

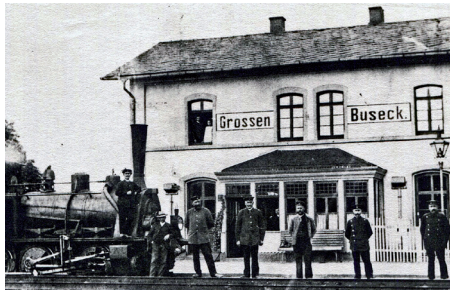
Beuern will etz aach en Bahnhoob huu!



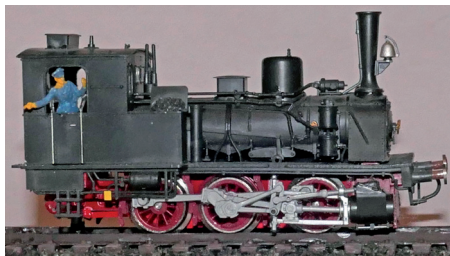
Dezember 2024

Folge 367

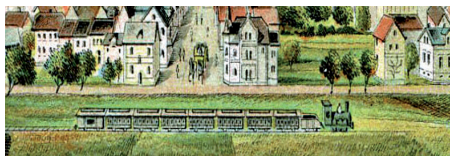
Der Bahnhof Großen-Buseck weckt Neid.



Das Bahnpersonal präsentierte sich 1910 mit der damals modernen Lokomotive.



Sie war immerhin so leistungsfähig, dass sie sechs Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern ziehen konnte.



Auf dieser Feldpostkarte, die mein Urgroßvater Philipp Demper im Ersten Weltkrieg nach Hause schickte, wird reichlich übertrieben. Die kleine Lok zieht sieben Personen- und einen Packwagen.

Beuern verfügt über einige Bodenschätze. Sogar für den Kölner Dom werden Steine aus Beuern benötigt. Es gibt ein kleines Bergwerk, in dem Kieselgur abgebaut wird.



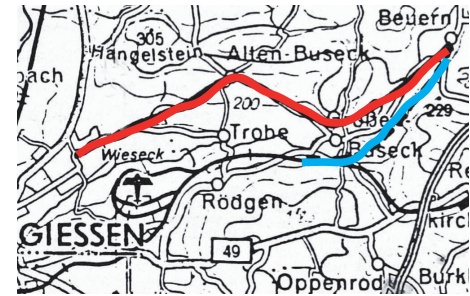
Heinrich Dietrich mit Fuhrwerk mit Kieselgur (Abb.: Archiv Heimatverein Beuern)

Zunächst wird Kieselgur mit Pferdefuhrwerken zum Bahnhof nach Großen-Buseck transportiert, später bis 1952 mit Lastautos.



Der Transport von Materialien ist die eine Aufgabe der Eisenbahn. Der Personentransport würde vielen Beuernern neue Arbeitsplätze in Gießen erschließen. Dieses Problem lösten die Beuerner anderweitig, daraus entstand sogar der erfolgreiche Motocrosssport mit seinen Weltmeisterschaften.

Zwei Varianten eines Bahnanschlusses werden diskutiert. Die rote Linie zeigt eine Bahnlinie von Wieseck über Alten-Buseck nach Beuern in „Meterspur“, der Gleisabstand ist ein Meter.



Die blaue Linie zeigt eine kurze Stichbahn in „Normalspur“ von Großen-Buseck nach Beuern.

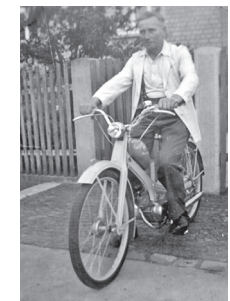
Beide Eisenbahnlinien wurden durch Proteste verhindert. In der Folge 230 erzählte ich, wie Beuerner Bauern sich in Gießen in einem Frackverleih Gehröcke und Zylinder liehen. In diesen Kostümen fuhren sie nach Darmstadt zur Regierung und fanden dort Gehör.



Der erste Fahrzeugpark der Firma „Autoverkehr Beuern“. Sammlung H. Klaus

Die Konsequenz war, dass der Transport von Personen und Gütern auf die Straße verlagert wurde. Otto Damm baute 1927 sein Fuhrunternehmen auf, das später als „Jensen und Damm“ die Region mit ihren Bussen bediente.

Mein Opa Heinrich Erb war selbstständiger Malermeister. Wollte er auch Aufträge aus Großen-Buseck annehmen, musste er mobil sein. So kaufte er sich 1955 ein Moped. Auf dem Gepäckträger hatte er sich eine Holzkiste für die Farben montiert.

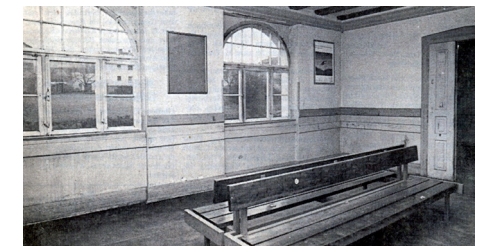


Immer mehr Leute aus Beuern arbeiteten in Gießen, da die kleinteilige Landwirtschaft für den Lebensunterhalt nicht mehr ausreichte. Wollte man unabhängig von Bahn und Bus mobil sein, hätte man ein Auto benötigt. Dies war finanziell nicht möglich, aber ein Motorrad sehr wohl.



Als Kind beobachtete ich abends zur Feierabendzeit am Küchenfenster, wie die Motorradfahrer sich auf der Beuere Hoahl ihre Rennen lieferten. Meine Oma sagte: „Dei renn wirrer do enoff wäi die Bloutvegäißer.“

Am Wochenende tobten sich die Beuerner Motorradfahrer auf dem Stirnberg aus. So wurden aus diesen Rennen die erfolgreichen Weltmeisterschaftsläufe im Motocross. Wäre der Bahnanschluss für Beuern gekommen, hätte es vielleicht nicht den erfolgreichen Motorsport dort gegeben.



Wie viele Beuerner werden sich hier in diesem Warteraum im Winter aufgewärmt haben, bis der nächste Zug kam? Etliche fuhren mit dem Fahrrad die Strecke Beuern, wie mein Onkel erzählte.



In Warteräumen gab es besondere Verhaltensregeln. Der Bahnhofsarbeiter musste noch in den 1950er Jahren den Spucknapf reinigen.