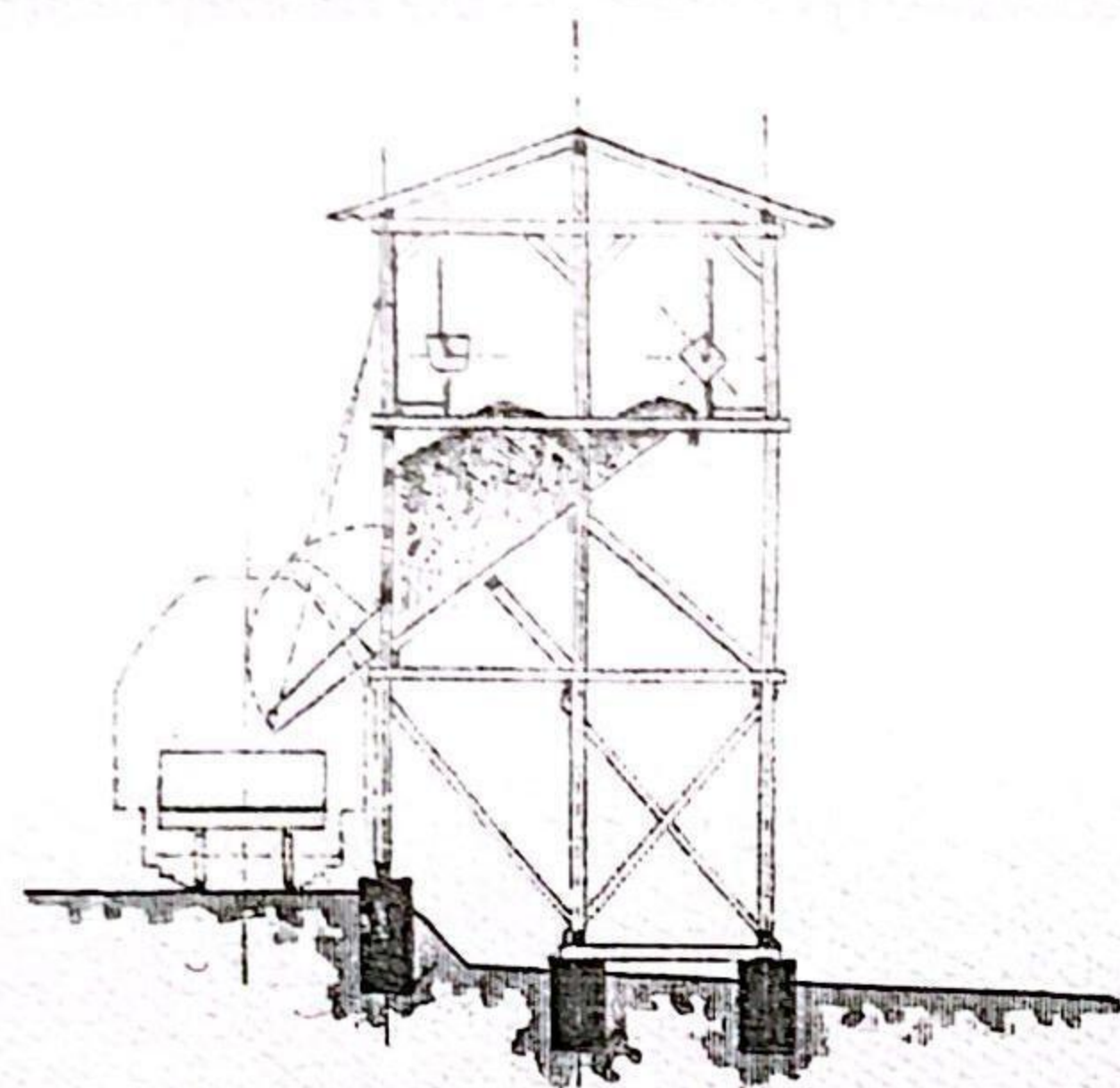


Schmitt A.-B.

Fortsetzung „Personen- und Güterverkehr vor 1945“.

Drahtseilbahn zum Transport von Eisenstein resp. Kohle für Buderus'sche Eisenwerke in Wehlar.

Linie: Grube Atzenhain-Eisenbahnstation Lumda.

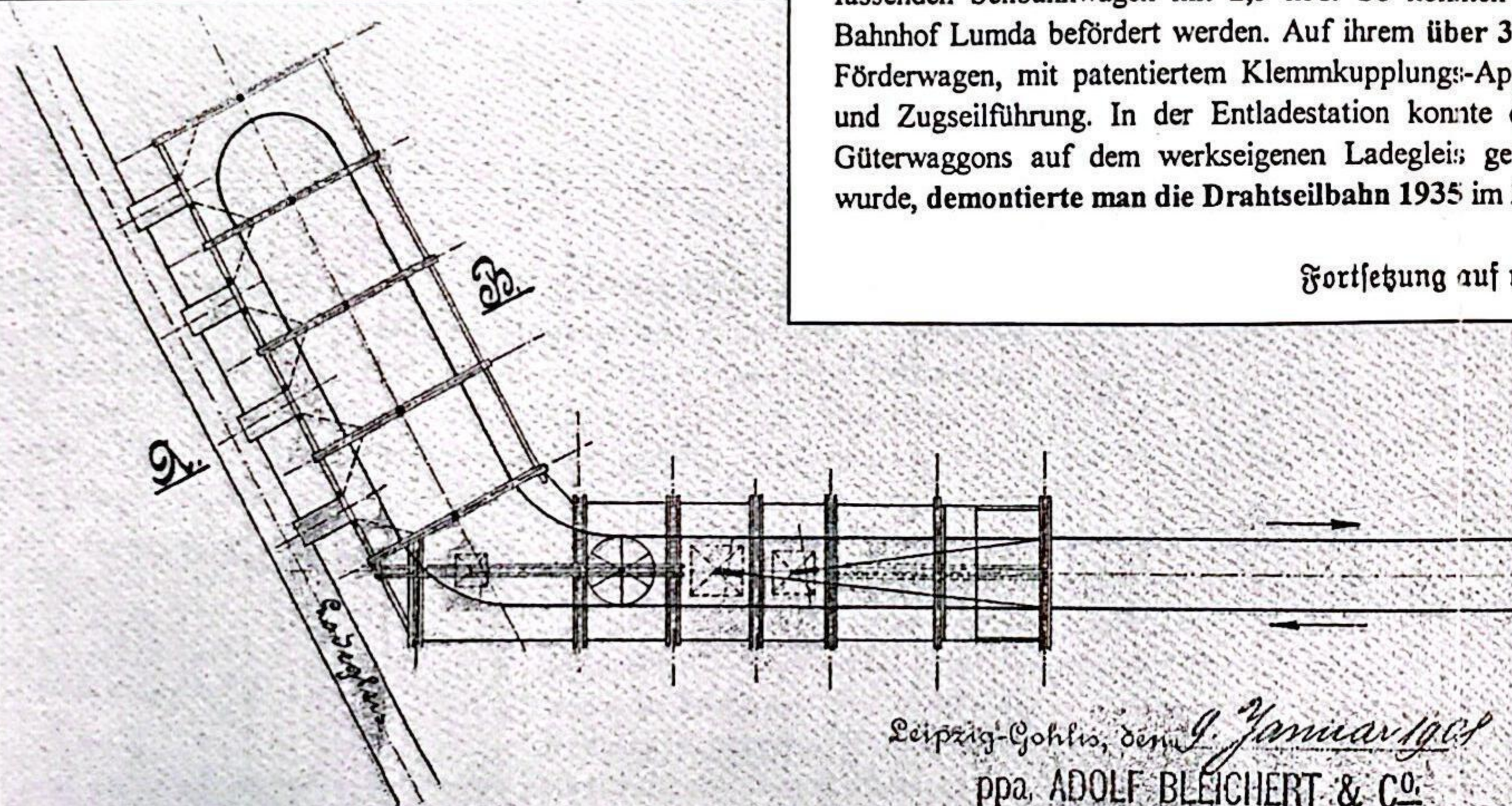


Für die zweite 3,170 km lange Drahtseilbahn zum Bahnhof Lumda erteilte das Großherzogliche Reichsanzeiger-Gießen den Buderus'schen Eisenwerken in Wehlar am 4. Juli 1908 die Bau- und Betriebsgenehmigung. Die Firma Buderus besaß seit 1827 im Raum Atzenhain Erzgruben. Nachdem 9 Jahre lang die Förderung 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.

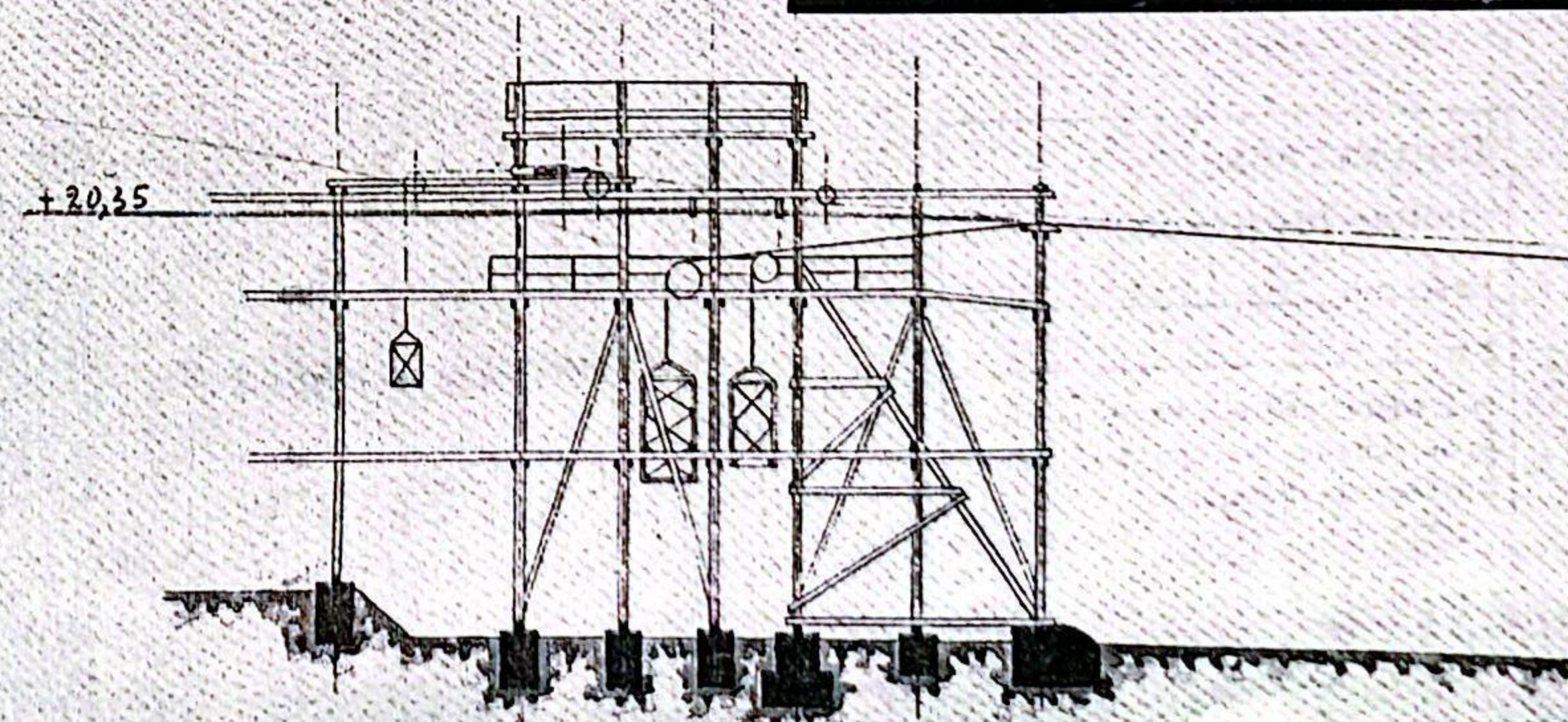
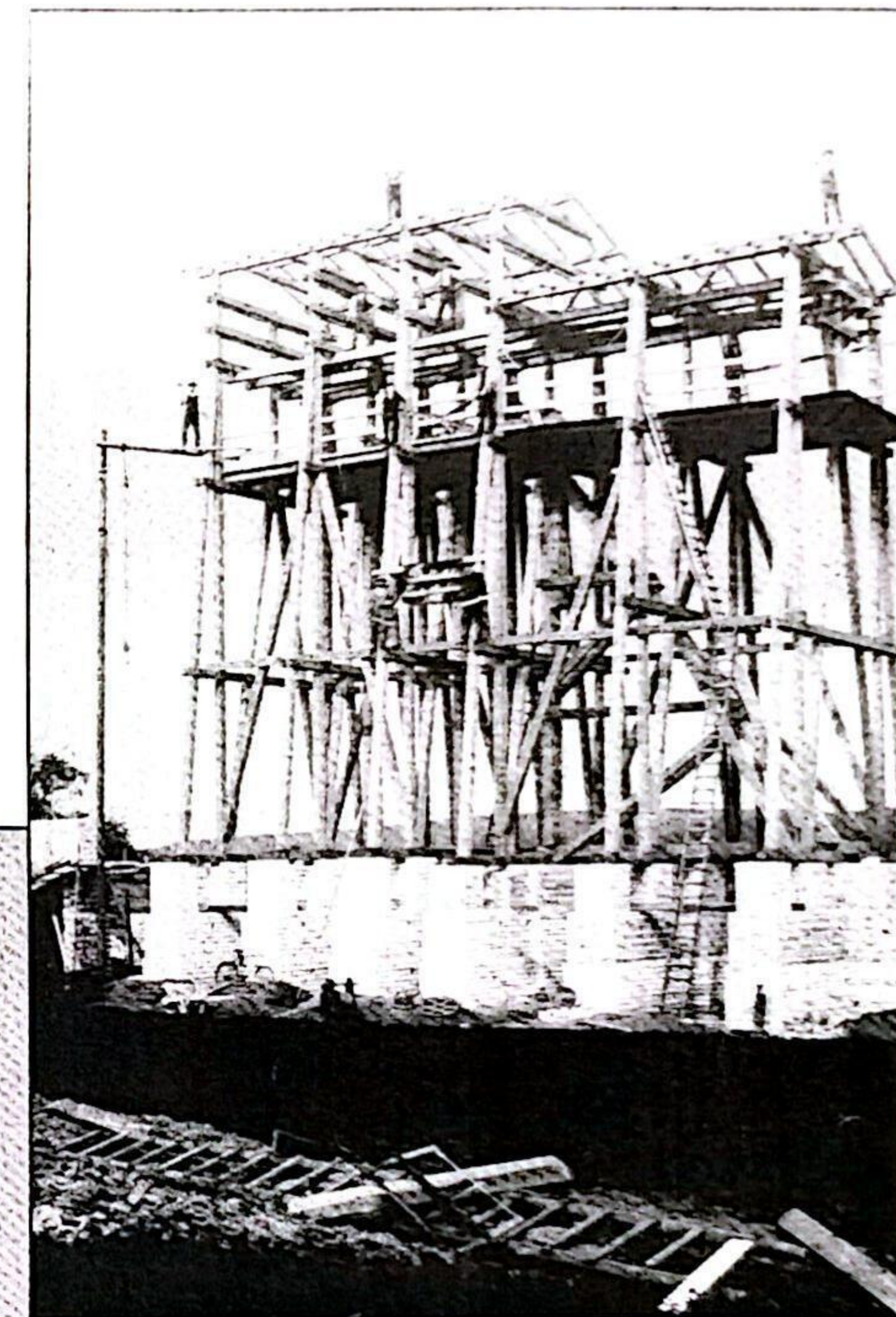
Eine 10 PS leistende Antriebsmaschine in der Beladestation der Seilbahn transportierte die 250 kg Erz fassenden Seilbahnwagen mit 2,5 m/s. So konnten 20t des Materials pro Stunde zur Entladestation beim Bahnhof Lumda befördert werden. Auf ihrem über 3 Kilometer langen Weg passierten die eisernen, genieteten 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, demonitierte man die Drahtseilbahn 1935 im Zuge des Baues der Reichsautobahn Gießen-Alsfeld.

Fortsetzung auf nächster Zwischenseite.



Leipzig-Gohlis, den 9. Januar 1908
ppa. ADOLF BLEICHERT & CO.
Photodur. H. Kunk.

Entladestation.
Stb. 1:200.



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 Lumdatabahn-Anschlußgleis stehen nur die gemauerten Fundamente. **übrige Abbildungen – Zeichnung No. 31400.** „Entladestation“ (Ausschnitte). 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 Lumdatabahn. **Links Oben:** Schnittansicht des Verladehochbunkers mit Förderwagen sowie den nach oben per Seilzug abklappbaren Schüttrutschen zum Anschlußgleis beim Bahnhof Lumda.