



Die Dauerausstellung Fürsten- und Bäderbahn

**Teilkonzept zur Verwirklichung der ersten Stufe des
Aartalbahn museums der Nassauischen Touristik-Bahn**

1 Die Dauerausstellung „Fürsten- und Bäderbahn“ 2 Teilkonzept zur Verwirklichung der ersten Stufe des 3 Aartalbahnmuseums der Nassauischen Touristik-Bahn

4 1. Zielbeschreibung

5 1.1 Hintergrundinformationen und Vorüberlegungen

6 Die Nassauische Touristik-Bahn wurde in den späten 1980er Jahren zunächst als Tou-
7 rismus- und Ausflugsbahn konzipiert. Bereits in ihrer Frühphase wurde diese Konzepti-
8 on jedoch durch museale Überlegungen, welche zum Beispiel in der prinzipiellen Ent-
9 scheidung für die Anschaffung historischer statt moderner Fahrzeuge zum Ausdruck
10 kam, ergänzt. Die mit dieser Entscheidung eingeschlagene Entwicklung zu einer Muse-
11 umseisenbahn fand ihre nächsten beiden Höhepunkte in der Anschaffung der beiden
12 Dampflokomotiven.

13 Die Nassauische Touristik-Bahn hat in ihrem 2007 erarbeiteten Vereins- und Betriebs-
14 konzept „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ beschlossen, diesen Weg konsequent wei-
15 ter zu beschreiten und die NTB langfristig in eine Museumseisenbahn zu transformie-
16 ren. Das nach wie vor übergeordnete Vereinsziel der NTB, der Erhalt der Aartalbahn,
17 soll zukünftig durch die Durchführung eines museal geprägten Eisenbahnbetriebes er-
18 reicht werden. Unseren Fahrgästen und Besuchern soll ein möglichst authentisches
19 Bild des Eisenbahnbetriebes der ersten Jahre der Nachkriegszeit (Epoche III) auf einer
20 Nebenstrecke vermittelt werden. Zu diesem Zweck führt die NTB Fahrten in histori-
21 schen, für die Epoche typischen Waggons und Lokomotiven mit Dampflokbespannung
22 durch. Ein weiterer Fokus der NTB liegt auf der Hervorhebung der Besonderheiten der
23 Aartalbahn.

24 Integraler Bestandteil dieses Konzeptes ist mittelfristig die Errichtung eines kleinen,
25 regionalbezogenen Eisenbahnmuseums.

26 1.2 Zieldefinition

27 Die NTB verfolgt damit ein Zwei-Säulen-Modell: In der ersten Säule – dem eigentli-
28 chen Museumseisenbahnbetrieb (dem rollenden Freiluftmuseum) sollen unseren Besu-
29 chern Atmosphäre und technischen Aspekte des Eisenbahnbetriebes der ersten Jahre
30 der Nachkriegszeit auf einer Nebenstrecke hautnah und mit allen Sinnen erlebbar ge-
31 macht werden. Die zweite Säule – die zukünftige Museumsausstellung – dient der Ver-
32 mittlung der theoretischen Hintergründe, der Einordnung in historische Kontexte und
33 vor allem der Hervorhebung der speziellen regionalen Besonderheiten und Bezüge der
34 Aartalbahn und der Eisenbahnstrecken an Lahn, Rhein und Main. Der Eintritt in das
35 Museum wird daher im Fahrkartenpreis der NTB enthalten sein. Die NTB möchte mit
36 ihrem „Aartalbahn-Museum“ gleichzeitig eine bestehende Lücke in der Museumsland-
37 schaft des Rhein-Main-Gebietes, die Darstellung der Nassauischen Eisenbahngeschich-
38 te, schließen.

39 1.3 Das Museumskonzept der Nassauischen Touristik-Bahn

40 Zu diesem Zweck wurde ausgehend vom Vereins- und Betriebskonzept zwischen
41 Herbst 2009 und Frühjahr 2010 ein eigenes Museumskonzept erarbeitet, welches die
42 Inhalte und den Aufbau des künftigen Museums beschreibt.

43 Im Hinblick auf die begrenzten finanziellen und personellen soll der Aufbau des Muse-
44 ums in mehreren Schritten durchgeführt werden.

45 2. Die Dauerausstellung 46 „Die Aartalbahn als Fürsten und Bäderbahn“ 47

48 Als Kernelement des späteren Aartalbahnmuseums soll daher zunächst im ehemaligen
49 Büro des Bahnhofsvorstehers im Erdgeschoss des Empfangsgebäude des Bahnhofes Wies-
50 baden-Dotzheim die Dauerausstellung die „Aartalbahn als Fürsten- und Bäderbahn“ ent-
51 stehen.

52 Die Ausstellung konzentriert sich – anders als das spätere Aartalbahnmuseum, welche
53 auf die Darstellung der Nassauischen Eisenbahngeschichte gerichtet ist – auf die Allein-
54 stellungsmerkmale der Aartalbahn. Diese lassen sich vor allem in der Blütezeit der Aar-
55 talbahn von 1889 bis 1914 verorten: Als Verbindung der damaligen Weltkurstadt Wies-
56 baden und des mondänen Frauenheilbades Langenschwalbach (heute Bad Schwalbach)
57 war die Aartalbahn weit mehr als eine kleine Lokalbahn; als „**Fürsten- und Bäderbahn**“
58 eben vielmehr die Verbindung zweier bedeutender Orte des gesellschaftlichen Lebens des
59 wilhelminischen Zeitalters.

60 Es dauerte daher nicht lange, bis sich die königlich-preußische Eisenbahnverwaltung ge-
61 zwungen sah, das Standardwagenmaterial zu ersetzen. Auf Basis der speziellen Anforde-
62 rungen der Aartalbahn (unter anderem enge Kurvenradien bei gleichzeitig hohem An-
63 spruch der Kurgäste an Geschwindigkeit, Innenausstattung und Laufruhe) entwickelte
64 sich mit dem „Langenschwalbacher Wagen“ einen spezieller Wagentyp, welcher 1893 auf
65 der Weltausstellung in Chicago in seiner 1. Klasse-Ausführung eine Goldmedaille für seine
66 besondere Ausstattung gewann. Der „Langenschwalbacher“ fand in der Folge rasch
67 Verbreitung über ganz Deutschland. 1892 folgte mit der Dampflokomotive T9 Bauart
68 Langenschwalbach eine spezielle Personenzugtenderlokomotive.

69 2.1 Schirmherrschaft

70 Die Dauerausstellung „Die Aartalbahn als Fürsten und Bäderbahn“ steht – wie auch das
71 spätere Aartalbahnmuseum – unter der Schirmherrschaft von Klaus Kopp, Gründungs-
72 und Ehrenmitglied der Nassauischen Touristik-Bahn, Kulturpreisträger 2008 der Landes-
73 hauptstadt Wiesbaden, langjähriger Vorsitzender des Nassauischen Altertumsvereins und
74 des Heimatvereins Dotzheim und Autor des Standardwerkes zur Geschichte der „Lan-
75 genschwalbacher Bahn“.
76

76 3. Museumskonzept

77 3.1 Öffnungszeiten und Besucherpotentiale

78 Die Nassauische Touristik-Bahn führt normalerweise von Mai bis Oktober an jedem ersten
79 Sonntag im Monat sowie an gesetzlichen Feiertagen Museumseisenbahnverkehre ab dem
80 Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim durch. Zusammen mit einigen Sonderveranstaltungen (Ni-
81 kolaus, Ostern, Tag des Denkmals) zählt unsere Museumseisenbahn zwischen 7.000 und
82 8.000 Fahrgäste an 15 bis 20 Tagen im Jahr.¹

83 Wir möchten dieses Besucherpotential für die Dauerausstellung nutzen. Der Eintritt in die
84 Dauerausstellung wird daher im Fahrkartenpreis der NTB enthalten sein, das Museum
85 wird an jedem Fahrtag der NTB von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr geöffnet sein. Zudem wer-
86 den wir in unseren Zügen, unseren Publikationen und vor allem in der (seit jeher prakti-
87 zierten) persönlichen Begrüßung der Fahrgäste durch den Zugführer offensiv auf unser
88 Museum hinweisen.

89 Darüber hinaus möchten wir Einzelbesuchern und Gruppen den Besuch unseres Museums
90 während der regelmäßigen Öffnungszeiten unseres Fahrkartenschalters (derzeit Mitt-
91 wochs von 17:00 bis 19:00 Uhr und Freitags von 15:00 bis 18:00 Uhr) ermöglichen. Der
92 Fahrkartenverkauf wird zu diesem Zweck in das Museum integriert werden. Alternativ
93 besteht die Möglichkeit, dass (an weniger ausgelasteten Tagen) das Personal des Fahr-
94 kartenschalters das Museum per Video überwacht.

95 In der Summe wird die Ausstellung so an mindestens zwei (Schalteröffnungen) und ma-
96 ximal vier Tagen (zusätzliche Öffnung durch Betriebstage der Museumseisenbahn) pro
97 Woche geöffnet sein. Nach Anmeldung soll zudem eine Besichtigung an Samstagen mög-
98 lich sein.

99 3.2 Konzeptionelle Überlegungen: Ein Museum zum Anfassen, Anschauen, Hö- 100 ren, Entdecken und Erleben

101 Auch wenn es in der Dauerausstellung natürlich um die Vermittlung von theoretischem
102 Wissen gehen soll, wird dies selbstverständlich nicht nur über „klassische“ Schautafeln,
103 Bilder, Karten und Modelle geschehen. Unsere Dauerausstellung soll vielmehr ein Muse-
104 um zum Anfassen, Anschauen, Hören, Entdecken und Erleben werden.
105 Konkret äußert sich dies in den folgenden Überlegungen:

106 *3.2.1 Multimedialpräsentation der Aartalbahn: Ein Museum zum Anschauen, Hören und* 107 *Entdecken*

108 Als Kernelement der Ausstellung ist eine multimediale Präsentation der Aartalbahn ge-
109 plant. In der Form einer Beamerprojektion soll der Betrachter zu einer Reise mit der Aar-
110 talbahn des beginnenden 20. Jahrhunderts eingeladen werden. Zu diesem Zweck wird
111 über festinstallierte Bilder der wichtigsten Bahnhöfe der Aartalbahn ein sich bewegendes
112 Höhenprofil der Aartalbahn projiziert; gleichzeitig werden ergänzende Informationen auf
113 ein historisches Stehpult geworfen. Die Präsentation wird von originalen Dampflok-, Rei-
114 se- und Bahnhofsgeräuschen begleitet.

115

¹ Im November 2010 musste nach dem Anprall eines LKW an eine Eisenbahnbrücke in Wiesbaden-Dotzheim die betref-
fende Brücke für den Eisenbahnverkehr gesperrt werden. Da sich das Bauwerk nur wenige Meter hinter dem Aus-
gangsbahnhof Wiesbaden-Dotzheim befindet, musste der Museumseisenbahnbetrieb auf der Aartalbahn in der Folge bis
auf weiteres eingestellt werden. Der Neubau der Brücke und damit verbunden auch die Wiedereröffnung des Museums-
eisenbahnbetriebes ist für Sommer 2012 geplant.

115 3.2.2 Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern: Ein Museum zum Anfassen und
116 Erleben

117 Ebenso wie bereits im Museumseisenbahnverkehr, soll auch
118 die Dauerausstellung ein Ort für Familien mit Kindern wer-
119 den. Einzelne Elemente der Ausstellung sollen daher für Kin-
120 der anfassbar und erlebbar sein.

121 Dies wird beispielsweise durch die Installation von zwei so-
122 genannten OB-Telefonen (die alten schwarzen Streckentele-
123 fone mit Handkurbeln, welche bei Benutzung der Kurbel so
124 schön klingeln) in den Räumen des Museum sowie im
125 Freigelände erfolgen. Die Kinder bekommen die Aufgabe ge-
126 stellt anhand des Klingelns das zweite (im Außengelände
127 versteckte Gerät) zu suchen und können anschließend nach Herzenslust telefonieren und
128 spielen.



129 Weitere Objekte sollen ein Rangierbahnhof zum Anfassen (Aufgabenstellung: Wie setzte
130 ich den Zug über die Weichen und den Ablaufberg richtig zusammen?), sowie Stationen
131 und Objekte zur Berufswelt des Eisenbahners (zum Beispiel ein großer Eimer mit Kohle
132 und Kohlenschippe für das Berufsbild des Heizers, ein großer Dampflokomotivschrauben-
133 schlüssel für das Berufsbild des Lokschlossers) sein.

134 Die Kinder finden „ihre“ Ausstellungsobjekte in einem farblich abgesetzten Raum unter-
135 halb der Schaubanner für die Erwachsenen wieder, zur grafischen Hervorhebung kom-
136 men eigene Tafeln mit einer geeigneten Symbolik zum Einsatz.

137 **3.3 Präsentationskonzeption, Inhalte und Themen der Ausstellung, Zeitliche**
138 **Eingrenzung**

139 Eine Ausstellung auf wenigen Quadratmetern in einem Raum ist immer eine schwierige
140 Aufgabe. Umso notwendiger wird die Reduktion auf wenige zu vermittelnde, starke Inhal-
141 te und eine begreifbare Idee, die hinter der Ausstellung steht beziehungsweise deren
142 gestaltetes Produkt sie ist. Herausforderung ist einerseits, einen für jeden Besucher les-
143 baren Raum zu erschaffen, der als Ganzes die zentralen Botschaften transportiert, und
144 andererseits zur weiteren Auseinandersetzung mit dem Thema des Raumes anregt.

145 Dementsprechend steht zunächst die inhaltliche Konzeption, die absolute Reduzierung
146 auf das thematisch Mögliche, auf konkret formulierte Vermittlungsziele im Vordergrund.
147 Entsprechen der Grundkonzeption der Ausstellung sollen dabei die Alleinstellungsmerk-
148 male der Aartalbahn herausgearbeitet werden. Die Ausstellung behandelt daher die The-
149 menbereiche

- 150 1. Bau- und Betriebsgeschichte der Aartalbahn (inklusive Vorstellung Ihres Erbauers
151 Moritz Hilf und Begründung des Denkmalschutzes)
- 152 2. Die Aartalbahn (Multimedialpräsentation)
- 153 3. Bäderbahn Wiesbaden – Langenschwalbach (sozialgeschichtliche Besonderheiten
154 der Aartalbahn)
- 155 4. Fürsten und berühmte Besucher (unter anderem „Sissi“, Adolphus Busch²)
- 156 5. Wagen und Lokomotiven: Langenschwalbacher Wagen und Dampflokomotive T9,
157 Bauart Langenschwalbach

158
159 Daraus ergibt sich zugleich ein strikte zeitliche Begrenzung auf die Jahre 1894 bis 1914.
160 Diese Botschaften sollen und müssen im Raum anhand und ausgehend von den vorhan-
161 denen Objekten vermittelt und erzählt werden. Die Objekte stehen im Mittelpunkt und
162 werden von der Multimedialität erschlossen. Jedoch ist die Objektlage eher schwierig.
163 Zwar sind interessante Stücke vorhanden, doch müssen Sie nun zum Sprechen gebracht
164 werden, bringen Sie von allein die Bedeutung und Einzigartigkeit der Langenschwalba-
165 cher Bahn kaum zum Ausdruck. Die an sich eher schwachen Objekte sollen daher multi-

² US-Amerikanischer Bierbrauerkönig, 1839 in Kastel geboren, 1913 in Lindschied (bei Bad Schwalbach) gestorben, Erfinder des US-Biermarke Budweiser.

166 medial inszeniert werden. Dabei soll die multimediale Inszenierung betreffend vor allem
167 und allein auf historische Dokumente, Bilder, Pläne, Grafiken und Filme zurückgegriffen
168 werden, die in einer Art Raumfilm um die Objekte im Raum arrangiert und präsentiert
169 werden. Dieser wird per Beamer an eine Wände mit Objekte präsentiert und bezieht die
170 Objekte in den gezeigten Film mit ein. In dieser Objekte-Raum-Projektion werden die
171 entscheidenden Botschaften eindrücklich, innovativ und objektbezogen vermittelt. An den
172 umliegenden Wänden vertiefen Textbanner und entsprechende Objekte die zentralen In-
173 halte.

174 **3.4 Grafische Umsetzung, Objekte**

175 Die Textbanner dienen sowohl der Vermittlung der jeweiligen theoretischen Informatio-
176 nen als auch der Beschriftung der jeweils zugehörigen Objekte. Als solche kommen so-
177 wohl Photos (alle Themenbereiche) als auch physische Ausstellungsgegenstände (Steh-
178 pult des Bahnhofsvorstehers in Hahn-Wehen, Gepäckkarren mit Koffern, historischer
179 Fahrkartenschrank für die Bereiche „Aartalbahn“ und „Fürsten- und Bäderbahn“ sowie
180 Modelleisenbahnmodelle für den Bereiche Langenschwalbacher Wagen und T9“) zum Ein-
181 satz.

182 **3.5 Erläuterung von Einzelaspekten (Alleinstellungsmerkmale der Aartalbahn)**

183 *3.5.1 Die Fürsten- und Bäderbahn*

184 Als Verbindung der damaligen Weltkurstadt Wiesbaden und
185 des mondänen Frauenheilbades Langenschwalbach (heute
186 Bad Schwalbach) war die Aartalbahn weit mehr als eine
187 kleine Lokalbahn; als „Fürsten- und Bäderbahn“ eben viel-
188 mehr die Verbindung zweier bedeutender Orte des gesell-
189 schaftlichen Lebens des wilhelminischen Zeitalters.

190 Es dauerte daher nicht lange, bis sich die königlich-
191 preußische Eisenbahnverwaltung gezwungen sah, speziell
192 für die Anforderungen der Aartalbahn spezielles Wagen- und
193 Lokomotivmaterial zu entwickeln.

194 Zu den Besonderheiten der Fürsten- und Bäderbahn gehört
195 auch der Umstand, dass sich an den Waldbahnhöfen Chaus-
196 seehaus und Eiserne Hand – ursprünglich völlig unbedeu-
197 tendende Haltepunkte für Waldarbeiter – rasch umfangreiche
198 Gastronomiebetriebe entwickeln, so dass die Bahnhöfe bald
199 Biergärten mit angeschlossenem Bahnhof glichen.



Zeitgenössische Postkarte des
Bahnhofes Eiserne Hand



Langenschwalbacher Wagen

200 *3.5.2 Langenschwalbacher Wagen*

201 Dieser Personenwagentyp wurde speziell für die Anforderun-
202 gen der Aartalbahn (unter anderem enge Kurvenradien bei
203 gleichzeitig hohem Anspruch der Kurgäste Bad Schwalbachs an Geschwindigkeit, Innen-
204 ausstattung und Laufruhe) entwickelt und gewann 1893 auf der Weltausstellung in Chi-
205 cago in seiner 1. Klasse-Ausführung eine Goldmedaille für seine besondere Ausstattung.
206 Der „Langenschwalbacher“ fand in der Folge rasch Verbreitung über ganz Deutschland.

207 *3.5.3 Untertyp der Dampflokomotive T9*

208 Speziell für den Einsatz auf der Aartalbahn wurde von der königlich-preußischen Eisen-
209 bahnverwaltung die Konstruktion einer besonderen Personenzugtenderlokomotivein Auf-
210 trag gegeben..

211 *3.5.4 Hessens längstes Denkmal*

212 Die Aartalbahn gehört mit bis zu 34‰ Steigung zu den zehn steilsten Eisenbahnstrecken
213 in Deutschland ohne Zahnradbetrieb und zugleich zu den schönsten Mittelgebirgstrassen
214 in Hessen. Trotz der ersten Erfolge des Museumseisenbahnbetriebes war die Strecke je-
215 doch 1987 vom Abriss bedroht. Buchstäblich in letzter Sekunde - der Abrisszug stand
216 schon in Wiesbaden Hbf - gelang es Mitgliedern der NTB den damaligen Landeskonserva-
217 tor Prof. Kiesow über die drohende Demontage zu informieren. Dieser fackelte nicht lan-
218 ge und stellte die Aartalbahn am 28.08.1987 kurzerhand unter das Schutz des Hessi-
219 schen Landesamtes für Denkmalpflege. Aufgrund ihrer einmaligen Trassierung und ihrer
220 sozialgeschichtlichen Bedeutung als Fürsten- und Bäderbahn wurde so mit der Aartalbahn
221 erstmalig in Deutschland eine komplette Eisenbahnstrecke mit Bahnhofsgebäuden, Stell-
222 werken, Gleisanlagen und technischen Einrichtungen (Signale, Schranken, etc.) unter
223 Denkmalschutz gestellt. So bleibt der Nachwelt ein funktionsfähiges, technisches Denk-
224 mal erhalten, welches die regionale Verkehrsgeschichte bewahrt.

225

225 **4. Finanzierung, Zeitplan, Eröffnung**

226 **4.1 Grundsätze der Finanzierung**

227 In Bezug auf die Finanzierung der Ausstellung (investive Kosten für Ausstellung und Re-
228 novierung) ist die NTB auf öffentliche und private Zuschüsse sowie Spenden angewiesen.
229 Die NTB steuert im Gegenzug die ehrenamtliche Arbeitsleistung für die Renovierung und
230 den späteren Betrieb des Museums sowie die Exponate bei.
231 Die Kosten für den späteren Betrieb (Strom und Heizung) hingegen werden durch zusätz-
232 liche Einnahmen und aus den Erlösen des Museumseisenbahnverkehrs gedeckt werden.

233 **4.2 Derzeitiger Stand der Arbeiten, Eröffnung im Frühjahr 2011**

234 Nachdem im Sommer des Jahres 2010 ein Zuschuss von 2.000 EUR aus den Mitteln des
235 Kulturdezernates der Landeshauptstadt Wiesbaden eingeworben werden konnte, wurde
236 mit den Arbeiten zur Renovierung des Ausstellungsraumes und der Konzeption der Aus-
237 stellung begonnen. Zeitgleich wurde mit dem Projektbüro Stadtmuseum der Landes-
238 hauptstadt Wiesbaden ein kompetenter Kooperationspartner für die konzeptionelle Arbeit
239 und die praktische Umsetzung gewonnen.
240 Anlässlich des Tag des Denkmals 2010 konnte im September 2010 eine erste Vorabversi-
241 on der Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die Eröffnung der endgültigen
242 Ausstellung fand am 16. Februar 2011 durch Frau Stadträtin Rita Thies und Herrn Dr.
243 Hans-Jörg Czech (Gründungsdirektor Stadtmuseum) statt.

244

245 Wiesbaden, den 26.02.2011