstein ist nun ein

neues Gutachten, das bis Ende März vorliegen soll. Hier soll nun der Kosten-Nutzen-Faktor den gewünschten positiven Wert erreichen, damit Fördergelder bewilligt werden können. Von diesem Gutachten hängt ab, ob sich die verantwortlichen Politiker in Landeshauptstadt, Kreis und Gemeinden für die Reaktivierung stark machen werden. Gelingt es, den erforderlichen Wert größer 1,0 zu erreichen, und bleibt zudem der Druck von Seiten der Bevölkerung, die sich die moderne Bahn ausdrücklich wünscht, konstant oder steigt gar noch an, dann rückt die Reaktivierung der Aartalbahn in greifbare Nähe.

Ohne positiven Befund wird es auf Jahre hinweg keine modernisierte Aartalbahn geben – ja es ist zweifelhaft, ob die Strecke auf hessischer Seite dann überhaupt noch eine Zukunft haben wird, denn die dringend notwendigen Sanierungsmaßnahmen des Oberbaus wird der Verein alleine nicht stemmen können. Große öffentliche Zuschüsse alleine für einen musealen Betrieb zu erhalten, dürfte gerade in Zeiten knapper Kassen nahezu unmöglich sein.

Die Nassauische Touristikbahn hat vor diesem Hintergrund angebo-

ten, sich – wenn das von Seiten der Stadt und des Kreises gewünscht ist – aktiv für die Reaktivierung einzusetzen. Dies könnte z.B. durch die Mitorganisation von Bahnhofsfesten oder ähnlich getreten Veranstaltungen geschehen, die dazu dienen sollen, die Bevölkerung von den Vorzügen der modernen Bahnen zu überzeugen.

Die beliebten Museumszüge sind durch die Reaktivierung übrigens in keiner Weise bedroht: An den Wochenenden wird die Zugfolge nicht so dicht sein, dass unser Dampfzug nicht noch zusätzlich in den Fahrplan eingearbeitet werden könnte. Im Gegenteil: Der moderne Betrieb erfordert die Wiederinbetriebnahme von Kreuzungsbahnhöfen und Ausweichgleisen, von denen auch die NTB durchaus profitieren würde – von der sich dann ergebenden Möglichkeit, nach Wiesbaden-Ost und darüber hinaus fahren zu können, ganz zu schweigen.

Wichtig ist, dass sich alle Freunde der Aartalbahn zusammenschließen, um sich gemeinsam für das Ziel der Reaktivierung stark zu machen. In diesem Sinne freut sich die NTB, dass sie auf die Unterstützung des länderübergreifenden Arbeitskreises Aartalbahn zählen kann, und

befürwortet den Dialog mit den übrigen Befürwortern wie der Initiative „Stadtbahn Ja“ und der Bürgerinitiative „Pro Aartalbahn“.

Wirklich schade wäre es, wenn sich alle Bemühungen um die Rettung, den Erhalt und die Wiederbelebung der Strecke zerschlagen sollten. Es muss allerdings auch

nicht sein, dass sich die Geschichte wiederholt: Zwischen der Betriebsaufnahme der Strecke Diez – Zollhaus und dem ersten Zug zwischen Wiesbaden und Langenschwalbach vergingen fast 20 Jahre. Ob es dieses Mal – im „zweiten Anlauf“ – schneller gelingt?

Gregor Deninger

Die NTB sagt „Danke“

In diesen Monaten können wieder zahlreiche Kolleginnen und Kollegen auf eine langjährige, aktive Mitgliedschaft in der NTB zurückblicken:

20 Jahre: Michael Eichner, Matthias Kopitzki, Manfred Schneider, Frank Specht, Joachim Trabant sowie der Rheingau-Taunus-Kreis

10 Jahre: Andreas Ernst, Bettina Gies, Axel Krüger, Florian Wittmer

... und da diese Ausgabe der Vereinszeitung ursprünglich zum Jahresende 2008 hätte erscheinen sollen, gilt es natürlich, auch die bislang noch nicht erwähnten Vereinsjubiläen des Jahres 2008 dankend zu erwähnen:

20 Jahre: Johannes Hehner, Bruno Höhl, Thomas Koch, Klaus Röhrich, Lothar Rüdig, Günther F. Schulze

10 Jahre: Patrick Maier

Im Namen des Vorstands möchte sich die Redaktion ganz herzlich für die langjährige Treue und das Engagement jedes Einzelnen bedanken. Wir hoffen, Ihr bleibt uns noch lange erhalten. Möge Euch die Vereinsarbeit weiterhin viel Freude bereiten!

Neues von den Fahrzeugen (1): 50 3576

Im April 2008 habe ich die Koordination der Dampflokwartung und Instandhaltung bei der NTB übernommen. Mein Vorgänger Werner Heinen hat diese Arbeit aus beruflichen Gründen abgegeben. An dieser Stelle nochmals vielen Dank für die jahrelange Arbeit, die bei der NTB das dampfen erst möglich gemacht hatte.

Seitdem wurden neben der Vorbereitung zur Fahrsaison folgende Arbeiten an unserer 50 3576 durchgeführt:



Viel, viel Arbeit muss regelmäßig investiert werden, damit das Feuer unter dem Kessel unserer 50 3576 auch weiterhin so schön lodern kann.

Foto: F. Müller-Ohl

- Bremsrevision am Tender (Ausbuchsen von Bremsgestänge, etc.)
- Reparatur der Ölleitungen am Tender

- Grundreinigung durch die Fa. Thyssen Krupp Xervon im Fahrwerksbereich
- Nach Probefahrt am 26. Juli 2008 (siehe Bericht in der letzten Vereinszeitung) wurden dann einige laufende Arbeiten in der kurzen Fahrsaison erledigt.

Durch die sehr intensive Fahrsaison war natürlich unsere kleine Mannschaft sehr belastet.

Abschließend wurde am 6. Dezember 2008 die bestandene äußere Kesselrevision durch den TÜV Hessen bescheinigt. Dies ist eine wiederkehrende Prüfung, die den sicheren Betrieb des Kessels im gesetzlichen Rahmen beurteilt.

Nach dem letzten Fahrtag wurde dann die Lok entwässert um Frostschäden zu vermeiden.

Nun startet bis Ostern dann die eigentliche Instandhaltungssaison der Dampflokgruppe. Neben farblichen Behandlungen, Überarbeitung des Aschkastens, Austauschen der Bremsklötze sind

verschiedene Arbeiten durchzuführen. Diese Arbeiten wurden in einem Treffen der Dampflokgruppe besprochen. Neben der Wartung wird außerhalb der Fahrsaison eine Personalschulung durchgeführt.

Hiermit möchte ich auch nochmals dem gesamten Dampflokteam für die Unterstützung im Jahr 2008 danken.

Wenn Sie Interesse haben, bei uns mitzuarbeiten, mailen Sie mir unter felix.mueller-ohl@gmx.de

Felix Müller-Ohl

Neues von den Fahrzeugen (2): Wie man Schotter bewegt – Die Revisionierung des Fc-Wagens

Im September 2008 wurde der Fc-Wagen mit Lauffähigkeitsbescheinigung nach Wiesbaden-Dotzheim überführt mit Ziel einer baldigen Revisionierung.

Mit den Arbeiten am Fahrzeug wurde im Oktober 2008 begonnen. Initiiert wurde das Projekt von Wolfgang Pieroth zusammen mit Wolfgang Köhler, die mit To-

bias Beckers und Jan-Nikolai Kühnen eine erste Aufwandsabschätzung am Fahrzeug vornahmen und dabei auch Art und Umfang der notwendigen Arbeiten festlegten.

In den folgenden Wochen wurden – unter fachlicher Beratung und Hilfestellung von Wolfgang Köhler und Wolfgang Pieroth – die Arbeiten vorgenommen. Dazu hatte sich ein Team aus Jan-Nikolai Kühnen, Stefan Körschgen und Tobias Beckers gebildet.

Im ersten Schritt fand eine Reinigung des Fahrzeuges statt, um u.a. den Zustand von Fahrwerk und Aufbau, im Speziellen des Lackes und der Anschriften, sowie aller sichtbaren mechanischen Bauteile beurteilen zu können.

Es folgten die erforderlichen Arbeiten an Bremse, Zug- und Stoßeinrichtungen und der Mechanik zur Klappenbetätigung. Im Wesentlichen waren dies Reinigungs- und Schmierarbeiten, aber auch die Aufarbeitung von Schmiernippeln, das Ziehen von Bolzen und Tauschen von Splinten.

Ein weiterer, nicht unerheblicher Teil der Arbeiten konzentrierte sich auf farbkonservatorische bzw. Lackierarbeiten. Zum Teil waren auch Anschriften unvollständig

oder nicht mehr vorhanden bzw. durch Neulackierung bestimmter Flächen überdeckt worden.



Das Team vor bzw. auf „seinem“ Schotterwagen: Tobias Beckers, Jan-Nikolai Kühnen und Stephan-Werner Körschgen (v.l.n.r.)

Foto: G. Deninger

Die Erneuerung der Anschriften stellte sich – da minutiös und im erforderlichen Umfang ausgeführt – als durchaus anspruchsvoll dar. Eine große Hilfe bildete das Pierothsche Sammelsurium an Schablonen und Vorlagen für Anschriften an Schienenfahrzeugen. Wer sich einmal durch das breitgefächerte Angebot gearbeitet hat, findet sehr viel Nützliches und ist in der Lage sämtliche Anschriften an NTB-Fahrzeugen anzubringen.

Schlussendlich konnte alle Arbeiten innerhalb weniger Wochen vorgenommen werden, so dass der Wagen am 08.11.2008 mit frischer HU per AZ nach Hahn-Wehen überführt werden konnte. – Sicherlich eine Leistung auf die das „Revisions-Team“ stolz sein kann, vor allem im Hinblick auf Schnelligkeit und Umfang der Durchführung, was auf viele Arbeitsstunden – auch bzw. vor allem an Nachmittagen unter der Woche – zurückzuführen ist.

Und wie in vielen Fällen galt auch bei diesem Projekt, dass der Teufel im Detail steckt – so lassen sich 2 qm Waggonfläche wesentlich schneller lackieren als 20 cm Anschrift anbringen.

Gedankt werden soll an dieser Stelle besonders noch einmal Wolfgang Köhler und Wolfgang Pieroth für Ihre Unterstützung, ebenso allen anderen NTB-Aktiven, die uns mit Rat und Tat zur Seite standen.

Reich um neue Erfahrungen und mit noch größerer Motivation geht es nun an neue Projekte.

Tobias Beckers

Ein neuer alter Personenwagen für die NTB

Unseren bestehenden Zugpark perfekt ergänzen soll er eines Tages: der von der Historischen Eisenbahn Frankfurt günstig erworbene Umbau-Dreiachser.

Am Samstag, 29.11.2008 war die Diesellok V 36 406 der Historischen Eisenbahn wieder einmal im Rhein-Main-Gebiet unterwegs. Für das Fahrtenprogramm der kommenden Wochenenden war die Lok damit beschäftigt, die dafür erforderlichen Wagen zu überführen. So ging es zunächst mit einem Umbauwagen 1./2. Klasse (AB3yg) von Frankfurt-Ost nach Wiesbaden zur Firma Infra-Serv. Dort wurde der an die NTB-Wiesbaden verkaufte Wagen zunächst hinterstellt.

Eine Überführung nach Wiesbaden-Dotzheim ist wegen eines neuerlichen Brückenschadens nicht möglich. Obwohl dringend weitere Fahrzeuge von und zur NTB überführt werden müssen, ist

dies nicht möglich und die NTB ist damit weiterhin vom öffentlichen Netz getrennt. Eine Instandsetzung der Brücke ist von Seiten des Infrastrukturbetreibers vorerst nicht vorgesehen, da der Schädiger der Brücke nicht ermittelt werden konnte und die finanziellen Mittel eine Instandsetzung nicht zulassen. Im März dieses Jahres war die Frankfurter Kleinlok 322 607-3 das



V 36 406 der Historischen Eisenbahn mit dem durch die NTB erworbenen Umbau-Dreiachser (unmittelbar hinter der Lok)

Foto: W. Rotzler

letzte Schienenfahrzeug, das die Brücke im Rahmen von Streckenfreischneidearbeiten befahren hat.

Im Gegenzug wurde ein seit März dieses Jahres bei der NTB ausgesperrter Spantenwagen mit nach Frankfurt-Ost überführt, um dort vorübergehend bei der HE-Ffm bei Fahrten auf der Hafensbahn Verwendung zu finden, bis wieder eine Rückführung auf Schienen-

weg nach Wiesbaden-Dotzheim möglich ist. Ebenfalls nach Frankfurt zurückgekehrt ist ein seit langem bei InfraServ zur HU hinterstellter B3yg-Wagen, dessen HU nun doch nicht mehr ausgeführt



Innenansicht des Umbau-Dreiachsers (Blick von der 1. Klasse in Richtung 2. Klasse)

Foto: W. Rotzler

wurde. Der Wagen wird demnächst seine letzte Reise zusammen mit der anderen Hälfte des AB3yg-Pärchens in den Vogelsberg antreten, wo beide Wagen als Cafe für eine Schule aufgestellt werden sollen (viel zu schade, die doch gut erhaltenen Wagen auf den Sockel zu stellen).

Am Abend dieselte dann die V 36 406 noch nach Hanau, um dort für die Fahrt am 30.11. nach Fulda noch einen weiteren Umbauwagen bei den Eisenbahnfreunden Hanau auszuleihen.

Hier nun noch ein paar Daten des Neuzugangs:

- Wagen-Nummer: 37 599
- Typ: AB3yg (1./2. Klasse Wagen mit 24 Plätzen Erster Klasse und 24 Plätzen Zweiter Klasse)
- Gewicht: 18 t
- Vmax 100 km/h
- Wagen besitzt Türblockierungs-Einrichtung
- Letzte Fahrt (mit Personen besetzt) auf DB-Gleisen im Mai 2008 bei den Kranichsteiner Dampfloktagen u.a. nach Groß-Gerau und Dieburg
- Letzte Hauptuntersuchung: PAW Rastatt 20.06.2000. Fristablauf war am 20.06.2008 – eine neue Hauptuntersuchung ist fällig
- Vorbesitzer: Deutsche Bundesbahn, Historische Eisenbahn Frankfurt/Main

Eine Frage jedoch bleibt derzeit leider völlig offen: Wann wird dieses Fahrzeug auf der Stammstrecke der NTB zum Einsatz kommen können?

Wolfgang Rotzler

Beim Arbeitskreis Aartal-
bahn geht es mit Schwung
in die neue Saison

Der länderübergreifende Arbeitskreis Aartalbahn blickt auf eine erfolgreiche Draisinen-Saison 2008 zurück. Inzwischen ist der Freischnitt für 2009 im vollen Gang, und das 2. Bahnhofsfest in Kettenbach steht vor der Tür.

Einen Vorgeschmack darauf, was die von einigen längst tot geglaubte Aartalbahn zu leisten vermag, bietet die Abschlussbilanz der diesjährigen Draisinenfahrten. Alleine im Sommerhalbjahr 2008 waren danach 4.599 Fahrgäste auf der Aartalbahn zwischen Diez und Michelbach unterwegs, so Manfred Nickel, Vorsitzender des Arbeitskreises Aartalbahn. Davon hatten 3.604 Personen eine Gruppenfahrt gebucht und weitere 995 legten Kurzstrecken während Veranstaltungen im Aartal zurück.

Besonders wichtig sind dem 2007 als Verein eingetragenen Arbeitskreis die positiven Auswirkungen für die Region. So wurden die Nassauische Privatbrauerei in Hahnstätten, die Brennerei Höhler in Kettenbach und die Kelterei Geier in Rückershausen von insge-

samt 1.181 Fahrgästen besucht. Die Angebote der örtlichen Gastronomie mit Essen und Trinken wurden von 1.464 Fahrgästen wahrgenommen. Die Draisinenfahrer kamen durch die Buchung über das Internet bedingt vorwiegend aus Hessen, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und durch die Gäste in der Jugendherberge Diez auch aus vielen anderen Bundesländern. Allein 771 Kinder und Jugendliche nutzten das Angebot im Rahmen eines Aufenthalts in der Jugendherberge.

Für das Jahr 2009 liegen dem ehrenamtlich tätigen Arbeitskreis, der jeden Cent in die Strecke steckt, bereits 13 Buchungen für 320 Personen vor. Saisonbeginn ist im April pünktlich zum Kettenbacher Bahnhofsfest.

Am Samstag, 18. April, wird dieses Fest am Bahnhof um 12 Uhr eröffnet. Bis 19 Uhr warten auf die Besucher gleich mehrere Attraktionen rund um die Aartalbahn, regionale Produkte und nostalgische Besonderheiten. Sonntags lädt der Arbeitskreis von 11 bis 19 Uhr ein.

Geboten werden Sonderfahrten mit historischen Handhebeldraisinen nach Hausen über Aar und Michelbach. Am Sonntag um 19

Uhr besteht zudem die Möglichkeit einer extra langen und preislich besonders günstigen Fahrt (4,50 Euro für Erwachsene) von Kettenbach nach Oberneisen (Vor Anmeldung erbeten unter info@arbeitskreis-aartalbahn.de).



Auch beim 2. Bahnhofsfest in Kettenbach wird es wieder Draisinen-Hochbetrieb und andere Attraktionen geben, so wie hier beim 1. Fest im Jahr 2008

Foto: G. Deninger

Wie im Vorjahr zeigt die Nassauische Touristikbahn eine Ausstellung zur Geschichte der Aartalbahn. Auch der historische Dampftraktor „Feflo“ des Arbeitskreises Straßendampf aus Düsseldorf wird wieder zu Gast sein und zu Rundfahrten einladen. Dazu reichen ortsansässige Selbstvermarkter regionale Produkte. Für Essen und Trinken sowie Kaffee und Kuchen ist an beiden Tagen bestens gesorgt. Zwischendurch werden auch der Reit- und Fahrverein Panrod mit Pferden (sonntags, 14-16 Uhr) und der moderne

Frauenchor „CantAare Femina“ (Sonntag, 14.30 Uhr) zu Gast sein.

Derzeit sind die ehrenamtlichen Aktiven jeden Samstag und teils auch unter der Woche damit beschäftigt, die Strecke baulich für touristische Züge fit zu machen. Somit müssen Autofahrer und Fußgänger auch im Winterhalbjahr mit querenden Draisinen an den Bahnübergängen rechnen. Bürger, die sich gerne noch beteiligen möchten, sind jederzeit herzlich willkommen.

Für den Arbeitskreis und die Anliegerkommunen, die eifrig Unterstützung leisten, steht die vollständige Reaktivierung der Strecke von Mainz/Wiesbaden bis Limburg jedoch im Vordergrund. Denn die Aartalbahn könne mehr als nur Draisinen in der Spur halten. Sie kann zum infrastrukturellen Rückgrat einer ganzen Region werden.

Dr. Christian Stolz

Ausflug des Arbeitskreises Aartalbahn zur Westerwaldbahn

Seit Jahren veranstaltet der Arbeitskreis Aartalbahn alljährlich einen Ausflug für alle Mitglieder und Freunde sowie deren Familien. Der Westerwald liegt von der unteren Aar aus gesehen besonders nah. Und so war es bereits der dritte Ausflug, der am 24. August 2008 in die nördlichste Region von Rheinland-Pfalz führte. Ziel war Steinebach-Bindweide an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen, wo die private Westerwaldbahn ihren Betriebshof hat.

Selbstverständlich erfolgte die Anreise vom Bahnhof Diez-Ost aus per Bahn über die Oberwesterwaldbahn nach Au (Sieg) und von dort weiter nach Betzdorf (Sieg). Nach einem kurzen Fußmarsch wartete ein kleiner Triebwagen auf die Aartalbahner, der uns auf der nur im Güterverkehr betriebenen Bahnstrecke über Scheuerfeld nach Bindweide brachte. Im dortigen Betriebshof erwartete Horst Klein die Besucher aus dem Aartal.

Klein ist Geschäftsführer der Westerwaldbahn, die auch am Verkehrsunternehmen vectus beteiligt ist, das das Westerwald-Taunus-Netz betreibt. Er zeigte sich tief beeindruckt von der Leistung des Arbeitskreises und verglich das Freischneiden der 24 km langen Strecke von Diez nach Hohenstein



Der Dieseltriebwagen (VT 23 / VS 24) der Westerwaldbahn vor dem modernen Werkstattgebäude auf der Bindweide

Foto: G. Deninger

mit dem Freischnitt der Holzbachtalbahn im Westerwald, der rund 125.000 Euro gekostet habe. Nach einem gemeinsamen Essen und einem Vortrag schloss sich eine Betriebsbesichtigung mit den hochmodernen Wartungseinrichtungen für Busse und Bahnen an. Anschließend brachte ein gecharterter Bus der Westerwaldbahn die Gäste nach Hachenburg zum Bahnhof, von wo man per Bahn zurück nach Diez-Ost fuhr.

Die Westerwaldbahn ist für die Aartalbahn von besonderer Be-

und Durchführung touristischer Fahrten zugesagt. Die Firma vectus



Interessiert lauscht die Gruppe den Schilderungen von Herrn Klein während der Werkstattführung

Foto: G. Deninger

ist auch ein aussichtsreicher Bewerber für die Neuausschreibung des Westerwald-Eifelnetzes und dessen Betrieb ab 2014. Da die reaktivierte Aartalbahn von Limburg bis Zollhaus darin enthalten ist, könnte vectus zum festen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Aartalbahn werden.

deutung. So hat Klein dem Arbeitskreis nicht nur seine volle Unterstützung bei der Vorbereitung

Dr. Christian Stolz

Ein paar Zeilen von der Redaktion

Nach dem Erscheinen der letzten Ausgabe unserer Vereinszeitung geschah etwas Besonderes: Von verschiedenen Seiten wurden uns Fotos angeboten, sowohl historische, als auch aktuelle Aufnahmen „unserer“ Bahn. Über diese Zusendungen haben wir uns riesig gefreut. Die Vereinszeitung lebt von den Beiträgen der Mitglieder und Förderer. Einige Bilder finden sich schon in dieser Ausgabe, viele weitere werden sicher in künftigen Heften veröffentlicht werden. Den ganz besonderen, seltenen Aufnahmen längst vergangener Zeiten soll künftig eine eigene Beitragsserie gewidmet werden: „Aartalbahn historisch“. Die Redaktion möchte es nicht versäumen, allen Zusendern ganz herzlich zu danken.

Verbunden mit den Dankesworten soll auch die Bitte um Mitarbeit wiederholt werden: Schreibt uns, was Euch gefallen hat – was Ihr Euch für zukünftige Ausgaben wünscht, oder besser noch: Verfasst Eure eigenen Artikel und schickt sie an die Redaktion: redaktion@artalbahn.de – auf dass die Lektüre der Vereinszeitung weiterhin unterhaltsam und abwechslungsreich bleibt.

Ganz besonders dankbar sind wir auch für die Unterstützung unserer Zeitung durch das Schalten von Anzeigen. Die Druckkosten der Zeitung sollen im Idealfall zu 100 % durch Werbung finanziert werden. Den Firmen, die bereits inseriert hatten, sei an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich gedankt: Henckell & Söhnlein, Hepa Kaffee, Bäckerei Kirn, Kartenvorverkauf Tickets für Rhein Main – und für diese Ausgabe unserer Druckerei Dinges & Frick.

„Gastro“ unter neuer Leitung

Nachdem in der letzten Vereinszeitung berichtet wurde, dass Stephan Floret die Leitung der Arbeitsgruppe „Gastro“ abgegeben hat, kann die Redaktion dieses Mal mit Freude verkünden, dass sich eine neue Leitung gefunden hat: Thomas Koch und Stephan Körschgen werden sich künftig gemeinsam um die Organisation des Buffetwagens kümmern. Thomas Koch – Organisationstalent und „guter Geist“ der Geschäftsstelle – übernimmt dabei die Koordination der Bestellungen, Einkäufe und die meist im Hintergrund stattfindende Logistik, Stephan Körschgen – selbst Bäcker von Beruf – kümmert sich um die Einteilung der Dienste sowie die praktische Durchführung.

Nicht verschwiegen werden soll an dieser Stelle, dass sein Waffelrezept bei den Nikolauszügen ausgesprochen gut angekommen ist – eine Wiederholung im nächsten

Jahr steht auf der Wunschliste ganz weit oben.

Stephans Engagement beschränkt sich dabei jedoch nicht auf die Gastro im strengen Sinne: Da ihm das Erscheinungsbild des Bahnhofs



Das Gastro-Team während der Nikolausfahrten: Sibylle, Stephan und Gregor stellen sich dem Ansturm der hungrigen Kunden

Foto: A. Deninger

Dotzheim sehr am Herzen liegt, hat er „nebenbei“ noch die Renovierung des Eingangsbereichs vorgenommen – und wo er schon gerade dabei war, auch gleich noch die Fahrgast-Toiletten im Dotzheimer Empfangsgebäude mit renoviert. In der neuen Saison können unsere Besucher und Fahrgäste somit auch diesem „menschlichsten aller Bedürfnisse“ in einer weitaus gepflegteren, angenehmeren Atmosphäre nachgehen. Dafür ein besonderes Dankeschön!

Gregor Deninger

Dampfloek, Waffeln und ein Nikolaus

Der Nikolaus kam zu uns und brachte viele Geschenke für groß und klein. Aber auch das Personal hatte viel zu erledigen um viele Waffeln an den Mann zu bringen.

6.12.2008, die Uhr spricht halb 11. Während die ersten die Dampfloek für die Fahrt hoch auf die Eiserne Hand bereit machen, ist das Gastro-Team damit beschäftigt, den Waffelteig fürs Wochenende vorzubereiten. Eier müssen getrennt werden - und nicht wie man denkt nur 3 oder 4, sondern insgesamt 250 Eier! Dazu kommen noch 30 kg Mehl, 28 l Milch, 10 kg Butter und 21 kg Zucker, die dann für alle 3 Fahrtage reichen müssen. Während die einen die Eier trennen und aufschlagen, mischen die anderen Milch, Butter, Zucker und Mehl zur einer Masse, zu der nur noch das Eiweiß darunter gehoben wird. Nach diesem Kraftakt hätte man sich eigentlich eine Pause verdient, doch weit gefehlt: Der Zug muss noch mit Getränken und ein bisschen Weihnachtsdekor verschönert werden. Schnell tragen alle die benötigten Dinge herbei, damit wir noch eine kleine Pause bis zur Fahrt machen kön-

nen. Oh Schreck, wer hatte eigentlich vor, den Glühwein zu machen? Dann aber schnell - und aus der Pause wurde auch nichts. Und als dann endlich alles vorbereitet war, wusste keiner, wie viel Arbeit wir noch vor uns hatten!

Langsam - fast lustlos - machte sich die schwarze Lady oder auch 50 3576 auf dem Weg an den Zug, um ihn ein bisschen aufzuheizen - an diesen kalten Samstag nicht unverständlich. Und schon steigen die ersten Fahrgäste ein. Die Waffeleisen wurden dank des Generators auf dem Güterwagen langsam warm und brachten den ersten Weihnachts-Duft in den Zug. Dann war es so weit alles und alle waren im Zug und da tauchte er auf: Alle schauten nicht schlecht als der Nikolaus am Zug entlang zum ersten Wagen lief und schon ertönte der Pfiff vom Zugführer.

Erst langsam, dann immer schneller und laut pfeifend und schnaubend machte sich unsere Lady hinauf auf die Eiserne Hand. Während der Weihnachtsmann die großen und kleinen Gäste beschenkte, machten die Eltern einen kleinen Ausflug in unser Gastroabteil, wo sie unser Gastro-Team freundlich - wenn auch leicht gestresst - empfing: Unsere

Waffelbäcker kamen kaum hinterher, und das mit vier Waffeleisen! Als dann die Eiserne Hand erreicht war, ging's richtig los, die Leute standen Schlange durch den gesamten Gastrowagen! Wer verköstigt war, ging zur Dampflok, um dort mal ins große Feuer zu schauen.



Nach einem Jahr unfreiwilliger „Auszeit“ war er wieder an Bord: Der Nikolaus auf der NTB!

Foto: G. Deninger

Nach ca. einer halben Stunde ging es dann zurück nach Dotzheim, wo die Vorräte für die nächste Fahrt ergänzt wurden. Kaum Zeit, auszuruhen: Die zweite Fahrt des Tages steht noch bevor, und auch hier wieder das gleiche Bild:

Große Kinderaugen und hungrige Menschen, wohin man schaut...

Nach dem zweiten Zug wurde dann das Schlachtfeld geräumt und alles für die Nacht fertig gemacht. Am nächsten Tag standen schließlich zwei weitere Fahrten an! Nach dem Wochenende wusste wirklich jeder, was er geleistet hatte. Und dennoch: Eigentlich schade, dass erst in einem knappen Jahr wieder ein Nikolauszug fahren wird. Aber dann vielleicht sogar bis Bad Schwalbach, oder wenigstens bis Hahn-Wehen?

Stephan-Werner Körschgen

Die nächste Ausgabe ...

der NTB Vereinszeitung soll im Spätjahr 2009 erscheinen. Als Themen sind u.a. vorgesehen:

- *Moderne Dieseltriebwagen – Portrait der Fahrzeuge, die auf einer reaktivierten Aartalbahn verkehren könnten*
- *Aartalbahn historisch – Beginn einer neuen Reihe von Beiträgen mit Fotos von „damals“*

Vereinszeitung nicht bunt genug?

→ Auf www.aartalbahn.de gibt die Vereinszeitung zum Herunterladen als PDF - in Farbe!

Buch „Die Langenschwalbacher Bahn“ wird neu aufgelegt

Lange Zeit war es vergriffen, nun wird es endlich wieder neu aufgelegt: Das unter den Freunden der Aartalbahn längst zum Klassiker avancierte, umfangreiche Standardwerk „Die Langenschwalbacher Bahn“ des Wiesbadener Heimatforschers – und NTB-Ehrenmitglieds – Klaus Kopp.

Die Anfänge dieses Buches reichen zurück bis ins Jahr 1983: Kurz nach der Stilllegung der damaligen Kursbuchstrecke 548 durch die Deutsche Bundesbahn veröffentlichte Klaus Kopp eine Broschüre mit dem Titel „Dotzheim und die Aartalbahn – die berühmte Bäderbahn des Nassauer Landes“. Sie erschien als Nr. 9 der „Schriften des Heimat- und Verschönerungsvereins Dotzheim e.V.“ und erfreute sich von Anfang an so starker Nachfrage, dass mehrere Auflagen stets binnen kurzer Zeit vergriffen waren.

Im Jahre 1989 – dem Jahr des 100-jährigen Jubiläums der Langenschwalbacher Bahn – folgte eine ergänzte und im Bildteil deutlich erweiterte Neuausgabe, die nun

auch den Titel „Die Langenschwalbacher Bahn“ trug. Es gab viele positive Neuigkeiten zu berichten: Der Neubau der Magistralenbrücke in Taunusstein war erfolgt, und die Nassauische Touristikbahn konnte auf ihre ersten, sehr erfolgreichen Jahre als Eisenbahnverein zurückblicken.

1994 – wieder war die vorangegangene Fassung längst vergriffen – erschien schließlich eine auf 180 Seiten ergänzte, erweiterte und aktualisierte Ausgabe. Sie berichtete nun über die damals aktuellen Ereignisse der aufstrebenden Nassauischen Touristikbahn: Die Verlängerung der Fahrtstrecke bis Hohenstein war erreicht worden.

Seither sind wieder 15 Jahre vergangen – keine einfachen Jahre, sondern für die NTB eine Zeit des Auf- und Ab, wo sich Erfolgserlebnisse und Krisen abwechselten. Die letzte Ausgabe des Aartalbahn-Buches hatte – wen wundert es – das gleiche Schicksal ereilt wie die vorangegangenen, sie war restlos vergriffen. Nun also wird es eine weitere Neuausgabe geben, die auch auf die jüngste Vergangenheit der Strecke Bezug nimmt: Gewiss wird man vom bedauerlichen Scheitern des Stadtbahn-Projektes lesen können, von

den erfolgreichen Bemühungen des Arbeitskreises Aartalbahn, und auch von der weitwürden wir gern realisieren - und manches wäre leichter, wenn wir ernen Entwicklung der Nassauischen Touristikbahn.

Die Neuauflage wird ca. 200 Seiten stark sein und soll im Frühjahr 2009 erhältlich sein.

Erhältlich ist „Die Langenschwalbacher Bahn“ im Dotzheimer Museum sowie in der Geschäftsstelle

der Nassauischen Touristikbahn. Den Freunden der Aartalbahn sei jedoch ein Ratschlag mit auf den Weg gegeben: Wer sich ein Exemplar sichern möchte, der möge sich sputen. Es ist davon auszugehen, dass auch dieses Mal die Nachfrage wieder alle Erwartungen übertrifft und die Bücher vermutlich rasch vergriffen sein dürften.

Gregor Deninger

Spendenaufruf

Eine ganze Reihe von Projekten wartet auf Realisierung: Da ist die Hauptuntersuchung unserer Lok V3, die während der langen Zeit der Ungewissheit nicht weiter verfolgt wurde, die wir nun aber mit Schwung angehen werden, sobald es unsere finanziellen Mittel zulassen. Da ist weiterhin die Aufarbeitung unseres Vierachser-Umbauwagens, den wir gern wieder zur Verfügung hätten. Wer die Vereinszeitung gelesen hat, weiss, dass zudem noch ein Dreiachser-Umbauwagen auf Hauptuntersuchung wartet. Nicht zu vergessen die demnächst fälligen Fristen an der 50er, für die wir schon jetzt gerne Rücklagen bilden würden...

Jeder Euro ist willkommen und hilft uns, den Museumsbetrieb im Stile der 50er Jahre weiterhin durchführen zu können. Wir bitten daher um Ihre Spende, die Sie selbstverständlich wie gewohnt steuerlich geltend machen können. Unsere Bankverbindungen:

Wiesbadener Volksbank (BLZ 510 900 00), Kto.-Nr. 42900

Nassauische Sparkasse (BLZ 510 500 15), Kto.-Nr. 368 016 551

Vielen Dank!

Eure / Ihre Nassauische Touristikbahn e.V.



Moritz-Hilf-Platz 2, 65199 Wiesbaden • www.aartalbahn.de, E-mail: ntb@aartalbahn.de
 ☎ (0611) 184 33 30, Fax (0611) 184 33 39 • Schalterzeiten: Mi 17-19, Fr 15-18, Betriebstage ab 09 Uhr

NTB – Plauderabend

Beginn: jeweils 19.30 Uhr
 Ort: Clubraum, Bahnhof Wiesbaden–Dotzheim



Januar – Juni 2009

01/09

- | | |
|------------|--|
| 18.02.2009 | Verkehrsknoten Hamburg
Ein Film über das Verkehrsgeschehen in der Elbe-Metropole einst und heute |
| 18.03.2009 | Alte Bahnhöfe in Baden-Württemberg
Dia-Vortrag über alte oder aufgelassene Bahnhöfe auf ehemaligen Nebenbahnstrecken |
| 15.04.2009 | Nassauische Kleinbahn
Dia Vortrag von Dieter Junker, EFMW, anschließend zeigt Ulrich Uplegger, EFMW, einen selbstgedrehten Super 8 Film über die letzten Tage des Fahrbetriebes mit Lorenzügen in Braubach |
| 20.05.2009 | Die Geschichte der Aartalbahn bis 1986
Ein Multimediavortrag, von der Eröffnung bis zur Stilllegung, von Rüdiger Weiß, Wiesbaden-Rambach |
| 17.06.2009 | Die Ammertalbahn
Ein Film über die Geschichte einer Nebenbahn in Baden-Württemberg, auf der einst die Retter der Nebenbahnen im Einsatz waren |

Hinweis: Für unsere Plauderabende werden Dia-, Video- und Fachvorträge gesucht! Angebote nimmt die Geschäftsstelle entgegen.

Die Veranstaltungen finden im Clubraum im Bahnhof Wiesbaden–Dotzheim, Moritz-Hilf-Platz 2, statt.

Einlass ab 19 Uhr, Vortragsbeginn ist jeweils um 19.30 Uhr.

Während der Veranstaltungen können Getränke und Knabberartikel erworben werden.

Gäste sind jederzeit herzlich willkommen !

[arbeitskreis aartalbahn] e.V.

BAHNHOFSFEST IN KETTENBACH

am Wochenende des 18. und 19. April 2009

Samstag, 12-19 Uhr und Sonntag, 11-19 Uhr



Dampftraktor des Freundeskreises
Straßendampf aus Düsseldorf



Historische Draisinen von 1922

Draisinenfahrten

Arbeitskreis Aartalbahn e.V.

Dampftraktor-Vorführung

Arbeitskreis Straßendampf, Düsseldorf

Ausstellung zur Geschichte der Aartalbahn

Nassauische Touristikbahn e.V.

Reit- und Fahrverein Panrod

Moderner Frauenchor „CantAare Femina“

Regionale Spezialitäten

der Kelterei Geier und der Brennerei Höhler, Aarbergen

Mach mit!

Wir suchen zukünftige:



Gleisbaurolle

Lokschlosser

Zuggastromitarbeiter

Waggonchreiber

Lokführer

Schaffner

Heizer

Zugführer



NTB NASSAUISCHE
TOURISTIK-BAHN E. V.

Bahnfahrten im Stil der 50er Jahre

Tel. 0611/184 33 30 • Fax 0611/184 33 39 • ntb@aartalbahn.de • www.aartalbahn.de