



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

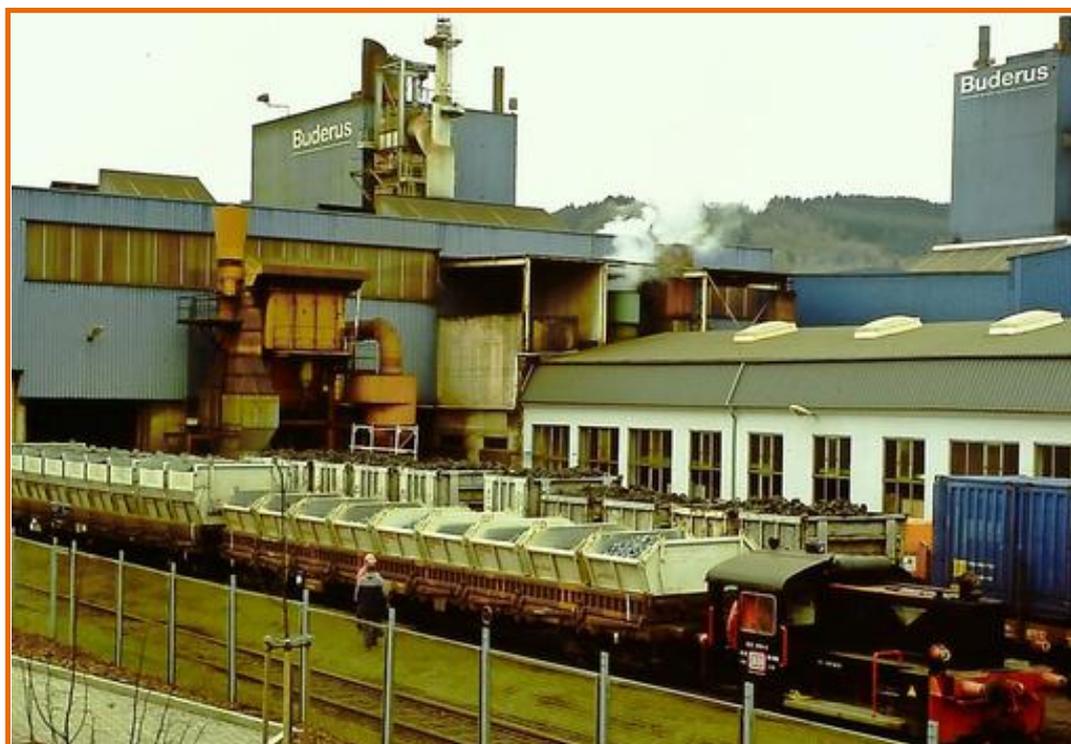
Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 23

Viel Güterverkehr auf kurzer Strecke

Gladenbach. Als der Bahnhof in Breidenbach am 1. Mai 1911 mit der Eröffnung der Scheldetalbahn seiner Bestimmung übergeben wurde, war er nur ein einfacher „Unterwegsbahnhof“.

Die Bedeutung des Bahnhofs änderte sich allerdings schlagartig, als der Hessen-Nassauische Hüttenverein 1913 mit dem Bau der Breidenbacher Hütte begann. Da diese von Anfang an einen Gleisanschluss erhalten sollte, wurde diese direkt neben den Bahnhof gebaut.



Die werkeigene Köf – Kleinlokomotive mit Ölmotor und Flüssigkeitsgetriebe – mit dem markantem BB-Emblem um 2000. Mittlerweile liegen alle verbliebenen Gleise im Werksgelände
© Manfred Ritter



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Eine Eisenbahnverbindung von Breidenbach über Nieder- und Oberdieten an Roth und Simmersbach vorbei nach Ewersbach zur Dietzhölzalbahn wurde noch vor dem Bau der Scheldetalbahn als Alternative zu dieser diskutiert, verschwand aber aus der Diskussion, nachdem die Scheldetalbahn realisiert wurde und wenige Jahre später der Erste Weltkrieg begann.

Deshalb wurde der Bahnhof in Breidenbach auch der Bahnhof für die Bevölkerung aus Nieder- und Oberdieten sowie Achenbach und Kleingladenbach. Von der heutigen Großgemeinde Breidenbach besaß einzig Wiesenbach einen Haltepunkt sowie Wolzhausen einen im Vergleich zu Breidenbach kleineren Bahnhof.

Ab den 1950er-Jahren wurde noch einmal kräftig in die Bahnstrecken im damaligen Kreis Biedenkopf investiert. Dabei war der rund drei Kilometer lange Abschnitt der Scheldetalbahn zwischen Breidenstein und Breidenbach der Investitionsschwerpunkt. In Breidenstein waren damit auch die „armen“ Zeiten vorbei, denn in der Region war damals das arme Breidenstein, welches zwar zwei Schlösser aber keinen Bahnhof besaß, ein geflügeltes Wort.

Erst mit dem Bau des Haltepunktes hatten nun auch die Breidensteiner einen Bahnanschluss an einer Strecke, die zu diesem Zeitpunkt schon mehr als 40 Jahre durch den Ort verlief.

Für den Güterverkehr entstanden zwischen Breidenstein und Wiesenbach sowie zwischen Wiesenbach und Breidenbach jeweils auf freier Strecke ein Anschlussgleis zu einer Fabrik. Zuzeiten des Wirtschaftswunders gab es auch privat betriebene Omnibuslinien, welche eine Verbindung der umliegenden Dörfer mit dem Bahnhof in Breidenbach herstellten.

Bahn stellte 2002 Güterverkehr ein

Während in den folgenden Jahren der Güterverkehr immer stärker wurde, ging die Zahl der Reisenden in den Personenzügen immer mehr zurück. Im Mai 1987 endete der Personenverkehr endgültig. Nur noch ganz wenige Male erreichten von Eisenbahnfreunden organisierte Sonderzüge den Bahnhof Breidenbach, allerdings breitete sich die Breidenbacher Hütte immer mehr aus, bis sich schließlich der gesamte verbliebene Bahnhof bis auf das Bahnhofsgebäude im Werksgelände befand. Man hatte über viele Jahre sogar eigene Lokomotiven für den Werksverkehr.

Die letzte Lok war eine sogenannte Köf, die man gebraucht von der DB erworben hatte. Bei ihr wurde das DB-Emblem in ein BB-Emblem abgeändert, welches für „Buderus Breidenbach“ oder „Buderus Bahn“ stand. Nachdem die Bahn den Güterverkehr nach Breidenbach Ende 2002 aufgegeben hatte, blieb diese Lok zunächst unverzichtbar, da erst die Anlieferanlagen in der Fabrik umgebaut werden mussten.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Bis dieser Prozess abgeschlossen war, mussten die Lastwagen ihre Güter in Breidenbach anliefern, indem diese zunächst auf die Werkbahn umgeladen wurden und dann von dieser im Werk verschoben wurden. Diese umständliche Prozedur dauerte mehrere Wochen. Erfreulich ist dabei, dass die Lok danach nicht verschrottet wurde sondern nach Oberbayern an einen anderen Betreiber abgegeben wurde. Nachdem im Zuge des Baus einer Umgehungsstraße die Bahn zwischen Breidenbach und Wiesenbach abgebaut wurde, erinnerte nur noch ein alter Personenwagen, der als Jugendraum genutzt wurde einige Jahre an die Bahn, bis auch dieser an einen anderen Verein abgegeben wurde. Einzig die Holzzüge, welche ab Wiesenbach verkehren, haben bisher den Abbau der restlichen Strecke verhindert.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 29.07.2013 18:27 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de