



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

**Oberhessische Presse**  
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 28

## Justushütte bringt viel Güterverkehr

**Weidenhausen.** Der alte Bahnhof von Weidenhausen kann auf eine wechselvolle Geschichte zurückblicken.

Die Geschichte des Weidenhäuser Bahnhofs weist viele Höhen und Tiefen auf. Als der Bahnhof im Mai 1894 seiner Bestimmung übergeben wurde, war er zunächst Endpunkt der neu gebauten Bahnstrecke, die in Niederwalgern von der Main-Weser-Bahn abzweigte. Er war zu diesem Zeitpunkt der wichtigste Bahnhof der Strecke. Er war der einzige Bahnhof im südlichen Hinterland auf dem Güter verladen wurden, denn die Anlagen in Gladenbach waren noch nicht in Betrieb, Güterverkehr ist dort nach den Unterlagen erst in den Jahresstatistiken von 1894/95 nachweisbar.



*Das Weidenhäuser Bahnhofgebäude in seinem heutigen Zustand.  
Der vordere Teil mit seiner abweichenden Fensterform war einst als Wartesaal  
für die 3. und 4. Klasse errichtet worden.*  
© Stefan Runzheimer



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

Ebenso begann der erste Personenzug des Tages in Weidenhausen und der letzte endete dort. Deshalb waren mehrere Abstellgleise und ein Lokschiuppen mit Bekohlungs-einrichtung und Wasserkran erforderlich. Drehscheiben waren damals auf der gesamten Strecke nicht vorhanden, weil diese auf Marburg ausgerichtet war.

Dass die heimische Region bis 1866/67 in Staaten und danach in Kreise und Provinzen zersplittert war führte immer wieder zu Verzögerungen wenn es um übergreifende Projekte ging. Auch die Fortführung der Eisenbahn von Weidenhausen aus geriet schon in der Planungsphase in einen solchen Interessenskonflikt.

Das zur Provinz Hessen-Nassau gehörende Herborn wollte die Bahn über Eisemroth nach Herborn führen, das zur Rheinprovinz zählende Wetzlar wollte eine Verlängerung nach Wetzlar erreichen. Erst als Wetzlar zurückzog war der Weg für den Weiterbau nach Herborn frei.

Damit verlor der Bahnhof Weidenhausen weiter an Bedeutung. Die Bekohlungsanlage und der Wasserkran wurden entfernt und der Lokschiuppen als Magazin mit Gleisanschluss genutzt. Die neuen größeren Anlagen in Gladenbach hatten jene in Weidenhausen entbehrlich gemacht. Gleichwohl sorgte der zweigleisige Anschluss der Justushütte jahrzehntelang für ein großes Frachtaufkommen. Das Gleis verließ den Bahnhof, überquerte die Straße nach Weidenhausen und über eine kleine Brücke die Salzböde, um im Gelände der Justushütte zu enden. Der Bahnübergang wurde erst Anfang der 1970er Jahre durch die große Straßenbrücke ersetzt.

Noch vor dem ersten Weltkrieg wurden die Anlagen für die gestiegenen Verhältnisse erweitert. So entstand in Anbauten an das Bahnhofsgebäude ein Wartesaal für die dritte und vierte Klasse sowie ein mechanisches Stellwerk. Ebenso wurde eine neue leistungsfähige Anbindung von der Ladestraße zur Staatsstraße erstellt. Das Projekt einer Hinterlandbahn, die den Bahnhof Weidenhausen zu einem Abzweigbahnhof für eine Bahnverbindung in Richtung Wetzlar gemacht hätte, scheiterte.



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

### Letzter Zug im Mai 1995

Noch in den 1970ern waren die Gleise für den Güterverkehr in Gebrauch. Mitte der 1980er erfolgte der massive Rückbau. Es verblieb nur noch das durchgehende Streckengleis und die Weiche, die die Verbindung zum Anschluss der Justushütte herstellte. Ebenso wurde das Bahnhofsgebäude verkauft und die Reisenden waren von nun an auf einen einfachen Unterstand angewiesen.

Am 27. Mai 1995 fuhren schließlich die letzten Züge. Einer der Gründe dafür war auch in Weidenhausen zu finden. Es war die größte Eisenbahnbrücke im Ort, die die Mühlstraße hinter der Waldmühle überquerte. Ein Lastzug beachtete die Höhenbeschränkung nicht und beschädigte die Brücke beim Anprall. Daraufhin durfte sie nur noch mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. Schon zu Betriebszeiten der Bahn wurde der Bereich der ehemaligen Gütergleise mit einem Gewerbegebiet beziehungsweise der Erschließungsstraße dafür überbaut.

Der Verkauf des Bahnhofsgebäudes an die Familie Wild sollte sich als Glücksgriff erweisen, denn diese sanierte ihn und verzichtete dabei auf Umbauten, welche das Aussehen des Gebäudes verändert hätten. Damit ist zumindest eines der für die Aar-Salzböde-Bahn typischen Bahnhofsgebäude dauerhaft und unverfälscht gerettet.

*von Stefan Runzheimer*

*Veröffentlicht am 13.09.2013 19:03 Uhr*



Quelle: [www.op-marburg.de](http://www.op-marburg.de)