

Infotafel 1

Bahnhof Lumda und die Grube Atzenhain von Buderus



ERZWEG Nord



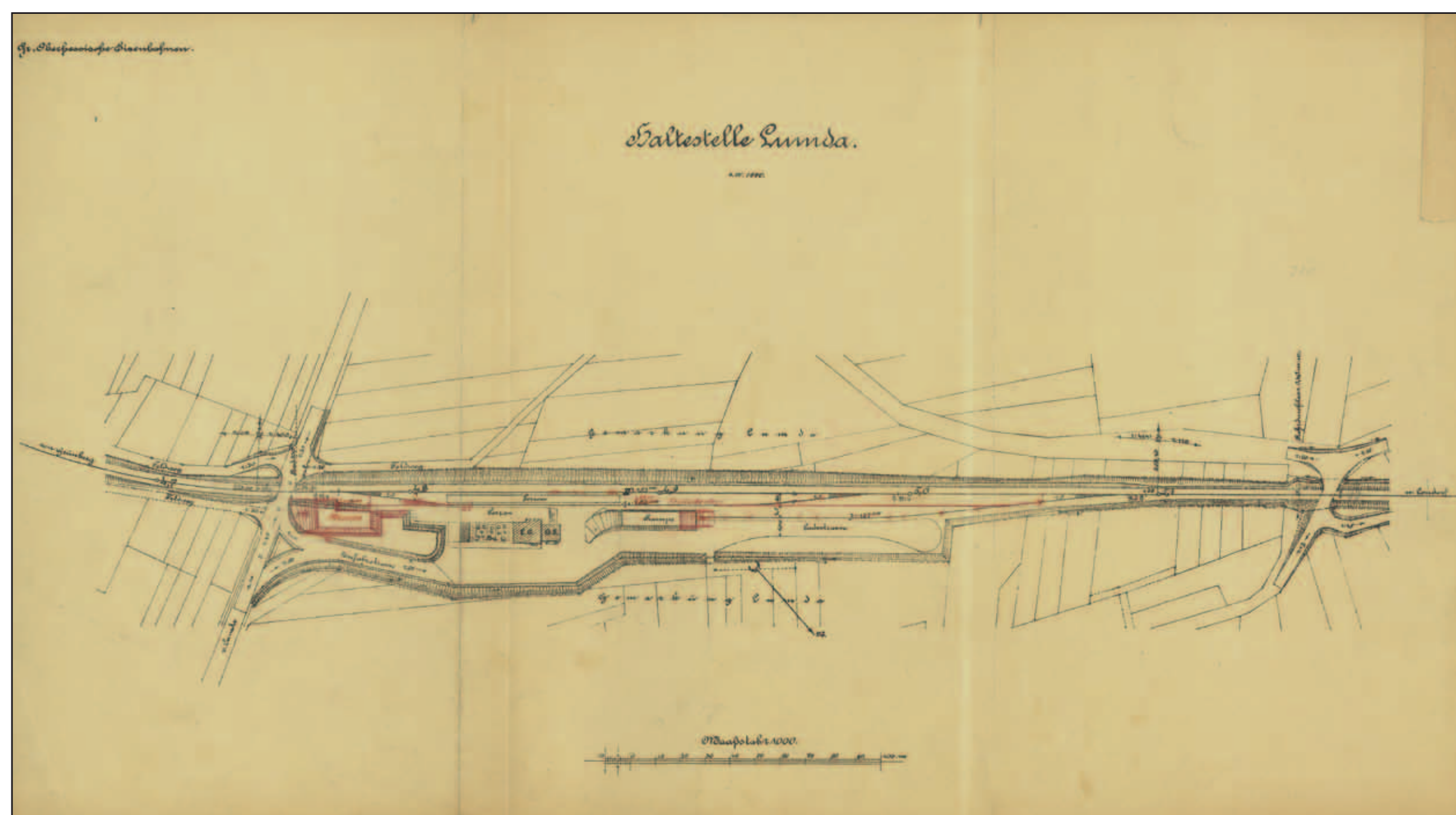
Bahnhof Lumda mit Bahnaufseher Bötz, Frau und Tochter um 1899
(Quelle: Sammlung J. Lindemann, google)

1896 wurde die Eisenbahnstrecke Grünberg – Londorf eröffnet, 1902 bis Lollar verlängert und hatte dort Anbindung an die Strecke Gießen – Marburg, Gießen – Wetzlar – Ruhrgebiet.

Damit war der Bahnhof Lumda interessant für die Buderusschen Eisenwerke, die in Atzenhain seit 1827 den Abbau von Eisenerz betrieben, dies ab 1861 in Lollar, ab 1872 in Wetzlar (ab 1880 zeitweise auch in Gießen) verhütteten und weiterverarbeiteten. Ab 1906 nahm der Abbau in Atzenhain zu. Auch Bauxitabbau in Atzenhain, Lumda, Bernsfeld kam hinzu.

Buderus erhielt von Bahn und Kommune, gegen Pacht, ein kurzes Nebengleis in Lumda mit Platz für eine Be- und Entladestation der Seilbahn und Gelände für die Wegführung der Seilbahn nach Atzenhain.

Ein „Gasthaus zum Bahnhof“ eröffnete in Lumda bereits im Dezember 1899. Hinter dem Bahnhof stand, seit etwa der gleichen Zeit, das Forsthaus. Aber erst mit dem Betrieb der Seilbahn entstanden



Gleisanlage Bahnhof Lumda aus 1896, rot Erweiterungen aus 1903 und/oder 09 (Quelle: StA Grünberg)

rechts und links der Bahnhofstraße stattliche, moderne Häuser. Leitendes Personal der Grube zog nach Lumda.

Buderus baute 1907 ein „Beamtenwohnhaus“ für den Grubenverwalter Dr. Rainer, dieses bewohnte ab ca. 1927 dessen Nachfolger Knetsch. 1956 ging es in den Privatbesitz von Knetsch über. Seck, ab 1918 Obersteiger, baute 1923/24 privat in der Bahnhofstraße (heute Haus Linker) sowie Steiger Berns 1925 (Haus Reitz). Das Haus Ecke Amselweg gehörte Buderus bis in die 30er Jahre, stellte Unterkünfte für Arbeiter zur Verfügung.



Lumda um 1901 (Postkarte)

Auch Privatleute boten Wohnungen und Schlafstellen an. Andere heirateten in Lumda ein. Erwähnt sind Steiger Steinmüller und Grün 1914. Es gab Trinkstuben, die hauptsächlich von Bergleuten aufgesucht wurden, z. B. die von Tröller im Oberdorf (heute Haus Maikranz, Dorfstraße).

1913 gaben 21 Haushaltsvorstände aus Lumda an, im Bergbau zu arbeiten, 1933 waren es noch 6, hinzu kamen Söhne und Brüder ohne eigenen Haushalt. Einige arbeiteten auch in den Gruben in Bernsfeld, Nieder-Ohmen, Lehnheim, Stangenrod. Einige Männer pendelten in die Buderusschen Eisenwerke nach Lollar. Obersteiger Seck war von 1919 bis 1929 auch Mitglied des Gemeinderates.

Der Bergbau schaffte Arbeitsplätze und Einkommen. Der Bau der Eisenbahn unterstützte dies. Aber 1933 waren die Erzvorkommen in Atzenhain erschöpft, die Grube wurde stillgelegt.

Von 1936–1938 gab es Arbeitsplätze und Einkommen in Lumda durch den Bau der Autobahn. Parallel bereits durch die Kriegsvorbereitung.

1964 wurde die Bahnstrecke eingestellt. Heute ist sie überbaut.

Recherche: RKP



Wir danken den Unterstützern:



Kontakt: ERZWEG Projektgruppe
www.erzwanderweg.de

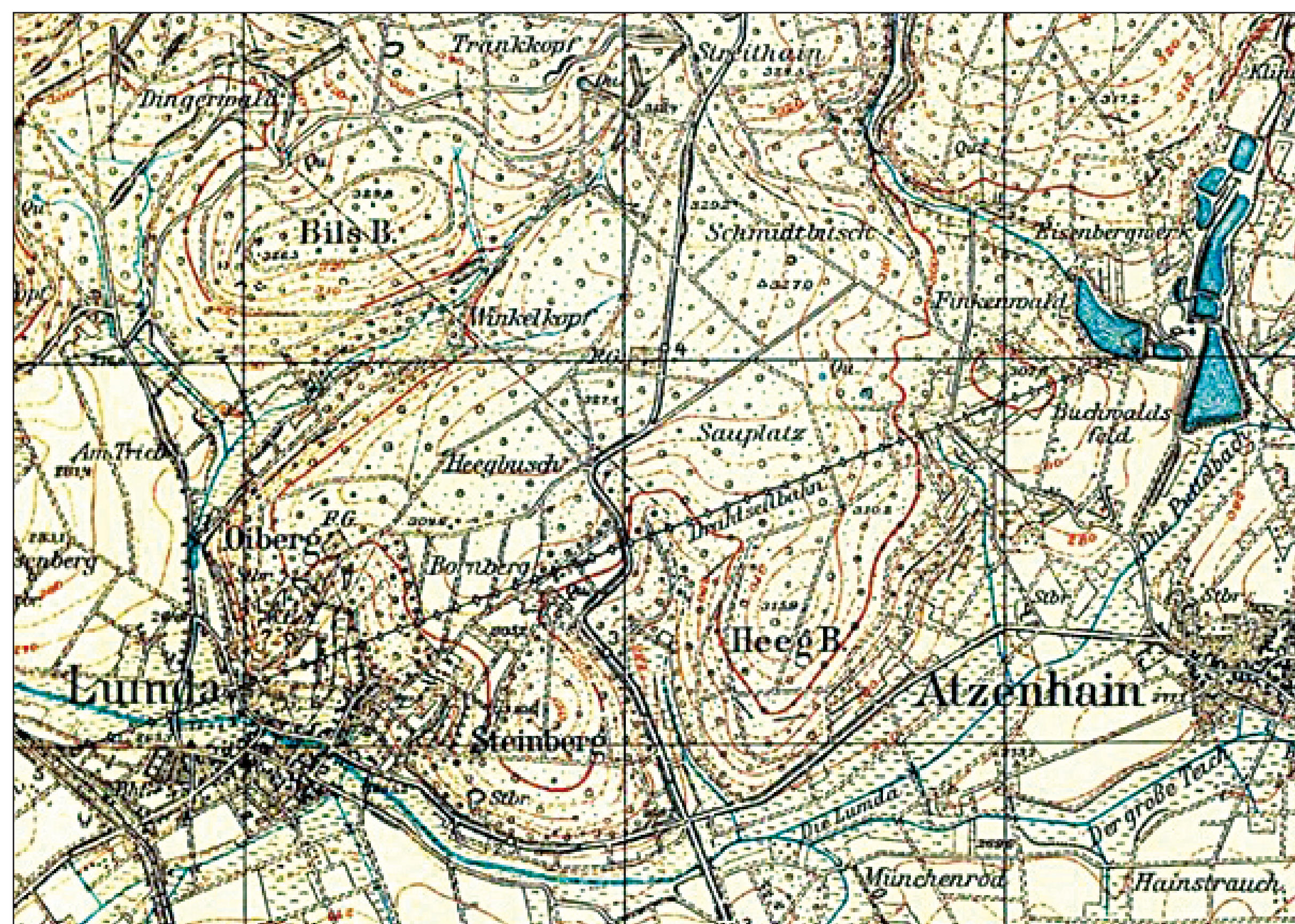


Infotafel 2

Die Seilbahn Atzenhain – Lumda



ERZWEIG Nord



Seilbahn von der Grube Atzenhain zum Bahnhof Lumda um 1930



Rechts das kurze Nebengleis für die Entladestation der Seilbahn

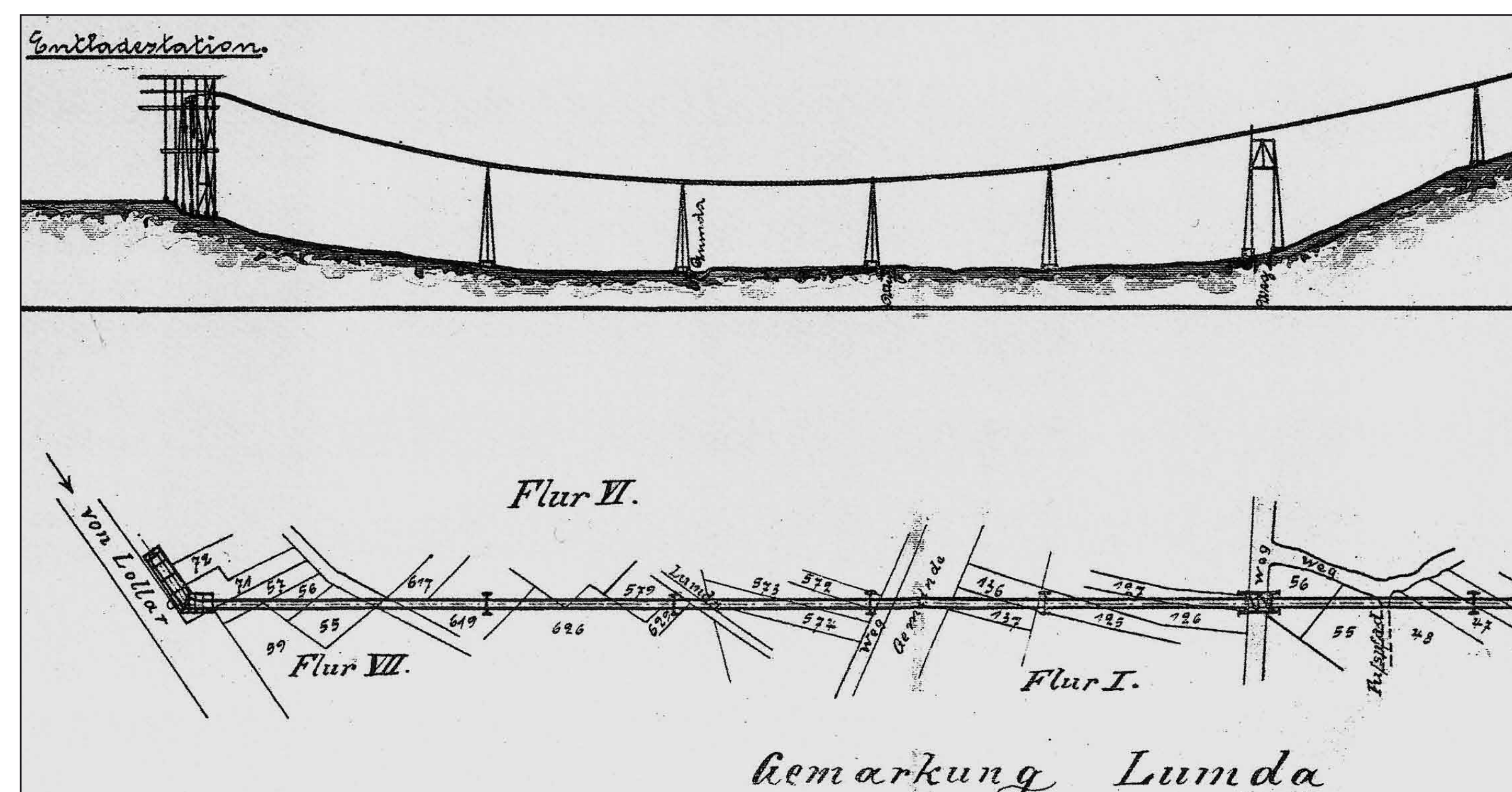
Von 1908 bis 1933 wurde die Seilbahn von der Grube Atzenhain zum Bahnhof Lumda von Buderus als Eigenbetrieb geführt. Für die Strecke musste ein Streifen – 4 m breit, 3,17 km lang – teils gerodet werden.

Vor dem Transport wurde das Erz an der Grube gewaschen. Eine Lore konnte 250 kg befördern. Die Geschwindigkeit betrug bis zu 150 m pro Minute. Höhenunterschiede musste überwunden werden. Getragen wurden die Drahtseile mit den Loren von Eisenstützen auf Betonsockeln. Am Nebengleis des Bahnhofs Lumda stand eine Kippanlage. Die Güterzüge waren oben offen. Ab 1911 gab es Stromversorgung in Lumda.

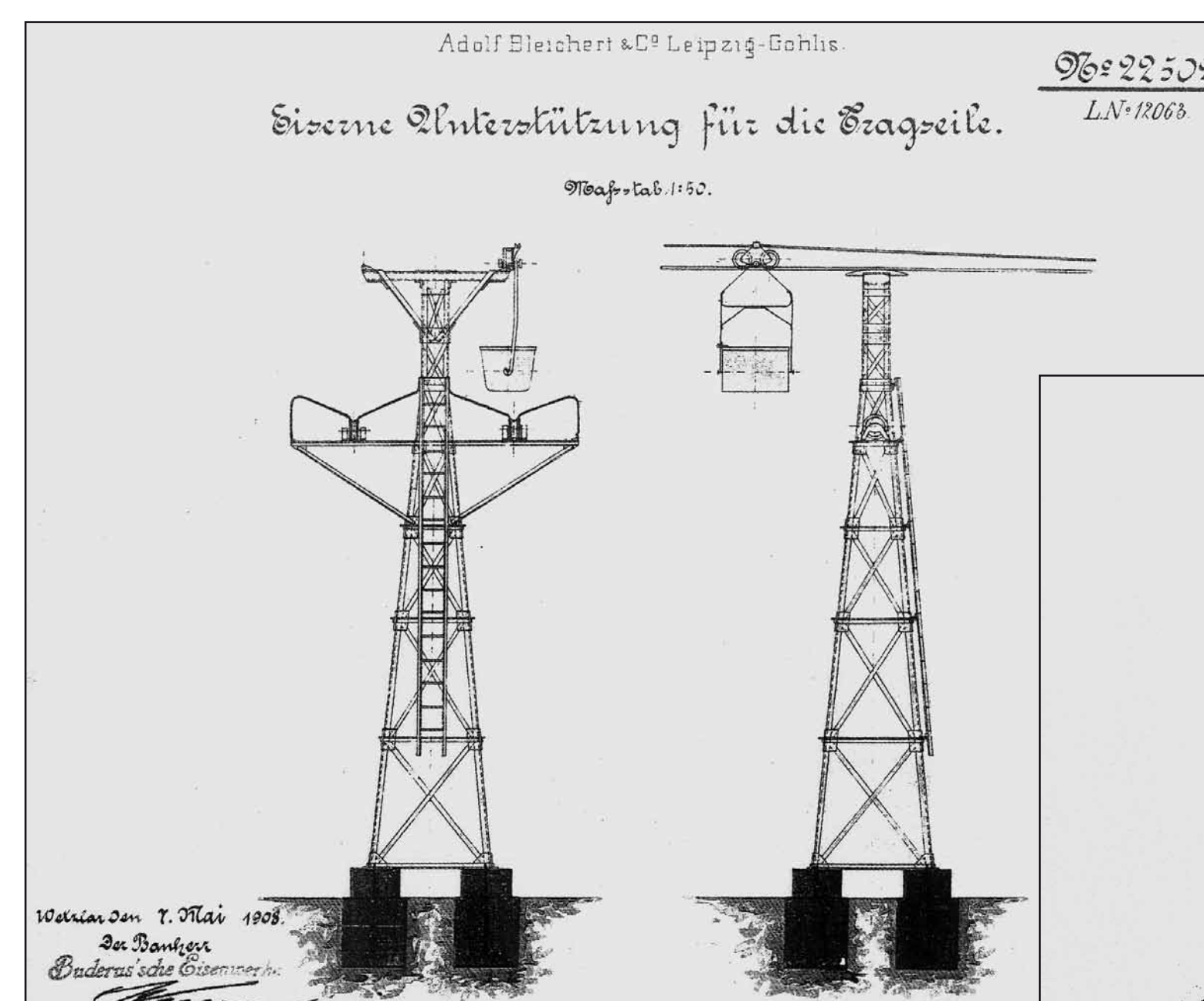
Ab 1921 musste auch Erz aus den Gruben in Bernsfeld über den Bahnhof Lumda versandt werden. (Vertrag)



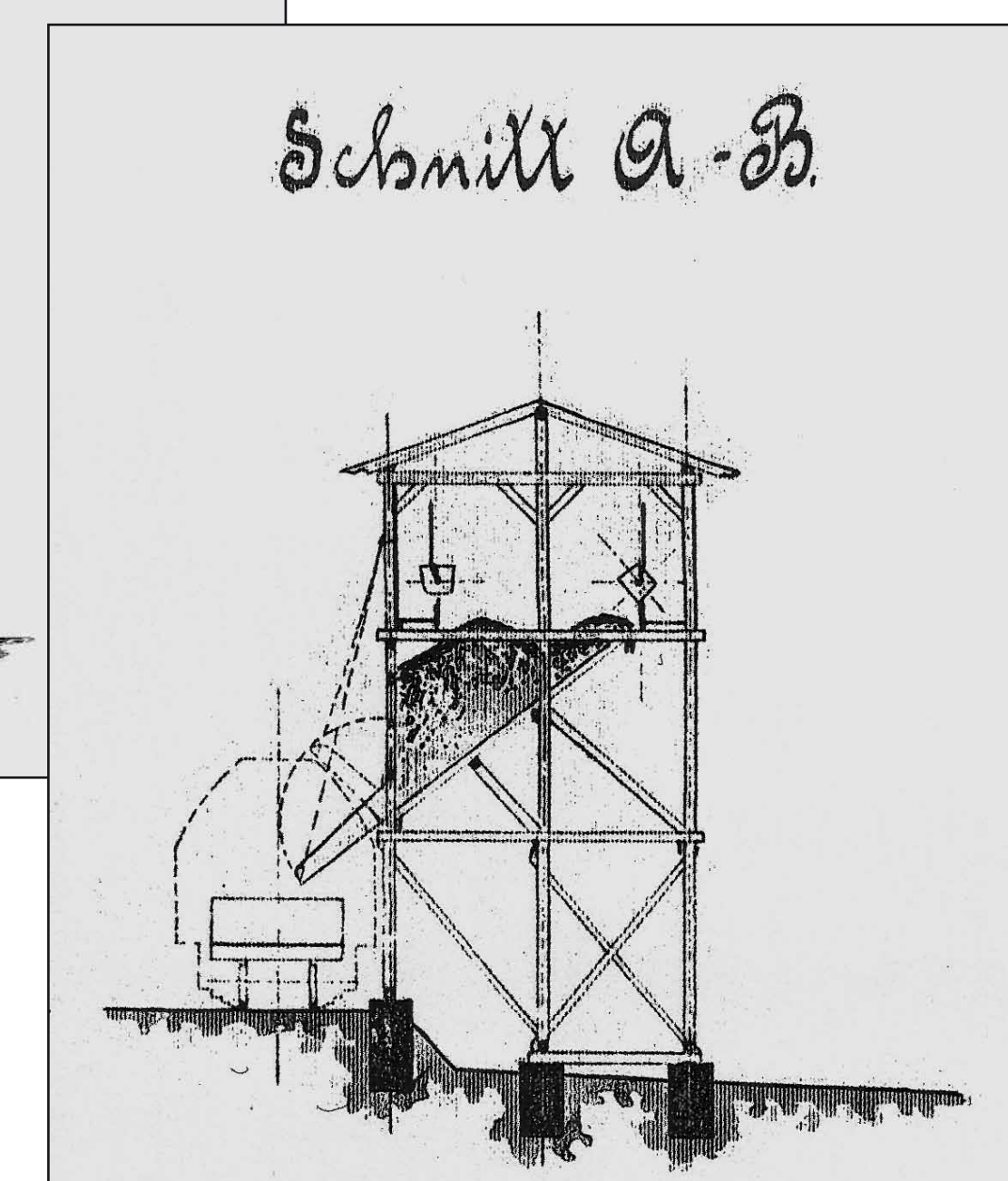
1908, die Schutzbrücke in Lumda über den Neuer Weg Richtung Bornberg ist fertig, die Zimmerleute feiern. Links Haus Keller



Zeichnung Überwindung der Höhenunterschiede im Lumdata / Lumda (Quelle: StA Grünberg)



Zeichnung der Eisenstützen auf Betonfundamenten (Quelle: StA Grünberg)



Zeichnung der Kippe am Bahnhof Lumda mit Entladung in oben offene Eisenbahnwaggons (Quelle: StA Grünberg)

Dort wo die Seilbahn öffentliche Straßen überquerte, musste unter ihr eine Schutzbrücke aus Holz, als Schutz vor herabfallendem Eisenstein, errichtet werden. So über dem Neuer Weg in Lumda und über der Landstraße Weitershain-Stangenrod.



Recherche: RKP

Wir danken den Unterstützern:



Kontakt: ERZWEG Projektgruppe
www.erzwanderweg.de

