

## Vorwort

Mehr als 75 Jahre sind seit jenem 18. September 1900 vergangen, an welchem sich ... unter Vorantritt einer Militärmusikkapelle ... die geladenen Gäste zu dem Festzug begaben, der um 9.45 Uhr von der Lohmühle oberhalb St. Goarshausens zu seiner ersten Fahrt in Richtung Nastätten abdampfte. Ein industriegebundener Schienenbetrieb von eineinhalb Kilometer Länge, Omnibusse zwischen Taunus und Einrich sowie schwere Schüttgut-Straßentransporter umrissen in den letzten Jahren das Verkehrsbild der „Nassauischen Kleinbahn“. Sie stellten das Nachfolgepotential eines meterspurigen Eisenbahnnetzes mit öffentlichem Verkehr dar, welches in drei Teilstrecken das Gebiet zwischen Rhein- und Aartal durchzog und so die einzige transversale Schienenverkehrerschließung des Raumes Wiesbaden – Lahnstein – Diez bildete. Dennoch findet die Nassauische Kleinbahn in der Verkehrsliteratur nur zögernd Erwähnung. Durch zwei unscheinbare Rheinseitentäler führten ihre Schienenstränge in die Verborgenheit jenes Hinterlandes, das im Kontrast zum Rhein- und Lahntal zwangsläufig eine Abseitsstellung bezieht und eine überregionale Bedeutung der Bahn nicht zuließ. Für den technisch-versierten Eisenbahnliebhaber mögen die Hunsrück-, Wied- und Brohltalbahn mit ihrem ehemaligen Zahnradbetrieb stets das größere Interesse gefunden haben und es mag nur wenigen Kennern vorbehalten gewesen sein, die sublimen Charakteristik der Nassauischen Kleinbahn zu erfassen und sie als die vielleicht ausgeprägteste unter den mittelhessischen Gebirgsbahnen einzustufen.

So wenig effektiv Eisenbahnmäßiges von der „NKAG“ übriggeblieben ist, so sehr bilden jedoch die noch vorhandenen Trassierungselemente einen Quell für Eisenbahn-Archäologie. Umfangreiche Ermittlungen des Arbeitskreises „Freunde der Nassauischen Kleinbahn“ sowie Recherchen in einer Fülle von Material ermöglichen es nunmehr, dem Eisenbahnfreund und auch dem Heimatkundler den umfassenden Rekonstruktionsversuch ihres Werdens und Vergehens vorzulegen – unterstrichen durch enzyklopädische Betrachtungen über dies heute so gut wie nicht mehr existierende Verkehrsmittel Kleinbahn überhaupt, so daß die Geschichte der „Nassauischen“ auch stellvertretend für viele ähnliche Kleinbahnschicksale dieser Art darstellbar erscheint.

Herr Stadtarchivar Eisenbarth aus Lahnstein stellte über 30 Jahrgänge des „Lahnsteiner Tageblattes“ (später Rheinisch-Nassauische Tageszeitung) zur Verfügung, die neben weiteren Originalschriftstücken eine authentische Materialgewinnung aus der Frühzeit der Kleinbahn bzw. für deren Entstehungsgeschichte ermöglichten. Dank gebührt ferner der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH in Frankfurt für entsprechende Auszüge aus Geschäftsunterlagen, verschiedenen Bediensteten der NKAG für ihre wertvollen Auskünfte aus der Schienenverkehrszeit und all jenen Eisenbahnfreunden, die durch Überlassung von Dokumenten und Lichtbildern zur Abfassung des vorliegenden Werkes beigetragen haben.

**August 1977**

**Die Herausgeber**