

N 11 /

Der französische Truppenübungsplatz Ludwigswinkel
=====

und die Wasgenwaldbahn
=====

Als Rekruten aus Marokko und Algerien vor 60 Jahren
=====

im Wasgau exerzierten
=====

Von Karl Unold

Bau des Truppenübungsplatzes als Reparationskosten im Jahre 1921

Der staatlich anerkannte Erholungsort Ludwigswinkel im Sauerthal ist das jüngste Dorf im Landkreis Pirmasens. Gegründet wurde es durch den militärfreudigen Landgrafen Ludwig IX. von Hessen-Darmstadt im Jahre 1783 und kann im nächsten Jahr sein 200-jähriges Jubiläum feiern. Zur Zeit seiner Gründung lag Ludwigswinkel im St. Ulrichbann des Obersteinbacher Forstes der Grafenschaft Hanau-Lichtenberg. Die neue Siedlung gehörte zur Schultheißerei Obersteinbach im Amt Lemberg. Durch den Grenzvertrag zwischen Frankreich und dem Königreich Bayern im Jahre 1825 mußte Obersteinbach an Frankreich abgetreten werden, während Ludwigswinkel der Gemeinde Fischbach zugeteilt wurde und bei Deutschland verblieb.

Über Nacht wurde das abgelegene Ludwigswinkel vor 60 Jahren durch den Bau eines französischen Truppenübungsplatzes im Jahre 1921 weit über die Grenzen der Pfalz bekannt. Durch den gleichzeitigen Bau der Wasgenwaldbahn vom Bahnhof Bundenthal zum Lager Ludwigswinkel war die Verbindung mit dem pfälzischen Schienennetz hergestellt und die Bevölkerung des Sauerthales fand Anschluß an die große weite Welt.

Karl Unold

Nach dem verlorenen 1. Weltkrieg war Kaiser Wilhelm II. nach Holland geflohen, die deutschen Fürsten des 2. Reiches waren abgedankt und Deutschland mußte im Jahre 1919 den Friedensvertrag von Versailles unterschreiben. Das Ziel der Franzosen war der Rhein als Grenze zwischen Deutschland und Frankreich. Die Pfalz, die seit dem Jahre 1816 zu Bayern gehörte, sollte von Deutschland getrennt und mit Frankreich vereinigt werden. Die französische Besatzungsmacht mit ihrem Sitz in Mainz besetzte das ganze linke Rheinufer mit den Brückenköpfen des Rheines.

Um den französischen Truppenübungsplatz Bitsch in Lothringen zu vergrößern, mußte das Deutsche Reich im Jahre 1921 als Reparationskosten auf deutscher Seite einen neuen Truppenübungsplatz mit einem Lager bei Ludwigswinkel, einen Schießplatz zwischen Fischbach und Eppenbrunn sowie eine Bahnverbindung vom Bahnhof Bundenthal zum Lager Ludwigswinkel bauen.

Im September 1920 richteten zwei volksparteiliche Abgeordnete an die Reichsregierung in Berlin folgende Anfrage: "Wie wir hörten, beabsichtigt die französische Besatzungsbehörde in der Pfalz, unmittelbar anschließend an den auf lothringischem Boden liegenden Truppenübungsplatz Bitsch, ein großes Gelände mit prachtvollstem alten Waldbestand auf deutschem Boden zwischen Ludwigswinkel und Eppenbrunn als Exerzierplatz zu beschlagnahmen. Die Kosten, die dem Deutschen Reich hierdurch erwachsen, werden auf 200 Millionen Mark geschätzt. Ist der Reichsregierung diese Absicht der französischen Besatzungsbehörde bekannt, und welche Schritte gedenkt sie zu ergreifen, um den wertvollen Wald für die Pfalz zu erhalten und die neuen erheblichen Kosten abzuwehren?"

In der Antwort der Reichsregierung vom 20. Februar 1921 heißt es: "Da aus einem Schreiben des Generals Degoutte klar hervorging, daß die Forderung eines Divisionsübungsplatzes unabänderlich beschlossene Tatsache war, so erachtet das Reichsschatzministerium die Hergabe des in der bayrischen Pfalz, bei den Orten Fischbach - Ludwigswinkel - Eppenbrunn gelegenen, auf etwa 3 000 Hektar groß geschätzten Waldstreifen als das kleinere Übel, da bei ablehnendem Standpunkt mit Sicherheit mit Requisition von wertvollem Kulturland gerechnet werden muß. Die

Karl Unold

Angelegenheit wurde sofort mit der bayrischen Kreisregierung in Speyer erörtert, die die Auffassung des Reichsschatzministeriums teilt. Die Reichsvermögensverwaltung hat dem französischen Oberkommando mitgeteilt, daß die Reichsregierung einer ausdrücklichen Anforderung des in Frage kommenden Geländes und der dazu verlangten Anlage nachkommen werde, wonach sie gemäß Artikel 8 des Rheinlansabkommens verpflichtet sei."

Mit Note vom 30. Mai 1921 erfolgte die Anforderung des Geländes durch die Rheinarmee. Die Unterkunftsräume des neuen Truppenübungslagers Ludwigswinkel sollten für eine ständige Belegung des Lagers mit einem Regiment Infanterie und einer Abteilung Artillerie bis 15. März 1922 errichtet werden. Dazu gehörten an Massivbauten ein Haus für einen General, ein Haus für den Lagerkommandanten, ein Haus für den Platzmajor, eine Kaserne für die Wachkompagnie und ein Krankenhaus. Die übrigen Bauten konnten in Holz ausgeführt werden. Es waren insgesamt 190 Bauten erforderlich. Sie umfaßten Wohnbaracken, Küchen, Waschräume, Magazine, Kantinen, Soldatenheime, Offiziers- und Unteroffiziersmessens, Ställen, Wach- und Arrestgebäude, Fahrzeugschuppen und Werkstätten.

Die Bauleitung des neuen Truppenübungsplatzes am Oberlauf der Sauer, im Schöntal am Lagerweiher bei Ludwigswinkel, lag in den Händen des Reichsneubauamtes, das damals seinen Sitz in Rumbach hatte. Im August 1921 wurden die Arbeiten mit aller Energie in Angriff genommen. Dreißig Autos und zwei Schleppmaschinen fuhren ununterbrochen die nötigen Baumaterialien vom Bahnhof Bundenthal zum Lager Ludwigswinkel. 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 Schlafsäle umgewandelt.

Zur Versorgung des Lagers wurde auch vom Saarbrunnen eine neue Druckwasserversorgung mit Pumpstation und Wasserreservoir verlegt und für das Abwasser die erste Kläranlage oberhalb des Saarbacher Weihers im Sauertal gebaut. Auf Vermittlung des

Karl Unold

französischen Armeebischofes der Rheinarmee, Monseigneur Remond in Mainz, erhielt das neue Lager auch eine Barackenkirche.

Ein Zeitgenosse schrieb damals über das Lager: "Bei Ludwigswinkel ließen sich die Franzosen ein Truppenübungslager bauen. Wer es nicht gesehen hat, macht sich kaum eine richtige Vorstellung davon. Es nimmt einen Platz ein so groß wie Dahn. Da reihen sich Barackey 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."

In den Waldabteilungen Haardt und Tausendschöneek bei Fischbach wurde für die Rekruten aus Marokko und Algerien auch ein großer Exerzierplatz sowie ein Schießplatz gebaut. Von hier aus wurde mit den Geschützen scharf über die Berge zum Truppenübungsplatz Bitsch geschossen.

Über den Schießplatz zwischen Fischbach und Eppenbrunn berichtet damals die "Pirmasenser Zeitung": "Beim Bahnhof Fischbach der von der Reichsvermögensverwaltung betriebenen und im Auftrag der Franzosen erbauten Wasgenwaldbahn, die eigentlich nur militärischen Zwecken dienen sollte, beginnt die eigentliche Gefahrenzone des Schießgeländes der Franzosen. Letztere haben hier eine Fläche von etwa 30 Quadratkilometer beschlagnahmt, die bei Fischbach beginnt und sich westwärts bis nach Eppenbrunn hinzieht. Im Norden geht sie bis zum Ebet, Hohen List und großen Biesenberg hin. Im Süden bis zur Grenze nach Lothringen. Dort bildet der Truppenübungsplatz Bitsch die ideale Verlängerung dieses Geländes, denn die Franzosen schießen sogar von diesem Platz bis weit in das deutsche Gelände hinein. In der letzten Zeit liefen sogar Gerüchte um, daß die Franzosen dieses Gelände im Wege einer Grenzregulierung erhalten sollten.

An der Straße von Fischbach nach Ludwigswinkel liegen im Faunertal die Infanterieschießplätze, zu deren Herstellung die Fällung von 118 Hektar Eichenbestand nötig war. Am Meckeck haben die Franzosen Handgranatenunterstände errichtet und auch dort sind größere Waldparzellen abgeholzt worden.

Karl Unold

In etwa 400 Meter Höhe liegen um die Mummelsköpfe verstreut im in schönem Wald große Gebiete, auf denen mit Handgranaten, Gewehrgranaten, mit Maschinengewehren und anderen Gewehren geschossen wird. Zur Stellung dieser Flächen mußten 62 Hektar Wald gefällt werden. Im Gebiet des Zimmerschachen befinden sich die Artillerie-Einschlagplätze auf einer etwa 77 Hektar großen abgeholzten Fläche. Auf diesem Gelände sind außerdem zur Beobachtung des Artilleriefeuers mächtige Betonunterstände eingebaut.

Außerhalb dieser Gefahrenzone liegen aber noch weitere Abschußstellen für schwere Artillerie, wo in der Nähe der Ortschaften Erlenbrunn und Salzwoog, zwölf an der Zahl, zu denen Wege für die Kolonnen hergestellt werden mußten. Bei Bundenthal hält die französische Besatzung ihre Schießübung mit schweren Geschützen in Richtung Ludwigswinkel ab. Der Einschlagplatz ist von dieser Stelle rund 30 km entfernt. Beobachtungstürme und Beobachtungsstellen liegen verstreut über das ganze Gebiet. Man sieht also, daß Frankreich alles Interesse hat, diese für seine Truppenübungen wichtige Gebiet zu bekommen."

In seinem Heimatbuch: "Die deutsche Pfalz am deutschen Rhein" schreibt Hermann Kohl: "Das nahe Ludwigswinkel hat sich seit der Besetzung der Rheinlande durch französische Truppen zu einer Soldatenkolonie entwickelt. Da durchhallt denn gar oftmals die Wasgauberge dumpfer Geschützdonner, der sich an felsenbesetzten Höhen bricht oder es dröhnen die Landstraßen einsamer Waldtäler vom Hufschlag und Wagengerassel endloser Kolonnen von Marokkanern und Algeriern, die fast Tag für Tag das früher so weltfremde Grenzgebiet durchziehen.

Hier in des Waldes tiefster Einsamkeit steht ein Haus am Wege und heischt des Himmels Schutz, - einst von Sonntagsfrieden umjubelt und nur in den Zeiten des Krieges und der Soldatenmanöver aufgeschreckt - das Reißler Forsthaus, der Grenzsitz unserer pfälzischen Forstbehörde. Heute hat es den Waldesfrieden mit dem lärmenden Getriebe der gegenüberliegenden Soldatenkolonie vertauscht. Höfe und Dörfer in der Runde bangen um ihre Existenz."

Karl Unold

Die Wasgenwaldbahn von Bundenthal zum Lager Ludwigswinkel

Die Bewohner des Sauertales zählten um 1900 mit Galgenhumor ihre Bahnhöfe auf: Kaltenbach, Bergzabern, Weißenburg und Bitsch. Das wurde besser, als im Jahre 1911 das pfälzische Schienennetz vom Bahnhof Hinterweidenthal durch das Dahnertal bis zur Endstation Bundenthal-Kumbach erweitert wurde. Aber die Schönauer hatten immer noch 9 km, die Fischbacher 10 km und die Ludwigswinkler 14 km Fußweg bis Bundenthal. Kurz vor dem 1. Weltkrieg schrieb ein Sauertäler: "Schon lange werden Pläne geschmiedet, die Bahn auch in das Sauertal hinein zu bringen. Regierung, Forstärar und Bürgermeisterämter hielten von Zeit zu Zeit Versammlungen ab. Preisend mit viel schönen Reden sprach alles von der künftigen Bahn, aber sie kam nicht. Über die Berge gings nicht, zu wenig Dampf, durch die Berge auch nicht, zu wenig Geld. Während des 1. Weltkrieges verstummten die Gespräche über den Bahnbau im Sauertal.

Im Zusammenhang mit der Errichtung des Truppenübungsplatzes Ludwigswinkel mußte das Deutsche Reich für die Franzosen auch eine neue Bahnlinie vom Lager bis zum Bahnhof Bundenthal als Reperationskosten bauen.

Das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten in München hatte am 21. Februar 1920 der Eisenbahndirektion Ludwigshafen den Auftrag erteilt, wegen der Aufnahme der Bahnneubaulinie Bundenthal - Niederschlettenbach - Nothweiler - Schönau - Fischbach - Ludwigswinkel mit den an dieser Strecke beteiligten Gemeinden in Verhandlung zu treten. Am Sonntag, dem 16. Mai 1920, fand in Schönau die erste Versammlung wegen des Bahnbaues statt, wozu 2 Vertreter des Bezirksamtes Pirmasens, 5 Vertreter der Eisenbahndirektion Ludwigshafen und 4 Vertreter der bayrischen Forstverwaltung erschienen waren.

Karl Unold

Außerdem waren zu dieser Tagung folgende Bürgermeister geladen:

1. Johannes Klein, Bundenthal
2. Heinrich Kindelberger, Rumbach
3. Brubach, Nothweiler
4. Otto Mischler, Schönau
5. Schliek, Niederschlettenbach
6. Anton Lambert, Fischbach
7. Hauenstein, Ludwigswinkel

Den Erschienenen wurde Gelegenheit gegeben, von den Plänen des Projektes Einsicht zu nehmen. Einstimmig stimmten alle dem neuen Bahnbau zu. Bürgermeister Mischler von Schönau wünschte, "daß die Bahn auf dem Südhang des Schwobberges und im Sauertal möglichst außerhalb der teuren Wiesen angelegt werde." Auch Bürgermeister Lambert von Fischbach und Bürgermeister Hauenstein von Ludwigswinkel drückten den Wunsch aus: "daß ihnen ihre Wiesen bei der endgültigen Legung der Bahn möglichst verschont werden."

Durch Vermittlung des Vorsitzenden des Pfälzerwald-Bahnbauvereins, Hauptmann Theodor Hoffmann, auf Burg Berwartstein, hatte das Bürgermeisterrat und der Vorsitzende des Verkehrsvereins der Stadt Weissenburg zu dieser Tagung ein Schreiben entsandt, worin es heißt: "...daß die Vollendung der Lautertalbahn von Bundenthal über Bobenthal nach Weissenburg von der Stadt und den Bewohnern des Kreises Weissenburg gewünscht und erstrebt wird."

Nach dem Plan der Reichsbahndirektion Ludwigshafen sollte die neue Bahn über Bundenthal - St. Annakapelle - Nothweiler - Schönau - Fischbach zum Lager Ludwigswinkel gebaut werden. Die Trassenführung der neuen Bahnlinie war: Vom Bahnhof Bundenthal sollte die Bahn über Bundenthal durch das Lautertal in Richtung Niederschlettenbach weitergeführt werden, um diese Strecke eventuell über Bobenthal bis nach Weissenburg auszubauen. Von der St. Annakapelle sollte sie durch das Litschbachtal aufwärts nach Nothweiler führen. Zur Weiterführung von Nothweiler nach Schönau war zwischen Wegelnburg und Kuhnenkopf ein Tunnel geplant, durch welches die Bahn im Schwobtal nach Schönau gelangt

Karl Unold

Von Schönau folgt die Bahnlinie dem Gienanthweg in Richtung Fischbach. Der Bahnhof für Fischbach war bei der St. Ulrich-Kapelle über der Sauer vorgesehen. Von hier sollte sie Richtung Saarbacherhammer zum Lager Ludwigswinkel führen. Die Pläne dieser Trassenführung liegen heute noch im Archiv der Kreisverwaltung Pirmasens.

Bisher war man allgemein im Glauben, daß die neue Bahn von Bunderthal nach Ludwigswinkel als Vollbahn gebaut wird. Durch ein Schreiben des Reichsschatzministeriums in Berlin wurde der Kreisverwaltung in Speyer mitgeteilt, daß aus Sparsamkeitsgründen nur eine schmalspurige Kleinbahn gebaut wird.

Der Reichsschatzminister, Berlin, Viktoriastraße 34, teilte am 24. Oktober 1921 der bayerischen Kreisregierung in Speyer, Betreff: Französischem Truppentrübungsplatz Ludwigswinkel, folgende mit: "Ich Beehre mich, ergebenst mitzuteilen, daß der von mir beabsichtigte Ausbau einer Vollbahn von Ludwigswinkel nach Bunderthal nach Auskunft des Reichsverkehrsministeriums unter den heutigen Verhältnissen aus grundsätzlichen Erwägungen leider unterbleiben muß. Abgesehen davon, daß die Beschaffung des Obermaterials für die Vollbahn bei dem großen Materialmangel einerseits und dem Bedarf der Eisenbahnverwaltung für laufende Streckenunterhaltung schon Schwierigkeiten begegnet. Die Baukosten für ein Streckenkilometer wird man heute bei günstigen Gelände-Verhältnissen auf etwa 2,7 Millionen Mark beziffern müssen. Unter diesen Umständen habe ich bei der großen Dringlichkeit der Baufrage die Verlegung einer schmalspurigen Kleinbahn in die Wege geleitet."

So wurde nun der Plan der Reichsbahndirektion Ludwigshafen zu den Akten gelegt. Durch das Reichsneubauamt in Rumbach wurde für diese Kleinbahn eine neue Trassenführung über Rumbach und die Wasserscheide der Rumbacher Höhe zum Sauertal nach Fischbach und Ludwigswinkel geplant. Im Frühjahr 1922 begann unter Leitung des Reichsneubauamtes der Bau des 15 km langen Bahndammes mit 7 Straßenüberquerungen vom Bahnhof Bunderthal bis zum Lager in Ludwigswinkel. Der Bau des Truppentrübungs-lagers in Ludwigs-

Karl Unold

winkel war schneller fertig als die neue Wasgenwaldbahn. Die Schmalspurbahn von Bundenthal nach Ludwigswinkel war zuvor Festungsbahn in Mainz und wurde von dort in den Wasgau transportiert.

Die neue Wasgauwaldbahn war ursprünglich nur als reine militärische Anlage zum Transport von Truppen, Munition, Material, Verpflegung für die Soldaten und Heu und Hafer für die vielen Pferde gebaut worden. Der Regierung der Weimarer Republik aber gelang es, die französische Besatzungsmacht zu bewegen, daß der Rendite wegen auch die Bevölkerung des Sauerlandes mitfahren konnte. Auch Langholz und Sterholz der Forstämter Fischbach und Schönau wurde vom Güterbahnhof Fischbach nach Bundenthal befördert.

Ein Bewohner des Sauerlandes schrieb damals folgenden Bericht in der "Pirmasenser Zeitung": "Es ist gewiß nicht eine Bahn, wie wir sie gewünscht und erwartet haben. Vom Bahnhof Bundenthal geht es durch die Rumbacher Wiesen und mitten durch das Dorf Rumbach. Ein Haus, das hinderte, wurde beseitigt. Weiter um den Mühlteich mit gar malerischem Blick auf die Mühle. Die Straße überquerend dampft die Lokomotive ins Braunstal mit dem Kuhnenkopf im Hintergrund und stolziert über die "Teufelsbrücke". Darauf gehts wie im Schwarzwald, rechts um, links um, vorwärts, aufwärts auf einem 12 Meter hohen Damm $\frac{1}{2}$ zur Wasserscheide auf die Rumbacher Höhe. Hier ist dem wackeren Dampf Gaul eine kurze Rast zu gönnen. Auf eine Entfernung von vier Kilometer ist er 90 Meter gestiegen samt seiner Last. Jetzt fröhlich die "lange Streck" hinunter durch den Kiefernwald, den Blick ständig auf Berg und Tal freigebend. Am Brettelhof werden keine Schindeln mehr gemacht, deshalb heißt die Bahnstation hier nunmehr Schönau. Wir sind im Sauerland. Unsere Kühe sind zwar von den Wiesen nicht sehr entzückt - die Sauer hat ihren Namen von dem sauren Gras an ihren Ufern - aber die Touristen finden sie reizend und die Touristinnen wunderbar. Fischbach, d.h. Schlicke-fischbach! Freundlich um die altersgraue Kirche angeschmiegt, wie die Küchlein um die Henne. Noch ein paar Kilometer durch das romantische Saartal hindurch und das Ziel ist erreicht. Von den

Karl Unold

Haltestellen Reißler Forsthaus und Ludwigswinkel Ort sieht man bereits einige Gebäude hinter den Tannen hervorlugen. Nun sind wir im Lager Ludwigswinkel - Camp de Ludwigswinkel, Avenue de Paris.

Es ist nur eine Kleinbahn, die und geführt hat, 60 cm nur ist ihre Spurweite. Aber sie hat sechs starke vierachsige Lokomotiven bis zu 100 Pferdestärken. Für bessere Leute - bei und wohnen nur solche - sind elegante geschlossene Abteilwagen vorhanden. Wenn der Zudrang zu stark wird, nehmen Freunde der frischen Luft und freien Umsicht auf dem "Aussichtswagen" Platz. Hier stören keine Wände und kein Dach, um sich und über sich freies Gesichtsfeld bis zum Horizont. Solide Packwagen sorgen für die Post. Und sollte ein ungeübter beim Mischler in Schönau dem Zier Keschtebuscher zu unvorsichtig ins Gern gegangen sein - unsere Packwagen sind zuverlässig."

Zum Zugpersonal gehörte der Lokomotivführer, der Heizer, der Schaffner und, weil es während der 15 km langen Fahrt bergauf und bergab ging, auch ein Bremser vom Dienst. Bürgermeister Friedrich Perret von Rumbach fuhr in seinen jungen Jahren längere Zeit als Bremser auf dieser Strecke. Da der Zug über die Wasserscheide der Rumbacher Höhe immer langsam fahren mußte, war an der Außenseite eines Personenwagens ein Schild mit der Aufschrift angebracht: "Blumenpflücken während der Fahrt verboten!" Für jung und alt war es immer ein Erlebnis, mit dem neuen Bähnle zu fahren. Wenn man damals mit der Bahn von Ludwigswinkel nach Pirmasens reisen wollte, mußte man in Bundenthal, Hinterweidenthal und auf der Biebermühle umsteigen.

Der Fahrplan der Wasgenwaldbahn war mit dem der Reichsbahn in Bundenthal abgestimmt. Wenn man z.B. morgens um 10,59 h mit der Reichsbahn in Bundenthal ankam, konnte man um 11,02 h mit der Wasgenwaldbahn weiterfahren und war um 12,00 h im Lager Ludwigswinkel oder saß um dieselbe Zeit im Kurhaus Mischler in Schönau beim Mittagessen. An der Bahnstation Schönau am Brettelhof wurden die Kurgäste mit der Pferdekutsche abgeholt.

Karl Unold

Die Bahnstationen der Wasgenwaldbahn:

<u>Bahnstation:</u>	<u>Abfahrt:</u>	<u>km:</u>
Bundenthal - Bahnhof	11.02 h	0,0 km
Bundenthal - Straße	11.03 h	0,2 km
Rumbach	11.08 h	1,8 km
Nothweiler - Haltestelle	11.14 h	3,5 km
Wasserscheide	11.20 h	4,5 km
Schönau - Brettelhof	11.31 h	7,2 km
Fischbach - Ort	11.43 h	10,2 km
Fischbach - Güterbahnhof	11.45 h	10,8 km
Saarbach - Haltepunkt	11.49 h	12,0 km
Reibler Forsthaus	11.53 h	13,0 km
Ludwigswinkel - Ort	11.56 h	13,7 km
Ludwigswinkel - Lager	12.00 h	14,4 km

Das Personal der Wasgenwaldbahn:

Betriebsleiter	Karl Klein, Bundenthal
Betriebsassistent	Andreas Wiedemann, Bruchweiler
Bahnassistent	Franz Frenz, Bundenthal
Stationsmeister	Peter Fröhlich, Bundenthal
Zugführer	Johann Trapp, Bundenthal
Stationsaufseher	Kilian Zweibrücker, Bundenthal
Bahnaufseher	Heinrich Zwick, Bundenthal
Werkführer	Johann Sattel, Bundenthal
Lok Führer	Friedrich Lux, Rumbach
	Jakob Stengelhofer, Bundenthal
Heizer und	Eugen Bereswill, Bundenthal
Hilfszugführer	
Streckengeher	Karl Babilon, Bundenthal Michael Mertel, Erlenbach

Im Zusammenhang mit der Frage der Beschaffung von Notstandsarbeiten für das Heer der Erwerbslosen im Landkreis Pirmasens wurde im Jahre 1925 ernstlich über die Verlängerung der Wasgenwaldbahn vom Sauertal bis zur Bezirkshauptstadt Pirmasens verhandelt und ein Plan der neuen Bahnlinie erstellt:

"Von Ludwigswinkel an wird die Linie den Saerbach auf der linken Seite begleiten. Am Hang des Hohen List-Massives steigt sie dann und erklettert die Wasserscheide beim Eselsteich. Über Kreuzstraße und durch das Tal des Aschbächels erreicht sie dann bequem das Dorf Eppenbrunn, welches mitten durchschnitten wird. Dann führt die Linie entlang dem Eppenbrunner Bach bis zur Trulber Mühle, wo sie sich in das Tal der Trualb hinaufwindet. Die Gerstfeldhöhe kann natürlich nicht in der gleichen scharfen Steigung genommen werden, wie es die Straße tut. Es ist aber die Möglichkeit bequem gegeben, durch seitliches Ausfahren auf die Höhe zu gelangen. Obersimten wird berührt und in das Tal der Felsalb hinabgestiegen. Von Niedersimten aus wird die Felsalb ~~hinabgestiegen~~ durch eine Brücke überquert und die Steigung durch die Täler des großen und kleinen Litterbaches genommen, sodann am Wasserturm von Winzeln vorbei, über Klosterhof und Imserbühl der Bahnhof Pirmasens erreicht.

Die Möglichkeit des Bahnbaues in technischer Hinsicht ist gerade deshalb, weil es eine 60 cm Bahn werden soll, eher gegeben, wie bei einer Vollbahn. Als Nutznießer der neuen Bahn können neben den bis jetzt schon angeschlossenen Gemeinden des Sauertales noch folgende Dörfer in Betracht: Eppenbrunn, Schweix, Hilst, Trulben, Kröppen, Vinningen, Pbersimten, Niedersimten und Winzeln. Es würde eine innige Verbindung der ganzen Hackmesserseite mit der Bezirkshauptstadt geboten, von der sowohl die Industrie als auch die Landwirtschaft gleichermaßen Nutzen haben werden." Dieser Plan kam aber nicht zur Ausführung.

Karl Unold

Ende des Truppenübungsplatzes Ludwigswinkel

und der Wasgenwaldbahn im Jahre 1930

Die Befreiung der Rheinlande am 30. Juni 1930 brachte das Ende des Truppenübungsplatzes Ludwigswinkel und der Wasgenwaldbahn. Die französische Besatzungsmacht mußte die Rheinlande räumen und somit mußten auch die französischen Truppen aus Ludwigswinkel abmarschieren.

Schon am 29. Januar 1930 waren Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, des Reichsfinanzministeriums, des Reichsministeriums für die besetzten Gebiete, des Bayrischen Staatsministeriums des Äußeren, der Regierung der Pfalz, der Reichsvermögensverwaltung Koblenz, des Reichsvermögensamtes Landau, des Bezirksamtes Pirmasens, der Reichsbahndirektion Ludwigshafen und der Industrie- und Handelskammer der Pfalz zu einer Besichtigung der Wasgenwaldbahn und der reichseigenen Anlagen innerhalb des Truppenübungsplatzes in das Sauerthal gekommen. Sie fuhren mit dem fahrplanmäßigen Zug der Wasgenwaldbahn um 10.10 h von Bunderthal in das Lager Ludwigswinkel und kehrten nach der Besichtigung im Kurhaus Mischler in Schönau ein.

Ihre gemeinsame Besprechung am nächsten Tag in Landau über die Frage des künftigen Weiterbetriebes der Wasgenwaldbahn, deren Neubau das Reich über 3 Millionen Mark gekostet hatte, fiel zu Ungunsten des Bahnel aus. Das Ergebnis der Besprechung war: Eine Übernahme der Wasgenwaldbahn nach dem Abmarsch der französischen Truppen aus Ludwigswinkel durch die Reichsbahn ist ausgeschlossen. Der Betrieb der Kleinbahnen ist Aufgabe der Länder. Der Betrieb der Wasgenwaldbahn ist unrentabel und erfordert hohe Zuschüsse. Nach dem Urteil der Herren vom Reichsverkehrsministerium ist die Wasgenwaldbahn nicht lebensfähig und kein geeignetes Verkehrsmittel, da sie nur eine Spurweite von 60 cm hat. Daher ist es am zweckmäßigsten, den Betrieb der Wasgenwaldbahn aufzugeben und die Personenbeförderung durch Kraftfahrlinien der Post weiterzuführen.

Karl Unold

Unter der Überschrift "Räumungsmaßnahmen der Besatzung" veröffentlichte das Bezirksamt Pirmasens am 10. Juni 1930 folgende Bekanntmachung: "Der Präsident der Reichsvermögensverwaltung in Wiesbaden hat mitgeteilt, daß zufolge der Chefferie Landau des 32. französischen Armeekorps vom 8. Mai 1930 das Barackenlager in Ludwigswinkel am 20. Mai 1930 freigegeben wurde."

Am 24. Juni 1930 teilte der Reichsminister für Verkehr dem Staatsministerium des Äußeren in München mit, daß "In Berücksichtigung der dargelegten Verhältnisse für den Fall der Auflassung der Schmalspurbahn Bundenenthal - Ludwigswinkel die Errichtung einer Kraftpostlinie auf der Strecke Bundenenthal - Schönau - Ludwigswinkel in Aussicht genommen wird."

Der Reichsminister für die besetzten Gebiete ordnete am 28. August 1930 im Benehmen mit dem Reichsminister des Innern und des Bayrischen Staatsministeriums des Äußeren die Einstellung des Betriebes der Wasgenwaldbahn am 31. Oktober 1930, die Veräußerung der gesamten Anlage und der Kündigung des Personals an.

Als in dieser Zeit der Stationsmeister von Bundenenthal, Peter Fröhlich, mit dem Streckenwart Friedrich Perret, dem jetzigen Bürgermeister von Rumbach, auf die Station Wasserscheide auf der Rumbacher Höhe, telefonierte, sagte Fröhlich: "Hier Fröhlich von Bundenenthal!", worauf Perret antwortete: "Hier Traurig von der Wasserscheide!"

Am 31. Oktober 1930 fuhr das liebgewonnene Bähnle mit Dampflok und Salonwagen zum letztenmal von Ludwigswinkel nach Bundenenthal und nahm für immer Abschied vom Wasgau. Die Schienen wurden abgebaut und die Wasgenwaldbahn in die Dolomiten verfrachtet.

Die Deutsche Reichspost hat als Ersatz für die Wasgenwaldbahn auf der Strecke Bundenenthal - Schönau - Ludwigswinkel am 1. November 1930 eine fahrplanmäßige Kraftpostlinie aufgenommen.

Karl Unold

Die beste Lösung auf die Frage "Was wird aus dem Lager Ludwigswinkel?" war der Vorschlag des Bezirkslehrervereins Pirmasens, die durch den Abzug der Besatzung freiwerdenden Gebäude des Lagers als ein "Kinderdorf für die ganze Pfalz" umzugestalten: "Zweifelloos wird der geplante mehrwöchige Schul- und Werkunterricht in dem dortigen herrlichen Waldgebiet mit seinem angenehmen Sommerklima und mit den anregenden und erfrischenden Bädern in den Weihern von vorzüglicher körperlichem und geistigem Einfluß auf die Jugend sein. Die gesundheitliche Rückwirkung und Anregung eines solchen Waldaufenthaltes, die bleibende Erinnerung an die gemeinschaftlich erworbenen Handfertigkeiten in Arbeit und Spiel, der frohstimmende Eindruck sonnendurchglänzter herrlichen Buchen- und Eichenwaldungen und der wohltuende Eindruck der weit sich hinziehenden grünen Wiesentäler, belebt von murmelnden Gewässern und blitzenden Weihern, wird für die Kinder der Pfalz ein Erlebnis und eine bleibende Erinnerung für ihr ganzes Leben werden." Leider fand dieser Vorschlag bei der Kreisregierung in Speyer keine Zustimmung.

Dem Bezirksamt Pirmasens und den Gemeinden des Sauerlandes fehlte das nötige Geld, um in dem leerstehenden Barackenlager in Ludwigswinkel Industrie anzusiedeln. Die Baracken wurden mit dem Inventar versteigert und abgebrochen. Vergeblich bemühte sich Pfarrer Wagner von Fischbach, die Lagerkirche für die Katholiken von Ludwigswinkel zu retten.

Vom Lager Ludwigswinkel ist heute nichts mehr zu sehen. Nur den massiven steinernen Gebäuden vom Jahre 1922 sieht man heute noch ihre vornehme Abstammung an und erinnern an das einstige Truppenübungslager am Lagerweiher.

Die drei großen Offiziershäuser bei der Schuhfabrik Gebrüder Rott sind in Privatbesitz. Aus dem Lazarett der Franzosen wurde das Mittergenesungsheim "Wasgauhaus" der Arbeiterwohlfahrt. Die Kaserne der Wachkompagnie übernahmen die ehemaligen "Lederwerke Wasgau" als Gerberei. In den letzten Jahren wurde sie zu einem modernen Feriencentrum umgebaut.

Karl Unold

Den Bahndamm der Wasgenwaldbahn kann man, obwohl streckenweise eingeebnet nach 60 Jahren von Budenthal bis nach Ludwigswinkel verfolgen. Die Fördergemeinschaft Wasgau verwahrt in ihrer Bahnhofswirtschaft in Budenthal als Kostbarkeit noch einen Originalfahrplan der Wasgenwaldbahn vom 15. Mai 1927. Bei den Altentagen in Budenthal, Rumbach, Schönau, Fischbach und Ludwigswinkel werden heute noch Anekdoten vom guten alten Bähnlel erzählt.

Karl Unold