



Ortsbeirat Großen-Buseck

Großen-Buseck lebenswert gestalten

Manfred Weller

Der Bahnhof Großen-Buseck - Folge 18



Im Februar 1868 erhielt die in Gießen gegründete „Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft“ die Genehmigung zum Bau der Eisenbahnlinie Gießen-Alsfeld-Fulda.

Am 1. April 1868 wurde mit dem Bau begonnen, für den die Gemeinden Land zur Verfügung stellen mussten.

Von 1873 an hatte die Gemeinde Großen-Buseck 46 Jahresraten von je 345,12 Mark zu zahlen.



Ende der 50-er Jahre waren noch viele Hände nötig, um die vielseitigen Arbeiten im Bahnhof Großen-Buseck zu leisten.



Die heutige Belegschaft besteht nur noch aus zwei Fahrkartenautomaten.



Belegschaft des Bahnhofs um 1900



Eine „01“ in Buseck? Nur noch Nostalgie!

Ein Eisenbahnanschluss war einmal ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Daher wurde der Streckenverlauf heiß umkämpft. Zunächst sollte die Strecke von Wieseck über Alten-Buseck verlaufen und eventuell auch Beuern einbeziehen. Immerhin musste auch Alten-Buseck 47 Jahresraten von je 268,20 Mark zahlen, ohne je einen Nutzen von der Bahn gehabt zu haben.



Heute spielt ein Bahnanschluss kaum noch eine Rolle für die Wirtschaftskraft einer Gemeinde.

Die großen Zeiten der vollen Arbeiterzüge sind vorbei, der Güterschuppen ist abgerissen und die einst täglich genutzte Ladestraße von Schwerlastzügen demoliert.



Nicht nur die Mobilität auf der Straße ist für den Rückgang der Bahnnutzung verantwortlich, sondern auch Missmanagement der Bahn selbst, deren Defizit regelmäßig vom Staat ausgeglichen wurde.

Was soll aus dem Bahnhof werden? Die Fahrkarten verkauft ein Automat, die Strecke wird von Frankfurt aus ferngesteuert. Wird er zum symbolischen Preis von einem Euro der Gemeinde angeboten?



Am 16. Mai 2004 steht wieder einmal ein VT 98 im Busecker Bahnhof. Das Erfolgsgefährt der Bundesbahn, „Roter Brummer“ genannt, dient hier als fahrendes Lokal für die Konfirmationsfeier von Max-Ulrich Pfeiffer.



Über die Schulter des Lokführers konnten wir Fahrschüler die Einfahrt des VT 98 in den Bahnhof beobachten.

In den fünfziger Jahren fährt die Bahn noch rentabel und mit Volldampf wie hier die Baureihe 38. Diese Weiterentwicklung der Preußischen P 8 führt die Exportliste aller ins Ausland gelieferten Lokomotiven an.

