

Ehemaliges französisches Truppenlager und Wasgenwaldbahn bei Ludwigswinkel

Alternative Bezeichnungen: „Camp de Ludwigswinkel“

Das ehemalige „Camp de Ludwigswinkel“ wurde in den Jahren 1921/22 als französischer Truppenübungsplatz als Erweiterung des Platzes Bitsch in Lothringen errichtet. Insgesamt war das Lager für rund 3.600 Soldaten ausgelegt und auf dem Gelände wurden rund 190 Gebäude errichtet. Zeitgleich wurde die Wasgenwaldbahn gebaut, welche das Lager in Ludwigswinkel dann mit dem Bahnhof in Bundenthal verbunden hat. Aus dem Lager ist der heutige Ortsteil „Im Schöntal“ gewachsen, wenige Gebäude des Lagers sind heute noch erhalten.



Lage

66996Ludwigswinkel
Südwestpfalz
49° 5' 3' N, 7° 39' 32' O

Epoche

Neuste Geschichte
(20. Jhd. - 21. Jhd.)

Baustil

Unbekannt

Datierung

1921/22

Barrierefrei Unbekannt

Parkplätze Ja

Familienfreundlich Unbekannt

Geschichte

Das ehemalige „Camp de Ludwigswinkel“ wurde in den Jahren 1921/22 als französischer Truppenübungsplatz errichtet. Zeitgleich wurde die Wasgenwaldbahn gebaut, die dann das Lager in Ludwigswinkel mit dem Bahnhof in Bundenthal verbunden hat. Aus dem Lager ist der heutige Ortsteil „Im Schöntal“ gewachsen.

Das „Camp de Ludwigswinkel“

Die französische Besatzungsregierung hatte nach dem Ersten Weltkrieg (1914-1918) ihren Hauptstandort in Mainz, zudem war die gesamte Pfalz bis zum Rhein französisch besetzt. Das „Camp de Ludwigswinkel“ war als Erweiterung des Truppenübungsplatzes Bitsch in Lothringen vorgesehen und für rund 3.600 Soldaten ausgelegt. Den Bau des Camps und der Wasgenwaldbahn musste das Deutsche Reich als Reparationszahlung nach dem Krieg finanzieren. Im August 1921 wurde mit dem Bau des Lages begonnen und der Heimatforscher Karl Unold schrieb im Jahr 1982 in einem Heimatkalender des Landkreises Südwestpfalz: „30 Autos und zwei Schleppmaschinen fuhren ununterbrochen die nötigen Baumaterialien vom Bahnhof Bundenthal zum Lager. Arbeiter aus allen süddeutschen Ländern waren im Lager anzutreffen. Soweit sie nicht in Baracken untergebracht werden konnten, logierten sie in Ludwigswinkel und Fischbach. Tanzsäle wurden in Schafsäle umgewandelt“.

Insgesamt wurden 190 Gebäude errichtet, darunter Häuser für die Offiziere und für die dauerhaft stationierten Soldaten, ein Lazarett und fünf Küchen. Diese Gebäude wurden in massiver Bauweise erstellt, die weiteren Bauten wie Wohnbaracken, Küchen, Waschräume, Magazine, Kantinen, Soldatenheime, Offiziers- und Unteroffiziersmessen, Ställe, Wach- und Arrestgebäude, Fahrzeugschuppen und Werkstätten wurden aus Holz gebaut. Oberhalb des Lagers, im Wald, wurde die Quelle des Saarbrunnens gefasst, um eine Wasserleitung zur Versorgung des Lagers zu errichten. Zudem wurde ein Kanal mit Kläranlage gebaut, ein Luxus, auf den die Bevölkerung des Dorfes noch verzichten musste. Ein Zeitzeuge beschrieb damals das Lager folgendermaßen: „Bei Ludwigswinkel ließen sich die Franzosen ein Truppenübungslager bauen. Wer es nicht gesehen hat, macht sich kaum eine richtige Vorstellung. Es nimmt einen Platz ein so groß wie Dahn. Da reiht sich Baracke an Baracke, jede 50 Meter lang und 12 Meter breit, da stehen massive Gebäude, Lazarett und Generalshäuser. Auch eine Kirche fehlt nicht. Zwischendurch ziehen sich chaussierte Straßen, gut kanalisiert, mit einem Wort: es ist eine Stadt, die da in einzig schönen Wäldern versteckt liegt.“ Auch mussten teilweise Zeltunterkünfte außerhalb des Lagers aufgebaut werden, um alle Soldaten unterbringen zu können. Die militärischen Einrichtungen boten jedoch auch zivile Arbeitsplätze, unter anderem im Bahnbetrieb und in der Truppenküche.

Die Truppenübungen selbst fanden dann in einem etwa 30 Quadratkilometer großen Gebiet

zwischen Fischbach und Eppenbrunn statt. Dafür wurden extra 300 Hektar Wald abgeholzt, um Schießplätze einzurichten. Zusätzlich wurden kilometerlange Wege angelegt, um Wach- und Beobachtungstürme zu erreichen.

Das Ende des Camps kam im Januar 1930 mit dem Abzug der Besatzungstruppen nach der Unterzeichnung der Haager Schlussakte. Die gesamten Baracken wurden anschließend versteigert und abgebrochen, selbst die Kirche auf dem Areal konnte nicht erhalten werden. Wenige Steinbaracken blieben jedoch vor dem Abriss verschont. In späteren Jahren soll der Reichsarbeiterdienst einen Teil des Lagers genutzt haben und das Lazarett wurde in ein Müttergenesungsheim umgewandelt. Man bemühte sich nach dem Krieg eine Nachnutzung für das Militärgelände zu finden und so entwickelte sich die Schuhfabrikation in Ludwigswinkel. Diese viel aber auch dem Untergang der Schuhindustrie zum Opfer. Auf dem Areal des Militärlagers entwickelte sich dann der Ortsteil „Schöntal“, heute ein ruhiges Wohngebiet in Ludwigswinkel. Im Volksmund wird dieser Ortsteil auch immer noch „das Lager“ genannt.

Wasgenwaldbahn

Zusätzlich zu dem Truppenlager bescherte die französische Besatzungszeit nach dem Ersten Weltkrieg Ludwigswinkel eine Bahnlinie. Das Dorf war bis dahin fern von großen Verkehrswegen gelegen und hatte nur wenige hundert Einwohner, als Frankreich am Ortsrand die Errichtung eines riesigen Truppenlagers beschloss. Für die Versorgung der zeitweise 16.000 Soldaten war der Bau eines Bahnanschlusses unentbehrlich. Auch die Bahnlinie musste als Teil der Reparationszahlungen von Deutschland an Frankreich bezahlt werden. Bereits vor dem Krieg gab es die Überlegung die bestehende Bahnlinie nach Ludwigswinkel zu verlängern, dieser Vorschlag wurde kriegsbedingt jedoch nicht weiterverfolgt. Im Jahr 1920 kam die Planung dann erneut auf, die Streckenführung sollte von Bundenthal über Nothweiler, Schönau und Fischbach bis Ludwigswinkel erfolgen. Aus Kostengründen wurde jedoch keine Vollbahn gebaut, sondern nur eine Kleinbahn mit 60 Zentimeter Spurweite, wie sie meist für das Militär gebräuchlich war. Außerdem wurde die ursprünglich geplante Strecke gekürzt und führte nur noch über Rumbach und Fischbach nach Ludwigswinkel. Insgesamt war die Strecke am Schluss 14,4 Kilometer lang und fuhr mit vielen Kurven, auch einer Haarnadelkurve, durch den Wald, da der Bau von Schneisen oder Tunneln durch die Hügel viel zu teuer war. Die Bahn musste Steigungen von fast drei Prozent überwinden und 90 Meter Höhenunterschied, was mit einer Leistung von 100 PS nicht ganz einfach war. Ende des Jahres 1922 wurde das „Bähnel“ in Betrieb genommen und diente die ersten drei Jahre rein für militärische Zwecke. Hauptsächlich wurden Soldaten, Waffen, Munition, Holz und Futter für die vielen Pferde, die im Truppenlager der Franzosen unterhalten wurden, transportiert.

Ab Mai 1925 wurde die Bahn auch für den normalen Personentransport geöffnet und diese Eröffnung mit einem Festabend gefeiert. Insgesamt eine Stunde und fünf Minuten dauerte die Fahrt über die 14,4 Kilometer lange Strecke, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Wasgenwaldbahn von 15 Kilometer pro Stunde entspricht. Lange Zeit hielt sich auch die

Legende von einem Warnschild in den Zugwaggon: „Blumenpflücken während der Fahrt verboten“. Wahr ist allerdings, dass die Passagiere öfters mal aussteigen und laufen mussten, weil die Bahn die Steigung ansonsten nicht geschafft hätte.

Die Bahn wurde in den 1920er-Jahren auch touristisch vermarktet, bereits im Fahrplan von 1927 wurde mit Fotos von den Sehenswürdigkeiten im Tal geworben. Darunter die Kurhäuser in Schönau und Nothweiler. Jeden Tag wurde die Strecke von vier Zugpaaren mit bis zu zwei Personen- und einem Gepäckwagen befahren, zusätzlich zu den vielen Materialzüge für das französische „Camp de Ludwigswinkel“. Dazu kam noch die Nutzung durch den Forst, der über die Bahn Holz aus den Wäldern beförderte. An Sonn- und Feiertagen wurden zusätzliche Züge eingesetzt und es gab sogar Spätzüge am Wochenende, die um 23.20 Uhr von Bundenthal abfuhren und am Montagmorgen um 3 Uhr von Ludwigswinkel wieder zurückfuhren. Auf Grund der guten Annahme der Bahn gab es zwischenzeitlich Überlegungen die Bahn über Eppenbrunn, Obersimten und Winzeln bis Pirmasens weiterzuführen. Diese Idee fand vor allem bei den Pirmasenser Schuhfabrikanten anklang, da die Arbeiter mit der Bahn leicht in die Fabriken gekommen wären.

Der zivile Personenverkehr wurde jedoch bereits nach fünf Jahren Betrieb wieder eingestellt und mit dem Abzug der Franzosen und der Räumung des Jahres im Jahr 1930 stellte sich die Frage nach der Zukunft der Wasgenwaldbahn. Im Februar 1930 wurde zwar betont, dass es ausgeschlossen sei den Betrieb einzustellen, jedoch war damals schon klar, dass weder Bayern noch das Reich Lust hatten für Unterhalt und Weiterbetrieb aufzukommen. Die Bahn fuhr dann noch bis zum 31. Oktober 1930, danach wurde nicht nur der Betrieb eingestellt, sondern auch gleich mit dem Abbau der Anlagen begonnen. Bis in die 1950er Jahre waren dann noch Reste der Bahnlinie auf der Strecke zu sehen, heute dient der frühere Bahndamm als Radweg. Es gab über die Jahre immer wieder Überlegungen für eine Reaktivierung jedoch wurden diese noch nicht umgesetzt. Ausgerechnet wurde, dass etwa elf Millionen Euro für das Vorhaben benötigt werden würden.

Objektbeschreibung

Das „Camp de Ludwigswinkel“ war etwa 30 Quadratkilometer groß und wurde als Erweiterung des Truppenübungsplatzes Bitsch in Lothringen geplant. Es umfasste 190 Gebäude und war für rund 3.600 Soldaten ausgelegt. Die Straßenverläufe des Ortsteils Schönau geben noch Aufschluss über die frühere Aufteilung und die Größe des ehemaligen Lagers. Von den Lagergebäuden, meistens große Baracken mit 50 Meter Länge und 12 Meter Breite, sind heute noch wenige Steinbauten erhalten, wie das Lazarett (später bekannt als Müttergenesungsheim), Lagerkasernen, Küchen und Offiziershäuser. Heute sind die Gebäude der ehemaligen Lagerkaserne und der Küche Mehrfamilienwohnhäuser. Auch im Ortskern von Ludwigswinkel sind noch einige Häuser aus der Lagerzeit erhalten, wie das Reichsvermögensamt in der Landgrafenstraße. Zudem ist das Pumpenhaus mit dem

Wasserhochbehälter oberhalb des Ortsteils im Wald noch erhalten. Außerdem entstanden auf dem früheren Camp-Gelände ein Campingplatz und ein Neubaugebiet.

Von der Bahnanlage sind heute noch die Lokschuppen in Bundenthal und Ludwigswinkel erhalten. Bis in die 1950er Jahren waren auch noch Reste der Bahnlinie auf der Strecke sichtbar, heute dient der frühere Bahndamm als Radweg. Das Bahnhofsgebäude in Rumbach dient heute als Kelterhaus und der frühere Güterbahnhof Rumbach wird heute von einem Elektrobetrieb genutzt. Zudem wurde vor einigen Jahren eine Bahnschwelle der Wasgenwaldbahn gefunden, diese soll zusammen mit einem Modell des Lagers im Lokschuppen in Ludwigswinkel ausgestellt werden.

Im Lockdown während der Corona-Krise bauten Norbert Ernst und Albert Wolf aus Ludwigswinkel und Timo Conrad aus Annweiler ein Modell des früheren Militärlagers „Camp de Ludwigswinkel“. Dazu diente ein Original-Bauplan der Reichsvermögensverwaltung von 1931 als Vorlage sowie Fotos und Ansichtskarten. Die Baracken und Gebäude wurden dann mit einem 3D-Drucker angefertigt, dazu musste der Drucker teilweise über 90 Tage am Stück durchlaufen. Das Modell des Lagers im Maßstab 1:160 besteht aus einer Spanplatte im Format 6,5 mal 4 Meter. Auf dieser wurde dann die ursprünglichen Trapezform des Lagers mit anschließender Landschaft, Bäumen, Wegen und Häusern aus dem 3D-Drucker modelliert. Im historischen Lokschuppen in Ludwigswinkel soll das Modell zukünftig ausgestellt werden und ein Stück Ortsgeschichte wieder lebendig machen.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Ludwigswinkel ist eine Ortsgemeinde im Landkreis Südwestpfalz und gehört der Verbandsgemeinde Dahner Felsenland an. Die Gemeinde liegt direkt an der französischen Grenze.

Das ehemalige Truppenlager befand sich nördlich von Ludwigswinkel, daraus hat sich heute der Ortsteil Schöntal entwickelt. Wenige Gebäude, wie das ehemalige Lazarett oberhalb des Schöntalweihers, sind heute noch zu sehen.

Kategorie(n): Militärische Anlagen, Verkehrswege · Schlagwort(e): Kaserne, Eisenbahnstrecke, Sonstiges

Literaturverzeichnis

Kadel-Magin, Klaus (2021).Steiler Zug "Die Rheinpfalz".

Kadel-Magin, Klaus (2021).Wasgenwaldbahn verschwand mit den Franzosen "Die Rheinpfalz".

Würth, Petra (2021). Ein Kapitel Ortsgeschichte am Leben halten "Die Rheinpfalz".

Quellenangaben

Historischer Rundgang Ludwigswinkel – Camp de Ludwigswinkel

<http://www.ludwigswinkel.de/pdf/6-lagereingang.pdf> abgerufen am 22.06.2021

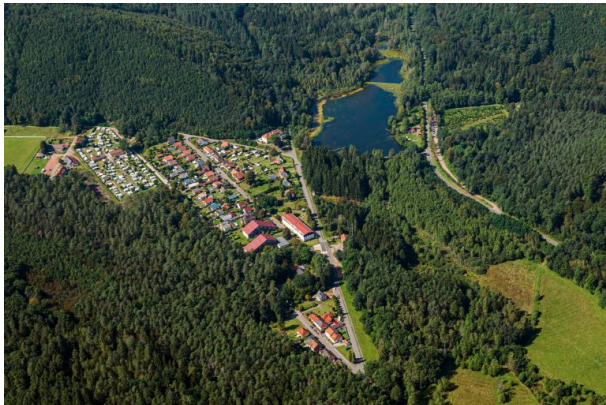
- Ludwigswinkel Orts-Chronik http://www.ludwigswinkel.de/lu_chronik.php abgerufen am 22.06.2021

Weiterführende Links

Artikel-Historie

?

Dana Taylor am 29.06.2021 um 12:38:48Uhr



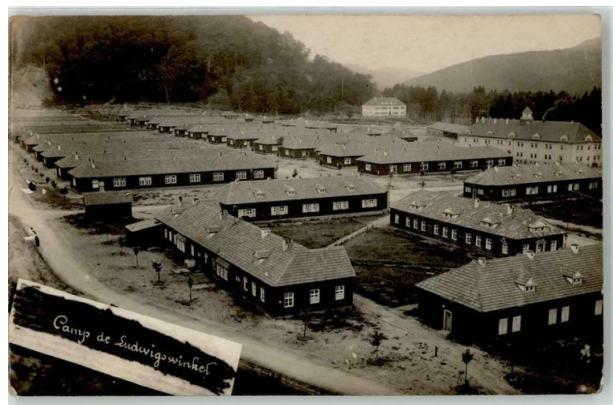
Lage des ehemaligen Truppenlager und heutiger Ortsteil Schöntal (Harald Kröher, 2021)



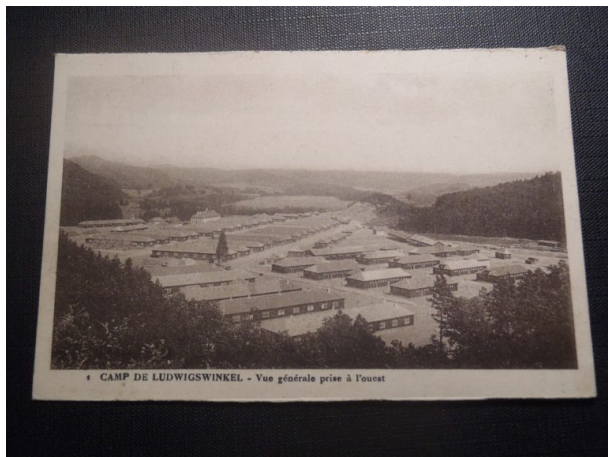
In dem ehemaligen Kasernengebäude in Ludwigswinkel befinden sich heute Wohnungen und Ferienwohnungen (Dr. Hans-Günther Clev, 2021)



Luftaufnahme von Ludwigswinkel heute (Harald Kröher, 2021)



Postkarte des ehemaligen „Camp de Ludwigswinkel“ im Jahr 1927



Postkarte des ehemaligen „Camp de Ludwigswinkel“ in den 1920er Jahren



Informationstafel über die ehemalige Lagerkaserne (Dr. Hans-Günther Clev, 2021)



Postkarte der ehemaligen Kirche im Lager Ludwigswinkel



Das ehemalige Lazarett heute (Dr. Hans-Günther Clev, 2021)



Postkarte des ehemaligen Lazaretts im „Camp de Ludwigswinkel“



Postkarte des ehemaligen Lazaretts im „Camp de Ludwigswinkel“

Historischer Rundgang Ludwigswinkel

Militärhospital

L'hopital militaire

Military Hospital

Das Lazarett des französischen Truppenübungsplatzlagers von 1922 liegt leicht erhöht über dem Tal, in dem sich damals noch kein Weiler staut. Dieser im Volksmund immer noch „Lagerweilher“ genannte, kleine See heißt heute offiziell „Schöntalweilher“. Er wurde erst kurz vor dem 2. Weltkrieg im Zuge der „Westwallbefestigung“ 1938 durch den „Reichsarbeitsdienst“ (RAD) geschaffen. Das Sanitätspersonal hatte für die Versorgung etlicher tausend Mann überdieser Truppe im Jahr sicher viel zu tun. In den Zeiten ohne Schießbetrieb zwischen 1. Oktober und Februar durfte der Dienst eher geruhig abgelaufen sein, weil dann nur noch die ständig stationierte Stammkompanie des Lagers zu betreuen war. Nach dem Abzug der französischen Truppen 1939 sah das Gebäude Zeiten des Leerstandes und verschiedener Nutzungen.

In den letzten Tagen des 2. Weltkrieges fanden die bei den Kämpfen zwischen dem 18. und 22. März 1945 um Ludwigswinkel herum gefallenen deutschen Soldaten in der Nähe des Hauses eine Begräbnisstätte.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges folgten verschiedene Nutzungen. Es war ab 1946 zeitweilig eine Außenstelle des Städtischen Krankenhauses Pirmasens, wurde dann 1951 Müttergenesungshaus und am Ende Übergangwohnheim für Spätkriegsflüchtlinge aus den ehemaligen Ostblockstaaten, hauptsächlich Russen und Deutsche.

2009 gab die Arbeiterwohlfahrt das Haus auf und bot es zum Verkauf. Nach jahrelangem Leerstand ist es seit 2012 in privaten Händen.

Les derniers jours de la Seconde Guerre Mondiale, entre le 18 et le 22 mars 1945, les soldats allemands morts au combat dans les environs de Ludwigswinkel furent enterrés à proximité du bâtiment.

Après la fin de la guerre, le bâtiment remplit d'autres fonctions que celles d'hôpital. Il servit temporairement de branche secondaire à l'hôpital de Pirmasens dès 1946, et maison-déjeuné des réfugiés du bloc de l'Est, plus particulièrement les Russes-allemands.

En 2009, l'A.W.O. locale (Arbeiterwohlfahrt), une association caritative nationale, cessa d'utiliser le bâtiment et le mit en vente. Après être resté vide pendant plusieurs années, il fut racheté par des particuliers en 2012.

The military hospital of the french military training camp of 1922 lies slightly elevated above the valley, where back then was no pond. This pond is still called "Lagerweilher" ("Camp pond"), even though its official name is "Schöntalweilher". It was created shortly before WW2 as part of the fortifying of the Westwall in 1938 by the "Reichsarbeitsdienst" (Reich Labor Service). The paramedics surely were busy during the year, providing treatment for a couple of thousand men in training, in the period without testing, between October and February, being on duty was probably more comfortable, since only the permanently stationed company of the camp was to be taken care of. After the French troops left in 1939, the building was just interestingly abandoned or used for different purposes.

In the last days of WWII, the fallen soldiers of the battles between the 18th and 22nd of March near Ludwigswinkel were buried close to the house.

After WWII ended, the house was used for various different purposes. As of 1946, it has been a branch of the municipal hospital of Pirmasens, but became a nursing home for disadvantaged mothers in 1951, and finally it was a temporary accommodation for late emigrants that came from the former Eastern Bloc states, mainly Russian-Germans.

In 2009, the Arbeiterwohlfahrt (workers' welfare organization) gave up the house and sold it. After years of vacancy, the house is now private property since 2012.

www.ludwigswinkel.de

Informationstafel über das Lazarett (Dr. Hans-Günther Clev , 2021)



Der Lokschuppen in Ludwigswinkel heute (Dr. Hans-Günther Clev , 2021)



Reste einer Brücke der Wasgenwaldbahn (Dr. Hans-Günther Clev , 2021)

Historischer Rundgang Ludwigswinkel Lokschuppen

Lok-Schuppen
 Hier auf einem 4000 qm großen Geländestreifen befand sich der Bahnhof des Truppenlagerplatzlagers "Camp de Ludwigswinkel". Der „Lok-Schuppen“ ist der einzige bauliche Rest der ehemaligen Betriebsrichtungen an der Endstation der früheren „Wasgenwaldbahn“. Diese Schmalspurbahn mit 600 mm Spurweite wurde zwischen 1921 und 1923 auf Verlangen der französischen Besatzungsarmee gebaut. Sie verband über eine Strecke von 14,5 km das Truppenlager mit der Bahnstation Bundenthal, dem Endpunkt des Normalschiennetzes der Deutschen Reichsbahn. Für Bau- und Einrichtung der Schmalspurstrecke musste das Deutsche Reich 3 Millionen Goldmark aufbringen und anfangs auch die Betriebsführungs- und Verwaltungskosten tragen. Ab 1924 wurden diese von Frankreich übernommen, da die Bahn ausschließlich vom französischen Militär genutzt wurde. Dem Wunsch und Begehren der Bevölkerung, die Bahn auch für den zivilen Personen- und Güterverkehr freizugeben, folgten sowohl die Franzosen wie auch die deutsche Seite bereitwillig, da so eine Kostenminderung erreicht werden konnte. Ab 10. Mai 1926 war die Bahn für die öffentliche zivile Nutzung zugänglich. Der Bestand von 6 Lokomotiven wurde teilweise für Holztransporte umgebaut, weitere Personenzüge wurden angeschafft, und an der Bahnstrecke entstanden zusätzliche Haltepunkte. Der Lokschuppen, versehen mit einer Arbeitsgrube, ermöglichte die Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten. Mit dem Abzug der französischen Truppen 1930 wurde, zur Enttäuschung der Bevölkerung, auch die „Wasgenwaldbahn“ stillgelegt. Am 31. Oktober 1930 fuhr sie zum letzten Mal.

Le hangar à locomotives
 C'est sur ce terrain de 4000 m² que se trouvait la gare du camp d'entraînement militaire de Ludwigswinkel. Le hangar à locomotives est le seul bâtiment d'exploitation restant de la gare terminus de l'ancienne Wasgenwaldbahn. Cette voie aux rails étroits (600 mm de large) fut construite entre 1921 et 1923 à la demande des troupes stationnées au camp français. Longue de 14,5 km, elle reliait le camp militaire à la gare de Bundenthal, gare terminus du réseau national allemand (Deutsche Reichsbahn). Afin de construire et installer cette voie de chemin de fer, le Reich dut investir 3 millions de Goldmarks, ainsi que prendre en charge les premiers coûts de gestion et d'administration. C'est la France qui endossa ces coûts dès 1924 puisque la voie devait servir exclusivement aux troupes françaises. Les civils manifestèrent rapidement le désir d'utiliser cette voie de chemin de fer, une exigence satisfaite rapidement par les administrations françaises et allemandes, car cela permettait d'en réduire les coûts. Les civils purent ainsi utiliser la voie de chemin de fer dès le 10 mai 1926. Le parc de locomotives passa de 6 à 8 machines, on remplaça une partie des wagons pour permettre le transport du bois, on en construisit davantage pour les passagers et on rajouta des gares sur le trajet. Le hangar à locomotives, disposant d'une fosse, permit de procéder aux travaux de maintenance et de réparation. La Wasgenwaldbahn fut abandonnée dès le retrait des troupes françaises en 1930, au grand désespoir des utilisateurs. Elle fut utilisée pour la dernière fois le 31 octobre 1930.

Locomotive shed
 Here, on a 4000sqm wide strip stood the train station of the military training camp "Camp de Ludwigswinkel". The locomotive shed is the only remains of the operating facilities at the last station of the former "Wasgenwaldbahn", the local forestry railway. This narrow-gauge railway with a 60 mm gauge was built by request of the French occupying army between 1921 and 1923. On a course of 14.5 km, the railway connected the military camp and the station in Bundenthal, the end of the regular rail network of the Deutsche Reichsbahn. For the construction and setup of the narrow-gauge railway, the Deutsche Reich had to raise 3 million Goldmarks and initially had to pay for operating and management. In 1924, the railway was taken over by France, since it was used exclusively by the French military. But the local population asked for a civil use of the railway, for passenger transport as well as freight traffic, and both the Germans and the French gladly obliged, because this meant a significant reduction of costs. Since May 10th, 1926, the railway was open to the public. The inventory of six locomotives was upped to eight, the wagons were fitted for timber transport, more passenger cars were bought and more stops were put up along the railway. The locomotive shed was equipped with a working pit to enable maintenance and repair work. After the withdrawal of the French troops in 1930, the "Wasgenwaldbahn" was discontinued, much to the disappointment of the local population. On October 31st 1930, it ran for the last time.

www.ludwigswinkel.de

Informationstafel über den Lokschuppen in Ludwigswinkel (Dr. Hans-Günther Clev , 2021)



Informationstafel zur ehemaligen Wasgenwaldbahn (Dr. Hans-Günther Clev , 2021)