

**Rheinland-Pfalz-Takt**  
*Wir bewegen unser Land*



*Fritz Engbarth*

# *100 Jahre Eisenbahnen im Wieslautertal*

*Eine kleine Festschrift zum Jubiläumswochenende  
vom 17. bis 18. September 2011*

*Hrsg. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd*

*[www.der-takt.de](http://www.der-takt.de)*



Zu Tante Emma  
mit dem Fahrrad.  
Zu Mutter Natur  
mit Bus und Bahn.



Clever mobil im richtigen Mix aus Fahrrad, Auto, Bus und Bahn – wir machen es möglich, steigen Sie ein! Praktische Tipps zu Ihrem persönlichen Mobilitätsmix im Rheinland-Pfalz-Takt finden Sie jetzt auf einen Blick unter [www.der-takt.de](http://www.der-takt.de).

**Rheinland-Pfalz-Takt – Bus und Bahn für unser Land.**

## „Nächster Halt Budenthal-Rumbach, bitte alles aussteigen. Dieser Zug endet hier“.

Jedes Wochenende zwischen dem 1. Mai und Ende Oktober bringen die Ausflugszüge des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd Wanderer und Kurzurlauber ins Dahner Felsenland. Und kurz vor der Endstation ertönt die Ansage, welche unmissverständlich klar macht: Weiter fährt der Zug nicht.

Doch das war so nicht geplant. Denn streng genommen ist sie eine unvollendete Bahnlinie. Nach Osten – in die Rheinebene sollte sie weiter gebaut werden. Durch das Wieslautertal nach Wissembourg – oder nach Bad Bergzabern. Doch der Erste Weltkrieg verhinderte die Realisierung dieser Planungen.

Also enden die Züge in Budenthal. 1966 wurde der tägliche Personenverkehr eingestellt, 1976 schickte die frühere Bundesbahn auch den beliebten Ausflugszug 'Budenthaler' auf's Abstellgleis. Doch seit der Renaissance dieses Zuges im Jahr 1997 steigen immer mehr Menschen in die Züge ein. 2008 kam der Felsenland-Express aus Karlsruhe dazu.

100 Jahre Wieslauterbahn – zu Bundesbahnzeiten drohte der Abriss, heute ist die Strecke ein wichtiger Beitrag zum umweltverträglichen Tourismus im Dahner Felsenland. Feiern Sie mit uns am Wochenende vom 17. bis 18. September 2011 – mit Dampfzugfahrten und Bahnhofsfesten entlang der Strecke.

Mit der vorliegenden kleinen Festschrift über unsere Strecke wollen wir an die Höhen und Tiefen ihrer Geschichte erinnern. Unser Dank gilt dabei insbesondere den Eisenbahnfreunden Dahn e.V. für das unbezahlbare ehrenamtliche Engagement zum Erhalt der Eisenbahn zwischen Hinterweidenthal und Budenthal.

Steigen Sie also ein, in eine Fahrt durch die Geschichte der Wieslauterbahn.

Ihr Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd



## Inhalt

- |    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 6  | Fassdauben und 20 000 Klafter Holz: Viele Argumente für die Wieslauter-<br>bahn | 37 | „Charles, jetzt wird es Zeit, hol uns<br>rüber“                               |
| 6  | Neue Impulse nach der Reichs-<br>gründung                                       | 40 | Der ‘Bundenthaler’ fuhr weiter  |
| 9  | Die Sommerfrische Kaltenbach wird<br>erhebliche Einbußen erleiden               | 42 | Große Pläne für eine Museumsbahn  |
| 11 | 40 Minuten Fahrzeit für 15 Kilometer  | 46 | Schiene in Gefahr   |
| 12 | Der Streckenverlauf   | 50 | Holztransporte und Flugbenzin –<br>der Güterverkehr entlang der<br>Wieslauter |
| 17 | Fahrpläne der ersten Jahre  | 53 | Und zum Schluss kamen die Elefanten   |
| 17 | Schwere Zeiten während der<br>Rheinland-Besetzung                               | 54 | Die Renaissance des ‘Bundenthalers’   |
| 18 | Auf schmaler Spur<br>nach Ludwigswinkel   | 56 | Sonderfahrten im Dahner Felsenland<br>(Bildergalerie)                         |
| 20 | Mit Kraft durch Freude in den Krieg   | 58 | Betriebsübernahme durch die AVG   |
| 23 | Die Nachkriegszeit  | 64 | Erfolgreich und gesichert<br>bis mindestens 2023                              |
| 25 | Mit dem ‘Bundenthaler’ unterwegs  | 65 | Mit dem Esslinger unterwegs:<br>Ein Start im Stolpertakt                      |
| 29 | Lokomotiven und Triebwagen  | 70 | Eine Zukunft für die Wieslauterbahn –<br>Planungen und Perspektiven           |
| 32 | Der Schienenbus im Wieslautertal  | 73 | Quellenangaben/Impressum  |
| 35 | Ein jährliches Defizit von 807 900 DM   |    |   |

## Fassdauben und 20 000 Klafter Holz:

### Viele Argumente für die Wieslauterbahn

Erste Anregungen zum Bau der Wieslauterbahn gab es schon Ende 1862. Eine Dampfwagenverbindung von Bergzabern über Dahn und Pirmasens nach Zweibrücken sollte die Verkehrsverhältnisse in der südlichen Pfalz verbessern und die erst 1855 eingerichtete Pferdepostkutschenverbindung ablösen. Der Holztransport würde einträglich sein: Das Forstamt Dahn schlage jährlich 20 000 Klafter Holz. Holzhändler Thunes aus Busenberg versende jährlich 75 000 Zentner Fassdauben nach Holland.

Drei Jahre später kommt schon der Fremdenverkehr ins Spiel: Das Dahner Tal, „welches durch seine mannigfachen Naturmerkwürdigkeiten weithin berühmt ist (...) zu allen Zeiten ein Ziel der Wanderungen zahlreicher Touristen war“. So zitierte die Fördergemeinschaft

Wasgau schon 1986 aus zeitgenössischen Unterlagen aus Anlass des 75-jährigen Jubiläums. Dennoch eine für damalige Verhältnisse mutige Aussage: Erst nach dem Ersten Weltkrieg hielt ein Erholungsurlaub Einzug in die Tarifverträge, zuvor war allenfalls der Sonntag ein arbeitsfreier Tag.

Heinz R. Wittner berichtete im Heimatkalender des Landkreises Pirmasens sehr ausführlich über die Bemühungen zum Bau der Strecke. Weshalb die Details der vielen Petitionen und Komiteesitzungen an dieser Stelle nicht nochmals in aller Tiefe wiedergegeben werden müssen. Wittner betonte jedoch, dass das erwähnte erste Engagement für den Bau einer Bahn für Dahn gar nicht aus dem Wasgau selbst, sondern aus Bergzabern kam.

## Neue Impulse nach der Reichsgründung

Ende 1871 wurde Wissembourg – fortan Weißenburg genannt – mit dem ganzen Elsaß als Folge des deutsch-französischen Krieges besetzt und Teil des neu gegründeten Deutschen Reiches. Nun sollte es eine Bahn von Dahn über Weißenburg und Seltz nach Rastatt sein. Ein Eisenbahn-Komitee gründete sich am 27. Juli 1873 und sandte eine dreiköpfige De-

legation zur Direktion der Pfalzbahn nach Ludwigshafen. Dort erfuhr man, dass die geplante Bahn von Hinterweidenthal nach Bad Bergzabern so weit wie möglich im Lautertal verlaufen sollte, um den Anschluss nach Weißenburg zu erleichtern. Jetzt wurden also gleich zwei Bahnlinien in Aussicht gestellt! Doch daraus, wie auch aus der Strecke Weißen-

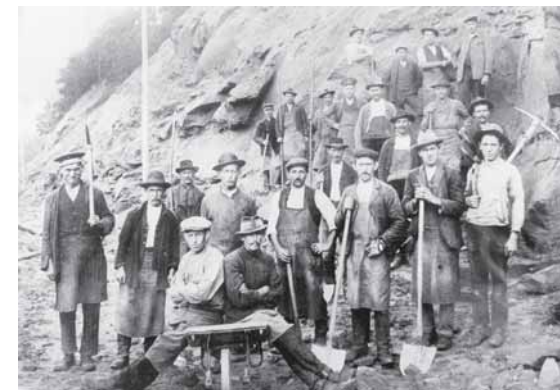
burg – Dahn – Lemberg – Pirmasens, wurde nichts. Zwar bewilligte die bayerische Staatsregierung – es sei nur der Vollständigkeit wegen erwähnt: seit dem 14. April 1816 gehörte die Pfalz zu Bayern, zuvor gehörte Dahn für 15 Jahre zu Frankreich – eine Zinsgarantie für den Bau der geplanten Verbindung. Auch hatte die Pfalzbahndirektion schon Pläne für den Bau nach Weißenburg in der Schublade. Doch das lang anhaltende Konjunkturtief bald nach Gründung des Deutschen Reiches stoppte das Projekt. Erst 20 Jahre später wurde die Idee eines Bahnbaus wiederbelebt. Eine Lokalbahn sollte Dahn mit der Rheinebene verbinden: Das Komitee aus Bergzabern forderte den Bau in die heutige Kurstadt, deren Mitstreiter aus Dahn wollten den Bau durch das Tal in das damalige Reichsland Elsaß-Lothringen. Nach der Vorlage ständig neuer Varianten – darunter sogar eine Fernverkehrsstrecke von Bergzabern über Schönau ins lothringische Saarburg – erteilte das Staatsministerium im Jahr 1899 die Genehmigung zur Planung einer Strecke von Weißenburg über Dahn und Lemberg nach Pirmasens. Die Bahningenieure kamen zu dem Ergebnis, dass diese Trassenvariante zum Preis von 7,5 Mio. Mark zu haben sei. Doch das war selbst der profitablen Pfalzbahn zu viel.

Wesentlich billiger war dann doch die Stichstrecke Hinterweidenthal – Bunderthal. Worauf diese mit Gesetz „betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung“, und dabei „Im Namen Seiner Majestät des Königs Luitpold, von Gottes Gnaden königlicher Prinz von Bayern, Regent“ vom 10. August 1904 genehmigt wurde. Der dabei auf Basis von

Artikel 4 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882, „die Behandlung der bestehenden Vizinahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend“, aus staatlichen Mitteln zu entnehmende Zuschuss für „eine Lokalbahn von Kaltenbach nach Bunderthal“ betrug 1 699 700 Mark. Warum sie nicht auf Basis des Gesetzes „die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in der Pfalz betreffend“ vom



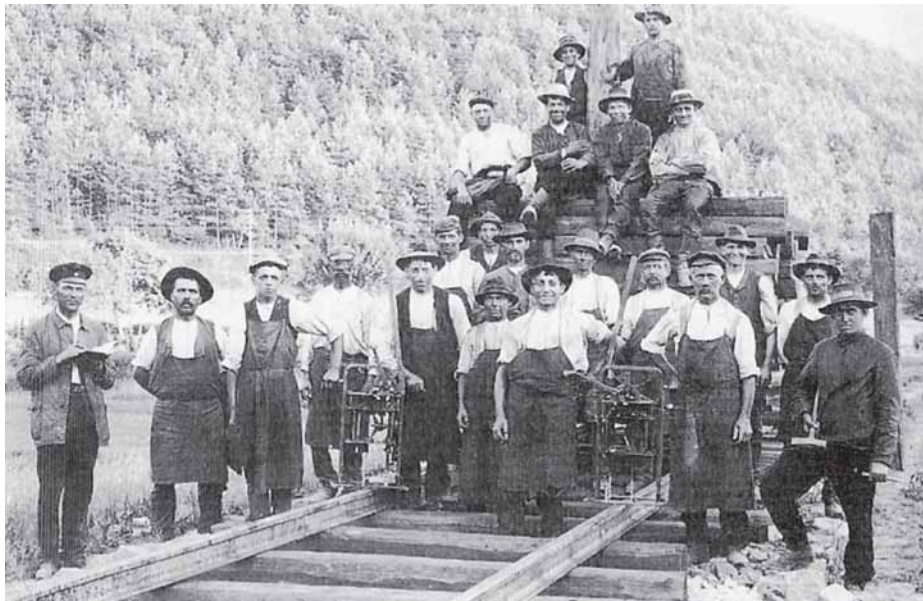
*Der Bau einer Eisenbahn war auch vor 100 Jahren noch stolze Handarbeit. Teils stolz, teils grimmig blicken die Bahnbauarbeiter dem Fotografen in die Kamera.  
(Aufnahmen Sammlung Karl Kissel)*



28. Mai 1892 erstellt und finanziert wurde, soll an anderer Stelle beantwortet werden. Zwischenzeitlich in Betrieb genommen wurde die Bahnverbindung durch das Queichtal: Seit 25. November 1875 war die Strecke Zweibrücken – Landau durchgehend befahrbar und stellte damit den planerischen Ansatz für die überfällige Anbindung des Dahner Felsenlandes an die Schiene dar.

„Kopf und Seele“ (so Karl Kissel in der Dahner Stadtchronik) des Eisenbahn-Komitees war der Rentamtmann Ludwig Foohs aus Dahn. Er traf sich mit (und überzeugte offenkundig) Pfälzbahn-Direktor Lavale, formulierte die entscheidende Eingabe beim Münch-

ner Landtag, überzeugte die Bürgermeister von realisierbaren Forderungen und von der Notwendigkeit, den Bahnbau durch die kostenfreie Bereitstellung der notwendigen Grundstücke zu ermöglichen. Unterstützung fand er durch die Pfarrer aus Dahn und Niederschlettenbach. Sein Engagement hat der Bahn den Weg geebnet. Die Stadt Dahn hat nur zwei Ehrenbürger. Ludwig Foohs ist einer der beiden. Diese Würde wurde ihm zum ersten Geburtstag der Strecke am 1. Dezember 1912 verliehen – und prompt spendete er die für damalige Verhältnisse stolze Summe von 100 Reichsmark für einen wohltätigen Zweck.



Direkt an der Baustelle – vermutlich nördlich von Dahn – haben die Arbeiter eine Pause beim Gleiseverlegen eingelegt. Während bei manchen Strecken in der nördlichen Pfalz vor allem italienische Arbeiter zum Einsatz kamen, sind solche Gastarbeiterepisoden aus dem Wieslautertal nicht überliefert. (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)

## „Die Sommerfrische Kaltenbach wird erhebliche Einbußen erleiden“

Am 1. Dezember 1911 war es dann soweit: „Nach fast dreijähriger Bauzeit und mit großen materiellen Opfern der Talbewohner, sprich von 300 000 Mark, wird mit dem morgigen Tage die Lokalbahn Hinterweidenthal – Bundenthal dem Verkehr übergeben“, schrieb die Pfälzische Volkszeitung und schilderte den Eröffnungszug als mit blau-weißen Fahnen geschmückt, der den Bahnhof Hinterweidenthal gegen 9 Uhr verließ. Und verpasste der Bahn sogleich ein negatives Image: „Die Sommer-

frische Kaltenbach wird durch die neue Bahn erhebliche Einbußen erleiden müssen.“

Auf jeden Fall verlor der gleichnamige Bahnhof seinen Namenszusatz Hinterweidenthal. Erst im Jahr 1966, nach der Einstellung des Personenverkehrs im Wieslautertal, trug die Station alleine den Namen der Ortsgemeinde. Der neue Bahnhof Hinterweidenthal (heute mit dem Zusatz 'Ost') rund zwei Kilometer östlich der Station Kaltenbach wurde recht bald zur Schnellzugstation erhoben.



Starker Andrang auch am Dahner Bahnhof: Der 1. Dezember 1911 sollte in die Annalen der Stadt eingehen. Und jung wie alt stellte sich den Fotografen. (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)



Die schwarze Kleidung lässt auf einen traurigen Anlass schließen – doch es wurde kräftig gefeiert. Welche Schülergruppe sich vor dem und auch im ersten Zug in Hinterweidenthal Ort versammelten, ist nicht überliefert. (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)

Die Dahner Ortschronik schildert die Jungfernfahrt ohne störende Zwischenrufe, als sehr feierlich: Eine blumengeschmückte Lokomotive mit mehreren Wagen und illustren Gästen sei zur Jungfernfahrt angetreten. Wie üblich, spielte eine Musikkapelle auf. An die Kinder wurden 500 Brezeln verteilt.

Unsere Wieslauterbahn war die erste Neueröffnung, welche nicht mehr durch die pfälzischen Eisenbahnen erfolgte: Zum Jahresbeginn 1909 machte der bayerische Staat von seinem Recht Gebrauch und verstaatlichte die Bahnen links des Rheins.



Ein eher gemischtes Publikum stellte sich hier zusammen, um in späteren Jahren an die Realisierung der Strecke zu erinnern. (Aufnahme aus dem Jahr 1909, Sammlung Karl Kissel)

## 40 Minuten Fahrzeit für 15 Kilometer

331. Kaltenbach Ost—Bundenthal-Rumbach														
Gültig vom Tage der Betriebsöffnung ab.						Sämtliche Züge nur 3. 4. Kl.								
8-45	11-20	...	4-42	8 5	0,0	Ab Kaltenbach Ost 327	...	An	6-0	11-5	...	3-30	6 35	...
8-54	11-29	...	4-49	8 14	1,9	Hinterweidenthal	...	↑	5 33	10-58	...	3-23	6 28	...
9-13	11-46	...	5-4	8 31	7,8	Dahn	...		5 37	10-42	...	3-9	6 12	...
9-23	11-55	...	5-11	8 40	10,8	Busenberg-Schindhard	...		5 25	10-31	...	3-0	6 2	...
9-30	12-2	...	5-18	8 47	13,7	Bruchweiler	...	↓	5 15	10-23	...	2-53	5-54	...
9-34	12-6	...	5-22	8 51	16,1	An Bundenthal-Rumbach	...	Ab	5 11	10-19	...	2-49	5-50	...

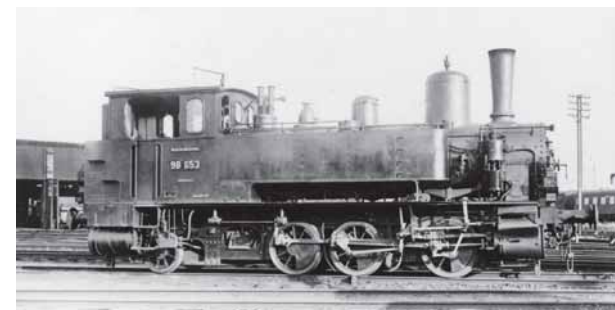
Der erste Fahrplan aus dem Jahre 1911 wies vier Zugpaare auf. Noch hieß der Abzweighbahnhof an der Queichtalbahn Kaltenbach Ost (entnommen aus der Dahner Ortschronik von Karl Kissel)



Als Pfalzbahn Nr. 196 „Rehborn“ im Jahr 1895 von der Firma Kraus unter der Fabriknummer 3235 geliefert, war sie weitab ihrer namensgebenden Gemeinde im Glantal im Einsatz. Die für die Wieslauterbahn typische Lokomotive vom Typ T4.1 wurde im Jahr 1912 von Christoph Pache in Bundenthal fotografiert.

Der erste Fahrplan für die Strecke mit der Kursbuchnummer 331 von Kaltenbach Ost (das war zunächst der Name für den neuen Bahnhof am Streckenabzweig) nach Bundenthal wies vier tägliche Zugpaare aus, die alle die 3. und 4. Klasse führten.

Eine Fahrt zwischen den beiden Endpunkten dauerte stolze 40 Minuten. Das war für die damalige Zeit eine übliche Reisegeschwindigkeit auf einer Lokalbahn.



Einige Jahre später wurde die gleiche Lok, aber im Jahr 1930 mit Reichsbahnnummer 98 653, im Bahnbetriebswerk Neustadt (Haardt) vom berühmten Eisenbahnfotografen Carl Bellingrodt abgelichtet (Aufnahme Sammlung Wolfgang Löckel).

## Der Streckenverlauf

Die Wieslauterbahn – die frühere Bundesbahn gab ihr die Streckennummer 3312 – startet seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 1911 im extra angelegten Abzweigbahnhof Hinterweidenthal Bahnhof, nun Hinterweidenthal Ost. Er liegt knapp zwei Kilometer von der Ortsmitte entfernt und hat heute nur eine Umsteigefunktion. Noch im Jubiläumsjahr 2011 bemerkenswert ist die Anlage der Bahnsteigtunnel direkt mit dem Bau. Am westlich davon gelegenen Haltepunkt Hinterweidenthal hat die Deutsche Bahn den Fahrdienstleiter platziert, der sowohl das Drucktastenstellwerk des Bahnhofs als auch jenes für Münchweiler/Rodalb bedient.

Der Startbahnhof für das Wieslautertal verfügte noch Mitte der 1980er Jahre über sechs Gleise, darunter vier Abstellgleise und ein Überholgleis. Nach exakt 1,9 Kilometer Fahrt und dem Überqueren der noch handbedienten Schrankenanlage für die B 427 erreichen die Züge Hinterweidenthal Ort. Zwei Gleisanschlüsse und ein Ladegleis mit Seitenrampe sorgten bis Ende der 1980er Jahre für ein beachtliches Güterverkehrsaufkommen. Bis zum 30. Mai 1989 wurden die mechanischen Signale bei Zugfahrten ortsbedient gestellt, dann aber abgebaut. Seit dem 1. Mai 2011 sichert wieder ein Flügelhauptsignal die Ausfahrt in Richtung Queichtalbahn. Es wird aber nicht gezogen, sondern nur, im 'Halt' zeigenden Zustand, auf mündlichen Befehl hin überfahren. Dies ist eine Besonderheit der Fahrdienstvorschrift für unsere Strecke. (Vergli-

chen Aufnahme Seite 4). In Streckenkilometer 3,9 zweigt seit den frühen 1950er Jahren das Anschlussgleis zum früheren Nato-Tanklager ab. Die US-Army holte die Kesselwagen über das rund ein Kilometer lange Gleis an der dreigleisigen, rund 400 Meter langen Ausweichanschlussstelle (Awanst.) mit einer eigenen kleinen Diesellok ab. Nach dem Abzug der Amerikaner wurden die Gleise im Lager abgebaut. Sie wären die ideale Infrastruktur für die Verladung von Holz.

Der Bahnhof Dahn befindet sich in Kilometer 7,8. Das ursprüngliche Empfangsgebäude wurde im März 1945 durch Luftangriffe zerstört. Das 1959 eingeweihte neue Gebäude, welches in Bezug auf die Architektur an den Stil der übrigen Gebäude angelehnt wurde, soll nun einer innerörtlichen Umgehungsstraße weichen.

1957 gab es drei Rampen, die Gleisanlage gliederte ein Dreieck, welches sich nach Osten hin entwickelte und Güterschuppen wie Empfangsgebäude umschloss. Die beiden Stumpfgleise für die Güterkunden wurden im Jahr 1997 entfernt, geblieben ist das Umfahrgleis für Zugbegegnungen oder die Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen. Die mechanischen Signalanlagen entfernte die Bundesbahn im Jahr 1978. Für den Betrieb zeichnete sich fortan ein sogenannter Zugleiter verantwortlich, der seinen Sitz im Haltepunkt Hinterweidenthal (also an der Station der Queichtalbahn) hatte und dem Zugpersonal telefonische Anweisungen gab. Erst die Albtalbahn, als aktueller Betreiber der Strecke, änderte dies und steuert den Zugbetrieb durch einen Zugleiter im badischen Ettlingen. Das Verfahren mit telefonischen Anweisungen ist jedoch geblieben.



Der Ausschnitt aus der Streckenkarte der Bundesbahndirektion Mainz aus dem Jahr 1966 zeigt deutlich, dass die Verlängerungen nach Bergzabern oder Wissembourg durchaus auf der Hand lagen. (Sammlung Fritz Engbarth)



Kaltenbach Ost bzw. Hinterweidenthal war ein stattlicher Bahnhof. Die Aufnahme aus der Sammlung von Reiner Frank zeigt die umfangreichen Gleisanlagen mit Unterführungen direkt nach Eröffnung der Strecke ins Tal.



Während des ersten Weltkrieges mussten auch Frauen in Männerberufen arbeiten, danach wurden sie wieder auf die Rolle als Ehefrau und Mutter reduziert. (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)

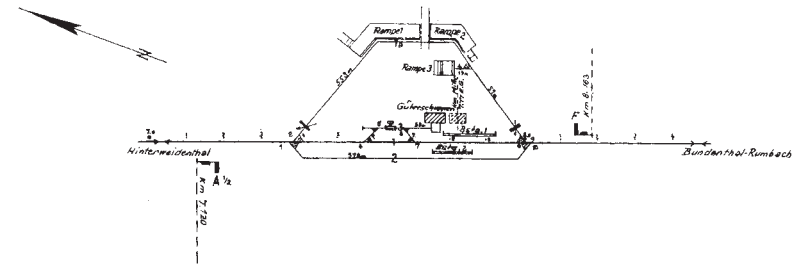
Nur wenige hundert Meter in südlicher Richtung wurde 1956 der Bahnsteig für den Haltepunkt Dahn Süd errichtet, der sich deutlich näher an der Stadtmitte befindet. 10,8 Kilometer von Hinterweidenthal Bahnhof entfernt liegt die Station Busenberg-Schindhard. Auch hier gab es noch 1986 ein Anschlussgleis für den Güterzugbetrieb – das in den 1930er Jahren errichtete Stellwerk steht noch und ist heute ein Ferienhaus. Das frühere Empfangsgebäude wurde 1983 von Schrei-



Der Bahnhof Bundenthal in einer Übersichtsfotografie kurz nach der Betriebsaufnahme. Die weitläufigen Anlagen beinhalten einen Lokschuppen, eine Rampe, sowie eine (auf dem Bild nicht erkennbare) Drehscheibe. Die Anlagen der Kleinbahn nach Ludwigswinkel wurden links der Wieslauter angelegt (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)

### Bf. Dahn

Str. Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach  
km 7.77

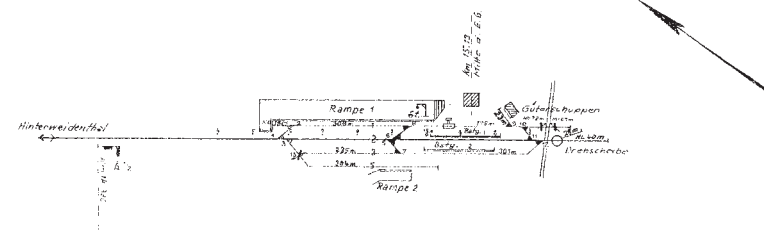


Rampe 1	Länge	279 m	Breite	12 m
Rampe 2	"	171 m	"	10 m
Rampe 3	"	70 m	"	4 m
Bahnsteig 1	"	171 m	"	4,5 m
" 2	"	165 m	"	4,5 m
Güterschuppen	Länge	17,5 m	Breite	6 m
	Höhe	2,5 m		

Sehr schön zu erkennen ist auf dieser Zeichnung mit Stand 1956 die ungewöhnliche Anlage des Bahnhofs Dahn mit eingeschlossenem Bahnsteig – das im Krieg zerstörte Bahnhofsgebäude wurde erst drei Jahre später wieder ersetzt. (Zeichnung Sammlung Reiner Frank)

### Bf. Bundenthal - Rumbach

Str. Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach  
km 15.13



Der Bahnhof Bundenthal in einer unmaßstäblichen Zeichnung der Bundesbahn. Im Jahre 1956 waren noch zahlreiche Gleise vorhanden, selbst die Drehscheibe südlich des Bahnübergangs diente noch dem Drehen der Dampflok. (Zeichnung Sammlung Reiner Frank)

Rampe 1	Länge	500 m	Breite	10 m
Rampe 2	"	100 m	"	7 m
Bahnsteig 1	"	220 m	"	3 m
" 2	"	190 m	"	3 m
Güterschuppen	Länge	17 m	Breite	5 m
	Höhe	2,5 m		





*Diese Aufnahme zeigt den Bahnhof Dahn am 18. September 1917. Man beachte die Außenlampen direkt am Dach! (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)*

nermeister Willi Burkhart erworben und ist heute ein Restaurant. Es kann unter anderem im Internet unter [www.altes-bahnhofl.de](http://www.altes-bahnhofl.de) besucht werden.

Nach weiteren 2,9 Kilometern ist der Haltepunkt Bruchweiler erreicht. Ein Empfangsgebäude gab es nicht, ein offenes Wartehäuschen musste genügen. Der Endbahnhof Bundenthal-Rumbach liegt am Streckenkilometer

15,1. Doch der Streckenabschluss befindet sich erst bei Kilometer 15,23 und lag früher sogar noch südlich des Bahnübergangs. Dort stand ein Fachwerklokschuppen nebst einfachen Behandlungsanlagen für die Dampflokomotiven. Von den drei Gleisen im Bahnhof und dem langen Abstellgleis in gerader Linie vom Bahnhofsgebäude ist heute fast nichts mehr zu sehen. Nach einem Umbau in späteren Jahren gab es aber beispielsweise 1986 noch ein Abstellgleis in nördlicher Richtung und zwei Umfahrgleise, wovon heute nur noch ein einziges Gleis zum Abstellen von Zügen geblieben ist.

Warum das Empfangsgebäude noch erhalten ist und heute als 'Schnitzelbahnhof' vom Zugverkehr profitiert, wird in dieser Festschrift an anderer Stelle noch erläutert.



*Vorbildlich restauriert ist das Stationsgebäude von Busenberg-Schindhard. Heute befindet sich dort die Gaststätte Altes Bahnhofl, am 17. Mai 1988 fotografierte Volker Brees eine Dreifacheinheit vom Typ 628 auf der Fahrt von Ramsen am Eiswoog nach Bundenthal.*

## Fahrpläne der ersten Jahre

Im Jahre 1914 war an Werktagen das Angebot schon auf sechs Zugpaare ausgeweitet worden, von denen eines am Nachmittag allerdings schon am Bahnhof Busenberg-Schindhard in Richtung Hinterweidenthal wendete – und dies trotz Umfahrung des Zuges durch die Dampflok innerhalb von acht Minuten! An Sonn- und Feiertagen fuhren sogar acht Zugpaare: Darunter ein Zugpaar von und nach Landau, das durchaus als Vorläufer des 'Bundenthalers' bezeichnet werden kann. Schon 1902 wurde in Ludwigshafen die erste Ortsgruppe des Pfälzerwald-Vereins gegründet, der heute ein umfassendes Netz an bewirtschafteten Hütten unterhält – und so eine tragende Stütze unter anderem des Ausflugsverkehrs (heute spricht man vom Tagestourismus) darstellt. Es ist also durchaus kein Zufall, dass der 'Bundenthaler' über viele Jahre hinweg in Ludwigshafen startete. Doch zurück zum Fahrplan von 1914: Morgens gegen 8.20 Uhr bestand in Hinterweidenthal Bahn-

hof – die Eisenbahndirektion hatte die Station Kaltenbach Ost recht bald entsprechend umbenannt – eine direkte Umsteigemöglichkeit in den D 3 nach München mit Wagen von Paris und nach Salzburg. Der Anschluss an das deutsche und gar europäische Schienennetz war also auf überraschend komfortable Weise hergestellt.

Eine Fahrkarte in der 4. Klasse kostete damals pro Kilometer 2 Pfennig, in der dritten Klasse (welche in etwa unserer heutigen 2. Klasse entspricht) immerhin 3 Pfennig. Hinzu kam eine Fahrkartensteuer – aber nicht für die 4. Klasse – und dort wo die Züge die 4. Klasse nicht führten.

Wie der Fahrplan im Jahr 1915 aussah – also schon im ersten Kriegsjahr – wissen wir dank einer Beilage der pfälzischen Volkszeitung: Das Angebot wurde auf vier Zugpaare gekürzt, die Fahrzeit betrug weiterhin schnellstens 40 Minuten.

## Schwere Zeiten während der Rheinland-Besetzung

1920 brach für die deutschen Eisenbahnen ein neues Kapitel an: Die Länderbahnen, als auch die bayerische Staatsbahn, wurden aufgelöst und in der Deutschen Reichsbahn-Gesell-

schaft zusammengefasst. Die südliche Westpfalz wurde der neu gegründeten Reichsbahndirektion Ludwigshafen zugeschlagen. Sichtbares Zeichen für diesen Wandel von der baye-

rischen Eisenbahn zur Reichsbahn war die 1926 zu vollziehende Änderung der Baken an den Schlagbäumen der Bahnübergänge: Die blau-weißen wurden gegen rot-weiße ausgetauscht. Doch solche optischen Nebensächlichkeiten waren sicher nicht das beherrschende Thema in den zunächst noch gar nicht so goldenen Zwanziger Jahren. Um die im Versailler Vertrag im Grunde diktierten Reparationsleistungen des Deutschen Reiches an Frankreich abzusichern, marschierte das Nachbarland, im Januar 1923, kurzerhand in die linksrheinischen Gebiete ein: „(...) weil der Franzmann, der Drecksack, das Rheinland besetzt hat“, reimten unsere Vorfahren.

Doch die patriotischen Eisenbahner mussten Widerstand leisten: Sowohl passiven – es wurde ihnen von den deutschen Stellen untersagt, für die Franzosen zu arbeiten – als auch aktiven, durch Anschläge auf Züge. Der Bahnverkehr kam trotzdem nicht vollständig zum Erliegen, denn die Franzosen richteten als Reaktion die sogenannten Regiebahnen ein. In dieser schwierigen Phase wurde der Verkehr auf das absolut Notwendigste reduziert: Eine Fahrt dauerte nun 50 Minuten, an

Werktagen fuhren nur vier Zugpaare. Am Wochenende gab es in beide Richtungen drei Verbindungen – der Ausflugszug wäre hier deplaziert gewesen und verkehrte, zumindest im Jahr 1924, nicht. Mit Blick auf den bevorstehenden Winter beendete der damals neu gewählte Reichskanzler Stresemann die Konfrontation und legte mit einer radikalen Währungsreform, der gleichzeitigen, vorsichtigen Annäherung an Frankreich sowie der Annahme des Dawes-Plan zur Stabilisierung der europäischen Staaten nach dem I. Weltkrieg die Grundlagen für die dann folgende kurze Periode, welche noch heute als 'Goldene Zwanziger Jahre' in Erinnerung geblieben ist.

Eine Bedingung zur Rückgabe der Regiebahnen und zur Absicherung des nun folgenden wirtschaftlichen Aufschwungs war die Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Aus ihren damaligen Monopolgewinnen (weder Omnibus, Luft- noch privater PKW-Verkehr spielten eine nennenswerte Rolle) musste die gleichzeitig unter internationale Kontrolle gestellte Aktiengesellschaft jährlich einen dreistelligen Millionenbetrag an die Siegermächte von 1918 abführen.

## **Auf schmaler Spur nach Ludwigswinkel**

Nur eine kurze Episode blieb die Schmalspurbahn von Bundenthal über Rumbach und Fischbach nach Ludwigswinkel. Sie musste für den neuen französischen Truppenübungs-

platz am Endbahnhof 'Schönthal' errichtet werden und diente zunächst nur den Besatzungstruppen. Die Wasgauwald- oder auch Wasgenwaldbahn genannte Strecke, sollte ei-

gentlich als ganz normale Eisenbahn in der gleichen Spurweite wie die Wieslauterbahn gebaut werden. Die Reichsbahndirektion hatte hierfür schon fertige Pläne. Doch aus Kostengründen genehmigte das deutsche Reich nur die Errichtung einer 600 mm breiten Schmalspurbahn. So konnten auch noch brauchbare Teile der früheren Heeresfeldbahnen aus dem Ersten Weltkrieg verwendet werden. Um die Rentabilität zu erhöhen, wurde ab 1924 der Personenverkehr zugelassen.

Der Sommerfahrplan von 1927 wies an Werktagen insgesamt fünf Zugpaare aus, am Wochenende sogar sieben! Die Züge starteten neben dem Staatsbahnhof in Bundenthal und der Fahrplan war auf die Reichsbahnzüge im Wieslautertal abgestimmt. Dort fuhr die gleiche Anzahl an Zügen mit gegenseitigem Anschluss zur Wasgenwaldbahn. Die Strecke führte über Rumbach und beschrieb südlich davon eine Talumfahrung. Haltestellen gab es, neben den beiden Endpunkten, insgesamt zehn, die Fahrzeit betrug rund eine Stunde.

Für den Betrieb standen sechs vierachsige Tenderlokomotiven zur Verfügung, hinzu kamen zahlreiche Güter- und Personenwagen. Im Jahr 1925 wurde sogar ernsthaft darüber nachgedacht, die Verbindung über Trulben weiter nach Pirmasens zu bauen. Nach der Auflösung des französischen Lagers im Jahr

1930 war jedoch die Zeit der Schmalspurbahn vorbei und die Anlagen wurden, bis auf wenige heute noch zweckentfremdet erhaltene Gebäude, komplett abgerissen.

Keine Chance hatte damit auch die Lokalbahn „Bundenthal – Niederschlettenbach – Ludwigswinkel mit Fortsetzung nach Bergzabern“. Noch kurz vor der Auflösung der bayerischen Staatseisenbahnen im Jahr 1920 legte die Staatsregierung dem Landtag in München eine Denkschrift vor. Der eigentliche Adressat war jedoch die künftig verantwortliche Reichsregierung. Das Papier hatte den Zweck darzulegen, was noch gebaut werden sollte. Doch obwohl sich die, wie oben beschriebene Weiterführung der Wieslauterbahn, mit elf weiteren Linien in der höchsten Prioritätenstufe befand, kam es nie zur Umsetzung. Die Zeiten des Bahnbaus waren damals im Grunde vorbei.

Wittner berichtete im Heimatkalender von 1986, dass die 'Pfälzische Rundschau' am 10. Januar 1929 das endgültige Aus für den Weiterbau verkündete: Einer Verlautbarung des zuständigen bayerischen Ministeriums zufolge sei an einen Bahnbau Bergzabern – Dahn – Pirmasens wegen der zu erwartenden Kosten von 26 Millionen Mark nicht mehr zu denken.

## Mit Kraft durch Freude in den Krieg

Das Jahr 1931, also kurz vor Ende der demokratischen freien Weimarer Republik, brachte unserer Bahnlinie trotz der fortwirkenden Weltwirtschaftskrise, einen regen Verkehr: An Sonntagen befuhren acht Zugpaare die Strecke, an Werktagen vier. Hinzu kam ein einzelner Zug von Hinterweidenthal nach Dahn. Der schnellste Zug benötigte 38 Minuten. Auch der 'Bundenthaler' fand sich – freilich immer noch offiziell ohne diesen Namen – in den Fahrplänen. Er verließ Neustadt/W (da-

mals Neustadt/Haardt) schon um 6.44 Uhr und erreichte den namensgebenden Endbahnhof um 8.35 Uhr. Die Rückfahrt startete dort um 19.29 Uhr und erreichte Neustadt um 21.25 Uhr. Allerdings ließ der doch recht dichte Fahrplan frühere Rückfahrten, mit Umsteigen in Hinterweidenthal und Landau, zu. Als der Zug aus Kostengründen im Winter 1932/33 eingestellt werden sollte, „erhob sich in der Pfalz ein wahrer Proteststurm“ (so Heinz Wittner, 1986).



Welche Kindergruppe sich im Jahr 1943 am Dahnener Bahnhof um den uniformierten Herren scharte, ist nicht überliefert. Vielleicht erinnern sich die heute noch lebenden Dahnener der älteren Generation daran, warum sie zum Gruppenbild geführt wurden. (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)



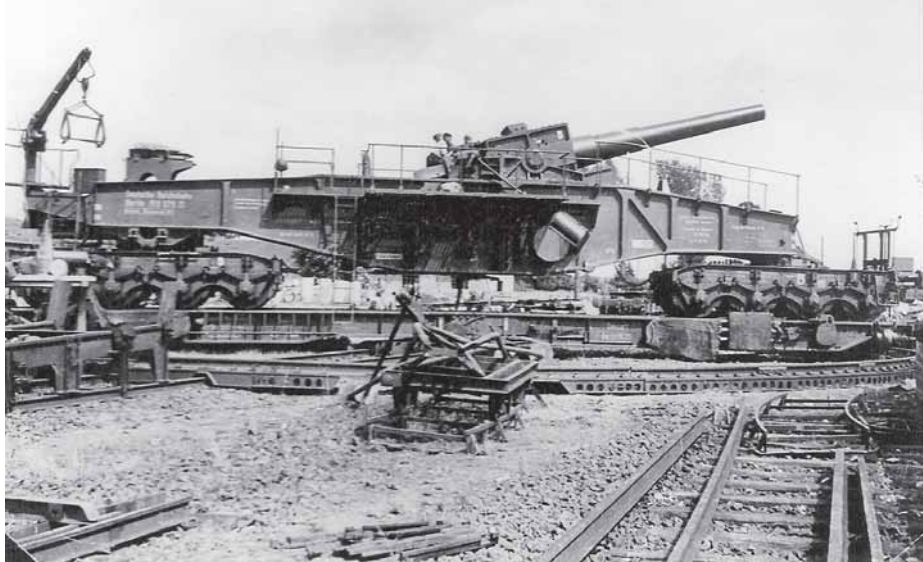
Im Jahr 1939 wurde der Reichsbahndirektion Saarbrücken einer der drei Gläsernen Triebwagen der Baureihe 137 zugewiesen. Der bei der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg gebaute Zug kam kurz vor dem Kriegsbeginn auch ins Wieslautertal. (Aufnahme in Dahn: Sammlung Karl Kissel)

Im Jahre 1936 hatte sich das nationalsozialistische Terrorregime etabliert. Doch jenseits der Repressalien gegen angebliche Staatsfeinde wurde das Volk bei Laune gehalten: „Kraft durch Freude“ war zwar eigentlich eine NS-Organisation, aber die Begrifflichkeit steht durchaus repräsentativ für das faschistische Gedankengut. So darf die weitere Ausweitung des Wochenendverkehrs im Wieslautertal durchaus in diesen Kontext gestellt werden. Denn der Sonntagsverkehr wies nun sogar neun Zugpaare auf und wurde in der Kursbuchtafel 242a extra ausgewiesen. Darin enthalten war selbstverständlich der 'Bundenthaler', unter den Zugnummern 398/399 und als Direktverbindung von und nach Ludwigshafen. Daneben fuhren an Samstagen sechs, an den Tagen Montag bis Freitag wiederum fünf Züge in beide Richtungen. Die Fahrzeiten konnten erneut beschleunigt werden: Nun waren 32 Minuten der übliche Standard. Zuvor wurden die Signalanlagen modernisiert: Hinterweidenthal, Dahn, Busenberg und Bundenthal bekamen Stellwerke der Bauart Bruchsal, welche die bekannten Flügelsignale steuerten. Hierfür wurde beispielsweise

in Hinterweidenthal Ort ein Erker mit Stellwerksanlagen an das bestehende Gebäude angebaut, in Busenberg ein kleines Stellwerk mit Walmdach neu errichtet.

Mit dem 'Gesetz zur Neuordnung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn' vom 10. Februar 1937, wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aufgelöst und wieder unmittelbar in die Verfügungsgewalt des Reiches – also der Nazidiktatur – gestellt. Zum 1. April des gleichen Jahres wurde die Ludwigshafener Eisenbahndirektion aufgelöst und der Eisenbahnverkehr in der Westpfalz der Reichsbahndirektion Saarbrücken zugeschlagen.

Der Kriegsausbruch im September 1939 führte zu einschneidenden Einschränkungen. Zwar war der Überfall auf Polen weit weg, doch die sogenannte rote Zone, der 20 Kilometer breite Streifen entlang der deutsch-französischen Grenze, musste zwangsweise geräumt werden. Die Bewohner kamen nach Hessen, Franken und Thüringen und konnten erst nach einem Jahr wieder zurückkehren. In dieser Zeit dürfte der Personenverkehr



Während des Überfalls auf Frankreich im Jahre 1940 wurde südlich von Hinterweidenthal ein schweres Eisenbahngeschütz eingesetzt, welches bis ins Elsass hineinschießen konnte. Die Aufnahme zeigt zwar nicht jenes aus der Südwestpfalz, vermittelt aber einen bleibenden Eindruck über die mörderische Wucht der Kriegswaffen jener Zeit. (Aufnahme Sammlung Karl Kissel)

nach Bundenthal eingestellt gewesen sein. Ab 1938 wurde jedoch verstärkt Baumaterial in die Südwestpfalz transportiert: Bis 1940 wurde der sogenannte 'Westwall' errichtet. Während des Überfalls auf Frankreich war südlich des Bahnhofs Hinterweidenthal Ort ein schweres Eisenbahngeschütz stationiert. Es wurde außerhalb der Gefechtszeiten in den Münchweiler-Tunnel gefahren.

Spätestens ab dem dritten Kriegsjahr wurde der Verkehr schon administrativ eingeschränkt. Seit dem 17. Juli 1944, der Luftkrieg war längst über Deutschland hereingebrochen, durften Bahnreisen außerhalb des Nahverkehrs nur noch mit besonderer Erlaubnis durchgeführt werden. Das galt zwar logischerweise nicht für die Wieslauterbahn, aber der ab 3. Juli gültige Fahrplan erhielt auch für die südliche Pfalz den Vermerk „bis auf Weiteres“. Natürlich fuhr auch damals der 'Bundenthaler' nicht. Trotzdem waren planmäßig täglich fünf Zugpaare auf der Strecke unterwegs. Die

Fahrzeiten mussten wieder gestreckt werden, die Kriegswirtschaft sorgte vielerorten für reduzierte Instandhaltungsstandards. 36 Minuten brauchte nun der schnellste Zug, und die langsameren standen auf den Zwischenstationen länger als üblich.

Mit dem Heranrücken, vor allem der US-amerikanischen Befreiungsarmeen, erfolgte im Dezember 1944 die zweite Räumung des Dahner Felsenlandes. Das Kriegsende kam für Dahn und Umgebung dann endlich im März 1945: Die 7. US-Armee und die 1. französische Armee überquerten Mitte März die nahe Grenze bzw. rückten gleichzeitig aus Richtung Johanniskreuz vor. Am 22. März war für Dahn und Umgebung der Krieg vorbei und der Verkehr im Tal ruhte. Zwar war die Strecke selbst befahrbar, aber im Verlauf der damals noch zweigleisigen Queichtalbahn gab es mehrere zerstörte Abschnitte, welche einen Zugbetrieb verhinderten.

## Die Nachkriegszeit

Wann genau und in welcher Form der Eisenbahnverkehr wieder aufgenommen wurde, ließ sich nicht ermitteln. Auf jeden Fall war die Queichtalbahn noch im Jahr 1946 zwischen Biebermühle und Hinterweidenthal gesperrt, die Zufahrt aus Richtung Landau war jedoch frei. Der Fahrplan der Wieslauterbahn ab 10. Februar 1946 wies täglich zwei Zugpaare auf: Sie wurden so gefahren, dass eine Zugarnitur ausreichte. Hinzu kam ein Sonntagszug am Nachmittag nach Bundenthal und ein Vormittagszug „nur auf besondere Anordnung“. Zur Erinnerung: Die Pfalz gehörte zur französischen Besatzungszone, eine übergeordnete deutsche Verwaltung existierte noch nicht. Das Land Rheinland-Pfalz wurde erst im August gebildet und damit endete gleichzeitig die fast genau 130-jährige Zugehörigkeit der Pfalz zu Bayern.

Im Gründungsjahr der Bundesrepublik hatten sich die Verhältnisse soweit stabilisiert, dass an einen ordentlichen, bedarfsorientierten Fahrplan gedacht werden konnte. An Werktagen gab es sechs Züge, welche die Gesamtstrecke in 40 Minuten bewältigten. Auffällig war ein Zug, der täglich morgens um 6.03 Uhr in Godramstein begann. Was die Eisenbahndirektion Mainz wohl daran hinderte, den Zug im weniger als sechs Kilometer entfernten Landau zu starten? Die für den 'Bundenthaler' vorgesehene Wagengarnitur hatte, so einem damaligen Bericht der Rheinpfalz zufolge, am 24. Juli 1949 ihre Jungfernfahrt. Allerdings fuhr dieser Zug nur bis Annweiler. Die in 5 000 Arbeitsstunden hergerichteten 12 Vorkriegswagen wurden ansonsten im Arbeiterzug zwischen dem südpfälzischen Berg und der BASF eingesetzt. Jedoch erst ab 1951

280 c Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach und zurück												
280 c Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach und zurück												
280 c Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach und zurück												
280 c	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach
280 c	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach
280 c	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach	Hinterweidenthal	Bundenthal	Rumbach

Der Fahrplan des Jahres 1955 zeigt ein ansehnliches Zugangebot, wie es dichter nie wieder war. (Kursbuchauszug, Sammlung Fritz Engbarth)



*Hoffentlich überlebte der Lastwagenfahrer im Oktober 1958, als er von einem Güterzug nahe dem Haltepunkt Dahn Süd aus dem Weg 'geräumt' wurde. (Aufnahme, Sammlung Karl Kisse)*

fand sich der Zug wieder regelmäßig in den Fahrplänen.

1953 – noch gab es die 3. Klasse – fuhren täglich im Durchschnitt sieben Zugpaare. Und eines davon wieder, mit den Zugnummern 2098/99 von und nach Ludwigshafen: der 'Bundenthaler'. Er führte als Einziger auch die

2. Klasse, welche heute der 1. Klasse entspricht. 31 Minuten brauchte ein Zug als Minimum, die Folgen der Kriegswirtschaft waren offenkundig beseitigt. Konkurrenzfähig zum Auto war das aber auch bei den damaligen Straßenverhältnissen nicht. 1955 wurde der Verkehr nochmals ausgeweitet: Es gab



*Das Bahnhofsschild Dahn, aufgestellt auf den Fundamenten des in den letzten Kriegswochen durch Fliegerbomben zerstörten Dahner Bahnhofs. Wohin die Reise wohl ging? (Aufnahme von 1950, Sammlung Karl Kisse)*



*Noch bis in die 1960er Jahre mussten Vorkriegswagen im Wieslautertal eingesetzt werden, bis (damals) moderne Schienenomnibusse eine deutliche Komfortsteigerung ermöglichten. (Aufnahme Sammlung Wolfgang Löckel)*



*Die Inneneinrichtung der Vorkriegswagen war einfach, aber zweckmäßig. Nach durchzechter Nacht (oder doch nach anstrengender Arbeit?) konnte man darin tatsächlich in einen Tiefschlaf verfallen. Wieviel Haltestellen zu spät der Kunde ausstieg, ist nicht bekannt. (Aufnahme Sammlung Wolfgang Löckel)*

acht Zugpaare an Werktagen, an Sonntagen sogar neun. In Bruchweiler wurden damals durch den Gemüsehändler Raunser auch Fahrkarten verkauft. Außerdem bemerkenswert: Zwei Bahnbuslinien Pirmasens – Heidelberg bzw. Karlsruhe als Zeichen sich stärker ändernder Mobilitätsbedürfnisse.

10 Jahre später, im Jahr 1965, gab es jedoch nur noch ein Rumpfpogramm: Werktags drei Zugpaare, an Sonntagen nur den 'Bundenthaler'. Obwohl es zeitweise einen weiteren direkten Ausflugszug aus Saarbrücken gab, war damit das Ende des Personenverkehrs vorprogrammiert.

## Mit dem Bundenthaler unterwegs von Wolfgang Löckel



*Die blaue Fahrkarte aus der Sammlung Wolfgang Löckel beweist den hohen Stellenwert des Starzuges im Wieslautertal für die ganze Pfalz – sogar eigene Fahrkarten wurden gedruckt!*

„Heute, nach dem Geburtstag – noch einmal schlafen“ erklärte mir meine Mutter am Samstagabend, dem 23. Mai 1964 kurz vor dem Zubettgehen. „Dann fährt Papi mit Dir mit dem Bundenthaler...!“ Nach diesen verheißungsvollen Worten fiel mir das Einschlafen zwar etwas schwer, doch am nächsten Morgen wurde ich durch die sanfte, bei solchen Gelegenheiten aber stets auffällig melodische Stimme meines Vaters geweckt: „Reise, Reise – Wolfi, - Aufstehen!“ – Da war ich im Nu hellwach. Es war viertel vor sechs, das weiß ich noch genau.

Heute am Sonntag sollte es also losgehen: Mit dem 'Bundenthaler' nach Hinterweidenthal zum 'Teufelstisch'. Bei Fahrten mit diesem Sonntagsausflugszug, dessen Ursprünge bereits in die Zeit um 1930 zurück gingen, war ich nach Aussagen meines Vaters zwar schon mehrmals früher als ganz kleines Kind dabei – diese Fahrten sind mir aber partout nicht mehr in konkreten Einzelheiten in Erinnerung.

Nach ausgiebigem Frühstück machten wir uns um 6.45 Uhr auf den Weg zum Bahnhof Limburgerhof, den wir gegen kurz nach sieben Uhr erreichten. Am Fahrkartenschalter ver-



Mit dem Bundenthaler in die Südpfalz – viele Jahre ein gewohnter Anblick im Queichtal, wie hier bei Siebeldingen (Aufnahme Sammlung Hünereuth)

langte mein Vater „anderthalb mal Dahn und zurück mit dem 'Bundenthaler'“, worauf sich nach Einlegen des Fahrgeldes der Zahlsteller mit den beiden hellblauen Pappkärtchen (Sonntags-Ausflugskarten mit hoher Ermäßigung, speziell und ausschließlich gültig für den 'Bundenthaler') zu uns hin drehte. Wir betraten den nach Bodenwiche und modrigem Holz riechenden Wartesaal, wo sich bereits eine Reihe von Wandersleuten befand, die sicher auf den gleichen Zug warteten. Ich durfte mir dann noch am alten 'Orion'-Süßwaren-Automat in der Schalterhalle eine Rolle Drops ziehen, dann öffnete sich schon die Tür vom Wartesaal zum Bahnsteig und der freundliche Sperrenbeamte (Herr Franz Hoffmann aus Speyer, der mich immer mit abgefahrenen Fahrkarten versorgte) gab bekannt, dass der 'Bundenthaler' soeben Ludwigshafen-Mundenheim verlassen hätte und pünktlich um 7.21 Uhr hier einträte.

Draußen auf dem Bahnsteig präsentierte sich, nach erst vor wenigen Wochen eröffnetem elektrischem Zugbetrieb, alles noch recht unaufgeräumt: Die neue Bahnsteigbeleuchtung war erst vor kurzem installiert – die alten Schleuderbeton-Maste im Bauhausstil lagen halb zerbröselst daneben und der Bahnsteig präsentierte sich frisch asphaltiert. Das Gewirr der frisch installierten Fahrleitungen erschien mir noch reichlich unwirklich. Als der heiß ersehnte P 2098 aus Ludwigshafen heranrollte, führte vorne nicht die erhoffte Dampflok, sondern zwei nagelneue V100-Lokomotiven, denen eine lange Schnur von B4yge-Umbauwagen (insgesamt 12 Wagen, wie ich hinterher zählte) folgte. Schade, dach-

te ich mir – leider keine alten Wagen dabei, wobei ich insgesamt mit wenigstens ein paar Donnerbüchsen (Bi) gerechnet hatte. Diese verstärkten zu dieser Zeit ja immer noch fallweise die BASF-Züge. Der Zug kam mit kreischenden Bremsen zum Stehen und beim Einsteigen in die vorderen Wagen mussten wir feststellen, dass er ganz schön voll war – an einen freien Fensterplatz war jedenfalls nicht zu denken. Mein Vater spürte wohl meine Enttäuschung und nahm mich an die Hand zu einer Wanderung durch alle möglichen Waggons bis ganz hinten, während der Zug bereits langsam wieder ins Rollen kam. Im vorletzten Wagen fanden wir dann tatsächlich noch einen freien Vierer-Platz und ließen uns am Fenster nieder. Gerade liefen wir in Schifferstadt ein und so wurde gleich mal der Proviant ausgepackt und registriert, was uns Mutti eingepackt hatte. Nach weiteren Halten in Böhl-Iggelheim und Haßloch erreichten wir rasch den Bahnhof Neustadt (Weinstraße) am Hausbahnsteig in Gleis 1. Zu meiner Freude wurden nun – da Fahrtrichtungswechsel – die Lokomotiven gewechselt: Gleich bei uns (nun vorn) in der Nähe kuppelte man die Landauer Dampflokomotive 50 651 (mit der Rauchkammer zum Zug) an, wobei eiligst eine vereinfachte Bremsprobe vorgenommen wurde.

Pünktlich um 7.55 Uhr verließ der Zug den Bahnhof wieder und nun kam Leben in die Fuhre: Die Fuffziger hüllte die ersten Wagen erst mal in weißen Dampf, bis nach dem Schließen der Zylinderhähne der immer schärfer werdende Auspuffschlag zu hören war. Unter dem Scheppern der Drehgestelle – mit dem inzwischen förmlichen Knallen der

Lok – schlängelte sich der lange Zug über alle Weichen bis hinüber auf den Strang der Landauer Strecke, wo er dann aber richtig Fahrt aufnahm. Maikammer-Kirrweiler und Edenkoben waren die nächsten Halte und ich durfte ausnahmsweise das Fenster auflassen, damit wir die herrliche Lebendigkeit der schwer arbeitenden Dampflok auch richtig erleben konnten. Ich gewann den Eindruck, dass auch mein Vater – immer mal wieder den Kopf her-ausstreckend – offenbar sichtlich seinen Spaß damit hatte. Ich durfte, auf der Heizungsverkleidung stehend, meinen Kopf im offenen Fenster halten, damit war dieser Teil der Fahrt bereits ein echtes, begeisterndes Erlebnis. Pünktlich erreichten wir dann schon gegen 8.15 Uhr den – für mich damals riesig erscheinenden – Knotenbahnhof Landau (Pfalz) Hbf. Nach kurzem Aufenthalt piffte der Rotbemützte am Bahnsteig und es ging weiter: Mit knallendem Schlag stemmte sich die Tender voraus fahrende 50 651 gegen den Zug und verließ in weiter Rechtskurve folgend den großen Bahnhof. Wir durchfuhren den Stadtpark und überquerten zahlreiche große Bahnübergänge im wuselnden Verkehr der alten Garnisonsstadt bis zum nächsten Halt im dortigen Westbahnhof.

So lief es weiter unter schier ohrenbetäubender Geräuschkulisse, wobei jetzt sogar Telegrafmasten die Strecke säumten und der Abdampf der Lok an jenem sonnigen Tag sich in den auf- und abschwingenden Drähten verlor... „So richtig romantisch“, dachte ich mir. Eine herrliche Fahrt im Eilzugstil, weil nur noch in Albersweiler, Annweiler am Trifels und in Wilgartswiesen gehalten wurde und man

die frische Waldluft am offenen Fenster als Vorfreude auf die bevorstehende Wanderung bereits während dieser Fahrt wahrnehmen konnte. Bald war Hinterweidenthal Bf. erreicht und so verließ der Zug linkerhand die Hauptstrecke, um hinunter zum Bahnhof Hinterweidenthal Ort zu gelangen. Es war gerade mal neun Uhr durch und wir hatten unser Ziel erreicht. Wir verließen den Zug mit vielen Wandergruppen bereits hier, um zum anvisierten Etappenziel 'Teufelstisch' zu gelangen. Aber nicht bevor wir der großen Lokomotive mit ihrem stattlichem Zug noch einmal unsere Reverenz erwiesen, inne hielten und diese mit laufendem Läutewerk und weit hörbaren Pfiffen noch lange beobachten konnten, wie sie mit ihrer langen Wagenschlange im herrlich, paradiesisch gelegenen Wieslautertal unseren Augen und Ohren entschwunden war.



Fertig für die Wanderung in der Pfalz: Sophie Löckel fotografierte im August 1951 den Besuch aus dem Rheinland beim Warten auf den Budenthaler auf dem Bahnhof Limburgerhof.

Nun kehrte eine selten erlebte Ruhe ein – eine Ruhe und Stille, die uns noch den lieben langen Tag, bei unserer – für mich bis heute unvergessenen – Wanderung durch den geliebten Pfälzer Wald begleitete. Gottlob kann man das heute auch (wieder!) – fährt doch inzwischen der alte Esslinger Triebwagen aus Ettlingen nach Budenthal-Rumbach an den Sonntagen der Sommermonate und bildet so die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte des alten 'Budenthalers', wenn nicht sogar – zu besonderen Anlässen – mit einer Dampflokomotive und einem „echten“ Zug. Das möge noch lange so sein, damit auch in Zukunft die Menschen aus der Rheinebene und von anderswo die herrliche Natur dieses, in rotem Buntsandstein gebettete Tal, zum Auftanken ihrer Lebensgeister nutzen können.

## Lokomotiven und Triebwagen

Die Wieslauterbahn als klassische Nebenbahn mit nur einer Anbindung an das weitere Streckennetz wurde während ihrer Betriebsgeschichte schon von einer Vielzahl an Lokomotiven und Triebwagen befahren, allerdings meist nur im Rahmen einmaliger Sonderfahrten. Als Standardlokomotive für den Güter- und Personenverkehr gilt die pfälzische T 4 (I), bei der Reichsbahn ab 1925 unter der Baureihe 98.6 gelistet und über viele Jahre hinweg in der Pfalz beheimatet. Die später gebaute T 4 (II) bzw. BR 98.4 war ebenfalls in Landau stationiert, so dass Einsätze im Wieslautertal nicht unwahrscheinlich sind. Nach ihrer Ausmusterung übernahmen die neuen Einheitsloks der Baureihe 64 den Verkehr weitgehend. Noch heute ist für sie der Spitzname 'Bubikopf' gebräuchlich. Die Baureihe war von 1928 bis 1961 beim BW Landau zu Hause. Deshalb organisierte eine kleine Gruppe von Eisenbahnfreunden am 1. Mai 1971, kurz vor dem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst bei der DB, eine Pfalzrundfahrt mit Lok 064 289, die dabei nochmals einen Sonderzug durch das Wieslautertal zog.

Abgelöst wurden sie von der stärkeren Baureihe 86, die ebenfalls im Betriebswerk Landau unterhalten wurde. Im Güterzugdienst kam zumeist die Baureihe 50 zum Einsatz, eine vielseitig verwendbare Schlepptenderlok. Der Umlaufplan des Jahres 1957 weist zwei Güterzugpaare zwischen Landau und Hinterweidenthal bzw. Budenthal aus, wobei eine der



Nur wenige verschiedene Loktypen kamen dauerhaft täglich ins Wieslautertal: bei den Dieselloks ist es natürlich die Mehrzwecklok V 100 mit dem mittig angeordneten Führerhaus. Die Aufnahme von Michael Strauss zeigt Lok 212 197 vom Betriebswerk Kaiserslautern mit einem kurzen Güterzug am 10. Februar 1985 kurz vor dem Bahnhof Dahn.



Lok 211 293 im traditionellen weinroten Farbleid für Dieselloks der Bundesbahn. Bernd Hauber fotografierte die Maschine vor dem abfahrtsbereiten Budenthaler im Mai 1975 im Bahnhof Dahn.

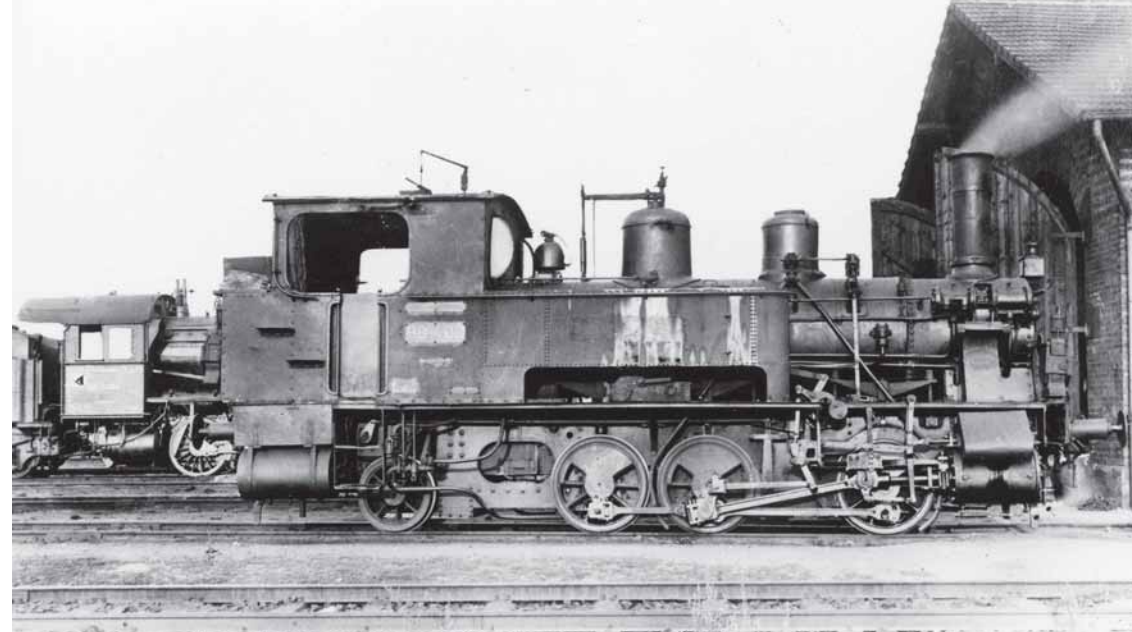
## Lokomotiven und Triebwagen

Loks noch eine Zwischenfahrt mit einem Nahverkehrszug durch das Tal unternahm. Am 30. Mai 1965 gab Landau diese Loks an das Betriebswerk Kaiserslautern ab, denn nun hielten moderne Dieselloks Einzug in der vorderpfälzischen Werkstätte. Die neue Mehrzwecklok der Baureihe V 100 konnte sowohl

vor Personen- als auch Güterzügen eingesetzt werden und eignete sich, dank des mittig angeordneten Führerstandes, auch sehr gut zum Rangieren. Sie blieben dem Wieslautertal bis zum Ende des regelmäßigen Güterzugbetriebs im Jahre 1995 treu, ab den frühen 1970er Jahren jedoch vom Bw Kaiserslautern



Lok 98 656 vor der Drehscheibe des Bw Landau. Sie wurde als Pfalz Bahn Nr. 45 'Hoheneck' im Jahr 1897 gebaut. Die kleinen Loks vom Typ pfälz. T4.1 bildeten viele Jahre das Rückgrat des Eisenbahnverkehrs im Dahner Felsenland. (Aufnahme vom 04.10.1930: Geitmann/Sammlung Wolfgang Löckel)



Auch die pfälzische T 4.11 war in Landau beheimatet und dürfte mit Zügen ins Queich- und Wieslautertal gefahren sein. Lok 98 403 stand 1930 abgestellt im Bw Landau. (Aufnahme Carl Bellingrodt, Sammlung Wolfgang Löckel)

aus. Ihnen oblag zeitweise auch die Bespannung des 'Bundenthalers'.

Ebenfalls vom BW Kaiserslautern aus kamen die neuen, modernen Loktypen der Baureihen-Gruppe V 160 nach Dahn. Der Einsatz der, ab dem Jahr 1968, '216' genannten Loks betraf beispielsweise im Winterfahrplan 1970/1971 einen samstäglichen Nahgüterzug 17450 von Neustadt/W nach Bundenthal. Nach dessen Ankunft um 8.45 Uhr gab es eine sofortige Rückfahrt nach Dahn. Nach etwas Rangiergeschäft startete die Lok nebst Güterwagen zu einer über 4½-stündigen Fahrt nach Landau, was auf umfangreiche Rangiertätigkeiten an den Zwischenstationen schließen lässt. Der Einsatz dieser doch deutlich stärkeren Lok als die V 100 war wohl dem starken Aufkommen am US-Anschluss und in Hinterweidenthal Ort geschuldet.

Auch vor dem 'Bundenthaler' sind sie eingesetzt gewesen, aber schon in den Jahren 1973/1974 wurde die 216 durch die noch stärkere Baureihe 218 ersetzt. Diese 2 800 PS starken Loks übernahmen montags bis samstags die Güterzugfahrten von Pirmasens aus ins Wieslautertal. Fahrten von Landau gab es nicht mehr, da der vorderpfälzische Knotenpunkt-bahnhof seit dem 1. Juni 1971 zur Direktion Karlsruhe gehörte – das Wieslautertal jedoch zum Betriebsamt Kaiserslautern und damit zur Bundesbahndirektion Saarbrücken. Die Transporte für Dahn und Hinterweidenthal kamen also vom Rangierbahnhof Einsiedlerhof und wurden, gemeinsam mit den Wagen für die Schuhindustrie rund um Pirmasens, über die Biebermühle in die Südwestpfalz gebracht.



## Der Schienenbus im Wieslautertal

Ob 'Bundenthaler' oder Dampfzugbetrieb – in der Erinnerung der Zeitzeugen des normalen Personenzugbetriebes bis 1966 dürfte vor allem der rote Schienenbus geblieben sein, wie er ab Mitte der 1950er Jahre pfeifend durch das Tal fuhr. Blaue Kunstledersitze und eine spartanische Toilette – am Eingang deutlich als 'Abort' gekennzeichnet. Das durchgehende Gepäcknetz aus brauner Kordel, kleine Ausstellfenster. Die Sitze konnten in Fahrrichtung umgelegt werden – die vorderen Reihen hatten beste Aussicht auf die Strecke. Nur bei Dunkelheit zog der Triebwagenführer – oder war es ein Obertriebwagenführer? – den schweren braunen Vorhang vor, damit die Innenraumbeleuchtung die Frontscheiben nicht in einen Spiegel verwandelte und so die Sicht auf die Strecke versperrte. Im Sommer gab es, statt einer Klimaanlage, Fahrten mit offener Tür. Die Bahnaufsicht des Jahres 2011 würde dem Herzinfarkt nahe sein, gäbe es eine Zeitmaschine und sie müsste den damaligen Fahrbetrieb kontrollieren.

*Schon 1985 ermöglichten Sonderfahrten des Eisenbahnmuseums in Neustadt die Anreise per Bahn und erinnerten an den Bundenthaler und den regelmäßigen Personenverkehr. Geschichte sind jedoch das Einfahrtsignal Hinterweidenthal, die Fernspretleitung und der freie Blick auf den Ort. Die Aufnahme auf Seite 33 zeigt den Zug in Dahn. (Aufnahmen Fritz Engbarth)*



Das Betriebswerk Landau bekam 1953 die ersten Serienfahrzeuge und setzte sie fortan ohne Unterbrechung auch in Richtung Bundenthal ein. Es gab die ein- und die zweimotorige Variante – in der Südwestpfalz fuhr zumeist der 'Einmot', bahnamtlich Vt 95 (ab 1968: 795) genannt. Für die meisten Fahrten als Triebwagenomnibus – so die Zuggattung – reichte ein einzelner Motorwagen ohne Anhänger. Im Kursbuch erkennbar an dem Zusatz 'oG'. Also ohne Gepäckbeförderung.

Mit dem Schienenomnibus verband die Bundesbahn die Hoffnung, die Kosten im Personenverkehr so deutlich zu senken, dass selbst der Betrieb der schwach ausgelasteten Strecken noch darstellbar blieb. Das war nicht unbegründet: Die Wartung der kleinen Trieb-

wagen war billiger als jene der Dampflok und weniger personalintensiv. Eine Vorführfahrt im Jahre 1952, quer durch den damaligen Direktionsbezirk, führte den vermeintlichen „Retter der Nebenbahnen“ auch in die Südwestpfalz. Schon 1956 wurden fast alle Züge als Schienenbus gefahren, erkennbar im Kursbuch am jahrzehntelang gültigen Triebwagensymbol. Werktags gab es jeweils einen lokbespannten Zug in Richtung Bundenthal, an Samstagen einen zweiten, der erst in Dahn startete, sofern es sich nicht um einen Druckfehler im damaligen Kursbuch handelte: Die Zu- und Abführung der Wagen konnte nur über höchst unwirtschaftliche Leerfahrten erfolgen.



*Mit einer Abordnung hoher Beamter war Zugförderungsdezernent Dormann im Dahnener Felsenland unterwegs. Damals im Jahr 1952 gab es erst wenige Exemplare des brandneuen 'Retters der Nebenbahnen', der sogleich eine Vorführfahrt durch die ganze Bundesbahndirektion Mainz unternahm. (Aufnahme Adolf Dormann, Sammlung Wolfgang Löckel)*



*Ein kleiner Zug in großer Landschaft: Die Direktionsgesellschaft erklimmt den Jungfernsprung und ermöglicht uns so den Überblick auf den Bahnhof Dahn. Noch fehlt das kriegszerstörte Gebäude. (Aufnahme Adolf Dormann, Sammlung Wolfgang Löckel).*

## Ein jährliches Defizit von 807 900 DM

Dass der Personenverkehr im Wieslautertal eingestellt werden sollte, entschieden weder die Landesregierung noch die vielgescholtenen Bundesbahnbeamten der Direktion in Mainz. Denn die Vorgaben zur Einsparung von mehreren Millionen Mark kamen direkt aus Bonn, der damaligen Bundeshauptstadt. Dort wurde durch Beschluss des Bundestages vom 12. Februar 1958 die sogenannte Brandkommission eingesetzt, welche am 30. Januar 1960 ihre Vorschläge zur Sanierung der Bundesbahnfinanzen vorlegte.

Einer von sieben Punkten betraf die Einstellung des Personenverkehrs auf 8 000 Kilometern des Streckennetzes. Zum Vergleich: In den 10 Jahren zuvor, also zwischen 1950 und 1960 legte die frühere Bundesbahn 'nur' 1 091 Kilometer im Personenverkehr still. Dass bei einem solchen Kahlschlag eine Zweigstrecke wie die Wieslauterbahn überleben könnte, war schon damals eher unwahrscheinlich. Am 5. Mai 1965 betonte die Bundesregierung in einem Kabinettsbeschluss, dass der „Kraftwagen häufig das angemessenere Verkehrsmittel ist“. Damit war die politische Entscheidung gegen eine Flächenbahn gefallen und die Bundesbahndirektion musste dies umsetzen.

In Mainz wurden daraufhin 14 Strecken mit einer Gesamtlänge von 175 Kilometern ausgemacht, deren Stilllegung zu einer Einsparung von 5,2 Mio. Mark, bei gleichzeitigem

Verzicht auf nötige Investitionen von fast 8,8 Mio. Mark. Die Kostendeckung der betroffenen Strecken betrage nur rund 18-20 Prozent.

Für die Wieslauterbahn ermittelte die Bundesbahn konkret eine Kostenunterdeckung von 807 900 DM pro Jahr. Hinzu rechneten die Beamten in Mainz noch einzusparende Unterhaltungskosten in Höhe von 910 000 Mark alleine für die Jahre 1965 bis 1968. Dabei war die Besetzung der Züge noch nicht einmal so schlecht: In den 8 Zügen saßen im Durchschnitt jeweils 27 Reisende, so die entsprechende Statistik. Unter Einbeziehung von 5,6 Tonnen täglich befördertem Stückgut sowie durchschnittlich 29,3 Güterwagen im Einzelwagenladungsverkehr ergab dies nach den

*Aufgenommen im Mai 1985, doch die Szenerie hatte sich in den letzten 20 Jahren nicht verändert: So sah der Personenverkehr zwischen Mitte der 1950er Jahre und dem September 1966 aus. (Aufnahme Fritz Engbarth in Hinterweidenthal Ort)*



damaligen Berechnungen eine betriebswirtschaftliche Kostendeckung von nur 19,4%. Der klassische (Güter-)Wagenladungsverkehr war also noch ein starkes Standbein der Bahn. Er war folglich nicht zur Einstellung vorgesehen.

Schon damals auffällig: Die stärkste Nutzung der Züge erfolgte an Sonntagen: Mit durchschnittlich 59 Fahrgästen pro Zug besetzt, fuhren am arbeitsfreien Tag rund doppelt so viele Kunden mit dem Zug wie unter der Woche. Dass der volkswirtschaftliche Nutzen und auch die durch den Autoverkehr entstehenden Kosten in diese Rechnung einbezogen werden müssten, diese Erkenntnis wurde erst 30 Jahre später in die verkehrspolitischen Entscheidungen einbezogen. Inwieweit überhaupt geprüft wurde, ob man die laufenden Kosten, beispielsweise durch eine Modernisierung der Signaltechnik nicht deutlich reduzieren könnte, ist nicht überliefert. Die der Wieslauterbahn zugewiesenen Erträge waren allerdings außerordentlich niedrig: 193 900 DM im Jahr. Ob die Berechnungsmethoden heute noch angewandt würden? So war es damals üblich, bei den Frachten nur die Anteile gemäß Streckenkilometer anzurechnen. Das war insofern nicht sinnvoll, weil die Güter bei Wegfall der Wieslauterbahn der Bahn komplett entgangen wären – und nicht nur auf den gerade einmal 15 Kilometern.

Letztlich halfen alle darauf hin verfassten Protestresolutionen und Stellungnahmen beim

sich anschließenden Anhörungsverfahren bei der Bezirksregierung nichts: Der Hauptvorstand der Deutschen Bundesbahn genehmigte am 14. Mai 1966 die vollständige Einstellung des Personenverkehrs. Die letzten Hoffnungen zerstoben mit der Veröffentlichung des Winterfahrplans Mitte September 1966: Da stand unter der Kursbuchtafel 280 c der lapidare Vermerk: „Strecke ist auf Omnibusverkehr umgestellt. Fahrplan ist im Amtlichen Omnibus-Kursbuch unter der Nr. 2280/55 Post, zu ersehen“.

Nun schwang sich der damalige Dahner Bürgermeister Buchheit zum Revolutionsführer auf: In einem halbseitigen Zeitungsartikel rief er die Bevölkerung zum Protest auf – am 24. September um 11.30 Uhr sollten sich die Dahner Bürger beim letzten Zug zu einer „machtvollen Protestkundgebung“ treffen. Und titelte seinen Beitrag mit: „Die Dahner Bevölkerung wird am Samstag auf die Barrikaden gehen“. Tags zuvor versuchte die Landesregierung noch etwas die Schärfe aus dem auch gegen sie gerichteten Protest zu nehmen: Staatssekretär Dr. Hamm verkündete sein „Machtwort“: Der ‘Bundenthaler’ verkehre weiter, das habe er mit der Bundesbahn vereinbart. Doch das half nichts mehr: Rund 3 000 Demonstranten – heute würde man ‘Wutbürger’ sagen – fanden sich ein und verschafften ihrem Zorn Ausdruck.

## „Charles, jetzt wird es Zeit, hol uns rüber“

**280 c Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach und zurück**

Bundenthal-Rumbach-Hinterweidenthal-Löndau (Pfalz)-Karlsruhe Nr 2280 1/1									
km	Zug Nr	BD Mainz	Zug Nr	km	Zug Nr	BD Mainz	Zug Nr	km	Zug Nr
0,0	ab	Hinterweidenthal Bf 280	...	0,0	an	Bundenthal-Rumbach 280	...	0,0	ab
1,9	Hinterweidenthal Ort	...	...	1,9	Hinterweidenthal Ort	...	...	1,9	Hinterweidenthal Ort
7,8	Dahn	...	...	7,8	Dahn	...	...	7,8	Dahn
16,6	Dahn Süd	...	...	16,6	Dahn Süd	...	...	16,6	Dahn Süd
18,1	Busenberg-Schuchard	...	...	18,1	Busenberg-Schuchard	...	...	18,1	Busenberg-Schuchard
18,6	Bruchweiler	...	...	18,6	Bruchweiler	...	...	18,6	Bruchweiler
19,1	an	Bundenthal-Rumbach 280	...	19,1	an	Bundenthal-Rumbach 280	...	19,1	an

z = X außer Sa      g = X außer vor +      8 = Sonntagsausflugzug

Der letzte Fahrplan, entnommen aus der Ortschronik von Dahn. Das Ende war nicht mehr aufzuhalten.

Die Strecke blockiert, schwarze Fahnen, Plakate und Transparente. Die Polizei trug die Demonstranten vom Gleis. Nein, dies ist nicht die Schilderung eines Castor-Transportes durch die Südpfalz im Jahre 2011. Es ist die profane Beschreibung dessen, was schon 1966 die ansonsten braven Bürger aus Dahn veranstalteten. „Gestern rote Zone, heute tote Zone“, erinnerte an die Räumung der Region weniger als 30 Jahre zuvor. Ein Hauch von Landesverrat wehte über dem Plakat: „Charles, jetzt wird es Zeit, hol uns rüber“.

Zu prüfen, auf welcher Rechtsgrundlage der verzweifelte, aber sicher nicht ernst gemeinte Hilferuf gen Paris beschlagnahmt wurde, wäre sicher eine interessante Seminararbeit für angehende Juristen. Als dann noch die Schienen besetzt wurden und der letzte Schienenbus vor dem Bahnhof anhalten musste, wurde es Bürgermeister Buchheit doch zu viel mit der von ihm beschworenen Macht des Volkes: Erfolglos forderte er die Bürger auf, die Gleise zu räumen. Der anrückenden Bahnpolizei und „Gendarmerie“ (so die Pirmasenser Zeitung) schallten Sprechchöre entgegen wie „Wir räumen die Schienen nicht“. Doch es war

nicht nur die Bahn und die leeren Versprechungen der Mainzer Landesregierung (Ministerpräsident Altmeier von der CDU versicherte noch im Vorjahr, er werde keine Verkehrsdemontage in der ehemaligen roten Zone dulden), welche den Protest in der ungewöhnlichen scharfen Form provozierte: Dass auch gleichzeitig das Finanzamt, das Amtsgericht und das Amt der Bundespost aus Dahn – die Verleihung der Stadtrechte war gerade einmal drei Jahre her – zurückgezogen wurden, war denn doch zu viel Degradierung auf einmal.

So wurde es ein Abschied mit Verspätung. Über eine Stunde nach der planmäßigen Abfahrtszeit fuhr der letzte Schienenbus im Schrittempo in den Bahnhof ein und wieder aus. Natürlich hatten die Proteste nichts mehr genutzt.

*Folgende Seiten:  
Die Aufnahmen der Demonstration am 24. September 1966 von Karl Kiesel sind ausdrucksstarke Dokumente für das Engagement 'Pro Bahn' Derartige Proteste gab es zumindest in der Pfalz bei keiner anderen Streckenstilllegung selbst in den bewegten 1970er und 1980er Jahren.*



## Der 'Bundenthaler' fuhr weiter

Der 'Bundenthaler' fuhr tatsächlich weiter, die Bundesbahn hielt – zunächst – Wort. Er erhielt sogar noch Verstärkung: Über mehrere Jahre hinweg erreichte aus Saarbrücken ein namenloser Sonntagsausflugszug mit eilzugähnlichen Fahrzeiten den Bahnhof Bundenthal. Zeitweise kam dabei sogar ein damals moderner Dieseltriebwagen der Baureihe 634 vom Bw Trier zum Einsatz. Die Fahrpläne der beiden Züge wurden so gestaltet, dass der 'Bundenthaler' in Dahn endete und der Zug

aus Saarbrücken die ganze Strecke befuhr. In Dahn hielten sie Bahnsteig an Bahnsteig und man konnte umsteigen. Diese dann vorläufig letzte Episode dauerte bis zum 23. Mai 1976. Dann strich die Bundesbahn die beiden Zugpaare endgültig aus dem Programm. Dem auf den Laufweg Ludwigshafen – Hinterweidenthal Bahnhof(!) beschränkten Zug (der Dogmatismus der Bundesbahn brachte es fertig, die Wanderer tatsächlich weit ab des eigentlichen Ziels aus dem Zug zu jagen) war kein



Knapp 25 Jahre liegen zwischen den beiden Aufnahmen hier und jener auf Seite 33. Im Bahnhof Dahn steht der 'Bundenthaler' – ein stattlicher Zug mit Platz für fast 600 Reisende. Der Bahnhof selbst wurde zurück gebaut, doch noch können über die zwei Stumpfgleise Gütertransporte auf der Schiene abgewickelt werden. Neben der Bahn stehen mehr Häuser, das Bahnhofsgebäude ist wieder errichtet. (Alle Aufnahmen dieser Doppelseite Bernd Hauber)



Ein damals hochmoderner Triebwagen der Baureihe 634 steht im Mai 1975 als Ausflugszug von und nach Saarbrücken im Bahnhof Bundenthal.



Bei Bruchweiler fotografierte Bernd Hauber die Rückfahrt von 634 608/607 nach Saarbrücken.



In Dahn konnte man Umsteigen – links steht der Zug nach Saarbrücken, rechts der 'Bundenthaler' mit der Zugnummer N 6909 mit Lok 211 293 vom Bw Landau

langes Leben mehr beschieden. Schon im Sommerfahrplan 1978 erinnerte nur noch ein sonntäglicher Triebwagen von Hauenstein nach Neustadt/W ansatzweise an die traditionsreiche Zugverbindung. Als dann 1979 der Fahrkartenschalter in Dahn dicht machte (ja, er wurde tatsächlich seit 1966 weiter aufrecht erhalten und stand beim Verkauf von Pauschalreisen an fünfter Stelle in der Direktion Saarbrücken), da schien auch irgendwie das Ende der ganzen Strecke greifbar nahe.



Kurz nach dem Treffen in Dahn setzten sich die Züge nacheinander in Bewegung. Heute befindet sich in diesem Bereich die Sonne des Planetenwanderwegs.

## Große Pläne für eine Museumsbahn

Die Bundesbahn brauchte keine Empfangsgebäude mehr – zwischen Budenthal und Hinterweidenthal sowieso nicht. Für ersteres war die Demontage schon beschlossene Sache, die Abrissbirne quasi bestellt. Die Lagerhalle war schon zerstört, als am 13. März 1971 der Textilunternehmer Reinhold Hesselmann aus Nothweiler und Bauunternehmer Hermann Fröhlich der Bahn eine bessere Idee präsentierten: Der Bahnhof sollte zu einer Gaststätte umgestaltet und als Ausgangspunkt einer Dampfbahn dienen. Die Bundesbahn konnte tatsächlich davon überzeugt werden, dass dies günstiger kommt, als ihn

in Schutt und Asche zu legen und verkaufte ihn für eine symbolische Mark der neu gegründeten Fördergemeinschaft Wasgau. Und gab dem Neubesitzer sogar noch eine Starthilfe in Höhe von 5 000 Mark: So viel hätte der Abriss gekostet. Der Vorsitzende Hesselmann wurde vom damaligen Präsidenten der Bundesbahndirektion Saarbrücken natürlich zum Ehrenbahnhofsvorsteher ernannt. Dass man bei aller Euphorie bei den Feierlichkeiten vergessen hatte, die regionale, politische Prominenz richtig einzuladen, soll auch noch erwähnt sein. Hesselmann wurde seitens des Bundesbahnvertreters irrtümlich als Ver-



Das Dampfloktfest im Jahr 1973 war ein voller Erfolg – der Bahnhof und der Bahnsteig überfüllt. (Aufnahme Sammlung Fritz Gabriel)

bandsbürgermeister angesprochen („Ach so, das sind sie gar nicht?“) Als der damalige Pirmasenser Oberbürgermeister Karl Rheinwalt eintraf, „wie gewohnt – pünktlich“, wie der Chronist der Pirmasenser Zeitung vermerkte, da hieß es lapidar „Ja, jetzt ist schon alles vorbei“.

Doch trotz dieser kleinen Pannen legte der neue Verein noch eins drauf: 1972 wurde eine Denkmallok am Bahnhof aufgestellt: Lok 23 der Dillinger Hütte zog und schob bis 1967 im Saarland schweres Montangut – nun diente sie als Blickfang am so bezeichneten „Wasgau-Bahnhof“. Es sollte nur der Startschuss werden für ein Zukunftsprojekt, um die Bahn im Tal dauerhaft zu sichern: Eine Museums-eisenbahn mit Dampfloks und stilechten Waggons aus der Vorkriegszeit. Auserkoren war die Lok 20 der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (SWEG), der Start der „Pfälzer



Im Jahr 1972 wurde die frühere Lok der Dillinger Hütte angeliefert – selbstverständlich über die Schiene! (Aufnahme Sammlung Fritz Gabriel)



So dürften in der Tat die Züge im Wieslautertal bis Anfang der 1950er Jahren ausgesehen haben. Rainer Frank fotografierte beim Dampfloktfest 1974 in Hinterweidenthal Bahnhof und bei Bruchweiler.





Auf der Aufnahme von Wolfgang Löckel erreicht die gleiche Zuggarnitur wie von Seite 43 den Bahnhof Hinterweidenthal. Nun wurde der aus französischen Donnerbüchsen gebildete Zug von Lok 218 368 gezogen.



Den Zwischenhalt nutzte Wolfgang Löckel, um ihn – diesmal mit der Zuglok 023 011 des Bw Kaiserslautern – im Bahnhof Hinterweidenthal Ort abzulichten ...



... und erwischte ihn südlich von Dahn erneut.

Waldbahn“ sollte am 1. Mai 1972 sein. Ein Verein mit Sitz in Annweiler wurde gegründet, die Mannheimer Oberrheinische Eisenbahngesellschaft wollte alte Uniformen und Ausrüstungsgegenstände bereitstellen. Die Betriebsführung, also rechtliche Verantwortung indes sollte bei der Bundesbahn verbleiben – denn noch fuhren ja fast täglich die Güterzüge.

Allerdings übergab die SWEG ihre Lok 20 im Jahr 1973 der Gemeinde Oberharmersbach. Heute ist sie bei den Achertäler Eisenbahnfreunden und zieht eben im Schwarzwald Museumszüge.

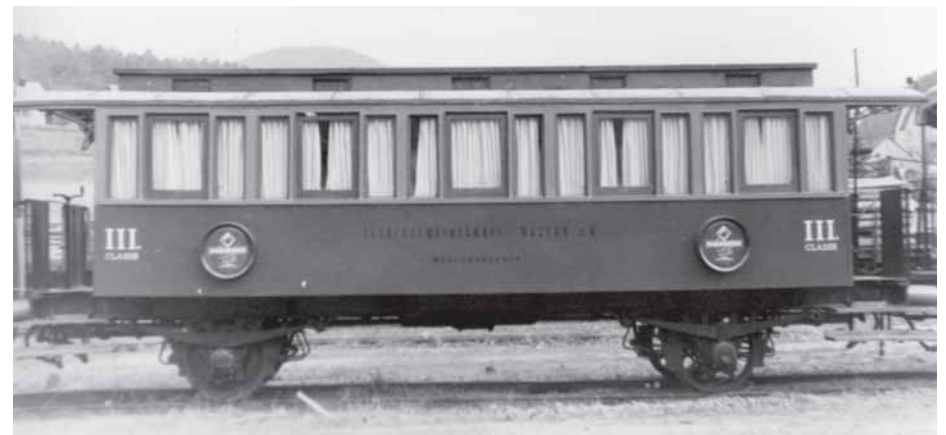
Deshalb musste man das Konzept modifizieren. Nun sollte von den damals noch reichlich in Kaiserslautern vorhandenen Dampfloks zeitweise eine ausgeliehen werden. Neun Oldtimerwaggons aus Wien waren schon gekauft, so wollte man einen Pendelverkehr aufziehen. Doch auch diese Idee war zum Scheitern verurteilt: Bei der Bundesbahn gewöhnten „sich die Loks das Rauchen ab“, so deren damaliger Slogan.

So blieb es bei der Idee, der eigene Museumszug ist nie gefahren. Die Wagen liefen dann noch für einzelne Fahrten im nordbadischen



Viele Jahre fuhren die Loks der Baureihe 64 im Wieslautertal. Am 1. Mai 1971 kehrte mit 064 289 eine Lok dieser Baureihe mit einem Sonderzug nochmals ins Dahrer Felsenland zurück. Nur kurz darauf wurde sie beim Bw Heilbronn ausgemustert, ist aber heute noch im Einsatz beim dortigen Museums-Bw. Beachtlich ist auch die Veränderung in der Landschaft. Den Blick zum Bahnübergang Kaltenbächel dominiert heute das Hotel Pfälzblick. (Aufnahme Reiner Frank)

Raum und kehrten nicht mehr in die Pfalz zurück. Doch die Fördergemeinschaft fand eine neue, genauso herausragende Möglichkeit, die Strecke zu nutzen: gemeinsam mit engagierten Eisenbahnern und der Bundesbahn wurden ab Mitte der 1970er Jahre Sonderfahrten organisiert, die der Wieslauterbahn nie zuvor gesehen lange Züge bescherten. Rekordhalter dürfte ein D-Zug nach Hamburg am 16. Juni 1983 mit 12 langen Schnellzugwagen und einer Länge von 330 Metern sein.



Sehr weit gediehen waren die Pläne für eine Museumsbahn. Mit Parkbräu-Werbung versehen, warteten die Wagen der Fördergemeinschaft Wasgau (vergeblich) auf Einsätze im Dahrer Felsenland. (Aufnahme Sammlung Fritz Gabriel)

## Schiene in Gefahr

In den frühen 1980er Jahren startete die Bundesbahn zu einem letzten großen Rundumschlag und sorgte auf zahlreichen Strecken (nicht nur) in der Pfalz für rostige Schienen. Sogar die Queichtalbahn, einst eine stolze zweigleisige Hauptbahn mit Schnellzügen nach Basel und München, sollte auf Busbedienung umgestellt werden. Deshalb fanden sich mehrere Eisenbahner und Eisenbahnfreunde zusammen, um die Schiene zu retten. Zunächst formlos als Eisenbahnfreunde KBS 680 (das war zu diesem Zeitpunkt die Kursbuchnummer für die Strecke Saarbrücken – Landau – Karlsruhe), im Jahr 1987 dann aber schon als Eisenbahnfreunde Dahn.

Doch zuvor wurde nochmals gefeiert, und zwar mit kräftiger Unterstützung der Bun-

desbahndirektion Saarbrücken und ihrer Generalvertretung in Kaiserslautern. Die Fördergemeinschaft Wasgau e.V. aus Dahn konnte zum 75. Geburtstag vom 'Bähnle' zwar keine Dampfzugfahrten anbieten. Das war am 30. September 1973 noch viel einfacher, denn damals hatte das Betriebswerk Kaiserslautern noch jede Menge davon im täglichen Einsatz. Die Lok 051 832 befuhr geschmückt durch das Tal und der Direktionspräsident persönlich gab sich die Ehre. Ende September 1974 gab es ein zweites Dampflokfest, eingesetzt waren eine Personenzuglok der Baureihe 023 sowie zweiachsige Plattformwagen des französischen Bahnhofs Sarreguemines. Es handelte sich um ehemalige Reichsbahnwagen, die als Reparationsleistungen nach Ende des II. Weltkrieges in Frankreich verblieben.

*Am 1. Februar 1986 herrschte trübes Wetter – doch im Faschingssonderzug dürfte die Stimmung ausgelassen gewesen sein (Aufnahme in Budenthal: Martin Kissler)*



*Häufiger zu Gast waren viele Jahre die Großdieselloks der Baureihe 218. Sie zogen in den frühen 1970er Jahren die Güterzüge, später dann die teilweise langen Sonderzüge (Aufnahme mit 218 363 in Budenthal: Sammlung Marcus Zimmermann)*

Die noch kaum zurückgebaute Infrastruktur erlaubte am Festwochenende vom 29. bis 31. August 1986 einen beachtlichen Zugbetrieb, sogar ein Intercity-Zug der Bundesbahn befuhr die Strecke. Hinzu kam ein Nostalgiezug des Eisenbahn-Kuriers, gezogen von einer früheren schwarzen Wehrmachtdiesellok, die noch heute in Diensten für das Neustädter Kuckucksbähnle nach Elmstein steht. Die Züge begegneten sich in Dahn, wofür die Bundesbahn extra einen örtlichen Betriebsbeamten einsetzte. Außerdem gab es eine Lokschau, bei der neben Exponaten des Eisenbahnmuseums in Neustadt/W sogar die damals noch moderne E-Lok der Baureihe 181 für den Verkehr mit Frankreich gezeigt wurde.

Bahn und Land taten dann im Jahr 1986 einen wichtigen Schritt zur Weiterführung des Personenverkehrs im Queichtal und somit indirekt auch zum Erhalt der Wieslauterbahn. Am 8. Juni unterzeichneten sie eine Rahmenvereinbarung über die zukünftige Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Bundesbahn sicherte für die Verbindung Zweibrücken – Landau (gemeinsam mit zwölf wei-

teren Strecken) eine besondere Untersuchung zu, wie durch Angebotsverbesserungen eine bessere Nutzung erreicht werden könne. Vor 25 Jahren fuhren, ganz in der Tradition der einstigen Schnellzüge im Queichtal, noch mehrere Kurswageneilzüge, welche umsteigefreie Verbindungen aus der Südwestpfalz zum Beispiel nach München und Basel ermöglichten.



*Am 15. Mai 1988 gab es einen Sonderzug von Ramsen am Eiswoog ins Dahn's Felsenland. Volker Blees war unterwegs und dokumentierte dabei die Schrankenanlage in Hinterweidenthal gleich mit.*





*Am 30. Mai 1988 gab es eine interne Schaufahrt der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Als Sonderzug 22322 kam wohl zum einzigen Male ein Batteriespeichertriebwagen der Baureihe 515 ins Wieslautertal. Und ebenso wie 36 Jahre zuvor nahmen sich die Herren etwas Zeit, um das Felsenland zu besuchen – ab Dahn fuhr der Zug leer zurück nach Kaiserslautern (Aufnahme in Dahn: Fritz Engbarth)*



*Die hohen Herren blieben in Dahn, 515 552 fuhr als Leertriebwagen 36269 nach Hinterweidenthal Ort (Aufnahme: Fritz Engbarth)*



*Noch 1988 gab es ein Stellwerk im Gebäude des Bahnhofs Hinterweidenthal Ort. (Aufnahme Fritz Engbarth)*



*Südlich von Dahn war im Mai 1991 Diesellok 218 364 mit einem Sonderzug nach Weilerbach an der längst stillgelegten Bachbahn bei Kaiserslautern unterwegs (Aufnahme: Fritz Engbarth)*



*Knapp 500 Sitzplätze bot der ausverkaufte Sonderzug aus Weilerbach – also 500 Kunden für die regionale Gastronomie. (Aufnahme in Busenberg: Fritz Engbarth)*

Mit der schrittweisen Einführung eines vertakteten Angebots und der Absicherung der Strecke durch die Regionalisierung des Schienenverkehrs – also die Übernahme der Finanzierungs- und Angebotsverantwortung in die Hände des Landes und des kommunalen Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd), konnten sich die Eisenbahnfreunde nun verstärkt auf die Aktivitäten zur Sicherung der Wieslauterbahn konzentrieren. Denn Anfang der 1990er Jahre geriet auch der Güterverkehr in der Fläche in den Fokus der bahneigenen Sparprogramme.

## Holztransporte und Flugbenzin – der Güterverkehr entlang der Wieslauter

Der Güterverkehr und dabei insbesondere die Holzwirtschaft war eines der wichtigsten Argumente zum Bau der Bahnverbindung ins Dahner Felsenland. Über dessen Umfang liegen dem Chronisten erst ab den 1960er Jahren Zahlen vor. Wie schon im Kapitel zur Einstellung des Personenverkehrs beschrieben, lag das durchschnittliche Wagenaufkommen allein im Stückgutbereich in den 1960er Jahren bei täglich rund 5,6 Tonnen. Ein Anhaltspunkt für einen nennenswerten Güterverkehr vor dem Zweiten Weltkrieg ist die Zuweisung einer brandneuen, kleinen Rangierlokomotive der Leistungsklasse I an den Bahnhof Hinterweidenthal im Jahr 1933. Außer in Bruchweiler gab es an jeder Station Ladegleise. Dank einer Übersicht der Planungsgemeinschaft Westpfalz aus dem Jahre 1984 liegen für die Jahre 1972 und 1982 die Vergleichsdaten vor (alle Angaben in Tonnen):

Bahnhof	1972 Empfang	1982 Empfang	1972 Versand	1982 Versand
Hinterweidenthal Ort	2349	265	48307	3057
Dahn	1930	1012	586	53
Busenberg-Schindhard	809	514	5103	629
Bundenthal-Rumbach	3407	1959	7209	2636

*Kesselwagen für die Nato und einen gedeckten Güterwagen nach Dahn waren die Fracht am 29. Juni 1986 (Aufnahme in Hinterweidenthal Ort: Fritz Engbarth)*



*Der Hochstein ist für viele Eisenbahnfreunde ein Pflichtfotopunkt. Auch der Autor der Festschrift wartete dort am 29. Juni 1986, als der kurze Güterzug zurück nach Dahn fuhr.*

In Hinterweidenthal sorgte vor allem das Anschlussgleis der Westpfälzischen Holzindustrie für ein erhebliches Aufkommen. Außerdem wurden dem Bahnhof die Transporte vom Nato-Tanklager angerechnet. In Kesselwagen wurden vor allem Flugbenzin vom Typ Jb 4 und Dieselkraftstoff abtransportiert. In Dahn waren vor allem die Spankorbfabrik Frank sowie die Raiffeisengenossenschaft ein wichtiger Kunde. Busenberg-Schindhard (streng genommen also Dahn-Reichenbach) war der Sitz der deutschen Taille, einem Verpackungsunternehmen. Außerdem bekam ein Kohlehändler in sogenannten Fc-Wagen den

schwarzen Festbrennstoff angeliefert. Am Endpunkt Bundenthal gab es eine Güterhalle für Stückgut. Auch Getreide wurde angeliefert und die privaten Forstbesitzer sowie der Landesforst nutzten die Bahn zum Versand von Holz.

Noch bis Mitte der 1970er Jahre fuhr täglich, außer an Sonn- und Feiertagen, mindestens ein Güterzug bis Bundenthal, der von starken Dieselloks gezogen wurde. In den 1980er Jahren entfiel die samstägliche Fahrt. Zu Beginn der 1990er Jahre fielen die Fahrten oft komplett aus. Es war also nicht nur die Bundes-



*Die Kleinlok des Nato-Tanklagers vom Typ KS 230 B wurde 1962 bei der Klöckner-Humboldt-Deutz AG in Köln gebaut. Sie leistete 200 PS und konnte 30 km/h schnell fahren. Sie wurde nach dessen Auflösung des Lagers nach Belgien verkauft.*



Am der Ausweichanschlussstelle zum Nato-Tanklager gab es oft Rangiergeschäft. Am 29. Juni 1987 war 212 196 vom Bw Kaiserslautern für den Übergabezug 66758 eingeteilt (Aufnahme Fritz Engbarth)

Üg 66758 W(Sa)(77,1) Pirmasens Nord - Hinterweidenthal Ort  
(77,5) Hinterweidenthal Ort - Bundenenthal-Rumbach  
Ttz 360 SG oder 1270 t Mbr 43 G  
Ttz 212 LG 1200 t (bis 800 t SG) Mbr 43 G

		66758					
1	2	3a	3b	4	5	4	5
71,7	40	Pirmasens Nord	72,3		8,36		
55,1	60	Münchweiler u H'weidenthal Hp	62,5	8,50	9,05		
		Estig	55,1				
	40	H'weidenthal Bf	55,4	-0,7			
			0,0	9,13	9,27		

von Hinterweidenthal Bf bis Bundenenthal-Rumbach Zugleitbetrieb

		3a		3b	4	5	6	7	8	9
Zulässige Geschwindigkeit		Tunierabzug und endgültiger Bremsweg vor 40 km/h abweichende Geschwindigkeiten auf Signal Hp 2		Stoß des Triebperlele Halte Zug	Abkunft	Abfahrt	Freuzug mit Zug	überholt durch Zug	überholt durch Zug	Zuglaufmeldung durch Art
ab km	km/h	in km		in km						
	40	H'weidenthal Bf	0,0		9,13	9,27				Zf Fa Öb Ak Fa
		H'weidenthal Ort u BÜ in km 1,793 und in km 2,095 SÜ in km 2,552 FBG-Anschl Anst	1,9		Hall*1 31	51				
					Hall*2 X	9,55				

\*1) Weiterfahrt nach Schrankenbedienun durch Zub

\*2) ET-Bedienung durch Zub.

Weiterfahrt nach Aufleuchten der Überwachungsampe

		3a		3b	4	5	6	7	8	9
Zulässige Geschwindigkeit		Tunierabzug und endgültiger Bremsweg vor 40 km/h abweichende Geschwindigkeiten auf Signal Hp 2		Stoß des Triebperlele Halte Zug	Abkunft	Abfahrt	Freuzug mit Zug	überholt durch Zug	überholt durch Zug	Zuglaufmeldung durch Art
ab km	km/h	in km		in km						
586	40	FBG-Anschl Anst Busenberg- Schindhard Anst	3,9	10,8	X	9,55	10,08			
14,3	20	Bundenenthal- Rumbach u	15,1		10,17					Zf Ak

Ein Auszug aus dem Buchfahrplan des Jahres 1990 für die Fahrten ins Wieslautertal. (Sammlung Fritz Engbarth)



Das ehemalige Stellwerk an der Anschlussstelle Busenberg bildete die Kulisse für die Güterzuglok 212 196 (Aufnahme Fritz Engbarth)



Michael Strauss war zur Stelle, als im Februar 1985 der Gleisanschluss in Hinterweidenthal bedient wurde.

bahn, die die Kunden vergraulte. Die Kunden selbst stiegen um auf den LKW – manche auch nur deshalb, weil ihre Geschäftspartner auf den LKW umgestiegen sind. Oder sie verschwanden selbst, wie die Holzindustrie in Hinterweidenthal. 1984 waren die Ladestraßen in Hinterweidenthal Ort, Dahn, bei der Haltestelle Busenberg-Schindhard sowie in Bundenenthal noch vorhanden und die Stationen wurden als Tarifpunkte für den Güterverkehr geführt. Doch in den späten 1980er Jah-



Eher ungewöhnlich waren solche kurzen Güterzüge im Wieslautertal. Michael Heilmann fotografierte Ende der 1980er Jahre am Bahnhof Dahn.

ren und erst recht ab 1990 endete die Bedienungsfahrt von der Biebermühle immer öfter schon in Hinterweidenthal. Als ab 1992 mit der Aufgabe des US-Depots bzw. des Übungsgeländes bei Fischbach die Schienenstrecke ihre militärische Bedeutung verlor, war das Ende der Güterzüge eingeläutet.

## Und zum Schluss kamen die Elefanten

In der Konsequenz der Deutschen Bahn AG – der bundeseigenen Transportriese war seit der Bahnreform zum Jahreswechsel 1993/1994 eine privatrechtliche Aktiengesellschaft – konnte dies nur heißen: vollständige Einstellung des Schienenverkehrs. So fuhr am 2. Mai 1995 der letzte reguläre Güterzug als Üg 66758/-761 durch das Wieslautertal, ein letzter Wagen für die Firma Frank war entladen und konnte abgeholt werden. Die offizielle Einstellung erfolgte zum 28. Mai des gleichen Jahres.

Doch mit einem hatte die staatliche Eisenbahn nicht gerechnet: Mit Elefanten. Vom 26. bis 29. März 1998 kündigte sich schwergewichtiger Besuch in Dahn-Reichenbach an: Zirkus Althoff gastierte im Felsenland und die Tiere – vor allem die Elefanten - mussten transportiert werden. Damals ganz üblich: Per Bahn.

Eine Güterzugfahrt von Pirmasens Nord nach Dahn sah das Tarifwesen des weltweit tätigen Logistikers nicht mehr vor. Außerdem gehörte die Strecke damals schon der Verbandsgemeinde. Der Zirkus erhielt natürlich, noch ganz die Beamtenbahn, zunächst eine Absage. Doch selbst der schwerfälligste Apparat muss sich einmal beugen: Dem geballten Protest von Tierschützern – wo gab es eine Verlademöglichkeit, hätten die Tiere den weiten Weg denn laufen sollen? – hatten die Eisenbahner nicht wirklich handfeste Argumente entgegen zu setzen. Also reaktivierten die Pirmasenser Eisenbahner kurzerhand einen streckenkundigen Ex-Kollegen, der ganz routiniert mit einem ebenfalls kundigen Pirmasenser Lokführer und einer Diesellok den Elefantenwagen nach Dahn ins Tal brachte. Und nach Ende der Vorstellung auch wieder hinaus. Diesmal sogar mit Abfahrt von der Station Busenberg-Schindhard.

## Die Renaissance des 'Bundenthalers'

Wie beschrieben, kam mit der Regionalisierung des SPNV die Verantwortung für die Angebote in die Hand des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in Kaiserslautern. Dort wurde durch den damaligen Geschäftsführer Werner Schreiner ein umfangreiches Ausflugszugkonzept ausgearbeitet. Anknüpfend an die, in den Vorjahren erfolgreich durchgeführten Fahrten des Kuckucksbähnle in Richtung Dahner Felsenland, sollte auch der traditionelle 'Bundenthaler' wiederbelebt werden. War dies mit der Bahn AG hinzubekommen? Die Staatsbahn wollte die Strecke doch stilllegen und abreißen! Doch die Eisenbahnfreunde hatten mit den vielen Sonderfahrten in der örtlichen Politik den Boden dafür bereitet, die Bahn als



Am 22. März 1998 war 628 474 gerade aus Neustadt/W eingetroffen – Lokführer Harald Reisel fotografierte seinen Zug in Hinterweidenthal.

integriertes Element der Tourismusregion Dahner Felsenland zu betrachten. Sie sollte erhalten bleiben, Ausflügler umweltfreundlich befördern und den Urlaubern eine Attraktion bieten.

Die umfangreichen Gespräche im Vorfeld der Renaissance des 'Bundenthalers' hier im Einzelnen wiederzugeben, würde den Platz sprengen. Begnügen wir uns mit dem Ergebnis, welches sich insbesondere in Bezug auf das Zahlenmaterial auf einem Bericht der Verbandsgemeinde Dahn an deren Gemeinderat aus dem Jahr 2000 stützt: Mit notariellem Vertrag vom 7. Mai 1997 kaufte die Verbandsgemeinde Dahn der Bahn AG die gesamte Strecke inklusive der betriebsnotwendigen Grundstücke für einen symbolischen Betrag von 1 DM ab. Sollte die Infrastruktur innerhalb der kommenden 10 Jahre nicht mehr betrieben werden, so erhielt die Bahn AG ein Rückkaufsrecht.

Für die Betriebsführung nach dem Eisenbahnrecht wurde die Kuckucksbähnle GmbH gewonnen. Die Eisenbahnfreunde Dahn e.V., unter anderem unter der Leitung von Friedrich Gabriel und Josef Wadle, übernahmen dabei die Arbeiten zur Instandhaltung und beschafften hierfür einen selbst fahrenden Arbeitswagen, ein sogenannter Schwerkleinwagen. Außerdem übernehmen sie bis heute den Zugbegleit- sowie Lotsendienst und sorgen in erheblichem Maße für das Marketing zugunsten des Bahnverkehrs. Die Kosten für die Unterhaltung und die Erstinvestitionen für



Ab 1997 fuhren wieder regelmäßig Personenzüge nach Bundenthal, zunächst sogar ganzjährig. So wartete im Winter 1998 628/928 469 im leicht verschneiten Hinterweidenthal auf die Weiterfahrt nach Dahn.

die Wiederaufnahme des Zugverkehrs wurden von der Verbandsgemeinde, jedoch mit Unterstützung aus dem Kreis- und Landeshaushalt, übernommen. Die von allen Beteiligten für die Strecke insgesamt zu zahlenden Kosten der Jahre 1997 bis 1999 betragen 700 008 DM, also knapp 350 000 Euro.

Land und Zweckverband wurden darüber hinaus zuständig für die Kostenregelung des Anschlusses an das Streckennetz der DB in Hinterweidenthal und die Bestellung sowie Finanzierung des Zugverkehrs.

Zum Auftakt des neuen 'Bundenthalers' kam am 31. Mai 1997 erneut die Museumsgarnitur des Neustädter Kuckucksbähnle ins Tal. Und einen Tag später, am Sonntag, den 1. Juni 1997, startete der reguläre Ausflugszug. Zwar auf die Strecke Neustadt/W – Bundenthal beschränkt, aber zu den attraktiven Fahrpreisen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar nutzbar, wurde er zum vollen Erfolg. Nur wenige Jahre später wurde der Laufweg um den Abschnitt Mannheim – Neustadt/W erweitert. Nun fährt er, mit guten Anschlüssen aus dem Rhein-Neckar-Raum, die Strecke durch die Vorderpfalz wie ein Eilzug und wird in Hinterweiden-

thal Ost in einen Zugteil nach Bundenthal und einen weiteren nach Pirmasens Hbf. aufgeteilt.



Kurz bevor die Sonne durch den Nebel brach, fotografierte Jan Gabriel den Bundenthaler in Bruchweiler.

Doppelseiten 56/57: Das Dahner Felsenland ist immer wieder ein Ziel für Sonderfahrten. Martin Kissler fotografierte im Herbst 1983 den Museumszug des Kuckucksbähnle (links oben und Mitte), Volker Blees nahm im Mai 1988 den Vt 628 in Bruchweiler auf (rechts mitte). Marcus Zimmermann und Jan Gabriel waren zur Stelle, als Schienenbusse und ein sogenannter Itino (oben rechts) fuhren.



## Betriebsübernahme durch die AVG

Seit dem Jahr 1997 erledigten die Eisenbahnfreunde vom Kuckucksbähnle die Aufgaben der Betriebsführung. Im Verlauf des Jahres 2003 erklärten sie, bis zum 31.12. des gleichen Jahres aus dem Wieslautertal aussteigen zu wollen. Auch die Betriebsführung der ebenfalls von ihnen ehrenamtlich geführten Zelleraltalbahn, nahe des Donnersbergs, wollte man rasch abgeben. Es musste also ein neuer Betreiber gefunden werden. Dazwischen platzte allerdings der Wunsch der Stadt Dahn, die Strecke südlich des Bahnhofs abzureißen und eine innerörtliche Entlastungsstraße zu

bauen. Weil die Verbandsgemeinde Dahn Besitzerin der Strecke war (und ist), schien der Weg dahin, abgesehen von der Finanzierung, ein leichter zu sein. Der Bürgermeister und die Mehrheit des Rates schlugen also vor, die Züge künftig nur noch bis Dahn fahren zu lassen. Die Strecke selbst sollte abgerissen und die Schienen einem Schrotthändler verkauft werden.

Dagegen gab es natürlich Widerstand aus Bundenthal – und von den Eisenbahnfreunden. Der für die Bestellung des Zugverkehrs



*(auch Seite 58):  
Bauarbeiten im Queichtal  
führten zur Nutzung der  
Wieslauterbahn für die  
Baustellenlogistik.  
Jan Gabriel fotografierte  
im April 2009 in  
Hinterweidenthal Ort  
und Dahn*

zuständige Zweckverband machte unmissverständlich deutlich: Entweder fahren die Züge bis Bundenthal oder gar nicht mehr. Darüber hätte die Stadt Dahn noch hinweg gehen können, doch auch das Eisenbahnrecht stellte sich gegen sie: Solange die Strecke intakt ist und Züge fahren, darf sie nicht abgerissen werden.

Der ZSPNV Süd nahm sich daher der Sache an und konnte zunächst die Eisenbahner vom Kuckucksbähnle dazu überreden, sich vorläufig weiter um die Strecke zu kümmern. Nach einer Ausschreibung im Bundesanzeiger im Februar 2006 wurden zwei Interessenten gewonnen, die die nötigen Erfahrungen und die fachliche Qualifikation aufwiesen, um die Wieslauterbahn zwar sparsam, aber dennoch professionell weiter betreiben zu können. Die Wahl fiel schließlich auf die in Ettlingen ansässige Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). Sie betreibt rund um Karlsruhe ein umfangreiches Stadtbahnnetz und befährt mit den gelben Zügen auch Strecken weitab entfernt von der badisch-pfälzischen Grenze. Am 20. September 2007 stellte die AVG den An-



*Ebenfalls in Hinterweidenthal Ort rangierte eine  
moderne Vossloh-Lok.*

*Auch nach knapp 25 Jahren zuverlässig  
unterwegs sind die Bundesbahntriebwagen der  
Baureihe Vt 628. leider haben sie weder Klimaanlage  
noch sind sie barrierefrei. Marcus Zimmermann  
fotografierte nördlich von Dahn. Hier, im Bereich  
des Neudahner Weihers, entsteht im kommenden  
Jahr der Haltepunkt Moosbachtal.*



## Betriebsübernahme durch die AVG

trag zur Übernahme der Infrastruktur, zum 1. Januar 2008 wurde die Betriebsführung durch das Ettlinger Unternehmen übernommen. Der entsprechende Pachtvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren, die Pacht selbst beträgt 1 000 Euro im Jahr. Im Jahr 2009 war



Mit den langen Schotterzügen für die Queichtalbahnbaustelle gelangen Jan Gabriel und Harald Reisel eindrucksvolle Aufnahmen.



sogar im Gespräch, die Strecke an die AVG zu verkaufen – zum Preis von 160 000 Euro. Die entsprechenden Ratsbeschlüsse wurden gefasst, doch vollzogen wurde der Verkauf bisher nicht.

Rückblickend konnte für alle Beteiligten eine gute Lösung gefunden werden, d.h. der Wunsch der Stadt Dahn nach einer innerörtlichen Entlastung vom Straßenverkehr konnte mit dem Erhalt und der Ausweitung des Zugverkehrs in Einklang gebracht werden. Der Weg dahin war ein mühsamer, doch ein lohnender. Heute, im Jahr 2011, sind Stadt und Verbandsgemeinde wieder engagiert mit im Boot beim Zugverkehr und auch beim Feiern des 100-jährigen Bahnjubiläums. Ein wichtiges Argument für das Einschwenken der Stadt: Die Bedeutung der Bahn für den Tourismus.

Die Straßenplanungen sind fix und fertig, ein Wehmutsstropfen für die Bahn fällt freilich an: Das erst 1959 eingeweihte Bahnhofsgebäude von Dahn wird der Spitzhacke zum Opfer fallen. Die neue Straße wird dort östlich der Bahn geführt, um anschließend die Strecke zweimal höhengleich zu überqueren. Hierfür werden die Bahnübergänge mit Schrankenanlagen ausgerüstet. Das ganze Projekt wird derzeit mit sieben Mio. Euro veranschlagt.



## Dampfsonderfahrten im Dahner Felsenland

Natürlich kommen auch Dampfzüge ins Dahner Felsenland. Marcus Zimmermann war dabei, als 38 3199 offenkundig ein bisschen zu laut war, Martin Kissler fotografierte die Schnellzugdampflok 01 118 am 30. April 2006 in Dahn. Der Autor dieser Festschrift wartete an Ostern 2003 am Hochstein auf die Pendelfahrten mit 78 468, welcher eine Gewitterfront einen donnernden Schlussakkord setzten.

Doppelseite 62/63:  
Am Mittwoch, den 23.09.2009, bot der Zweckverband SPNV Süd im Rahmen einer Dampfwoche eine zusätzliche Fahrt mit dem 'Bundenthaler'. Dem Motto „Reisen wie vor 50 Jahren“ folgten rund 550 Fahrgäste. Eine Schulklasse aus Landau stürmte beim Wasserfassen den Führerstand der Lok und Fritz Gabriel von den EF Dahn meldet den Zug beim Fahrdienstleiter. Alle Aufnahmen von Fritz Engbarth.





## Erfolgreich und gesichert bis mindestens 2023

Mit der Verbesserung des fahrplanmäßigen Angebotes stiegen natürlich die Fahrgastzahlen deutlich an.

So ließ der Zweckverband SPNV Süd beispielsweise am 23. September 2009 im Rahmen einer Dampflokwoche unter dem Motto „Reisen wie vor 50 Jahren“ den ‘Bundenthaler’ zusätzlich an einem Mittwoch fahren. Der Erfolg war überwältigend: Der Zug mit acht alten Personenwagen, darunter mehrere zweiaxelige sogenannte ‘Donnerbüchsen’, kam bis auf den letzten Stehplatz besetzt in Dahn an: 550 Reisende nutzten die Gelegenheit, stilecht in und durch den Pfälzer Wald zu fahren. Auch die Bevölkerung nutzt(e) den Zug gerne: Allein an diesem Tag wurden, einschließlich der Pendelfahrten 1 700 Fahrgäste auf der Wieslauterbahn gezählt.

Zwischenzeitlich hatte der ZSPNV Süd auch den Regionalverkehr auf den Schienenstrecken rund um Pirmasens europaweit ausgeschrieben. Die DB Regio setzte sich gegen mehrere Konkurrenten durch und errang so den Zuschlag für einen bis Dezember 2023

gültigen Verkehrsvertrag. Mit enthalten ist natürlich auch der ‘Bundenthaler’. Er musste jedoch aufgrund von Kürzungen der Bundesmittel für den Nahverkehr auf die engere Ausflugszugsaison zwischen Mai und Ende Oktober zurückgenommen werden. Im Gegenzug ist der beliebte Ausflugszug aufgewertet: Nun kommen klimatisierte Dieseltriebwagen vom Typ Siemens Desiro (Vt 642) zum Einsatz. Nur mit dem sonntäglichen Frühzug aus Landau kommt noch der klassische Bundesbahntriebwagen Vt 628 auf die Strecke. Hinzu kommen jedoch alljährlich Zusatzfahrten zum Martinimarkt im November und zum großen Faschingsumzug in Dahn. Sofern möglich, fahren vor allem beim Martinimarkt historische Schienenbusse. Sie erfreuen sich bei der Bevölkerung großer Beliebtheit, erinnern sie doch an die letzten Jahre des regulären Personenverkehrs bis 1966.

*Seit Mai 2011 kommen klimatisierte Triebwagen vom Typ Siemens Desiro bis Bundenthal (Aufnahme Fritz Engbarth Dahn)*



## Mit dem Esslinger unterwegs: Ein Start im Stolpertakt

Nach dem Erfolg der alljährlichen Schienenbusfahrten zum Martinimarkt wurde durch Landrat Duppré des Kreises Südwestpfalz vorgeschlagen, auf der Strecke einen dauerhaften, nostalgischen Dieseltriebwagenverkehr anzubieten. Weil die AVG aus der Übernahme der einst nicht elektrifizierten heutigen Stadtbahnstrecke nach Menzingen noch einen alten Triebwagen im Schuppen hatte, kamen Zweckverband, AVG und Landkreis Südwestpfalz überein, diesen Zug einzusetzen. Er sollte den im Jahr 2008 eingeführten Felsenland-Express von Karlsruhe nach Bundenthal

übernehmen, der bis dahin noch mit einem normalen Nahverkehrstriebwagen der Deutschen Bahn fuhr.

So wurde der in der Maschinenfabrik Esslingen 1958 (daher der Name ‘Esslinger’) gebaute Vt 452, so die Betriebsnummer beim Eigentümer AVG, in die bewährten Hände der Ettlinger Werkstatt der AVG gegeben. Sie zauberten aus dem arg herunter gekommenen Fahrzeug ein wahres Schmuckstück. In mühevoller Detailarbeit der dort Beschäftigten wurden Aluprofile nachbearbeitet, die original

*Im April 2010 starteten die Probefahrten des Esslinger Triebwagens. Der Maibaum in Bruchweiler bildete die perfekte Kulisse für den frisch restaurierten Zug. Alle Aufnahmen bis einschließlich Seite 69: Fritz Engbarth.*





## Mit dem Esslinger unterwegs ...

erhaltenen, stilvoll abgerundeten, schicken Holzbänke wurden von den hässlichen Kunststoffbezügen befreit und sorgfältig restauriert. Die Fußböden waren neu zu verlegen sowie die Wand- und Deckenverkleidungen zu sanieren. Sie erhielten anschließend eine Neulackierung. Zusammen mit den Fenstern zum Öffnen bietet der Triebwagen ein nostalgisches Flair, das auch junge Mitfahrer und Mitfahrerinnen begeistert.

Die Fahrzeugtechnik sowie die mechanischen Teile wurden natürlich ebenfalls einer Runderneuerung unterzogen, welche gleichzeitig die gesetzliche Hauptuntersuchung für das Fahrzeug darstellte. Damit steht der VT 452, zunächst bis Ende 2017, für den Felsenland-Express zur Verfügung. Finanziert werden die Fahrten durch den Zweckverband SPNV Süd. Außerdem hat der Landkreis Südwestpfalz einen Zuschuss in Höhe von 52 000 Euro für die Aufarbeitung bereitgestellt, der an die Wo-

chenendfahrten des nostalgischen Triebwagens ins Dahner Felsenland gekoppelt ist.

Doch schon bei der Eröffnungsfahrt machte der Zug von sich reden: Er fuhr nämlich nicht. Alle Ehrengäste mussten wieder ausgeladen werden, die AVG mietete für die regulären Fahrten an den kommenden Wochenenden einen ebenfalls historischen Schienenbus als Ersatzgarnitur bzw. klemmte den defekten Vt 452 kurzerhand zwischen zwei eigene moderne Dieselloks. Der Triebwagen präsentierte sich auch an den Folgewochenenden als launische Diva. Doch trotz der gelegentlichen Ausfälle sind die Fahrten ein voller Erfolg: Vor allem die Frühverbindung am Samstag wird gut genutzt. Dass es dabei noch eine Zugfahrt nach Karlsruhe zum ICE und zurück ins Dahner Felsenland gibt, hat sich bei den Urlaubsgästen noch nicht ganz herumgesprochen, aber das Marketing hierfür ist angelaufen.

---

Der AVG-Triebwagen 452 wurde im Jahre 1958 (den Literaturangaben zufolge – das Fahrzeugfabrikschild weist hingegen das Jahr 1959 aus) von der Maschinenfabrik Esslingen als vorletztes einer insgesamt 31 Fahrzeuge umfassenden Kleinserie mit der Fabrik-Nr. 25206 an die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft als VT 108 ausgeliefert und kam zwischen 1963 und 1994 durch die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft vor allem im nordbadischen Bereich zum Einsatz. Im Zusammenhang mit der Übernahme der Strecken von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim kam der Triebwagen in den Bestand der AVG und wurde dort bis zur Einführung der Stadtbahn planmäßig eingesetzt.

Er verfügt über zwei 162 kW starke Motoren (KH-Deutz), welche ihn in Verbindung mit einem Voith-Getriebe bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h beschleunigen. Das 25 Meter lange Fahrzeug wiegt rund 37 Tonnen und verfügt über 98 Sitzplätze. Der frühere Gepäckraum hinter dem Führerstand wurde für den Felsenland-Express umgebaut und bietet acht Fahrradstellplätze.



## Eine Zukunft für die Wieslauterbahn – Planungen und Perspektiven

Mit der Vergabe des Südpfalznetzes ist der Ausflugsverkehr im Wieslautertal – wie schon beschrieben – gesichert bis zum Jahr 2023. Weitere Schritte zu einer erneuten Ausweitung des Verkehrs sind zumindest konzeptionell vorbereitet.

Des Weiteren stehen noch weitere Verbesserungen an der Infrastruktur an. So hat es Marcus Zimmermann, der Projektleiter der AVG für die Strecke geschafft, den Oberbau so zu ertüchtigen, dass heute auf mehreren Abschnitten 80 km/h möglich sind. Zu Bundesbahnzeiten waren es gerade mal 40 km/h

*Bei einer Sonderfahrt für Fachjournalisten im April 2010 wurden die Vorzüge des Bahnanschlusses und ausgiebig Fotomöglichkeiten geboten. Der moderne Talenttriebwagen hielt beispielsweise unterhalb des Hochsteinmassivs (siehe Rücktitel) sowie am künftigen Haltepunkt Moosbachtal. (Aufnahmen Fritz Engbarth)*



– südlich von Bruchweiler gar nur 10(!). Die reine Fahrzeit für eine Zugfahrt von Bunderthal nach Hinterweidenthal Bahnhof beträgt deshalb nur noch 29 Minuten. Im kommenden Jahr ist der Spatenstich für den neuen Haltepunkt in der Nähe des Neudahner Weihers geplant. Er erhält den Namen Moosbachtal. Auf der Liste der Erledigungen steht auch die verbesserte Sicherung mehrerer Bahnübergänge.

Die Planungsgemeinschaft Westpfalz hat die Linie im Jahre 2001 in den Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz aufgenommen und



*Der Zweckverband SPNV RLP Süd unterstützt in vielfältiger Weise das Tourismusengagement in der Südwestpfalz. Bunderthaler und Felsenland-Express bieten am Wochenende attraktive Anreisemöglichkeiten von den ICE-Bahnhöfen Mannheim und Karlsruhe. Neu ist seit 2010, dass der 'Bunderthaler' mit einem modernen Dieseltriebwagen gefahren wird. (Aufnahmen in Dahn: Jan Gabriel und Harald Reisel)*

sie im Rahmen eines 'Funktionalen Schienennetzes' als regionale Verbindung eingestuft. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar legte im Jahr 2009 das Konzept Rhein-Neckar-Takt 2020 vor, welches sogar einzelne Fahrten während des Berufsverkehrs beinhaltet.

Nach einer wechselvollen Geschichte der Wieslauterbahn, die fast das Schicksal der Streckenstilllegung mit anschließender Demontage ereilt hätte, stehen nun die Signale auf 'grün' für den umweltfreundlichen Schienenverkehr im Tal der Wieslauter.





An Ostern 2003 erzeugte Lok 78 468 mit einer nahezu originalen Garnitur aus sogenannten Plattformwagen die fast perfekte Illusion eines Personenzuges der 1950er Jahre. (Aufnahme in Dahn Fritz Engbarth)

## Quellenangaben/Impressum

Hinsichtlich der historischen Bilder gilt ein besonderer Dank erneut Wolfgang Löckel, der wieder einmal sein unglaublich umfangreiches Bildarchiv öffnete und auch darüber hinaus das Entstehen der Festschrift durch Hinweise und die Bereitstellung von Unterlagen unterstützte.

Ein weiterer Dank gilt Karl Kissel und Marcus Zimmermann für die freundliche Überlassung des zum Teil 100 Jahre alten Bildmaterials.

Neben den Kursbüchern und Fahrplanveröffentlichungen aus der Frühzeit der pfälzischen Eisenbahnen bis heute, Buch- und Bildfahrplänen sowie Fahrzeugumlaufplänen der Deutschen Bundesbahn aus den 1970- bis 1990er Jahren sowie mehreren aktuellen (insbesondere Die Rheinpfalz, Lokalausgabe Pirmasens sowie die Pirmasenser Zeitung) wie auch früheren pfälzischen Tageszeitungen wurden folgende Bücher und Broschüren ausgewertet:

Deutsche Bundesbahn, Die Bahn in Rheinland-Pfalz, Saarbrücken 1987

Ebel Jürgen/ Wenzel, Hansjürgen: Die Baureihe 50, Freiburg 1987

Engbarth, Fritz: Bahnpolitik in der Bundesrepublik Deutschland, Magisterarbeit an der Universität Heidelberg, 1991

Fördergemeinschaft Wasgau e.V. Dahn, 75 Jahre Eisenbahn Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach, Dahn 1986

Högemann, Josef: Die Baureihe V 100, Freiburg 2005

Langner/Weigel, 40 Jahre Deutsche Bundesbahn, Darmstadt 1989

Kissel, Karl: Dahn – Eine Chronik, 1997, Dahn

Knipping, Andreas: Die Baureihe 86, Freiburg 1987

Löttgers Rolf/Högemann Josef/ Ebel Jürgen: Schienenbusse aus Uerdingen, Freiburg 2001

Loyal, Dieter: Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe 1-3, Stuttgart 1990

Löckel, Wolfgang: Auf Dienstreise – unterwegs mit dem Zugförderungsdezernenten, Freiburg 2007

Melcher, Peter: Die Baureihe 64, Freiburg 1987

Mühl, Albert: Die Pfalzbahn, Stuttgart 1992

Planungsgemeinschaft Westpfalz, Westpfalzinformationen 1984

Studiengesellschaft für Verkehrswege lokaler Bedeutung: Bau und Betrieb neuer Verkehrswege in Bayern, München 1928

Sturm, Heinz: Die pfälzischen Eisenbahnen, 1967 – Neuauflage, Ludwigshafen 2005

Wenz, Martin: Die Wieslauterbahn, in: Heimatkalender 2008 für das Pirmasenser und Zweibrücker Land.

## Quellenangaben/Impressum

Wenzel, Hansjürgen: Die Südwestdeutschen Eisenbahnen in der französischen Zone (SWDE), Freiburg 1976

Wittner, Heinz: Die Eisenbahn von Hinterweidenthal nach Bundenthal in: Heimatkalender 1986 für das Pirmasenser und Zweibrücker Land.

Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen Band 1 Rheinland-Pfalz/Saarland, Freiburg 1987

Zweckverband

Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, Kaiserslautern: Handakten und andere Unterlagen

Quellen im WWW:

<http://de.wikipedia.org>:

Beiträge über die Wasgenwaldbahn, die Wieslauterbahn und die Queichtalbahn

[www.bruchweiler-baerenbach.de/bruchweiler.html](http://www.bruchweiler-baerenbach.de/bruchweiler.html)

[Ortschronik von Bruchweiler](#)

[www.beepworld.de/members25/queichtalbahn/zeitchronik.htm](http://www.beepworld.de/members25/queichtalbahn/zeitchronik.htm)

[www.bundesarchiv.de](http://www.bundesarchiv.de):

[Akten der Reichskanzlei von 1919 bis 1933](#)

[www.wieslauterbahn.de](http://www.wieslauterbahn.de)

## Impressum

100 Jahre Wieslauterbahn – eine kleine Festschrift zum Jubiläumswochenende am 17. bis 18. September 2011

Fritz Engbarth für den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (Hrsg.) Kaiserslautern, September 2011

Titel und Rücktitel: Aufnahme Fritz Engbarth  
Seite 4: Aufnahme Jan Gabriel

Layout: typomeyer  
Werbeagentur Meyer, Bad Bergzabern

Druck: Englam Partner GmbH & Co. KG, Haßloch

Kostenlose Verteilung und kostenloser Download im Internet unter [www.zspnv-sued.de](http://www.zspnv-sued.de)

Nachdruck und Vervielfältigung, auch in Auszügen nicht gestattet. Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Kaiserslautern, September 2011



# Wir gratulieren der Wieslauterbahn zum 100-jährigen Bestehen!



 **LOTTO STIFTUNG**  
RHEINLAND-PFALZ

- Ein starker Partner im Land -



*Die Wieslauterbahn im Dahnener Felsenland hat sich in den letzten Jahren zu einer beliebten Ausflugszuglinie entwickelt. Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd bestellt und bezahlt die Züge, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar sorgt für attraktive Tarife und die Eisenbahnfreunde Dahn sind unermüdlich engagiert bei der Unterhaltung und der Werbung für die Bahn.*

*Steigen Sie ein und feiern Sie mit - beim Jubiläumsfest mit Dampfzügen und historischen Dieseltriebwagen.*

