



Lok-Schuppen

Hier auf einem 4000 qm großen Geländestreifen befand sich der Bahnhof des Truppenübungsplatzlagers „Camp de Ludwigswinkel“. Der „Lok-Schuppen“ ist der einzige bauliche Rest der ehemaligen Betriebseinrichtungen 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 Normalschienennetzes 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 französische 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 auf 8 erweitert, das Wagenmaterial wurde teilweise für Holztransporte umgebaut, weitere Personenwagen 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 désarroi 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 "Wasgauwaldbahn", 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 "Wasgauwaldbahn" was discontinued, much to the disappointment of the local population. On October, 31st 1930, it ran for the last time.

