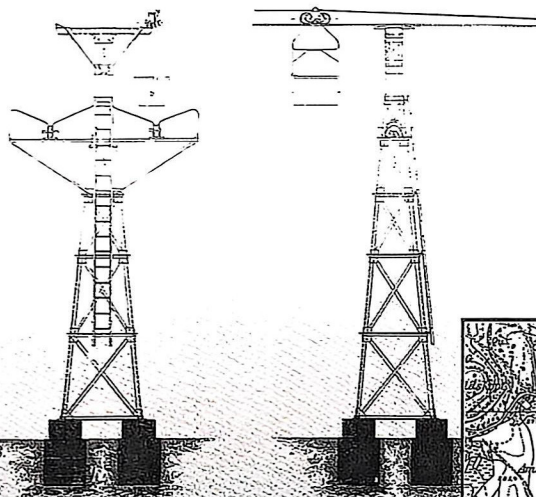


Eiserne Unterstützung für die Tragseile.

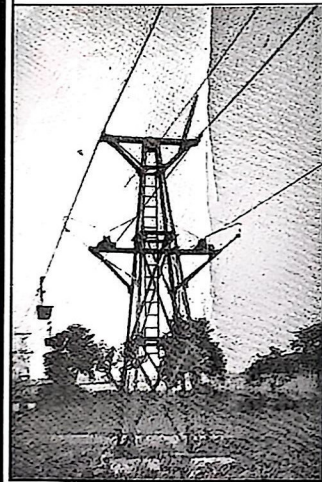
918a-f, tab. 4-1-50.



10. Januar 1908.

Der Bauingenieur
Adolf Eichler Leipzig-Gohlis

(Fortsetzung von Text rechts) ...beantragte diese Firma sogar mit Schreiben vom 6. Dezember 1921 an die Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) die „Errichtung einer Verladeanlage 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.



Reger Betrieb herrschte auch vor dem Ersten Weltkrieg bei der Verladeanlage am Bahnhof Londerf unterhalb der alten Lagerhalle des Londerfer Hofgutes: Der über die Grenzen des Lumdatal hinaus bekannte **Sondorfer Sengstein**, welcher wegen seiner Verwitterungsfestigkeit heute noch zu den Dombausteinen von Köln am Rhein oder Xanten transportiert wird, wurde vor dem Ersten Weltkrieg von hier aus auf seine Reise geschickt.

Fortsetzung auf nächster Doppelseite.

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

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

Fortsetzung „Personen und Güterverkehr vor 1945“.

Der Bau der Reichsautobahn Gießen - Alsfeld bescherte der Lumdatalbahn von 1935-1938 ihre bedeutendste Auslastung im Güterverkehr.

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

Zur Bewältigung des gestiegenen Güterzugaufkommens hatte man vermutlich deshalb in den 30er Jahren das Gleisvorfeld beim Bahnhof Lunda erheblich erweitert sowie vor dem Empfangsgebäude ein kleines Stellwerkhäuschen beim Bahnsteig 1 aufgestellt. Außerdem gab es eine 30t-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 Lunda stieg in diesem Zeitraum, da hier das „Autobahnlager Lunda“ für die beim Reichsautobahnbau beschäftigten Arbeiter eingerichtet war.

Auf der anderen Seite wurde der Transport von Bahnpost ab 1935 auf den Gleisen durch das Lumdatal 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 Lumdatalbahn 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 Bauzementwerke 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.

