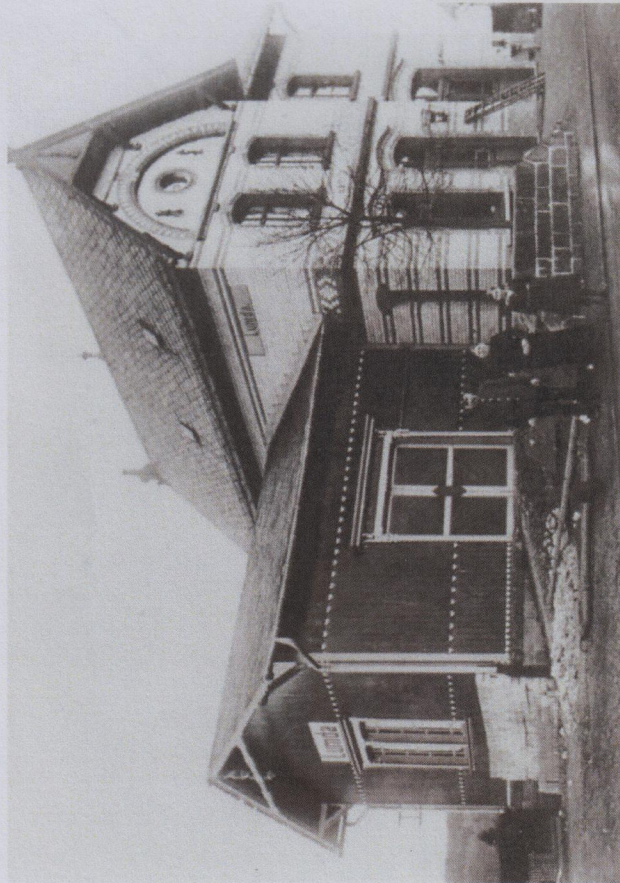


RKP

RKP 11.12.2021, Textentwurf 3 zu: Erzweg Nord, Stichweg nach Lumda

Tafel 1

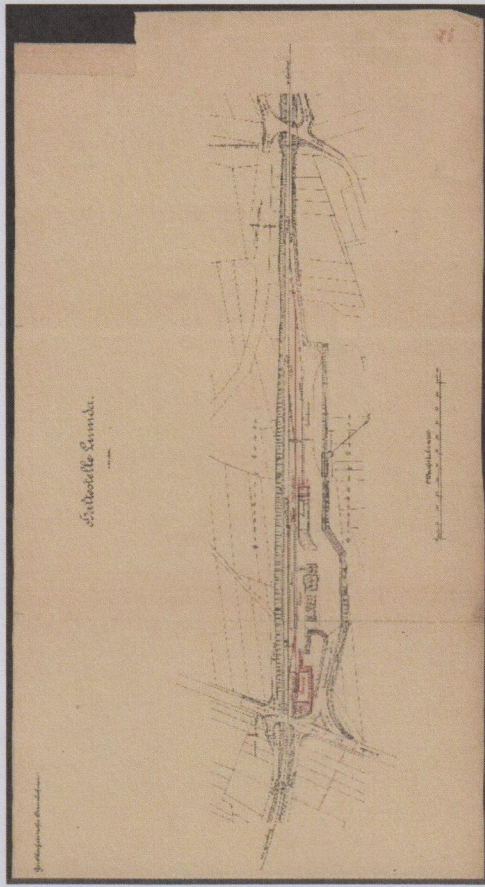
Bahnhof Lumda und die Buderussche Seilbahn von der Eisenerz Grube Atzenhain 1908 - 1933



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.



Gleisanlage Bahnhof Lumda aus 1896, rot Erweiterungen aus 1903 und/oder 09.
(Quelle StAGrbg)

Buderus erhielt von Bahn und Kommune, gegen Pacht, ein kurzes Nebengleis in Lumda mit Platz für eine Seilbahn Be- und Entladestation 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 rechts und links der

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

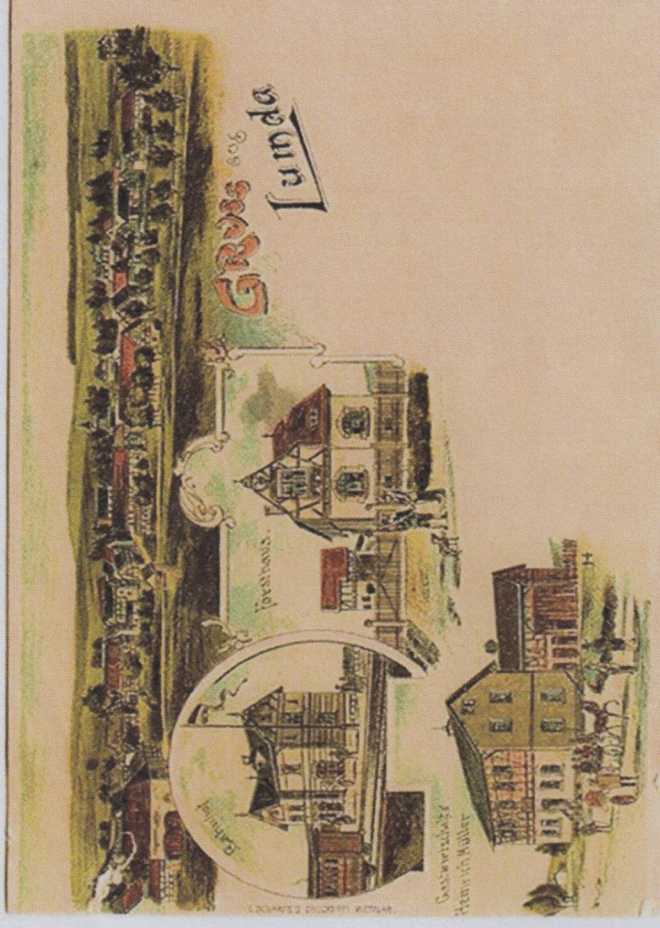
Buderus baute 1907 ein „Beamtenwohnhaus“ für den Grubenverwalter Dr. Rainer, dieses bewohnte ab ca. 1927 dessen Nachfolger Knetsch. 1956 ging es in den Privatbesitz von Knetsch über. Seck, ab 1918 Obersteiger, baute 1923/24 privat in der Bahnhofstr. (heute Haus Linker) sowie Steiger Berns (Haus Reitz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

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, Dorfstr.).

Zwischen 21 (1913) und 6 (1933) Haushaltsvorstände aus Lumda gaben an, im Bergbau zu arbeiten. Hinzu kamen Söhne und Brüder ohne eigenen Haushalt. Einige arbeiteten auch in den Gruben in Bernsfeld, Nieder Ohmen, Merlau, 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 war Schluss in Atzenhain.

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.



Lumda um 1901 (Postkarte)

Tafel 2 Lumda

Die Seilbahn Atzenhain - Lumda

Von 1908 bis 1933 wurde die Seilbahnstation Lumda nach Atzenhain von Buderus als Eigenbetrieb geführt. Für die Strecke musste ein Streifen - 4 m breit, 3,17 km lang - teils gerodet werden.

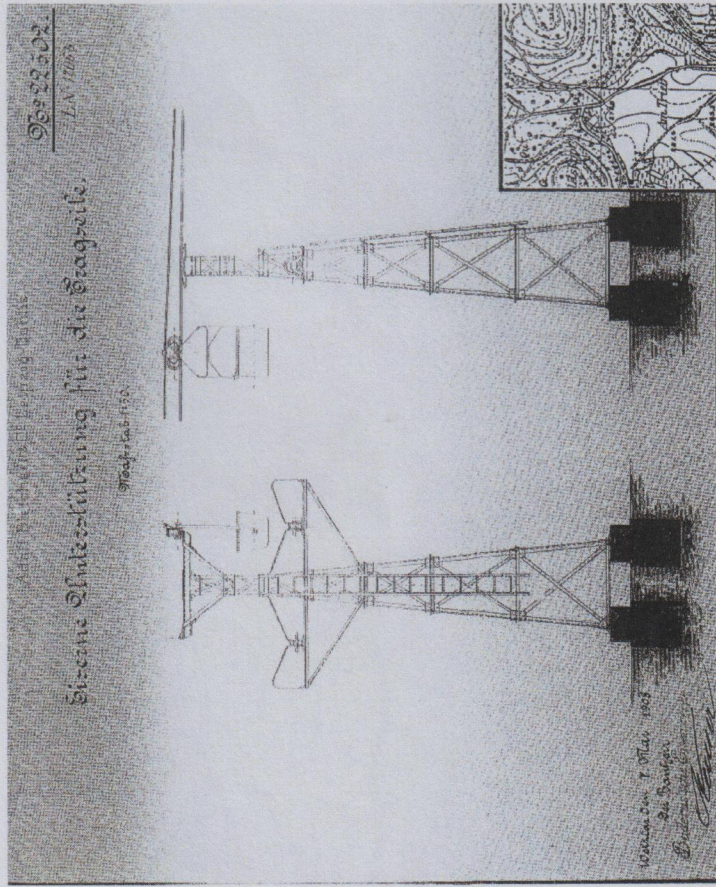


Seilbahn von der Grube Atzenhain zum Bahnhof Lumda um 1930.

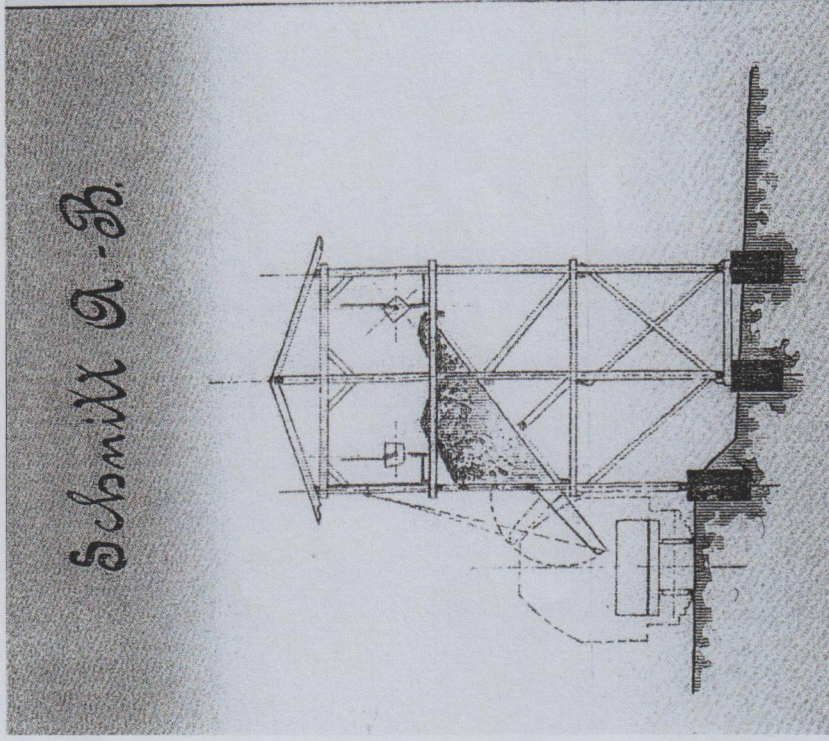


rechts das kurze Nebengleis für die Seilbahn Entladestation

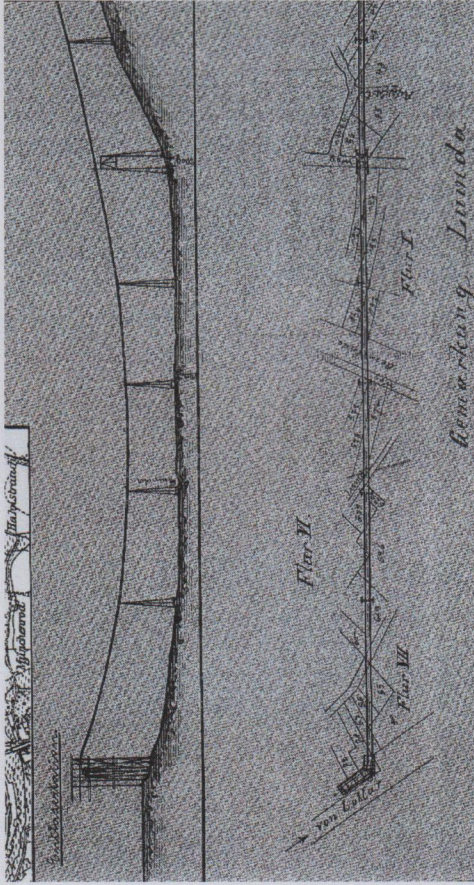
Vor dem Transport wurde das Erz an der Grube gewaschen. Eine Lore konnte 250 kg befördern. Die Geschwindigkeit betrug bis zu 150 m pro Minute. Höhenunterschiede musste überwunden werden. Getragen wurden die Drahtseile mit den Loren von Eisenstützen auf Betonsockeln. Am Nebengleis des Bahnhofs Lumda stand 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)



Zeichnung der Eisenstützen auf Betonfundamenten. Fundamentreste sind am Holzgiesenteich in Atzenhain und im Waldstück auf dem Bornberg / Lumda noch zu finden. (Quelle StAGrbg)

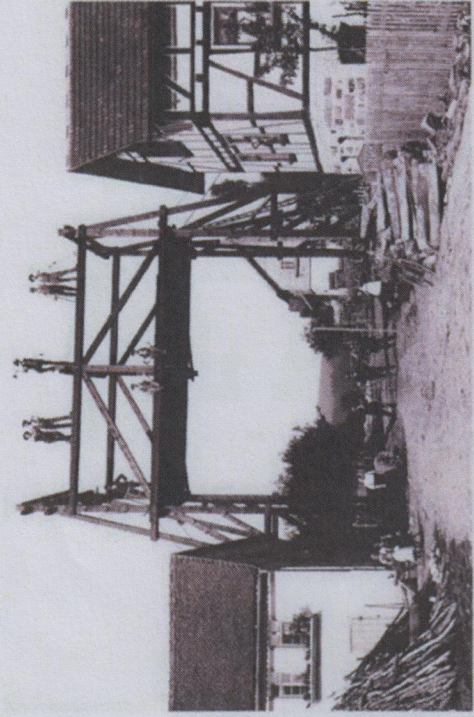


Zeichnung der Kippe am Bahnhof Lumda mit Entladung in oben offene Eisenbahnwaggons (Quelle StAGrbg.)



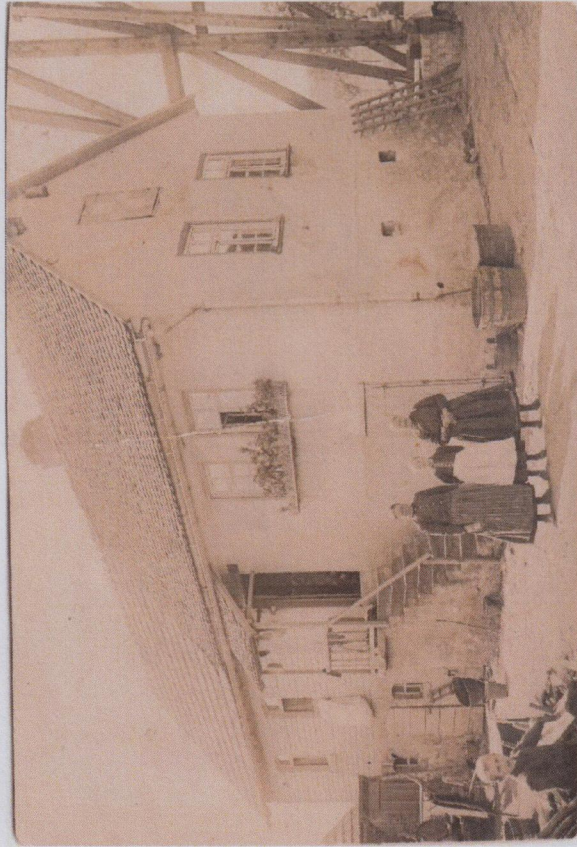
Zeichnung Überwindung der Höhenunterschiede im Lumdata / Lumda (Quelle StAGrbg.)

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.



1908, die Schutzbrücke in Lumda über den Neuer Weg Richtung Ojenberg ist fertig, die Zimmerleute feiern. Links Haus Keller. (Quelle?)

Vorschlag:
Plakette am Haus Keller mit Fotos + Inschrift zur Seilbahn.



Haus Keller mit der hölzernen Seilbahnbrücke neben dem Haus, nach 1908 (Foto Familie Keller)

Plakette am Haus Knetsch und/oder Linker



Hof Seck, erbaut 1923, heute Haus Linker, Bahnhofstr. Der Anbau links am Wohnhaus kam in den 1960er Jahren hinzu. Foto Familie Linker um 1930?

Fragen:

wieviel Schilder, 2 oder 3? und wo die Standorte?

- 1 am Nebengleis an der Ladestation von Buderus.
- 1 am Bahnhof oder vor dem Haus Knetsch?
- ? am Haus Keller (Seilbahnbrücke usw.)? Zu wenig Text evtl. eine Plakette.
- ? am Haus Knetsch evtl. Plakette mit Text.

Evtl. Fotos machen von: Haus Knetsch, Haus Amselweg