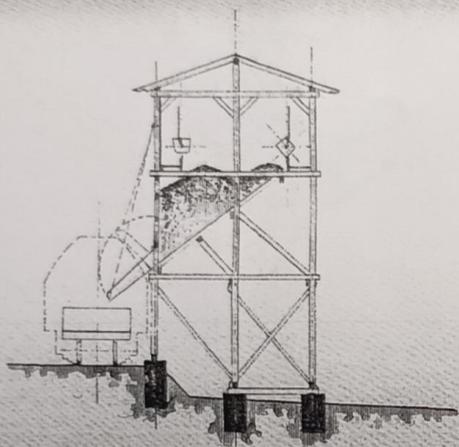


Schmitt A.-B.

Fortsetzung „Personen- und Güterverkehr vor 1945“.

Drahtseilbahn zum Transport von Eisenstein resp. Kohle für Buderussche Eisenwerke in Wezlar.

Linie: Grube Atzenhain-Eisenbahnstation Lumda.

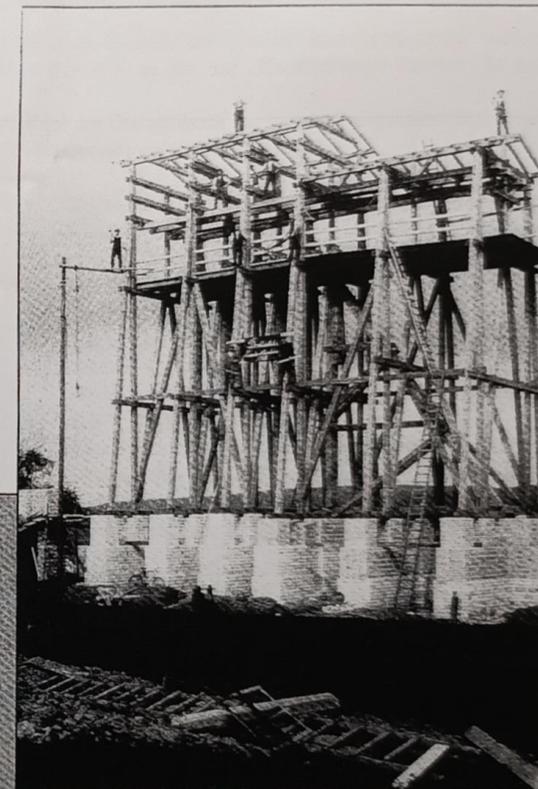


Für die zweite 3,170 km lange Drahtseilbahn zum Bahnhof Lumda erteilte das Großherzogliche Kreisamt Gießen den Buderusschen Eisenwerken in Wezlar am 4. Juli 1908 die Bau- und Betriebsgenehmigung. Die Firma Buderus besaß seit 1827 im Raum Atzenhain Erzgruben. Nachdem 9 Jahre lang die Förderung eingestellt war, lebte der Betrieb 1906 durch den nun möglichen wirtschaftlichen Transport des Erzes auf dem Schienenwege wieder auf.

Die 1907 neu errichtete Erzwäsche bei der Grube Atzenhain erhielt im folgenden Jahr eine elektrisch betriebene Drahtseilbahn, welche 1300 Tonnen aufbereitetes Eisenerz im Monat zum eigenen Anschlußgleis beim Bahnhof Lumda befördern konnte.

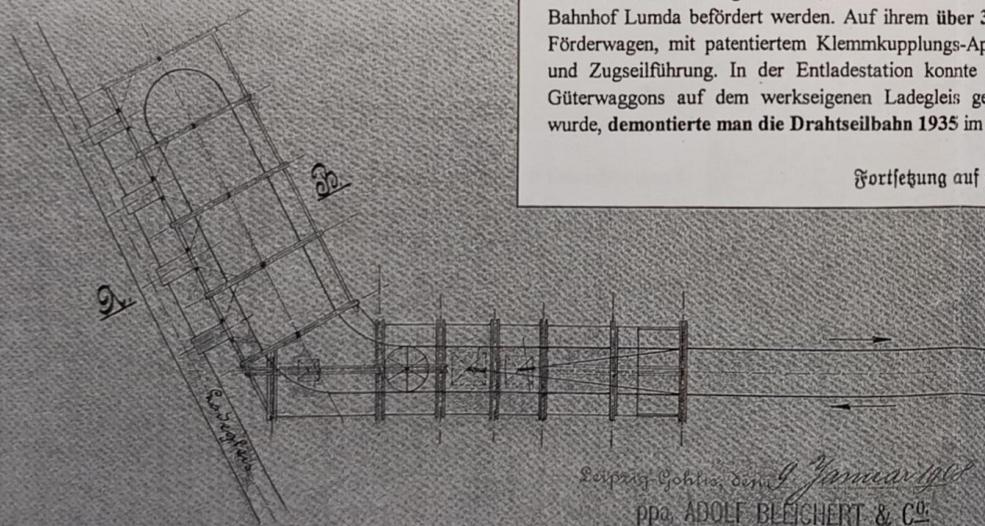
Eine 10 PS leistende Antriebsmaschine in der Beladestation der Seilbahn transportierte die 250 kg Erz fassenden Seilbahnwagen mit 2,5 m/s. So konnten 20t des Materials pro Stunde zur Entladestation beim Bahnhof Lumda befördert werden. Auf ihrem über 3 Kilometer langen Weg passierten die eisernen, genieteten Förderwagen, mit patentiertem Klemmkupplungs-Apparat, 27 Stahlmasten sowie 2 Schutzbrücken der Trag- und Zugseilführung. In der Entladestation konnte das Erz über 4 eiserne Rutschen in die bereitgestellten Güterwaggons auf dem werkseigenen Ladegleis gelangen. Nachdem 1933 das letzte Wascherz aufbereitet wurde, demontierte man die Drahtseilbahn 1935 im Zuge des Baues der Reichsautobahn Gießen-Alsfeld.

Fortsetzung auf nächster Zwischenseite.



Entladestation.

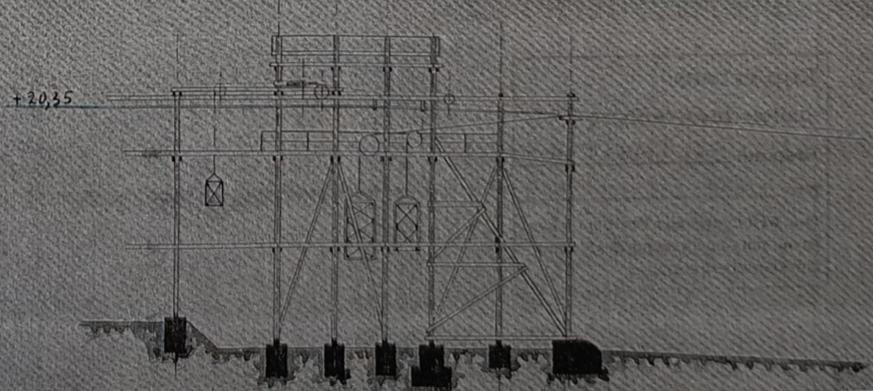
Stb. 1:200.



Leipzig Gohlis, den 9. Januar 1908
ppa. ADOLF BLEICHERT & CO.

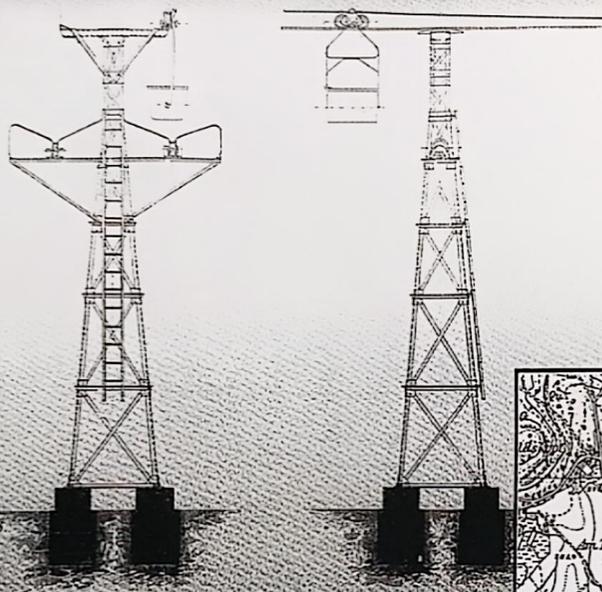
Architekt A. Kraus

Rechts Mitte: Photographie der Seilbahn – Entladestation beim Richtfest. Aufschrift der Tafel in Bildmitte zwischen den Arbeitern „Drahtseilbahn Lumda - Atzenhain 1908.“ Vom später direkt angebauten Verladehochbunker zum Lumdatailbahn-Anschlußgleis stehen nur die gemauerten Fundamente. **übrige Abbildungen - Zeichnung No. 31400.** „Entladestation“ (Ausschnitt). 9. Januar / 7. Mai 1908. **Rechts Unten:** Gerüst der Entladestation im Vergleich zum Photo. Drahtseile rechts von Atzenhain kommend – Umlenkrollen mit den Spannungsgewichten sowie Schutzgeländer hinten. **Links Unten:** Grundriß der gesamten Entladestation – Gerüst mit Spannungsgewichten sowie angebautem Verladehochbunker, den 4 Schüttrutschen sowie Privatgleisanschluß zur Lumdatailbahn. **Links Oben:** Schnittansicht des Verladehochbunkers mit Förderwagen sowie den nach oben per Seilzug abklappbaren Schüttrutschen zum Anschlußgleis beim Bahnhof Lumda.



Eiserne Unterstützung für die Seilbahn

Maßstab 1:150



10. Januar / 7. Mai 1908
 Dr. Baumbach
 Odenhausen

(Fortsetzung von Text rechts) ...beantragte diese Firma sogar mit Schreiben vom 6. Dezember 1921 an die **Eisenbahndirektion Frankfurt (Main)** die „...Errichtung einer Verladerrampe auf Bahnhof Odenhausen...“ Der Bau dieser Verladeanlage wurde jedoch wegen fehlender Finanzierungsmittel nach dem 1. Weltkrieg abgelehnt. Nur bei Gesamtkostenübernahme der Antragsteller wollte man zustimmen. So kam dieses Vorhaben beim Bf Odenhausen nie zur Ausführung.



Regel Betrieb herrschte auch vor dem Ersten Weltkrieg bei der **Verladerrampe am Bahnhof Londorf** unterhalb der alten Lagerhalle des Londorfer Hofgutes: Der über die Grenzen des Lumdatal hinaus bekannte **Londorfer Lungstein**, welcher wegen seiner Verwitterungsfestigkeit heute noch zu den Dombauhütten von Köln am Rhein oder Xanten transportiert wird, wurde vor dem Ersten Weltkrieg von hier aus auf seine Reise geschickt.

Fortsetzung auf nächster Zwischenseite.

Photographien der Drahtseilbahn Lumda-Allenhain. **Oben:** Fertiger Rohbau der hölzernen Schutzbrücke in Lumda im Jahre 1908. Die Gebäude entlang der zu überquerenden Dorfstraße existieren im wesentlichen noch heute. **Unten:** Streckenabschnitt der Seilbahn in Blickrichtung Entladestation Bf Lumda während der Betriebszeit.

Unten rechts: Zeichnung No. 31399. „Längsprofil“ (Auschnitt). 9. Januar / 7. Mai 1908. **Mitte:** Auschnitt Höhenstichtensart von Hefen, Maßstab 1:25000, Großherzoglich Hessisches Katasteramt Blatt 5319 Londorf, 1910. **Oben links:** Zeichnung No. 22502. „Eiserne Unterstützung“. 9. Januar / 7. Mai 1908.

Fortsetzung „Personen und Güterverkehr vor 1945“.

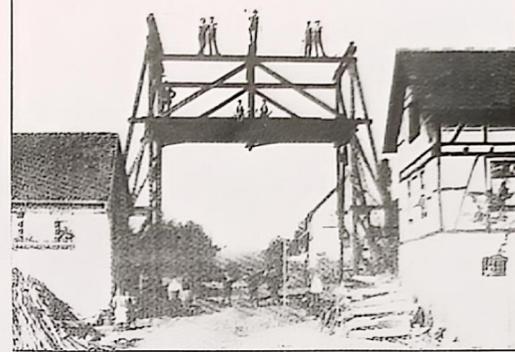
Der Bau der **Reichsautobahn Gießen - Melsfeld** bescherte der Lumdatabahn von 1935-1938 ihre bedeutendste **Auslastung im Güterverkehr.**

Es gelangten nämlich sämtliche zum Bau der Reichsautobahn im Raum Lumda benötigten Materialien zum dortigen Bahnhof.

Zur Bewältigung des gestiegenen Güterzugaufkommens hatte man vermutlich deshalb in den 30er Jahren das Gleisvorfeld beim Bahnhof Lumda erheblich erweitert sowie vor dem Empfangsgebäude ein kleines Stellwerkhäuschen beim Bahnsteig I aufgestellt. Außerdem gab es eine 30r-Gleiswaage (etwa in km 4,9).

Es kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, daß diese Anlagen schon in Zeiten der Eisenerzverladung entstanden waren. Auch der Personenverkehr des **Bahnhofes Lumda** stieg in diesem Zeitraum, da hier das „**Autobahnlager Lumda**“ für die beim Reichsautobahnbau beschäftigten Arbeiter eingerichtet war.

Auf der anderen Seite wurde der **Transport von Bahnpost** ab 1935 auf den Gleisen durch das Lumdata eingestellt. Nach dem Ende der Postkutschenzeit kehrte die **Deutsche Reichspost** mit LKW-Transporten auf die Straße zurück!

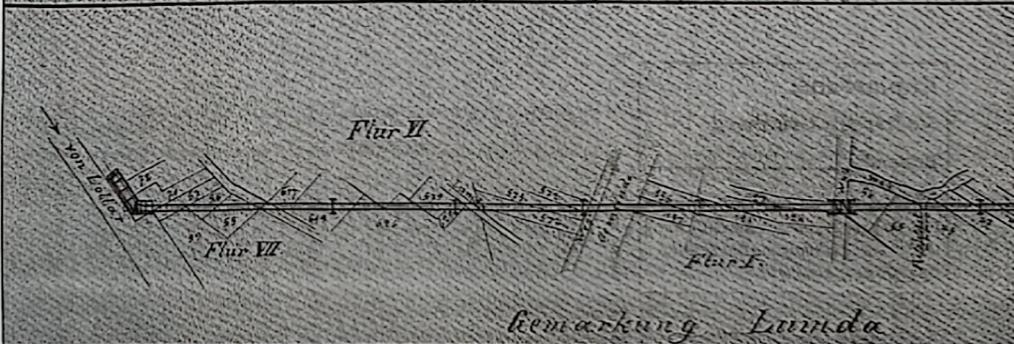


Neben den bisher erwähnten größeren Güterverladern mit eigenem Gleisanschluß zur Lumdatabahn gab es auch noch weitere Betriebe in Nähe der Bahnhöfe, die ihr Ladegut mit der Eisenbahn beförderten:

Anfang der 20er Jahre stieg die Güterverladung beim **Bahnhof Odenhausen** sprunghaft an. Neben der Verladung von Holz oder Basalt war dies zu jener Zeit der Verladebahnhof der **Gießener Baugitwerke AG.**

Diese Firma unterhielt damals Bauxitgruben zwischen Rüdtingshausen und Wermertshausen. Nachdem die Verlademenge auf bis zu 30 Waggonladungen Bauxit (Aluminiumrohzer) im Monat angewachsen war ...

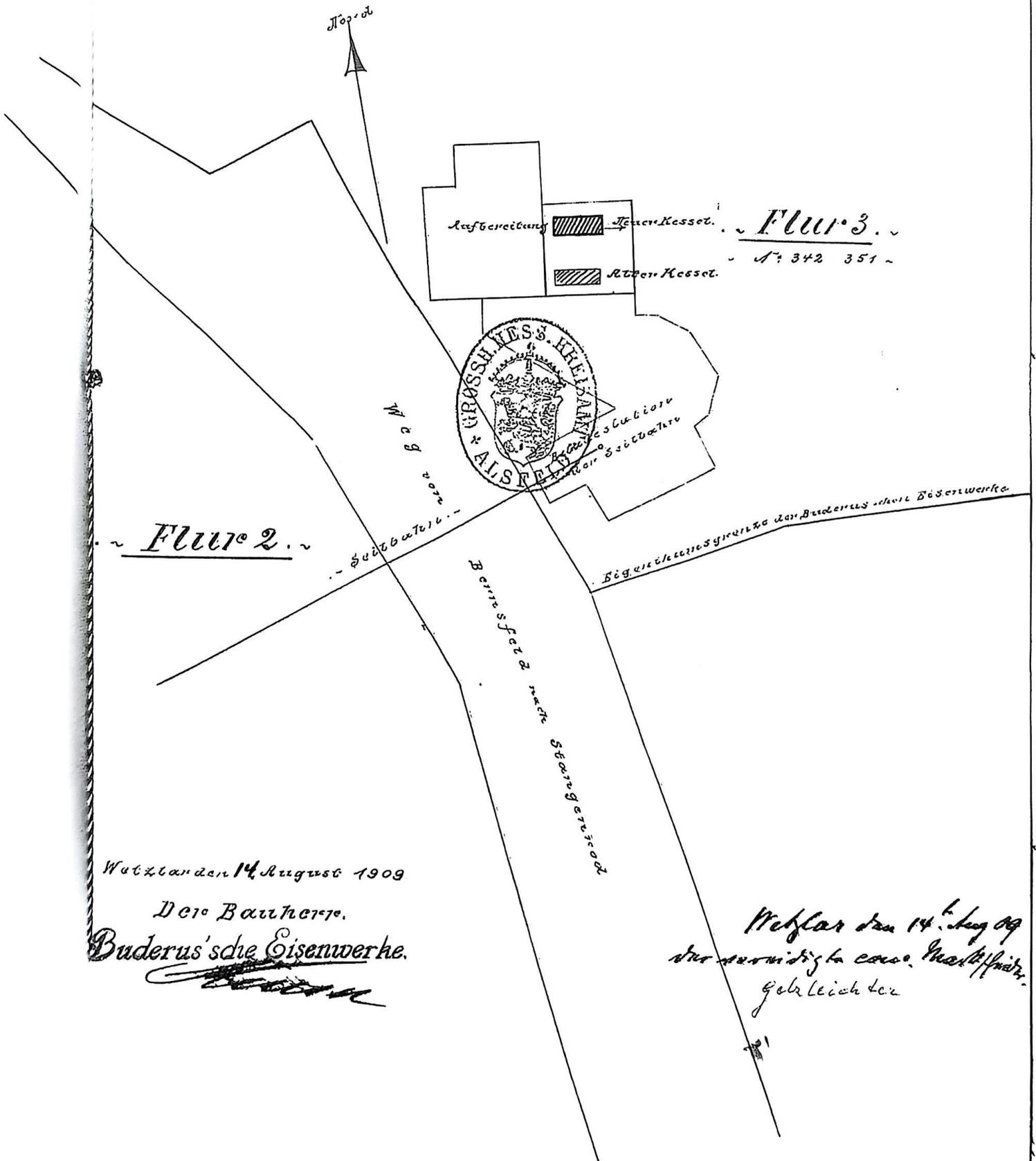
Fortsetzung siehe links Mitte.



Lageplan

zur die Aufstellung eines Dampfkessels auf Grube Atzenrain

~ 1:500 ~



Wutzlan den 14. August 1909

Der Bauherr.

Buderus'sche Eisenwerke.

[Signature]

Wutzlan den 14. Aug 09
 der vorerwähnte case. Inoffiziell
 gabe leicht da