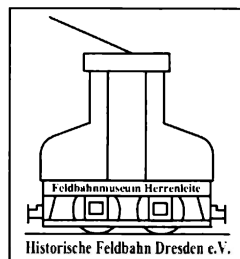


Tobias Lerch

100 Jahre Eisenbahn in der Herrenleite



Impressum

Herausgeber:

Historische Feldbahn Dresden e. V.
Herrenleithe 10
01847 Lohmen

Telefon:

Vereinsgelände Herrenleithe
Sa, 10-19 Uhr 03501 464546

Autor:

Tobias Lerch
Freiberger Straße 7
01723 Mohorn
Tel. 0176 488 404 78

Internet:

www.feldbahnmuseum-herrenleite.de
hfd@mw.htw-dresden.de

Anmerkungen, Kritiken und Hinweise richten Sie bitte an den Autor.

Die Entstehung dieser Broschüre wäre nicht möglich gewesen ohne die umfangreiche Vorarbeit von Herrn Jens Herbach, dem wir für die Überlassung umfangreicher Informationen danken. In akribischer Arbeit hat er es sich zur Aufgabe gemacht, auf seiner Internetseite www.sachsenschiene.de die Eisenbahnstrecken in Sachsen zu dokumentieren.

Spendenaufruf

Die Historische Feldbahn Dresden ist zwischen 1999 und 2001 in das ehemalige Mineralölwerk Herrenleithe bei Lohmen umgezogen. Das neue Vereinsgelände bietet umfangreiche Möglichkeiten, die Sammlung museumsgerecht der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Trotz sichtbarer Erfolge beim Museumsaufbau gibt es noch zahlreiche Probleme zu lösen. Um die Substanz mancher unverzichtbarer Gebäude ist es nicht zum Besten bestellt. Nach wie vor fehlt außerdem ein Elektroanschluß. Wir bitten Sie deshalb auch weiterhin um Spenden zur

Unterstützung des Museumsaufbaus.

Spenden sind steuerlich absetzbar. Überweisen Sie die Spende bitte auf das Konto der HFD bei der

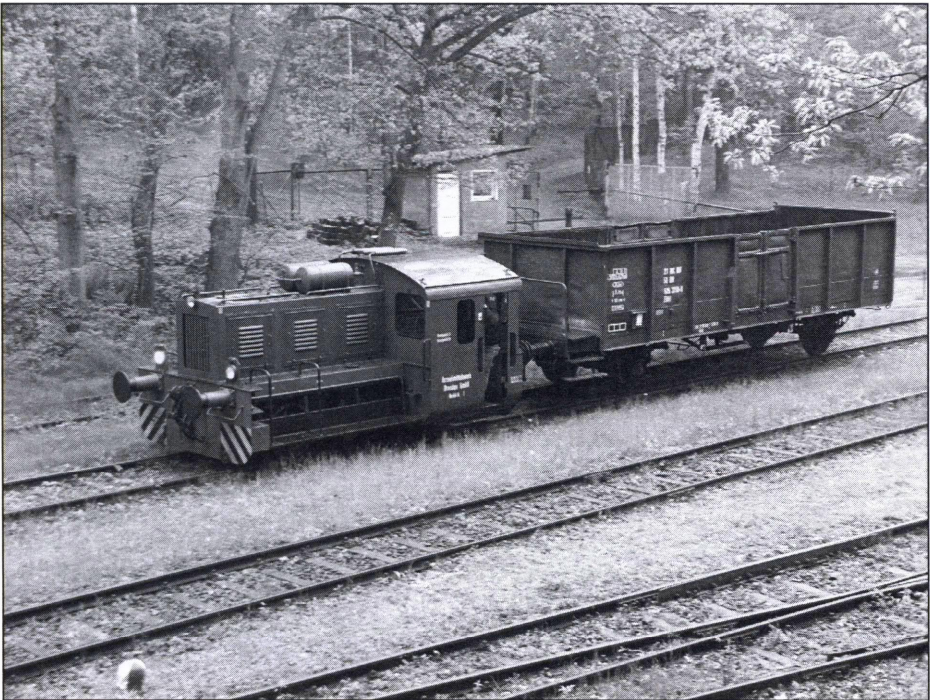
Ostsächsischen Sparkasse Dresden, IBAN DE40 8505 0300 3100 4128 09

Zweck „Museumsaufbau“.

Teilen Sie uns gleichzeitig Ihre Anschrift mit, damit wir Ihnen eine Spendenquittung zusenden können.

Inhalt

Vorwort	5
Streckenübersicht und Bezeichnung der Strecke	6
1 Vorgeschichte und Bau	8
2 Weitere Entwicklung	10
3 Stilllegung	21
4 Neuanfang	23
5 Fahrzeugeinsatz	30
6 Heizlokomotiven des Mineralölwerkes Herrenleite	34
7 Betriebsablauf	36
8 Spurensuche	37
Quellenangaben und Abkürzungen	41
Lagepläne der PH-Linie im letzten Betriebszustand 1992	42



Werklok N 4 im Eingangsbereich des Feldbahnmuseums Herrenleite, Mai 2005 (Foto: T. Lerch)

Pirna – Mockethal (– Herrenleite)									
1	2	3	4			5	6		
Wirk- liche Ent- fernung km	Pla- Be- zirk	Nr der Strecke	Meldestelle			Abkür- zung	Entfernung in Kilometern		
	Nr		Nr	Name					
—	1	629	1	Pirna		Pi	Pirna		
0,92	1		2	Pirna-Copitz		Cp	1	Pirna-Copitz	
1,74	1		3	Anschl VEB Gußglaswerk Copitz		Cppa	2	1	Anschl VEB Guß-
2,73	1		4	Anschl Eisenwerk Copitz, Baue u. Nierbauer		Cppb	3	2	1 Anschl Eisen-
2,77	1		5	Pirna-Copitz Hst		Co	3	2	1 — Pirna-
2,90	1		6	Anschl Hantzsch		Cppe	3	2	1 — —
3,61	1		7	Mockethal		Mek	4	3	2 1 1 1
4,55	1		8	Anschl Mineralölwerk Herrenleite		Mpa	5	4	3 2 2 2
5,31	1		9	Anschl C. Frommherz Müller Nachf.		Mph	5	4	3 2 2 2
5,56	1		10	Anschl P. B. Karsch		Mpe	6	5	4 3 3 3
5,81									
5,82 5,96	1		11	1. Anschl C. Frommherz 2. Anschl Müller Nachf.		Mpd	6	5	4 3 3 3
6,52	1		12	Anschl Mineralölwerk Herrenleite		Mpe	7	6	5 4 4 4
6,61	1	630	—	Herrenleite		Hr	—	—	— — — —

Kilometertafel der PH-Linie aus dem Jahr 1955. Die Kilometerangaben unterscheiden sich ab der Zeile 3 von anderen Aufstellungen um 1,790 km. Wahrscheinlich wurde der Anschluß zum Gußglaswerk der PH-Linie betrieblich zugerechnet. [1]

Titelbild: Anfang der fünfziger Jahre rangiert die Ruhrtaler-Lok des Mineralölwerkes Herrenleite Kesselwagen an der Verladeanlage für Fertigprodukte. Die geöffneten Klappen der Aufbauten und die unterschiedlich großen Puffer verleihen der Lok ein seltsames Aussehen. Einer genaueren Betrachtung sind auch die Kesselwagen wert. Hinter der Lok läuft ein zweiachsiger Einheits-Leichtkesselwagen in rahmenloser, selbsttragender Bauart, entwickelt unter minimalem Materialeinsatz in den Kriegsjahren. Die Druckluftbremsanlage des Wagens ist offensichtlich unbrauchbar, denn die Bremskennzeichnung (ein weißer Eckstrich) weist ihn als Leitungswagen aus. Der zweite Kesselwagen ist herkömmlicher Bauart, der dritte wieder ein Einheits-Leichtkesselwagen, allerdings vierachsig. Auch dessen Konstruktion entstand während des Krieges und war Grundlage für die Entwicklung der Wannentender der Kriegslokomotiven der Baureihen 42 und 52. Rechts neben der Lok ist ein weiterer Kesselwagen zu sehen, der auf dem Entladegleis an der heute noch existierenden Seitenrampe steht. (Foto: Sammlung HFD)

Rücktitelbild: Scheinbar ins Nichts führt das Gleis an der Ausfahrweiche der Ladestelle Mockethal im Januar 2007. (Foto: T. Lerch)

Vorwort

Am 20. März 2007 jährte sich die Inbetriebnahme der Bahnstrecke Pirna – Herrenleite zum einhundertsten Mal. Mag die kurze Bahnlinie auch unbedeutend erscheinen, stellte sie dennoch gemeinsam mit unzähligen anderen Verästelungen eines einstmals dichten Eisenbahnnetzes in Sachsen beinahe 90 Jahre Quelle und Ziel eines regen Güterverkehrs dar. Ursprünglich zur Abfuhr der in der Herrenleite gewonnenen Sandsteine gebaut, war die Geschichte der Bahnstrecke später in besonderer Weise mit der großen Weltgeschichte verknüpft. Zum Ende des zweiten Weltkrieges sollte sie dem „Endsieg“ dienen, statt dessen half sie, Versorgungsschwierigkeiten beim Wiederaufbau nach dem Krieg zu lindern. Die zivile Nutzung der Herrenleite dauerte jedoch nur knapp zwanzig Jahre, danach interessierte sich erneut das Militär für das abgelegene Tal. Einige Jahre nach der politischen Wende in der DDR endete mit der weitgehenden Verlagerung der Gütertransporte auf die Straße der Güterverkehr auf dem ersten Teilstück, und im Zuge der begrüßenswerten Abrüstung wurden auch Militärtransporte überflüssig.

Das Schicksal der Eisenbahn in der Herrenleite schien besiegelt, bis 1998 die Historische Feldbahn Dresden mit dem Aufbau des Feldbahnmuseums Herrenleite begann. Der Schwerpunkt in der Vereinsarbeit liegt auf der Erhaltung von Feldbahnen, jedoch soll auch die Erinnerung an die Bahnstrecke wachgehalten und die Geschichte der Herrenleite erforscht werden. Dazu wurden in den letzten Jahren alle verfügbaren Informationen gesammelt.

Mit der hier vorliegenden Broschüre soll erstmals der Versuch unternommen werden, die Geschichte der Bahnstrecke Pirna – Herrenleite zu dokumentieren. Dafür konnte dankenswerterweise auf eine Veröffentlichung von Herrn Jens Herbach im Internet zurückgegriffen werden. Außerdem standen eine Betriebschronik des Mineralölwerkes Herrenleite und Wandzeitungen aus dem Traditionskabinett des TSL 24 der NVA zur Verfügung, die durch aufmerksame und geschichtsbewußte ehemalige Mitarbeiter vor der Vernichtung gerettet wurden. Informationen über die von der Bundeswehr in der Herrenleite eingesetzten Lokomotiven wurden von Herrn Andreas Böttger zur Verfügung gestellt.

Sehr spärlich ist der Bestand an Fotos, die den Bahnbetrieb in der Herrenleite illustrieren könnten. Aufnahmen vom Betrieb fehlen bisher völlig, nur einige Bilder vom Gelände des Mineralölwerkes sind überliefert.

Es ist uns bewußt, daß die Broschüre in der vorliegenden Form nur den derzeitigen Forschungsstand wiedergeben kann. Während der Sichtung des vorhandenen Materials ergaben sich viele Fragen, die bisher nicht zu klären waren. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie mit weiteren Informationen zur Vervollständigung des Bildes beitragen könnten. Dabei ist jeder noch so unbedeutend erscheinende Hinweis interessant, auch Geschichten, Anekdoten und persönliche Erinnerungen an den Bahnbetrieb. Sollten Sie Fotos von der Bahnstrecke oder den Steinbrüchen, dem Mineralölwerk oder aus Zeiten der militärischen Nutzung der Herrenleite besitzen, würden wir uns über eine Möglichkeit zu deren Reproduktion sehr freuen. Scheuen Sie sich nicht, uns anzusprechen, selbst wenn Sie die Qualität vorhandener Fotos nicht für ausreichend ansehen oder Familienfotos nur im Hintergrund wichtige Details abbilden.

Streckenübersicht und Bezeichnung der Strecke

Die nachfolgende Tabelle zur Streckenübersicht wurde aus verschiedenen Quellen zusammengestellt [1], [2], [3], [4]. Es wurde versucht, die zeitliche Abfolge in der Bezeichnung der Betriebsstellen und Anschließer nachvollziehbar zu machen. Dabei ergaben sich einige Lücken, da die Firmierung der Anschließer sich änderte. Weitere Differenzen traten bei der Lage einzelner Anschlußstellen auf. Die Ursache dafür ist u. a. in Lageveränderungen der Gleise und Veränderungen in der Festlegung der Anschlußbahngrenzen zu suchen. Wenn mehrere Stationierungen vorhanden sind, ist die ab 1992 bis zuletzt gültige an erster Stelle genannt, ältere sind in Klammern gesetzt. Die Angaben zur Höhenlage wurden amtlichen Unterlagen entnommen. Sie dienen zur Orientierung über die Steigungsverhältnisse. Neigungen innerhalb der Anschlußstellen wurden nicht berücksichtigt.

Eine Besonderheit der sächsischen Staatseisenbahnen waren die Typenbezeichnungen für die Strecken, gebildet aus den Anfangsbuchstaben der Endbahnhöfe. Diese Bezeichnungen erwiesen sich als äußerst langlebig. Aufgrund ihrer Einfachheit und Klarheit waren sie von 1870 bis in die Jetztzeit in Gebrauch. Die Strecke Pirna – Herrenleite wurde als PH-Linie bezeichnet und zweigte von der Strecke Kamenz – (Arnsdorf) – Pirna (KP-Linie) ab. Das Bezeichnungssystem wird auch im vorliegenden Text verwendet.

Die Schreibweise der Flurbezeichnung Herrenleite wird bis heute nicht einheitlich gehandhabt. Üblich ist zwar die modernere Variante, aber der Name Herrenleithe lebt in der Straßenbezeichnung fort. Daraus ergibt sich die Kuriosität, daß sich das Feldbahnmuseum auf der Herrenleithe 10 in der Herrenleite befindet.

Lage [km]	Höhe SO über NN [m]	Station/Objekt [Anschlußgleislänge]
0,000	135,62	Abzweig Copitz
0,741	152,6	Bahnübergang Lohmener Straße
0,800	154,92	Anschlußstelle Chemische Werke Zimmermann [208 m]
0,954 (1,065)	155,97	Anschlußstelle Eisenwerk Copitz [1921-?] Anschlußstelle Eisenwerk Copitz, Baege u. Nierbauer Anschlußstelle VEB Betonwerk Cossebaude, Werk Pirna-Copitz Anschlußstelle Betonwerk Dresden GmbH, Werk Pirna-Copitz mit den Mitbenutzern: <ul style="list-style-type: none"> - Agrotex Chemie GmbH - Fahrzeugelektrik Pirna GmbH mit den Nebenanschlüssen: <ul style="list-style-type: none"> - Sächs. Pineka Handelsgesellschaft GmbH (früher GHG Waren täglicher Bedarf Pirna) - Copitzer Guß GmbH (früher VEB Gießerei Copitz) mit dem Mitbenutzer: <ul style="list-style-type: none"> - Deutsche Reichsbahn Oberbauwerk Wülknitz, Aufbereitungswerk Pirna Anschlußstelle Edelstahlwerke Schmees GmbH [?-1993]
0,990	155,97	Ladestelle Pirna-Copitz
1,011	155,97	Anschlußstelle Dampfsäge- und Hobelwerk Hantzsch & Co. [1925-?]

(1,100)		Anschlußstelle Fa. Hantzsch, Tiefbau K. Abbel Gmbh [?-1997]
1,164 (1,250)	155,97	Anschlußstelle Tanklager VEB Minol Anschlußstelle Minol Südtank GmbH Sachsen/Thüringen, NL Dresden, Lager Pirna
1,580	155,97	Bahnübergang Wehlener Straße
1,820	155,97	Ladestelle Mockethal
1,943 (1,850)	155,97	Anschlußstelle Getreidewirtschaft Pirna [1959-1997]
2,066	155,97	Durchlaß Kratzbach
2,100		Grenze der Anschlußbahn NVA/Bundeswehr [1989-?]
2,765	164,28	Anschlußstelle Steinbruch Gräfe & Colditz [1911-?, 165 m] Anschlußstelle Steinbruch Dosch & Ankenbrand [?-1944] Anschlußstelle Anlage „Ofen“ [1944-1945] Anschlußstelle Mineralölwerk Herrenleite [1945-1964] Anschlußstelle NVA [1964-1990] Unterer Anschluß Bundeswehr [1990-1997]
3,522	177,65	Unterführung Wirtschaftsweg
3,538 (3,534)	177,77	Anschlußstelle Steinbruch C. F. Förster, Riesa [1907-?, 128 m] Anschlußstelle C. Frommherz Müller Nachf. Anschlußstelle Schleifsteinwerke Pirna [bis 1969] Anschlußstelle NVA [1969-1990] Mittlerer Anschluß Bundeswehr [1990-1997]
3,783	182,99	Anschlußstelle Steinbruch Karsch [1907-?, 186 m] Anschlußstelle Anlage „Dachs VII“ u. „Carnallit“ [1944-1945] Anschlußstelle Amt für Atomsicherheit u. Strahlenschutz der DDR Anschlußstelle NVA/Bundeswehr (gesperrt)
4,031	187,67	Anschlußstelle Steinbruch C. F. Förster, Riesa [1907-?, 120 m] Anschlußstelle Steinbruch Müller Anschlußstelle C. Frommherz Müller Nachf.
4,041	187,67	Anschlußstelle Steinbruch C. F. Förster, Riesa [1907-?, 137 m] Anschlußstelle Steinbruch Reiche Anschlußstelle C. Frommherz Müller Nachf.
4,535 (4,640)	197,47	Anschlußstelle Anlage „Ofen“ [1944-1945] Anschlußstelle Mineralölwerk Herrenleite [1945-1964] Anschlußstelle NVA [1964-1990] Oberer Anschluß Bundeswehr [1990-1997]
4,738	197,47	Anschlußstelle Sächsische Steinindustrie H. Schmidt GmbH [1907-?]
4,825	197,47	Streckenende

1. Vorgeschichte und Bau

Im engen, bewaldeten Tal des Kratzbaches auf der rechten Elbseite zwischen Pirna und Wehlen wurde auf 2,8 km Länge seit Mitte des 19. Jahrhunderts Sandstein abgebaut, der sich durch hohe Festigkeit und gute Wetterbeständigkeit auszeichnete. Die Steinbrüche liegen in dem bis zu 40 m tiefen Tal, das im unteren Teil als Alte Poste und im oberen Teil als Herrenleite bezeichnet wird.

Das in den Steinbrüchen gewonnene Material eignete sich im Gegensatz zum Cottaer Sandstein aufgrund seiner Körnigkeit und hohen Festigkeit nicht für Bildhauerarbeiten, jedoch hervorragend zur Herstellung von Mühl- und Schleifsteinen und zur Werksteinproduktion.

Nach 1874 sind 56 Brüche in den Fluren Mockethal, Dorf Wehlen, Lohmen und Doberzeit amtlich registriert. Im Jahr 1901 waren 300 Steinbrecher in 25 Brüchen tätig, die Jahresproduktion betrug 14.000 Kubikmeter. Bekannte Firmen und spätere Anschlußgleisbesitzer in der Herrenleite waren das Riesaer Unternehmen C. F. Förster (Brüche 283, 284, 287, 291, 292, 473, 507 und 562), das Unternehmen von Ernst Karsch aus Lohmen (Bruch 557) und die Pirnaer Firma Otto Schmidt (Brüche 211, 212 und 283) [5].

Die Stadt Pirna erhielt bereits 1848 Anschluß an den ersten Teilabschnitt der Sächsisch – Böhmisches Eisenbahn. Eine Eisenbahnverbindung nach Norden wurde mit der Linie Arnsdorf – Pirna 1875 eröffnet. Mit den Bahnstrecken verbesserten sich die Versandmöglichkeiten für die Pirnaer Sandsteinbrüche jedoch nur unzureichend, blieb doch der mühselige Transport von den Brüchen zu den weiter entfernten Bahnhöfen Pirna und Lohmen. Direkte Anschlußmöglichkeiten erhielten die südlich von Pirna gelegenen Sandsteinbrüche mit Eröffnung der Sekundärbahnen von Pirna nach Berggießhübel 1880 und nach Großcotta 1895.

Für die in der Herrenleite zwischen Mockethal und Wehlen gelegenen Brüche blieben die Transportverhältnisse unzureichend. Ein

ständig steigender Absatz zum Ende des 19. Jahrhunderts erforderte dringend Veränderungen.

Im Januar 1900 richteten 14 Anliegergemeinden an den sächsischen Landtag eine Petition zum Bau einer Industriebahn von Copitz durch die Herrenleite nach Dorf Wehlen. Bereits im September wurden dazu Vermessungsarbeiten durchgeführt und Ende des Jahres der Antrag zur Bewilligung der erforderlichen Mittel eingereicht. An den Baukosten in Höhe von 775.200 Mark beteiligten sich neben den Gemeinden auch einige Steinbruchbesitzer, deren Anteil 10.000 Mark betrug.

Man entschied sich für eine normalspurige, ausschließlich dem Güterverkehr der Steinbrüche und der ortsansässigen Industrie vorbehaltene Nebenbahn mit minimalen Bogenradien und maximaler Gradienten. Personen- und Stückgutverkehr waren nicht vorgesehen.

Schon im Oktober 1902 wurde ein Baubüro in Copitz eingerichtet [2]. Der Bahnbau begann am 2. Januar 1906. Auf der Baustelle arbeiteten durchschnittlich 141 Mann, der größte Personalbestand wurde im Mai 2006 mit 207 Arbeitern erreicht. Sehr aufschlußreich sind Angaben zu den täglichen Löhnen der Arbeiter:

Erdarbeiter als Tagelohn 2,50 M bis 3,60 M, Erdarbeiter als Stücklohn 3,50 M bis 5,00 M, Maurer und Zimmerer als Tagelohn 4,00 M bis 5,30 M, im Stücklohn bis zu 7,80 M [6].

Schwierigkeiten gab es nur bei der Trassierung durch die Steinbrüche der Herrenleite, außerdem mußte der Kratzbach, ein Rinnsal am Talgrund, an einigen Stellen verlegt werden. Der „Statistische Bericht der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen“ weist Erdbewegungen von 117.000 m³ aus, immerhin waren 1.200 m³ Stützmauern und Pflaster sowie 950 m³ Mauerwerk für Brücken und Schleusen herzustellen [6].

Der Oberbau war für einen „Raddruck“ von 7500 kg ausgelegt und entsprach damit dem damaligen Standard. Der kleinste Bogenhalbmesser betrug 180 m, die größte Neigung

1:40. Daraus ergaben sich als zulässige Radstände 4,00 m für eigene und 4,50 m für fremde Wagen [7].

Das 4,8 km lange Gleis zweigte an der Hektometer-Station 445+3,8 KP [8] (später km 44,504 [1]) von der KP-Linie (Kamenz – Pirna) bei Copitz ab. Am Abzweig wurde für 3.816,34 Mark ein Stellwerk errichtet, das als Blockstelle der KP-Linie diente und mit zwei Weichenwärtern II. Klasse besetzt wurde [7].

Auf dem Weg in die Herrenleite befanden sich zwei öffentliche Ladestellen. Vom Endpunkt aus sollte eine spätere Weiterführung nach Dorf Wehlen und Rathewalde möglich sein. Die anfangs geplante öffentliche Ladestelle Dorf Wehlen wurde im November 1903 zugunsten einer umfangreicheren und einschließlich einer Gleiswaage privat finanzierten Zweiggleisanlage der Firma Sächsische Sandsteinindustrie H. Schmidt G.m.b.H. Pirna wieder verworfen. Das erwies sich später als Fehler, da die Sandsteinwerke Schmidt anfangs dritten Personen keine Steinverladung auf ihren Gleisen gestatteten.

Die Ladestellen in Copitz und Mockethal erhielten nur die notwendigste Ausstattung für den Güterumschlag. Beide Ladestellen waren wie auch die Abzweigstelle dem Bahnhof Pirna unterstellt. Die Abfertigung der Güter übernahmen als Agenten Hermann Müller für Copitz, gleichzeitig Besitzer des Restaurants „Zum Felsenkeller“, und der Gemeindediener Ernst Heinrich Zschaler für Mockethal [7]. Bereits zur Eröffnung wurden auf beiden Ladestellen Wagenkästen aufgestellt [6]. Diese genügten den Anforderungen als Diensträume für die Güterabfertigung, da kein Stückgutverkehr stattfand und deshalb keine Güter auf den Ladestellen zwischengelagert werden mußten.

Für die Streckenüberwachung war ein Bahnwärter verantwortlich, der der Bahnmeisterei KP IV der KP-Linie unterstellt war [7].

Ein Schreiben vom 18. März 1907 bemerkte

»... daß die während des Baues "Copitz – Herrenleite" genannte Linie zukünftig mit "Pirna – Herrenleite" (P.H.) bezeichnet und daß als Linienlänge vorläufig 1,83 km – d.i. von Abzweigung aus der Linie K.P. bis Mitte Mockethal Ladestelle – angenommen werden soll. ...

Bezüglich der Schreibweise des Wortes "Herrenleit(h)e" haben wir verfügt, daß für den Bahnverkehr die den Regeln der neuen Rechtschreibung entsprechende Schreibweise "Herrenleite" angewendet wird, da Herrenleite weder Ortschaft noch Ortsteil ist.«

Am 19. März 1907 fand die Abnahme der Strecke mit einem Prüfungszug statt, und am 20. März 1907 ging sie in Betrieb. Vorerst konnte öffentlicher Güterverkehr nur bis Mockethal durchgeführt werden, da ein Vertragsabschluß mit der Fa. Schmidt noch ausstand.

Mit dem Abschluß der Bauarbeiten hatte das Baubüro Copitz nur noch Restarbeiten zu erledigen. Am 1. April 1907 wurde es deshalb nach Pirna verlegt und Ende Juni aufgelöst.

[3], [2], [7], [9], [5], [10]

Fahrplan des Prüfungszuges am 19. März 1907 [1]:

-->	Station	<--
10.20	Bf Pirna	12.00
10.25	Abzw Copitz	11.55
10.29	Ldst Copitz	11.51
10.35		
10.39	Ldst Mockethal	11.46
10.45		
10.52	Anschlußstelle km 3,534	11.39
10.57		
11.01	Anschlußstelle km 4,000	11.35
11.06		
11.11	Anschlußstelle km 4,738	11.30

2. Weitere Entwicklung

Im Zusammenhang mit dem Streckenbau war eine größere Zahl von Steinbruchanschlüssen entstanden. In den Steinbrüchen dienten Feldbahnen dem Transport der Steine von den Abbaustellen zur Bearbeitung und weiter zu den Laderampen. Sie wurden ausschließlich im Handverschub betrieben, auf den Einsatz von Feldbahnlokomotiven in den Sandsteinwerken gibt es keine Hinweise. Mit Hilfe von Bremsbergen wurden größere Höhenunterschiede überwunden. Die Beladung der Eisenbahnwagen erfolgte mit Krananlagen.

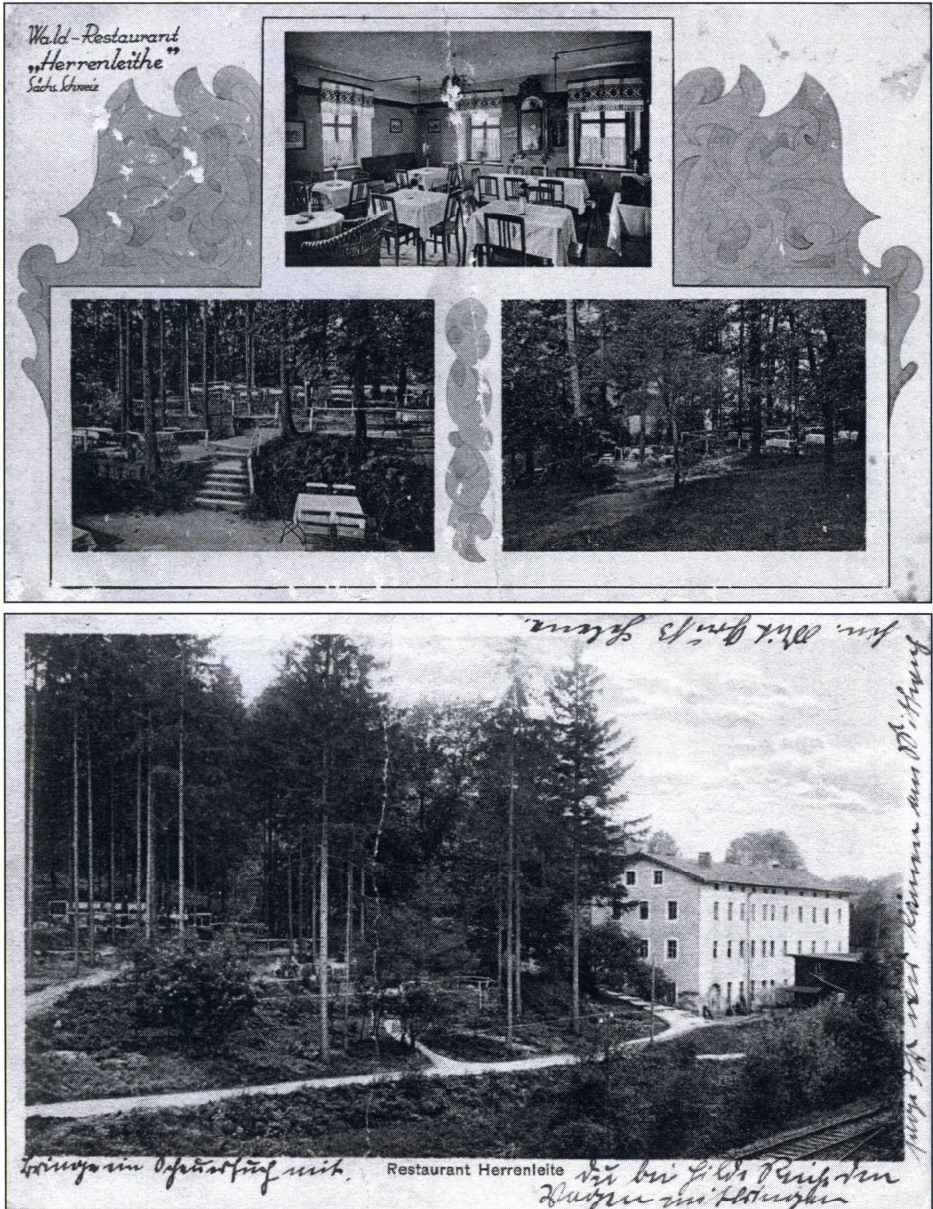
Der erste Fahrplanentwurf der neuen Bahnstrecke sah täglich zwei Güterzugpaare vor, deren Geschwindigkeit auf 25 km/h begrenzt war.

Fahrplanentwurf der PH-Linie [1]:

Ng 8201	Ng 8205	Station	Ng 8202	Ng 8206
8.05	14.45	Bf Pirna	10.10	16.58
8.10	14.50	Abzw Copitz	10.05	16.52
8.13	14.53	Ldst Copitz	10.01	16.49
8.21	15.03		9.57	16.45
8.25	15.07	Ldst Mockethal	9.53	16.41
8.33	15.15		9.49	16.37
8.40	15.22	Anschlußstelle km 3,534	9.43	16.31
8.48	15.30		9.39	16.27
8.51	15.33	Anschlußstelle km 4,000	9.36	16.24
9.07	15.51		9.31	16.19
9.12	15.56	Anschlußstelle km 4,738	9.27	16.15



Das Restaurant Herrenleite gehörte dem Steinbruch- und Steinmetzgeschäft C. F. Förster aus Riesa und befand sich in Höhe des Bahnüberganges nach Lohmen zwischen den beiden Anschlußgleisen der Firma. Das Gebäude beherbergte nicht nur die Gastwirtschaft, sondern im Erdgeschoß auch die Steinbruchschmiede. Ansicht des Restaurants Herrenleite von Südwesten (Foto: Sammlung M. Lenk)



Offensichtlich kam der Fremdenverkehr nicht im erwarteten Umfang zustande, denn bereits Ende der dreißiger Jahre endete der Gaststättenbetrieb. Die Terrassen des großen Biergartens wurden später in die Gartengestaltung des heute noch existierenden Wohnhauses einbezogen. (Fotos: Sammlung M. Otto)

Bereits zum 1. Juli 1908 stellte der Mockethaler Güteragent seine Tätigkeit wieder ein [2]. Der geplante öffentliche Güterverkehr über Mockethal hinaus kam auch weiterhin nicht zustande, jedoch sorgten die Anschlüsse in der Herrenleite für ein hohes Verkehrsaufkommen. Projekte zur Streckenverlängerung nach Wehlen oder gar nach Rathewalde zerschlugen sich nicht zuletzt wegen der schwierigen Geländeverhältnisse, die umfangreiche Erdarbeiten erfordert hätten.

Die PH-Linie diente nicht nur dem Transport der Steinbrucherzeugnisse. Sehr interessant ist die Geschichte der Industrieansiedlung nördlich der Ladestelle Copitz. 1918 plante man zwischen km 0,700 und 1,300 links der Bahnlinie ein Demobilisierungslager für Pioniergeräte. Im Herbst des Jahres ging ein Teilstück des Anschlußgleises bis zur Lohmener Straße in Betrieb, der Rest wurde vermutlich 1919 fertiggestellt. Nach Ende des ersten Weltkrieges errichtete man auf dem Gelände ein Eisenwerk, das am 01.04.1921 den bestehenden Gleisanschluß übernahm. Im Laufe der Zeit entstanden im Werksgelände umfangreiche Gleisanlagen. Neben mehreren Weichen existierte auch eine elektrische Schiebebühne. Im Werk waren Feldbahngleise zur Durchführung innerbetrieblicher Transporte verlegt. Die Schiebebühne war daher zum Bewegen von Feldbahnfahrzeugen auch mit einem 600 mm-Gleis ausgestattet. Die Feldbahngleise waren teilweise als Vierschienengleis in der Achse der Regelspurgleise angeordnet, was darauf schließen läßt, daß Regelspurwagen durch Feldbahnfahrzeuge bewegt wurden.

Am 18.07.1925 wurde der Anschluß zum neu errichteten Sägewerk in Copitz abgenommen. Ohne behördliche Genehmigung erweiterte der Inhaber das Gleis und nahm die Ergänzung am 01.11.1926 in Betrieb. Die Genehmigung wurde zwar am 15.03.1927 nachträglich erteilt, im Wiederholungsfalle aber die Sperrung des Anschlusses angedroht.

Für den 18. Mai 1928 ist der einzige bisher bekannte Unfall auf der PH-Linie überliefert: Auf der Ladestelle Copitz geriet durch Funkenflug ein mit Papierabfällen beladener

Güterwagen in Brand. Die herbeigerufene Feuerwehr konnte das Feuer löschen [2].

Bereits in den zwanziger Jahren brach der Absatz von Sandsteinen aus der Herrenleite ein. Die Weltwirtschaftskrise und der Zwang zu rationellerem Bauen führten zu einem Niedergang, in dessen Folge zunächst kleinere Betriebe auf der Südseite des Tales schließen mußten. Aber auch einige größere Brüche wurden stillgelegt und deren Gleisanschlüsse aufgegeben. Spätestens mit Beginn des zweiten Weltkrieges kam die Sandsteinproduktion vollständig zum Erliegen.

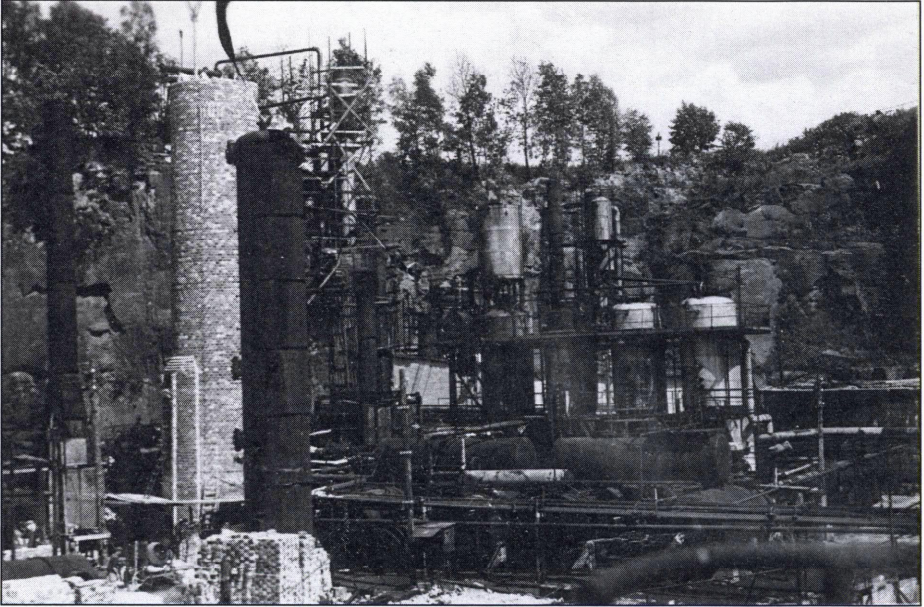
Im Verlauf des zweiten Weltkrieges bekam das abgelegene Tal der Herrenleite strategische Bedeutung. Der vorhandene Bahnschluß, die steilen Steinbruchwände und die Unauffälligkeit auch aus der Luft boten beinahe ideale Voraussetzungen für die Errichtung kriegswichtiger Produktionsanlagen.

Im April und Mai 1944 führten deshalb die Mitteldeutschen Motorenwerke Taucha erste Vorarbeiten für die Untertageverlagerung eines Teils ihrer Flugmotorenproduktion unter dem Tarnnamen „Carnallit“, später auch „Sandsteinwerke G. m. b. H. Pirna“ aus. Dazu sollten in die Steinbruchwände östlich des Weges nach Lohmen zehn Stollen mit einer Breite von je 7 m getrieben werden, um etwa 15.000 m² Produktionsfläche zu schaffen. Es war vorgesehen, das Anschlußgleis der ehemaligen Firma Karsch am km 3,783 in das Seitental in Richtung Lohmen zu verlängern und über eine Spitzkehre getarnte Entladeanlagen zu schaffen. Die Leitung des Projektes unterlag der Auto Union AG Chemnitz, die Bauausführung lag in den Händen der Firmen Funke & Co. und Dr. Wagner [11], [12].

Ebenfalls im Frühjahr 1944 begannen alliierte Bomberverbände mit gezielten Luftangriffen auf die deutsche Mineralölindustrie, um durch Zerstörung der Produktionsanlagen den Nachschub an Treib- und Schmierstoffen für Wehrmacht, Luftwaffe und Kriegsmarine lahmzulegen. Diese Strategie zeigte bereits nach wenigen Tagen Erfolge, waren doch die großen Raffinerien leicht verwundbare Ziele.



In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg existierte ein Schießplatz nordöstlich der Ladestelle Mockethal, deren Schießbahn parallel zum Gleis der PH-Linie noch heute erkennbar ist. Das obere Foto wurde vom Bahnübergang aus aufgenommen und zeigt im Vordergrund den Oberbau aus der Anfangszeit der PH-Linie. Das Gleis ist in Kies gebettet, mit relativ grobem Schotter wurde nachgestopft. Ein Fußweg verläuft in der Mitte. Die Schwellen und das Klein-eisen sind vollständig verfüllt. (Fotos: Sammlung M. Lenk)



Das Bild aus dem Jahre 1948 verdeutlicht gut den anfangs provisorischen Charakter der Destillationsanlagen des Mineralölwerkes. Links wird der Schornstein als Ersatz für den zuerst vorhandenen Blechschornstein gebaut. Auf dem Standort der Anlagen befindet sich heute der Gleislagerplatz des Feldbahnmuseums Herrenleite. (Foto: Sammlung HFD)

Mit Hilfe des „Geilenberg-Programms“ versuchten die faschistischen Machthaber, der neuen Situation zu begegnen. Verantwortlich für die Umsetzung war Edmund Geilenberg, vorher Direktor der Stahlwerke Braunschweig GmbH in Berlin. Der eilends aufgestellte „Mineralölsicherungsplan“ sah vor, die Produktion von Kraft- und Schmierstoffen zu dezentralisieren und teilweise nach unter Tage zu verlegen. Damit sollte die Mineralöl-industrie weniger störanfällig werden. Verschiedene Anlagen dafür waren auch im Raum Pirna vorgesehen.

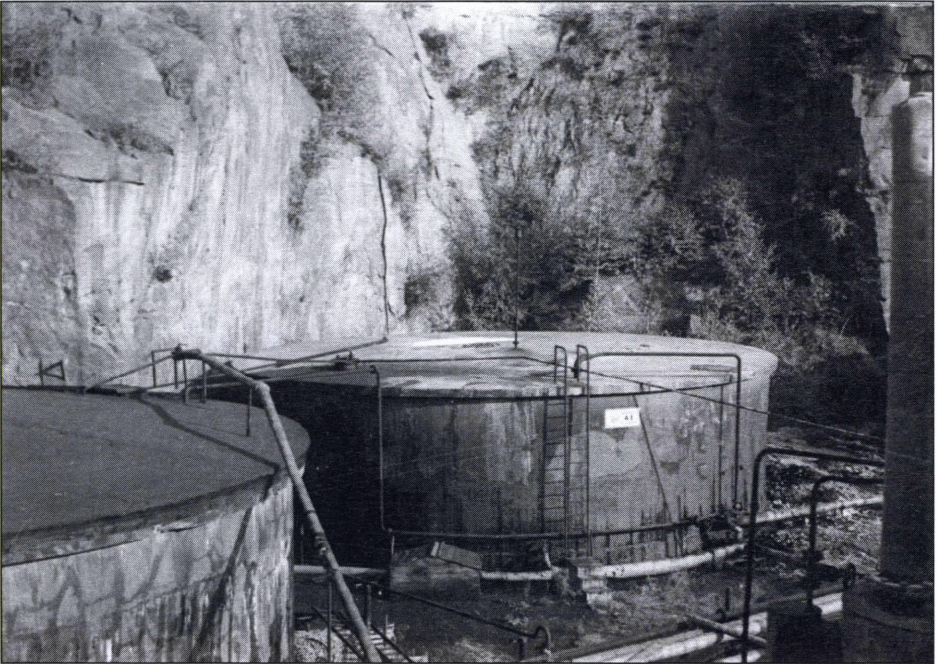
Somit begann Anfang August 1944 das dunkelste Kapitel in der Geschichte der Herrenleite. Das abgelegene Tal wurde von SS-Einheiten völlig abgeriegelt. Die Organisation-Todt sowie einheimische Baufirmen, u. a. Grünzweig & Hartmann sowie Funke & Co. [13], begannen mit der Errichtung von Kleindestillationsanlagen zur Benzinproduktion

(Tarnbezeichnung „Ofen“) und einer Anlage zur Schmierölherstellung („Dachs VII“).

Vier der in Deutschland und Österreich insgesamt geplanten 40 „Ofen“-Kleindestillationsanlagen sollten in der Herrenleite gebaut werden, und zwar die Anlagen „Ofen XIX / XX Alte Poste I“ und „Ofen XXI / XXII Alte Poste II“.

Zur Lagerung des Rohöls entstanden vier Betontanks mit insgesamt 2.400 m³ Fassungsvermögen. Die jeweils paarweise errichteten Destillationskolonnen hatten eine Tagesleistung von je 120 t Rohöl, so daß der Rohölvorrat für fünf Tage reichte. Als Monatsleistung sollten von einer „Ofen“-Doppelanlage 6.000 t Rohöl zu 700 t Benzin und 2.000 l Dieselmotoren destilliert werden. 3.000 t Rückstände ohne Weiterverarbeitungsmöglichkeit wären pro Monat angefallen.

Zwei der vier aus Sicherheitsgründen getrennten Anlagen befanden sich auf dem heutigen



Die abgebildeten Rohöltanks im Mineralölwerk Herrenleite hatten eine Kapazität von je 600 m³. Der Tarnanstrich aus dem Jahre 1945 hat sich bei dem letzten auf dem Gelände des Feldbahnmuseums noch vorhandenen Behälter bis heute erhalten. (Foto um 1950: Sammlung HFD)

Gelände des Feldbahnmuseums Herrenleite, die anderen etwa 2 km weiter unten im Tal, wahrscheinlich im Bereich des stillgelegten Steinbruchs der Firma Dosch & Ankenbrand.

Noch 1944 konnte vorläufig die Fertigung aufgenommen werden, obwohl die Bauarbeiten auch im März 1945 noch nicht abgeschlossen waren [13]. Den Betrieb übernahm die Deutsche Gasolin AG Berlin im Lohnverfahren. Verarbeitet wurde Erdöl aus dem Wiener Becken bei Zistersdorf und Neusiedl, das in Kesselwagen angeliefert wurde. Zum Rangieren stand eine Diesellok zur Verfügung.

Problematisch war die große Menge an Destillationsrückständen, die aufgrund der primitiven Anlagen nicht weiterverarbeitet werden konnte. Ein Teil wurde zur Dampferzeugung verbrannt, der Rest z. T. in der Herrenleite

verkippt, z. T. in einen Steinbruch bei Seelingstädt transportiert [14].

Ab Januar 1945 kamen auch KZ-Häftlinge für den weiteren Ausbau der Produktionsanlagen zum Einsatz. Sie waren in Baracken in einer ehemaligen Kiesgrube in Zatzschke untergebracht.

Für die Bedeutung der Baumaßnahmen in der Herrenleite spricht, daß die Ladestelle Mockethal am 1. Januar 1945 zum Bahnhof erhoben wurde.

Um die Produktion effektiver zu gestalten, sollte die Anlage „Dachs VII“ die Schmierölproduktion aus den Destillationsrückständen der „Ofen“-Anlagen übernehmen. Sie war zum Schutz vor Luftangriffen unterirdisch geplant. Dazu wurden ab Mitte November 1944 in die Sandsteinwände am km 3,500 der PH-Linie zahlreiche Stollen getrieben.



Auf der Rückseite des Bildes ist vermerkt: »Erwin Kluge 1945 in der Herrenleite am Stollen. Sie mußten als Strafarbeit von den Russen die Gleise und Maschinen aus den Stollen demontieren. Im Stollen wurde im 2. WK Rüstungsproduktion betrieben. Der Stollen wurde später gesprengt.« Die Gesichter der Männer sind deutlich gezeichnet von den Entbehrungen des Krieges und der Nachkriegszeit. (Foto: Sammlung M. Lenk)

Die Arbeiten unter dem Decknamen „Rogenstein“, ebenfalls unter Leitung der Deutschen Gasolin AG, konnten bis Kriegsende jedoch nur zu 20 % abgeschlossen werden [1].

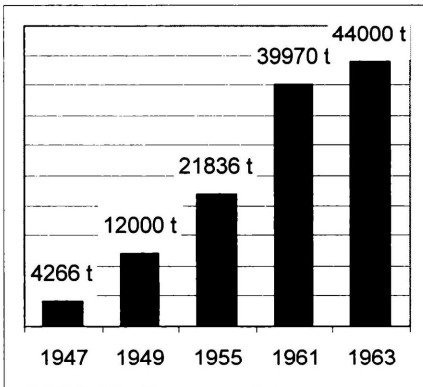
Die Stollen von „Rogenstein“ und von „Carnalil“ wurden später von sowjetischen Truppen durch massive Sprengungen weitgehend zerstört, nachdem alle verwendbaren Anlagen als Reparationsleistung demontiert waren. Dabei soll ein mit Sprengstoff beladener Zug im Berg verblieben sein [1]. Die Spuren der Zerstörungen sind teils noch heute sichtbar.

Im Gegensatz zu den Stollenbauten überstanden die oberirdischen Anlagenteile in der Herrenleite das Kriegsende ohne Schäden. Nach dem Zusammenbruch des faschistischen Systems wurden die zwar primitiven, jedoch betriebsbereiten Destillationsanlagen unter Treuhänderschaft der Stadt Pirna für Zwecke der Besatzungsmacht weiterbetrie-

ben. Die im September 1945 gegründete Gesellschaft für chemische Industrie mbH Pirna baute in der Folgezeit das „Benzinwerk Herrenleite“ zu einem funktionsfähigen Mineralölwerk aus. Im Jahre 1947 wurden 1930 t österreichisches Erdöl sowie 2336 t aus Seelingstädt zurückgeführte Destillationsrückstände verarbeitet. Der ursprünglich geplante Produktionsumfang wurde also nicht annähernd erreicht.

Nach dem Ende des Krieges kam auch die Sandsteinindustrie langsam wieder in Gang, wenn auch nur in bescheidenem Umfang.

Das Benzinwerk wurde 1948 der Vereinigung Volkseigener Betriebe Kohlenwertstoffe als Mineralölwerk Herrenleite angegliedert. Schon aus der Namensänderung ist ersichtlich, daß neben Kraftstoffen jetzt auch Schmieröle hergestellt wurden.



Entwicklung der jährlichen Rohölverarbeitung des Mineralölwerkes [14]

Umfangreiche Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen führten in den Folgejahren zu einer Vervielfachung der Produktion, die zudem auf Mineralöle erweitert und zunehmend spezialisiert wurde. Damit verbunden war ein stetiges Anwachsen der Tonnage im Empfang und Versand per Bahn. In den fünfziger Jahren lag die Belegschaftsstärke bei durchschnittlich 150 Frauen und Männern.

Im Jahre 1953 wurden auch die Fahrwege parallel zur Bahnstrecke aus Richtung Mockethal und nach Dorf Wehlen ausgebaut. Jetzt war das Mineralölwerk auch bequem per Straße erreichbar. Auf Forderung der DR sollten die Lagertanks aus der 50 m-Zone der Verladeanlagen entfernt werden. Gleistassen und Ölabscheider sicherten den gefahrlosen Umschlag auf den Ladegleisen.

Der als Reservetanklager genutzte zweite Standort des Mineralölwerkes am km 2,765 der PH-Linie wurde bei Bedarf mit Kesselwagen im Pendelverkehr bedient. Dazu standen keine eigenen Wagen zur Verfügung, vielmehr mußten Pendelwagen von der Deutschen Reichsbahn bereitgestellt werden.

Dabei gab es jedoch immer wieder Schwierigkeiten, die zu Störungen in der Erdölverarbeitung führten. Im Jahre 1959 wurde deshalb parallel zur Bahnstrecke eine 2 km lange



Beladung eines vierachsigen Einheits-Leichtkesselwagens im Mineralölwerk in den fünfziger Jahren. (Foto: Slg. HFD)

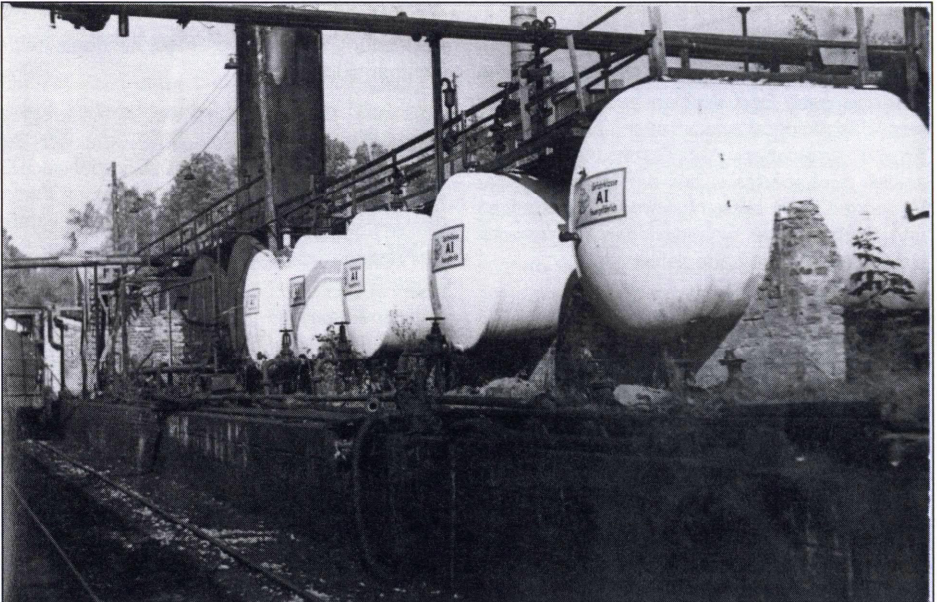
Rohrleitung gebaut, deren Reste noch heute sichtbar sind.

Ebenfalls 1959 entstand das Anschlußgleis zum VEB Getreidewirtschaft Pirna an der Ladestelle Mockethal. Seit Anfang der sechziger Jahre betrieb der VEB Minol einen Gleisanschluß zum Tanklager an der Ladestelle Copitz.

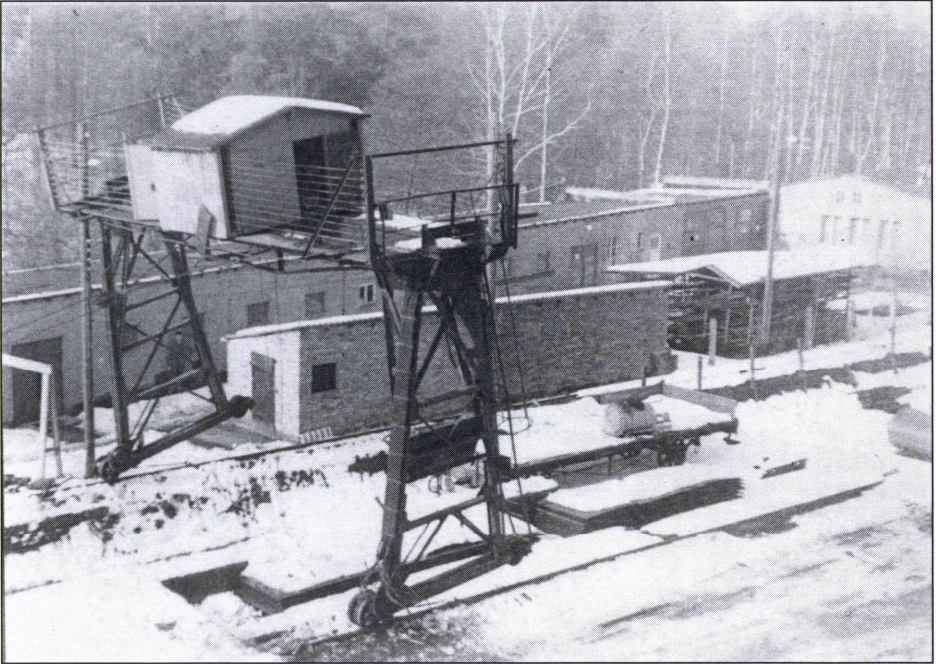
Noch in den Jahren 1962 und 1963 erfolgten im Mineralölwerk Herrenleite umfangreiche Investitionen zur Steigerung der Produktionskapazität. Mit dem Aufbau einer leistungsfähigen Mineralölindustrie in der DDR, vor allem mit der Inbetriebnahme der ersten Stufe der Rohölverarbeitung im Erdölverarbeitungswerk Schwedt am 1. April 1964, verlor das kleine Werk in der Herrenleite jedoch seine Daseinsberechtigung. Es wurde am 30. Juni 1964 stillgelegt.



Blick über das Gelände des Mineralölwerks, vermutlich um 1960. Unter dem Portalkran sind schwach die Ruhrtaler-Werklok und der Werkwagen zu erkennen. Die größeren Gebäude existieren noch heute. (Foto: Sammlung HFD)



Lagerung von Fertigprodukten vor dem Versand auf der Seitenrampe. (Foto: Slg. HFD)



Nach der Stilllegung des Mineralölwerkes wird der alte Portalkran aus der Steinbruchzeit mit Hilfe eines Flaschenzuges zur Verschrottung umgeworfen. Interessant ist der als Werkwagen genutzte Niederbordwagen an der Rampe. (Foto: Sammlung HFD)

In den folgenden vier Monaten wurde ein Großteil der Anlagen demontiert und verschrottet, so auch der noch aus der Steinbruchzeit stammende Portalkran.

Am 1. November 1964 übernahm die Nationale Volksarmee das Gelände und eine kleine Gruppe von Fachkräften des Mineralölwerkes. Das Objekt wurde den Luftstreitkräften unterstellt und diente als Treib- und Schmierstofflager TSL 24 verschiedenen Zwecken, die alle mehr oder weniger mit Kraft- und Betriebsstoffen zu tun hatten. So wurde unter anderem ein Teil der ehemaligen Produktionsanlagen zur Rückdestillation gebrauchten Kühlwassers zur Aufbereitung des Frostschutzmittels genutzt. Außerdem erfolgte die Reparatur von Tank-LKW und Tankarmaturen. Ein Teil der vorhandenen Tanks diente Lagerzwecken. Einer der großen Rohöltanks wurde Löschwasserbehälter.

Zum An- und Abtransport von Fahrzeugen, Flüssigkeiten und anderen Gütern wurde weiterhin die Eisenbahn genutzt. Für den Rangierdienst stand der NVA eine Lokomotive aus der Produktion des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg zur Verfügung. Die Gleisanlagen wurden für die Zwecke der NVA umgebaut. Dabei entfiel das Beladegleis, das Umsetzgleis wurde verlängert, zwei Kopframpen dienten der Fahrzeugverladung.

In den sechziger Jahren wurden einige zum Ende des zweiten Weltkriegs begonnene Stollenbauten in der Herrenleite, die die Sprengungen durch die Rote Armee mit nur geringen Schäden überstanden hatten, vom Amt für Atomicherheit und Strahlenschutz der DDR für die Zwischenlagerung schwach radioaktiven Abfalls hergerichtet. Dazu wurde der Anschluß am km 3,780 genutzt.

Abzw Copitz—Mockethal—(Herrenleite)

1	2	3	4		5	6			
Wirk- liche Ent- fernung km	Rha- bezirk Nr	Nr der Strecke	Meldestelle		Abkür- zung	Entfernung in Kilometern			
			Nr	Name					
—	1	629 ▲	1	Abzw Copitz	Cop	Abzw Copitz			
1,00	1		2	Pirna-Copitz Ladestelle	Piel	1	Pirna-Copitz Ladestelle		
1,82	1		3	Mockethal Ladestelle	Mek	2	1	Mockethal Ladestelle	
2,76	1		4	unterer Anschl NVA	—	3	2	1	unterer Anschl NVA
4,64	1	▼ 630	5	oberer Anschl NVA	—	5	4	3	2 oberer Anschl NVA

Kilometertafel aus dem Jahr 1985 [1]

Die letzten zivilen Bahntransporte in der Herrenleite erfolgten 1969, nachdem die verbliebenen Steinbrüche geschlossen wurden. Danach wurde auch die Anschlußgleisanlage der Pirnaer Schleifsteinwerke am km 3,530 militärisch genutzt.

Die NVA konnte sich jetzt ungehindert im Tal ausbreiten, es wurde militärisches Sperrgebiet und war für die Bevölkerung unzugänglich. Auch die Gleise wurden durch Tore abgesperrt. Alle Anschlußgleise dienten ausschließlich Militärtransporten. Im Rahmen einer Übung von Eisenbahn pionieren wurde Ende der siebziger Jahre ein Teil der Gleisanlagen erneuert und Betonschwellen eingebaut.

In den achtziger Jahren veranlaßte die NVA den Bau eines großen unterirdischen Materialdepots, das als Komplexlager KL 32 1989 fertiggestellt wurde. Der mit dem Bau beauftragte VEB Schachtbau Nordhausen nutzte dafür ab 1983 den ehemaligen Anschluß der Pirnaer Schleifsteinwerke. Die Ausbruchmassen des Stollenbaus wurden im Tal verkippt, was umfangreiche Gelände Veränderungen zur Folge hatte. Die Bauarbeiten machten auch eine Verlegung der Straße erforderlich, sie wurde zeittypisch mit einer Betonbefestigung versehen. Die einzige Wegunterführung der PH-Linie verlor dabei ihre Funktion.

Der intensiven militärischen Nutzung der Herrenleite wurde 1989 Rechnung getragen, indem die PH-Linie ab dem km 2,100 in eine Anschlußbahn der NVA umgewandelt wurde. Die Deutsche Reichsbahn konnte damit auch die Verantwortung für die Gleisanlagen an die NVA übertragen.

Die Gelände der NVA und damit auch die ehemaligen Anlagen des Mineralölwerkes übernahm nach 1990 die Bundeswehr als Gerätehauptdepot Lohmen. Sie ersetzte die vorhandene LKM-Lokomotive zunächst durch eine Deutz-Diesellok. Später wurde diese gegen eine Henschel-Diesellok getauscht, die erst 1997 das Tal verließ.

Am 09.09.1996 erhielt die Strecke bis zum km 2,100 den Status eines Nebengleises des Bahnhofs Pirna, ab dem km 2,100 gehörte sie weiterhin der Bundeswehr.

Letzte Güterverkehrskunden der PH-Linie waren die Bundeswehr und das Mischfutterwerk in Mockethal. Die Werklok der Bundeswehr stand die meiste Zeit im Gelände des Materialdepots abgestellt, der Lokschruppen des ehemaligen Mineralölwerkes wurde nach Aufgabe des Geländes im Jahre 1994 nur noch zu Wartungsarbeiten benutzt. Auch die Getreidewirtschaft besaß eine eigene Werklok, die bis 1999 im Werksgelände stand.

[1], [3], [9], [11], [12], [13], [14], [15], [16], [17]



Am 20. September 1996 befuhren Eisenbahnfreunde mit einem LVT die PH-Linie. An der Ladestelle Mockethal traf die Sonderfahrt auf die Henschel-Lok der Bundeswehr. (Foto: R. Schreier)

3. Stilllegung

Nach der politischen Wende in der DDR im Herbst 1989 und den mit der darauffolgenden Wiedervereinigung verbundenen radikalen Veränderungen änderte sich auch die Bedeutung der PH-Linie. Als erster Schritt zur endgültigen Stilllegung der Bahnstrecke wurde 1993 der Anschlußbahnvertrag mit den Edelstahlwerken Schmees GmbH aufgehoben. Zwangsläufig endete damit auch der Nebenanschlußbetrieb der ehemaligen GHG Waren täglicher Bedarf Pirna, der nur über die Schiebebühne im Edelstahlwerk zu erreichen war.

Eine letzte außergewöhnliche Zugfahrt erlebte die PH-Linie im September 1996, als ein Schienenbus im Rahmen einer Sonderfahrt mit Eisenbahnfreunden die damals noch nicht zugewachsenen Gleise befuhr.

1996 wurde der Anschluß des Betonwerkes stillgelegt. Nachdem wegen des schlechten Oberbauzustandes bereits seit Jahren keine Bedienungsfahrten mehr stattfanden, folgte 1997 das Anschlußgleis der Firma Hantzsch. Die letzten Anschlußbedienungen der Bundeswehr und der Getreidewirtschaft erfolgten Ende 1997. Mit dem Ausbau der Abzweigweiche im Rahmen einer Sanierungsaktion der KP-Linie wurde 1998 das Schicksal der brachliegenden PH-Linie besiegelt.

Der Bahnübergang der Wehlener Straße am km 1,580, kurz vor der Ladestelle Mockethal, wurde im Zuge von Leitungsbauarbeiten im November 1999 entfernt. Abgesehen davon war das Gleis bis zum Sommer 2005 zwischen dem Abzweig Pirna-Copitz und dem Streckenende noch vollständig vorhanden, wenn auch z. T. unter dichter Vegetation verborgen.



Die Henschel-Lok der Bundeswehr fährt aus der Ladestelle Mockethal zurück in die Herrenleite, im Hintergrund die Gebäude der Getreidewirtschaft Pirna. (Foto: R. Schreier, September 1996)



Abbau der zugewachsenen Gleise in der Ladestelle Copitz. (Foto: S. Otto, August 2005)

Im Juli 2005 gab das Eisenbahn-Bundesamt die Strecke zwischen km 0,150 und 1,580 zum Abbau frei, der kurz danach erfolgte. Gleisbauer der DBAG nutzten dafür einen Zweiradbagger und einen Kleinwagen. Die Schienen und Schwellen wurden per LKW abtransportiert, das Schotterbett blieb liegen. Inzwischen sind vom ersten Streckenteil nur noch in den Anschlüssen Gleisreste erhalten.

2006 konnte die Historische Feldbahn Dresden e. V. die Strecke ab dem km 2,100 erwerben, die Übernahme der Ladestelle Mockethal ist beantragt. Derzeit ist das Streckengleis vom bereits erwähnten Bahnübergang am km 1,580 bis zum Streckenende vorhanden. In der Ladestelle Mockethal und auf den Anschlüssen liegen die Gleise noch, lediglich ein Teil des Gleises A 5 auf dem Gelände des Feldbahnmuseums Herrenleite mußte bisher für den Aufbau eines Lokschuppens entfernt werden. [1], [3]

4. Neuanfang

Im Jahre 1978 entdeckten Dresdner Eisenbahnfreunde in der Ziegelei Obergorbitz eine elektrische Feldbahnlokomotive. Schnell wurde deren technikgeschichtlicher Wert erkannt. Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft 3/7 des Deutschen Modelleisenbahnverbandes entstand eine Initiative zur Rettung der Ellok. Mit der Stadtreinigung Dresden konnte ein Partner gefunden werden, der das Vorhaben mit Transportkapazität und Räumlichkeiten unterstützte. In den folgenden Jahren wuchs die Sammlung der Historischen Feldbahn Dresden, und auf einem Gelände in Dresden-Klotzsche konnte sie regelmäßig der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Mit den massiven wirtschaftlichen Veränderungen in der DDR nach 1989 war nicht nur die Umwandlung der Arbeitsgemeinschaft in einen eingetragenen Verein, sondern vor allem auch ein unerwartet schneller Zuwachs

an Feldbahnmaterial zu verzeichnen. Es galt zu retten, was zu retten war.

Bereits zu Beginn der neunziger Jahre zeichnete sich ab, daß das Klotzscher Vereinsgelände nicht mehr dauerhaft nutzbar sein würde. Die beengten Platzverhältnisse behinderten mehr und mehr die Vereinsarbeit. Durch den Mangel an witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten waren Teile der Fahrzeugsammlung bedroht. Die umfassende Präsentation und Dokumentation von Feldbahnen als Hauptvereinsziel wurde zunehmend erschwert. Auch äußere Zwänge, ausgelöst durch eine fortschreitende Bebauung der unmittelbaren Umgebung und die perspektivisch geplante Veräußerung des Grundstückes durch die Stadt Dresden, machten die Suche nach Alternativen unumgänglich.

Im Laufe der nächsten Jahre wurden daher verschiedene Gelände auf Brauchbarkeit als neues Vereinsdomizil untersucht. Entscheidend waren dabei die Finanzierbarkeit und die Sicherheit einer langfristigen Nutzung. Als weitere Voraussetzung sollten nutzbare Gebäude vorhanden sein. Natürlich sollte sich mit einem neuen Vereinsgelände auch der lang gehegte Wunsch nach einer längeren Strecke erfüllen. Anzustreben war weiterhin eine besuchergünstige Lage, nach Möglichkeit in der Umgebung von Dresden.

Fast alle verfolgten Projekte scheiterten, weil die o. g. Voraussetzungen nicht gegeben waren. Es wurden nunmehr auch weiter entfernte Gebiete, ehemalige Militärgelände und das Umfeld alter Anschlußbahnen ins Auge gefaßt.

Dabei wurde 1995 das ehemalige Mineralölwerk in der Herrenleite entdeckt. Das damals gerade erst von der Bundeswehr geräumte Gelände mit seinen zahlreichen Gebäuden schien für die Zwecke des Feldbahnmuseums geeignet. Ausschlaggebend für die engere Wahl war, daß eine Nutzung zu annehmbaren Konditionen in Aussicht gestellt wurde.

Da so ein Umzug des Vereins in die Herrenleite in den Bereich des Möglichen rückte, wurde 1998 zunächst ein neuer Gleislagerplatz in der Herrenleite eingerichtet,



Provisorische Gleisanlage im Vorfeld der Werkstatt des Feldbahnmuseums, Mai 2001 (Foto: T. Lerch)

da der bisherige in der Nähe von Klotzsche geräumt werden mußte.

Unerwartet erfolgte Ende des Jahres 1998 die Kündigung des Pachtvertrages für das Vereinsgelände der Historischen Feldbahn Dresden e. V. in Dresden-Klotzsche. Somit fiel der endgültige Beschluß zur Verlagerung der Sammlung ins ehemalige Mineralölwerk Herrenleite. Die kurze Räumungsfrist ließ keine Zeit, weitere Alternativen zu suchen.

Das Bundesvermögensamt als Eigentümer des ehemaligen Bundeswehrgeländes in der Herrenleite zeigte sich dem Vorhaben gegenüber von Anfang an aufgeschlossen. Zunächst konnte ein langfristiger Pachtvertrag abgeschlossen werden.

Seit der Aufgabe des Geländes durch die Bundeswehr hatte sich der Zustand vieler Gebäude durch Vandalismus und illegale Baumaterialgewinnung stark verschlechtert. Einen Großteil der Freiflächen hatte die Natur sich bereits zurückerobert. Deshalb standen am Anfang vor allem Arbeiten zur Nutzbarmachung und Sicherung der Gebäude an.



Gleisbauarbeiten für die Feldbahn im Vorfeld der Museumshalle, Mai 2003 (Foto: M. Sommer)

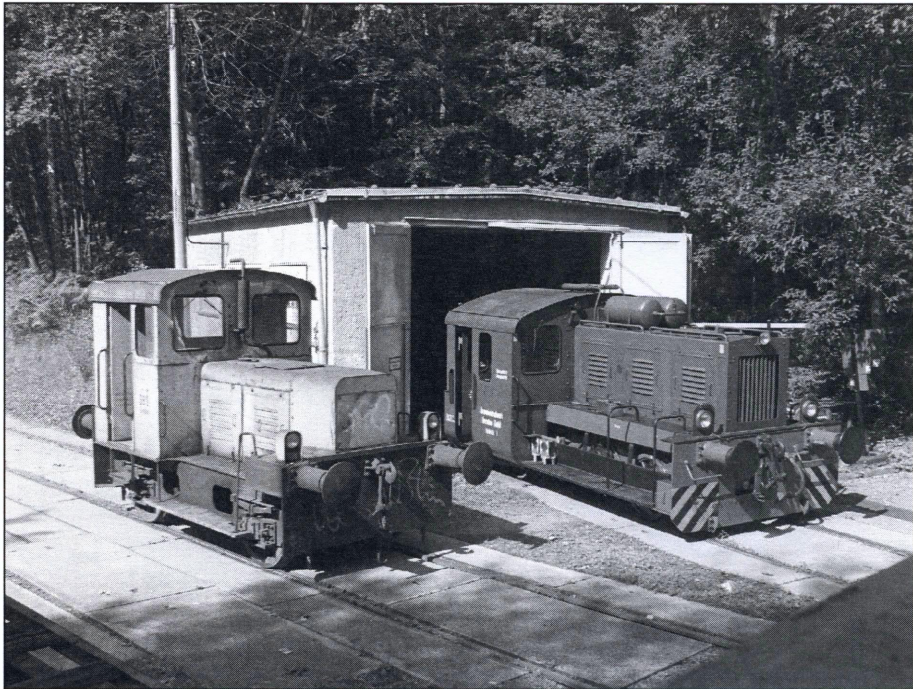
Erschwerend kam dazu, daß der Stromanschluß zurückgebaut und der Wasseranschluß nicht mehr funktionsfähig waren.

Bereits im Jahre 1999 konnten die ehemalige Feuerwehrgarage und die Werkstatt wieder genutzt werden, seit März 2000 steht ein Teil des Kesselhauses als provisorisches Depot zur Verfügung. Bis zum März 2001 wurde der gesamte Sammlungsbestand aus Dresden-Klotzsche in die Herrenleite umgelagert.

Bereits zu Pfingsten 2000 konnten sich erste Besucher im Rahmen von Tagen der offenen Tür ein Bild von der Arbeit der Historischen Feldbahn e. V. in der Herrenleite machen und auf einer provisorischen Gleisanlage auch Feldbahnfahrzeuge in Betrieb erleben. In der Folgezeit etablierten sich das Pfingstwochenende und der 3. Oktober als feste Termine für die Feldbahnausstellungen. Ergänzt werden diese durch weitere Veranstaltungen, u. a. einige „Feldbahnrock“-Konzerte.

Zur Vorbereitung des 25jährigen Jubiläums der Feldbahnsammlung begann Anfang 2003 der Aufbau einer fest verlegten Gleisanlage. Zu Pfingsten 2003 wurde diese feierlich in Betrieb genommen und die erste Ausbaustufe des Feldbahnmuseums Herrenleite eröffnet. Seitdem besteht in den Sommermonaten jeweils samstags die Möglichkeit zur Besichtigung.

Einen großen Rückschlag beim weiteren Aufbau des Museums brachte der schneereiche Winter 2005 mit sich. Anfang März stürzte unter der Schneelast das Dach der Museumshalle ein. Glücklicherweise kamen keine Personen zu Schaden, und Beschädigungen an den Museumsstücken traten nur in geringem Maße auf. Als Ursache des Unglückes stellten sich später nicht erkennbare Tragfähigkeitsdefizite der durch die NVA bereits in altbrauchbarem Zustand eingebauten Dachbinder heraus.



Die beiden regelspurigen Werklokomotiven des Feldbahnmuseums Herrenleite stehen vor dem Lokschuppen, links die N 2 (LKM / 48804 / 1950), rechts die N 4 (LKM / 251160 / 1957). (Foto: T. Lerch)

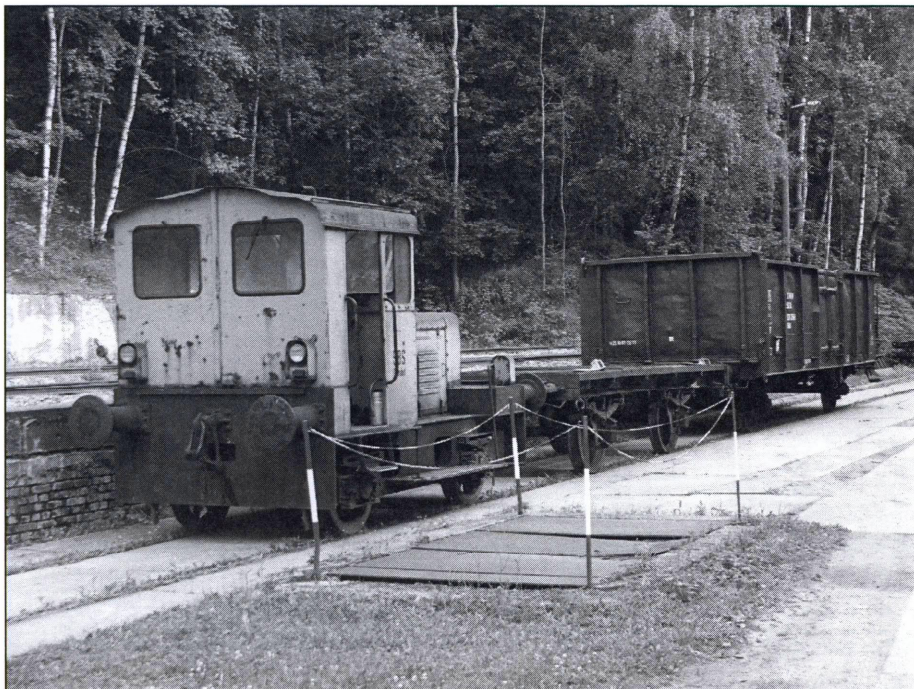
Dank einer überwältigenden Spendenbereitschaft und mit Unterstützung einer Reihe von Firmen konnte der Schaden jedoch im gleichen Jahr behoben werden, so daß die Fahrzeuge wieder geschützt untergebracht waren und der Museumsbetrieb weitergeführt werden konnte.

Aktuell umfaßt die Sammlung des Feldbahnmuseums Herrenleite 100 Feldbahnlokomotiven und etwa 370 Wagen der unterschiedlichsten Spurweiten. Nicht nur Fahrzeuge sollen die Geschichte der Feldbahnen erlebbar werden lassen. Verschiedenstes Zubehör wie eine Seilzuganlage, ein Eimerkettenbagger und eine Gleiswaage sind für eine spätere museale Präsentation vorgesehen. Größtes Objekt der Sammlung ist ein vierständiger Lokschuppen, der früher die Feldbahnelektroloks der Granitwerke Demitz-Thumitz beherbergte. Er konnte im Herbst 2006 vor Ort

zerlegt und in der Herrenleite wieder aufgebaut werden. Derzeit erfolgt die Komplettierung der Seitenwände mit originalen Holzteilen.

Doch die Sammlung des Feldbahnmuseums Herrenleite beschränkt sich heute nicht nur auf Feldbahnen. Auf dem Gelände des ehemaligen Mineralölwerkes Herrenleite waren umfangreiche regelspurige Gleisanlagen und ein Regelspurlokschuppen vorhanden.

Bereits in einer frühen Planungsphase des zukünftigen Museums entstand daher der Gedanke, eine regelspurige Werklok in die Sammlung zu integrieren und damit später den Güterumschlag von der Feldbahn auf die Regelspur zu demonstrieren. Erste Überlegungen konzentrierten sich auf die N 4 der Getreidewirtschaft Pirna, die an der Ladestelle Mockethal abgestellt stand.



SBS-Werklok N 2 (48804 / 1950), Werkwagen 7 und offener Güterwagen EkkI an der Seitenrampe der ehemaligen Ölverladung, im Vordergrund die Reste des Ölabscheiders. (Foto: T. Lerch)

Anfang des Jahres 1999 wurde der HFD durch das Radebeuler Entsorgungsunternehmen „Der saubere Sachse“ jedoch unerwartet die zur Verschrottung anstehende Werklok des Arzneimittelwerkes Dresden als Spende überlassen, ebenfalls eine N 4. Am 25. Februar 1999 kam die Lok (LKM / 251160 / 1957) mit einem Straßentiefelader in der Herrenleite an. Vorher wurde in einem eiligen Arbeitseinsatz das durch einen Unfall mit der Henschel-Lok der Bundeswehr beschädigte Lokschuppentor repariert. Dadurch konnte die in einem hervorragenden Pflegezustand befindliche Lok von Anfang an geschützt untergebracht werden.

In den folgenden Jahren wurde intensiv nach einem oder zwei geeigneten Güterwagen gesucht. Im Oktober 2003 konnte dann ein zweiachsiger offener Güterwagen der Gattung EkkI übernommen werden, drei Jahre später

folgte ein gedeckter Wagen der Gattung Gklm vom Eisenbahnmuseum Schwarzenberg. Damit sind zwei typische Güterwagen vorhanden, mit deren Hilfe den Besuchern des Feldbahnmuseums die Verladung von Gütern von der Feldbahn zum Versand auf die Regelspur demonstriert werden kann.

Eine interessante Erweiterung der Regelspursammlung ergab sich 2006. Die Sächsische Bühnen- und Stahlbau Dresden GmbH (SBS) entschied sich, ihre bereits seit einigen Jahren ungenutzte Werklok des seltenen LKM-Typs N 2 dem Feldbahnmuseum Herrenleite zu überlassen. Die Lok diente bei SBS zum Rangieren zahlreicher Flachwagen, die als rollende Zwischenlager für Stahlprofile und Bleche genutzt wurden.



Zum 100jährigen Jubiläum der PH-Linie wurde letzte Abschnitt der Strecke für Draisinenfahrten wieder befahrbar gemacht. Dazu war eine Arbeitszugfahrt nötig. (Foto: T. Lerch)

Zwei Flachwagen bleiben in der Herrenleite ebenfalls erhalten. Im Sommer 2006 kam der Wagen 7 in die Herrenleite. Dabei handelt es sich um das mehr als 100jährige Fahrgestell eines Güterwagens der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

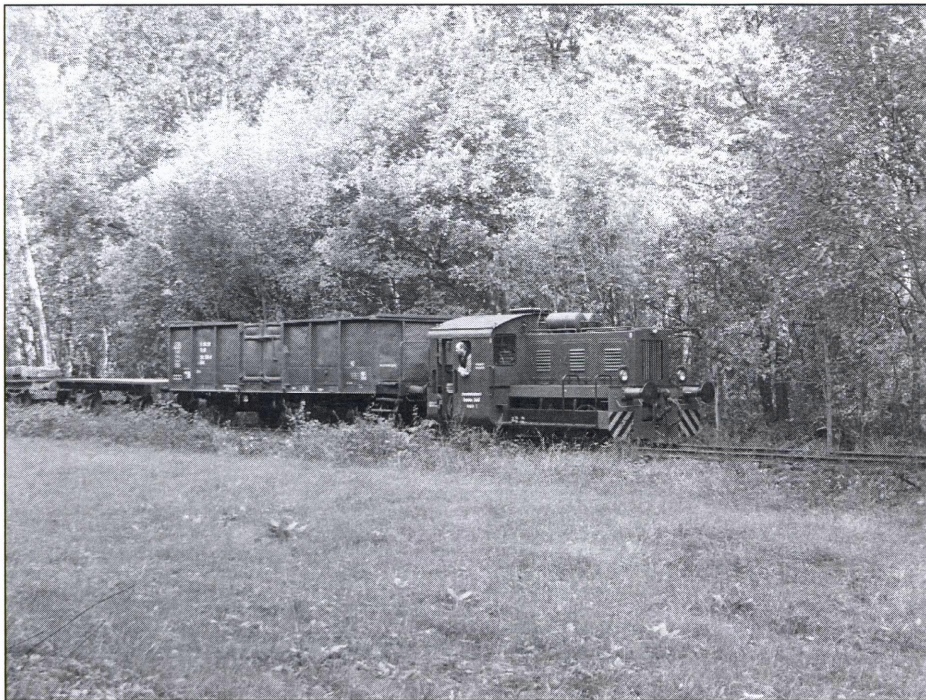
Der zweite Wagen mit der Nummer 6 ist ein Eigenbau von SBS unter Verwendung altbrauchbarer Teile. Er wurde Anfang 2007 in das Feldbahnmuseum überführt. Die drei Fahrzeuge von SBS stellen aufgrund ihrer ausschließlich innerbetrieblichen Nutzung eine interessante Ergänzung zur Feldbahnsammlung dar.

Mit den mittlerweile sechs vorhandenen Regelspurfahrzeugen ist die Sammlung auf diesem Gebiet abgeschlossen. Die Planungen zum weiteren Aufbau des Feldbahnmuseums sehen vor, daß ein Großteil der derzeit noch vorhandenen Regelspurgleise zugunsten von

Feldbahngleisen zurückgebaut wird, so daß der Platz beschränkt ist. Die Einbeziehung der bereits erwähnten Seilzuganlage und des Eimerkettenbaggers in die umfangreichen Feldbahngleisanlagen ist geplant. Nach und nach sollen weitere Gebäude für Ausstellungszwecke umgebaut werden.

Um die Feldbahnfahrzeuge auf einer ansprechenden Fahrstrecke vorführen zu können, ist perspektivisch ein Umbau der PH-Linie bis Mockethal auf 600 mm Spurweite vorgesehen. Damit wird die PH-Linie zwar nicht als Regelspurstrecke erhalten werden können, sie bleibt aber in ihrer Trasse als Bahnstrecke bestehen. Aufgrund des schlechten Oberbaustandes ist eine Nutzung als regelspurige Museumsbahn ohnehin nicht realisierbar.

Aus Anlaß des 100jährigen Jubiläums der Streckeneröffnung kam die PH-Linie vor der Umspurung noch einmal zu besonderen



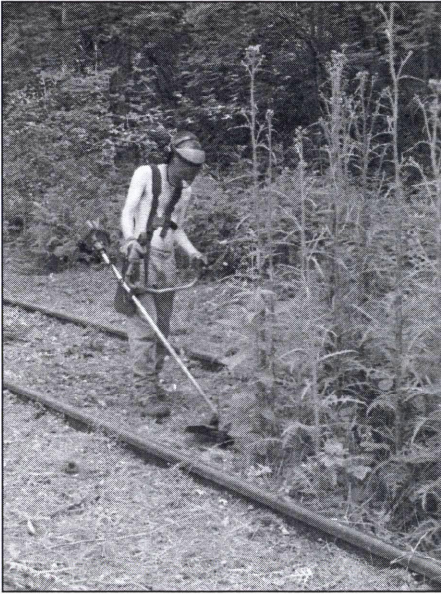
Am 13. Oktober 2007 befuhr ein letzter Arbeitszug die Strecke, anschließend begann auf dem Gelände des Feldbahnmuseums der Rückbau eines Teils der Regelspurgleise, um weitere Feldbahngleise zu verlegen und die Umspurung der PH-Linie vorzubereiten. (Foto: T. Lerch)

Ehren: Zu den Tagen der offenen Tür am Pfingstwochenende 2007 wurden Fahrten mit Draisinen befreundeter Eisenbahnvereine durchgeführt. Zur Vorbereitung dieser Fahrten verkehrte am 19. Mai 2007 ein Arbeitszug.

Der weitere Ausbau des Feldbahnmuseums erforderte einen drastischen Schritt: Am 13. Oktober 2007 wurden mit einem letzten Arbeitszug an der Strecke gelagertes Material abtransportiert, anschließend begann auf dem Gelände des Museums der Rückbau des Streckengleises zugunsten von Feldbahngleisen. Um den aus den Granitwerken Demitz-Thumitz umgesetzten und in der Herrenleite wieder aufgebauten Lokschuppen an das Gleisnetz der Feldbahn anschließen zu können, wurde das Einfahrgleis einschließlich der Einfahrweiche A 3 abgebaut. Schienen und Kleisen sind bis zur Wiederverwendung für 600 mm-Gleise zwischengelagert. Bis zur

Umspurung auf 600 mm wird die PH-Linie noch für einige Jahre von Draisinen befahren werden können.

Der vorerst letzte Gleisrückbau auf der PH-Linie am 9. Februar 2008 diente einem anderen Museumsprojekt. Mitglieder des Vereins Schwarzbachbahn e. V. bauten den mittleren Anschluß der Bundeswehr ab, um Oberbaumaterial für den Aufbau des Bahnhof Lohsdorf zu gewinnen. Der neue Eigentümer des Bundeswehr-Gerätedepots will die kombinierte Kopf- und Seitenrampe verfüllen, um das Areal für seine Zwecke nutzen zu können. Leider wurde bei den Rückbauarbeiten die Grundstücksgrenze zwischen dem ehemaligen Depot und dem Bahnkörper der PH-Linie mißachtet, wobei auch der dem Feldbahnmuseum gehörende Teil des Zweiggleises entfernt wurde. Das Problem wurde in Gesprächen zwischen den Vereinen bereinigt.



Der Kratzbach sorgt im Bereich der regelspurigen Gleisanlagen im Feldbahnmuseum für ständig hohen Wasserstand. Deshalb waren die Gleise bis zur Wiederinbetriebnahme bereits vollständig zugewachsen, und die jährliche Gleisentkrautung ist entsprechend aufwendig. (Foto: S. Otto)



5. Fahrzeugeinsatz

Es ist nicht bekannt, mit welchen Lokomotiven die PH-Linie in der Anfangszeit betrieben wurde. Auch die Lokomotive des Eröffnungszuges ist nicht überliefert.

Später kamen Lokomotiven des Bahnbetriebswerks Pirna zum Einsatz. Zeitzeugen erinnern sich an Einheitslokomotiven der Baureihe 86, die in größerer Zahl in Pirna stationiert waren. Nach der Verdieselung übernahmen Lokomotiven der Baureihe 106 (später 346) den Verkehr.

Auf alten Gleisplänen ist auf dem Gelände der Gießerei in Copitz und des Betonwerkes eine größere Zahl Vierschienengleise 600 mm/1435 mm eingezeichnet. Das läßt darauf schließen, das hier mit Hilfe einer Feldbahnlok rangiert wurde. Bestätigt werden konnte diese Annahme jedoch bisher nicht, und die mögliche Identität einer oder mehrerer Lokomotiven liegt völlig im Dunklen.

Mehr bekannt ist über die regelspurigen Werklokomotiven der Getreidewirtschaft Pirna, des Mineralölwerks Herrenleite, der NVA und der Bundeswehr.

Die Werklok der Getreidewirtschaft Pirna war mangels eines Schuppens stets im Freien am Ende des Anschlußgleises abgestellt. Es handelte sich um eine N4, mit der Fabriknummer 251183 hergestellt vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg hergestellt im Jahre 1957. Sie wurde 1999 verkauft.

Das Mineralölwerk besaß ebenfalls eine Werklok. Davon ist bisher nur ein Foto (siehe Titelbild) bekannt, so daß über die Herkunft und Identität der Lok nur Vermutungen angestellt werden können. Eindeutig ist auf der Abbildung zu erkennen, daß es sich um eine Diesellok von Ruhrtaler im Leistungsbereich von 40 PS bis 55 PS und einem Achsstand von 1600 mm handelt. Auf Wunsch war der Loktyp gegen Aufpreis auch mit größerem Achsstand lieferbar, die Lok auf dem Foto hat aber den kleinen Achsstand. Zwischen 1928 und 1948 wurden 17 Maschinen der Typen



Deutz KS 200 B an der Verladerrampe des unteren Bundeswehranschlusses (Foto: J. Herbach)

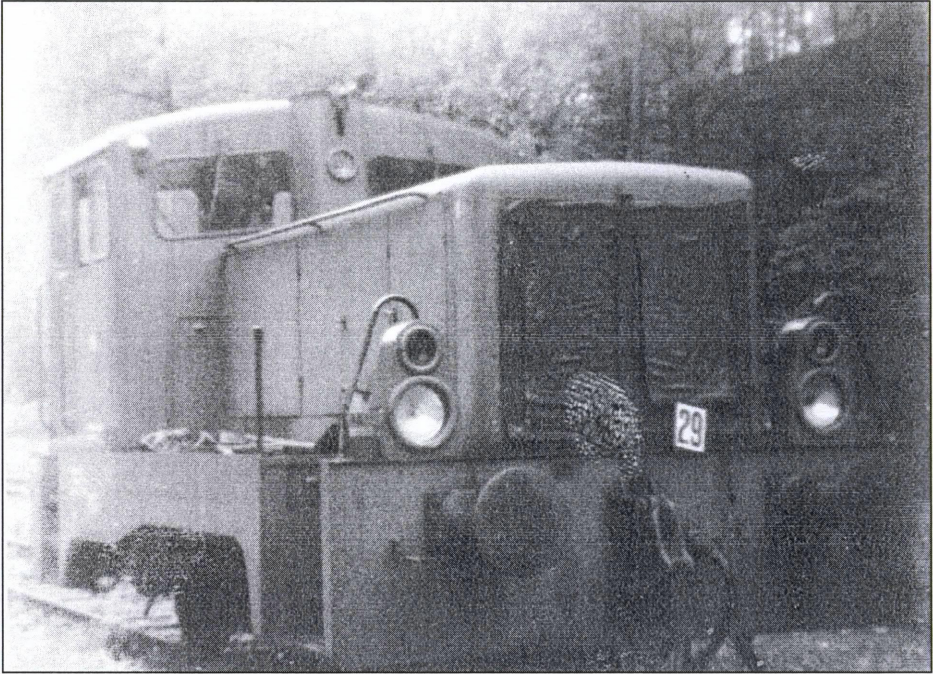
40/44 NDL und 50/55 NDL gebaut. Die Abkürzung NDL steht für Normalspurdiesellok, anfänglich auch als DML bezeichnet.

Es ist zwar bisher keine Fabriknummer zu der Lok in der Herrenleite nachweislich bekannt, aber die Umstände sprechen dafür, daß es sich um die Fabriknummer 1060/1929 und den Typ 50 DML/S4 handelt. Diese Lok wurde am 31. Januar 1930 an den Händler Bruno Lewald, Berlin, für die Deutsche Gasolin AG in Emmerich geliefert [18]. Es ist anzunehmen, daß die Lok aus dem durch Bomben zerstörten Werk in Emmerich gerettet werden konnte und mit der Übernahme der Destillationsanlagen durch die Deutsche Gasolin in die Herrenleite kam. Das Foto entstand eindeutig nach der Errichtung des 60 m hohen Schornsteins des Mineralölwerkes im Jahre 1948, aber noch vor der Herstellung von Gleistassen im Entladebereich in den fünfziger Jahren. Bis wann die interessante Lok im Einsatz war, ist nicht bekannt.

Neben den Werklokomotiven gab es auch mindestens einen Werkswagen, der zum Mineralölwerk gehörte. Fotos aus den sechziger Jahren zeigen einen altertümlichen Niederbordwagen mit Speichenrädern, Stangenpuffern und Sprengwerk (Foto S. 19).

Nach der Übernahme des Mineralölwerk-Geländes durch die NVA diente eine Babelsberger N 4 als Rangierlok. Sie wurde Anfang der siebziger Jahre durch eine vom gleichen Hersteller 1969 gelieferte dieselhydraulische Lok des Typs V 22 B abgelöst. Diese Lok hatte die Fabriknummer 262206". Für die leistungsstärkere, etwas größere Lok mußte die Einfahrt des Lokschuppens vergrößert und mit einem neuen Tor versehen werden.

Die V 22 B stand nach der Übernahme der NVA noch bis 1995 in Diensten der Bundeswehr, im Herbst des gleichen Jahr wurde sie an Dansk Genbrug in Esbjerg (Dänemark) verkauft, wo sie 1999 verschrottet wurde.



LKM 262206" auf Gleis A 4 des oberen Bundeswehrranschlusses 1995 (Foto: Sammlung HFD)



Im Spätsommer 1995 waren gleich drei Lokomotiven der Bundeswehr in der Herrenleite stationiert. Das Bild zeigt Henschel DH 360 C, LKM V 22 B und Deutz KS 200 B auf der Einfahrweiche neben der ehemaligen Gleiswaage des oberen Bundeswehrranschlusses (Foto: Sammlung HFD)

Ab 1995 nutzte die Bundeswehr zum Rangieren weitere eigene Lokomotiven, so daß sich im Spätsommer 1995 bis zum Verkauf der V 22 B sogar drei Loks in der Herrenleite befanden. Dank der Informationen von Andreas Böttger [19] ist die weitere Geschichte detailliert nachvollziehbar.

Nach einer Hauptuntersuchung war ab dem 16. Mai 1995 zunächst eine zweiachsige Deutz-Lokomotive in der Herrenleite im Einsatz. Die Lok vom Typ A 12 L 614 bzw. KS 200 B leistete 200 PS und wurde 1962 unter der Fabriknummer 57241 gebaut. Der Einsatz in der Herrenleite währte jedoch nicht lange, bereits am 5. März 1996 befand sich die Lok im Bestand des Munitionshauptdepots Mockrehna. Dort blieb sie bis zum Fristablauf 2003 im Einsatz, seitdem ist sie für das Militärgeschichtliche Museum Dresden hinterstellt.

Als Ablösung für die Deutz-Lok kam eine dieselhydraulische, dreifach gekuppelte Lok in die Herrenleite. Die Henschel-Lok vom Typ DH 360 C hatte 360 PS und stellte eine Weiterentwicklung der Wehrmacht-Rangierlokomotive dar. Abgenommen wurde die unter der Werknummer 28640 gebaute Lok als erste eigene Lokomotive der Bundeswehr am 19. April 1956 beim Gerätepark Hesedorf. Die Lieferung erfolgte auf Grundlage einer Ausschreibung, an der eine Teilnahme der Firma Henschel & Sohn ursprünglich gar nicht vorgesehen war. Sie gab jedoch mit 346.020 DM einschließlich 4 % Umsatzsteuer das günstigste Angebot ab.

Nach der Abnahme in Hesedorf kam die Lok bis 1985 im Munitionsdepot Walsrode-Beetenbrück im Verschiebedienst zum Einsatz. Weitere Stationierungsorte waren das Gerätepark Glinde und das Munitionsdepot Boostedt.

Nach der Hauptuntersuchung am 8. Februar 1995 kam die Lok am 23. August des gleichen Jahres per Straßentiefader zum Gerätehauptdepot Lohmen in die Herrenleite. Fünf Tage später wurde sie in Betrieb genommen. Nachdem kein Bedarf mehr bestand, führte die DBAG am 2. Mai 1997 eine



Henschel DH 360 C an der Rampe des unteren Bundeswehrranschlusses (Foto: H. Neumann, 1996)

Lauffähigkeitsuntersuchung durch. Kurz danach fand die Überführung zum Gerätehauptdepot Zeithain statt, wo Ende Mai 1997 die Inbetriebnahme erfolgte.

In Zeithain erlitt die Lok im Frühjahr 1999 einen Motorschaden, der bei Vossloh Schienenverkehrstechnik Moers repariert wurde. Mit der bevorstehenden Auflösung des Depots Zeithain wird die Henschel auch dort überflüssig werden.





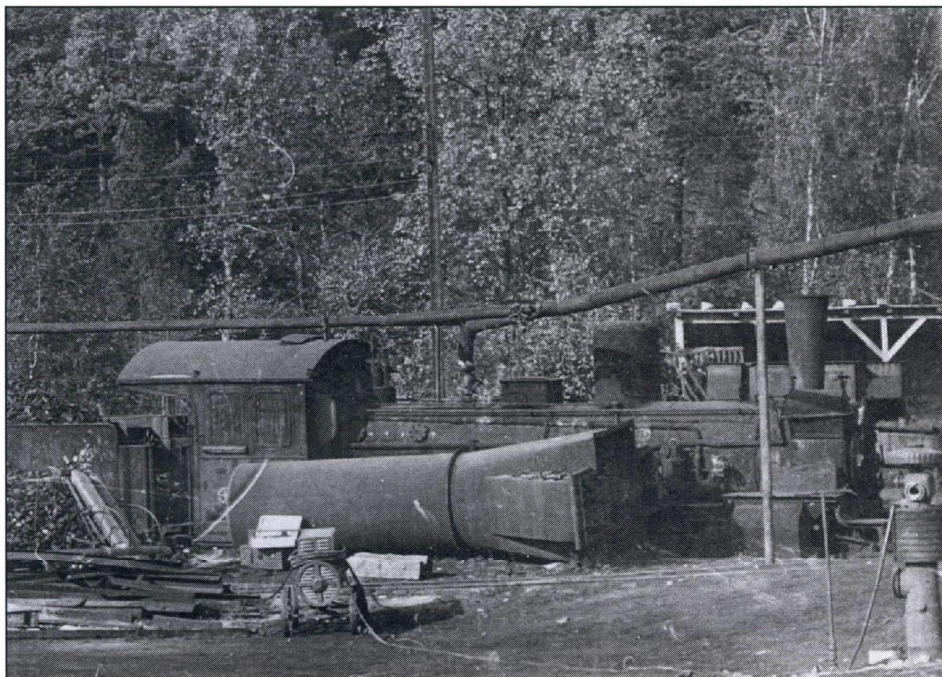
Heizlok der Baureihe 56¹ unter dem Portalkran. (Foto: Sammlung HFD)

6. Heizlokomotiven des Mineralölwerkes Herrenleite

Nur provisorischen Charakter hatte die Verwendung von Lokomotiven zur Dampferzeugung in den Anfangszeiten des Mineralölwerkes. Für die erste Zeit werden in der Betriebschronik der Erdölverarbeitungsstätte sechs ausrangierte polnische Lokomotivkessel erwähnt, die im Freien auf Fundamenten montiert gewesen sein sollen.

Aus den späten vierziger Jahren ist ein Bildokument überliefert, das jedoch eine andere Situation zeigt. Im Bereich der ehemaligen Steinbruch-Verladerampe, unter dem Portalkran, stehen zwei Heizlokomotiven. Links ist eine preußische G 8.3 erkennbar, die unter Dampf steht. Offenbar nahm man es angesichts wichtigerer Tagesaufgaben mit der Beseitigung faschistischer Symbole und

Propaganda nicht so genau, denn am Führerhaus ist das Hoheitszeichen des Dritten Reiches zu sehen, und der Tender trägt noch die Aufschrift „Räder müssen rollen für den Sieg“. Die während des Krieges in großen Buchstaben aufgemalte Abkürzung „Bn“ an der Tenderrückwand deutet auf das Heimat-Bahnbetriebswerk Brandenburg hin [20]. Die Betriebsnummer ist nicht erkennbar, nur sehr schwach ist in der Vergrößerung die Reichsbahn-Baureihe 56 zu sehen. Da es sich um ein kurzes Nummernschild handelt, kommt nur eine dreistellige Betriebsnummer in Frage. Es handelt sich also um die dreizylindrige Baureihe 56¹. Soweit sichtbar, macht die Lok einen vollständigen Eindruck. Sicher ist sie wegen eines Schadens nicht im Zugdienst einsetzbar und deshalb zu Heizzwecken vermietet.



Heizlok 36 479, Sommer 1948. (Foto: Sammlung HFD)

Noch interessanter ist die rechte Lokomotive. Es handelt sich um eine preußische Personenzuglokomotive P 4². Der Tender ist unter einem großen Haufen Briketts teilweise verschwunden, er trägt an der Rückseite noch den Vorratsbehälter der Gasbeleuchtung. Aus Glasmangel sind die Seitenscheiben des Führerstandes mit Sperrholzplatten verschlossen. Unter den Fenstern erkennt man ein aufgemaltes umrandetes Kreuz als Zeichen einer Lokomotivzählung. Mit Hilfe der Literatur über die spätere Reichsbahn-Baureihe 36 läßt sich die Identität der Lok im Ausschlußverfahren mit einiger Wahrscheinlichkeit der Nummer 36 479 zuordnen.

Diese Lok wurde 1907 von Hanomag gebaut und als „Altona 1913“ in Dienst gestellt. Sie diente dem Eisenbahn-Zentralamt für Versuche mit Knorr-Oberflächenvorwärmer und Knorr-Speisepumpe. Am Ende des ersten Weltkrieges befand sich die Lok auf polnischem Territorium, gemäß Versailler Vertrag wurde sie gemeinsam mit vielen anderen an

Polen abgegeben. Die Polnischen Staatsbahnen gab ihr die Nummer Od 2-55 und stationierte sie zunächst in der Direktion Warschau, ab 1936 in der Direktion Posen.

Im zweiten Weltkrieg kam die formschöne Maschine als Beutelok zur Deutschen Reichsbahn und erhielt die Nummer 36 479. Am 25. Juli 1945 wurde sie gemeinsam mit 36 463 im Bestand des Bw Rochlitz gemeldet, stand jedoch im Bw Buchholz/Sa. Am 31. August 1945 konnte sie noch als „verwendbar“ eingestuft werden, am 1. Januar 1946 befand sie sich im Schadpark der Reichsbahndirektion Dresden. Vom 13. Februar bis 27. März 1947 führte sie das Bw Dresden-Friedrichstadt im Bestand, am 28. März 1947 wechselte sie wegen einer fälligen L3-Untersuchung erneut in den Schadpark.

Am 17. Januar 1948 wurde die Lok an das Bw Pirna abgegeben. Bis zum 18. April 1949 befand sie sich erneut im Schadpark, diesmal beim Bw Pirna. Am Folgetag wurde sie zum

Bw Dresden-Altstadt überführt. Hier blieb sie abgestellt, im Herbst 1953 stand die Lok im Dresdner Kohlenbahnhof an der Freiburger Straße. Eine Begutachtung ergab, daß sie nach RAW-Befund des Kessels nur noch als Heizlok verwendbar wäre. Für den Tender wurde eine Aufarbeitung für den Heizlokeinsatz empfohlen. Am 10. Januar 1956 schied die Lok endgültig aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn aus [21].

Wenn die Betriebsnummer der Heizlok auf der Herrenleite auf diese Weise tatsächlich richtig zugeordnet sein sollte, dann läßt sich der Aufnahmezeitraum des Bildes unter Berücksichtigung der Vegetation recht genau auf den Sommer 1948 festlegen. Dafür spricht noch ein weiteres Detail: Vor der Lok liegen die Reste des Blechschornsteins, der mit dem Bau des gemauerten Schornsteins und der Inbetriebnahme des zweiten stationären Zweiflammrohrkessels 1948 überflüssig wurde.

Über spätere Einsätze von Heizlokomotiven beim Mineralölwerk Herrenleite ist nichts bekannt, sie waren mit dem Ausbau des Kesselhauses auf drei Zweiflammrohrkessel bis 1951 sicher nicht mehr nötig.



Alte Gleissperre auf Gleis 2 der Ladestelle Mockethal. (Foto: T. Lerch, Januar 2007)

7. Betriebsablauf

Entsprechend der untergeordneten Bedeutung der PH-Linie waren auch Sicherungstechnik und Betriebsabläufe einfach gestaltet. Die Sicherung von Rangierfahrten erfolgte durch Schlüsselabhängigkeiten von Weichen und Gleissperren. Deren Lage und Bezeichnung geht aus den Streckenskizzen am Ende der Broschüre hervor.

Alle Bedienungen der Ladestellen und Anschlüsse erfolgten in den letzten Betriebsjahren als Rangierfahrten. Die Wagen wurden im Bahnhof Pirna bereits in die richtige Reihenfolge rangiert: Zuglok, Tanklager, Sägewerk, Betonwerk einschließlich Nebenanschießer, Ladestelle Copitz, Ladestelle Mockethal, Bundeswehr, Getreidewirtschaft.

Bis zur Ladestelle Copitz befand sich die Lok stets an der Spitze. Die Bahnübergänge wurden durch den Rangierleiter mit Haltflagge gesichert.

Das Bahnpersonal der Bundeswehr durfte mit eigenen Loks bis zum km 1,560, also vor der Ladestelle Mockethal rangieren. Es hatte sich vor Verlassen der Anschlußbahn zu überzeugen, daß sich keine Rangierabteilung der DR bzw. DBAG in der Ladestelle befand. Sollte die Ladestelle gemeinsam befahren werden, erfolgte vorher eine Abstimmung. Die Wagen für die Bundeswehr wurden auf Gleis 2 der Ladestelle bereitgestellt. Wenn die Lok der Bundeswehr ausfiel, konnte der Anschluß auch von der DR-Lok unter Mitfahrt eines „Lotsen“ bedient werden.

Die Rangierabteilungen für die Rückfahrt wurden in der Ladestelle Copitz zusammengestellt. Wegen des starken Gefälles erfolgte stets eine volle Bremsprobe. Besonderes Augenmerk war auf die Sicherung abgestellter Wagen und die Bremsbedienung bei Anschlußbedienungen zu legen.

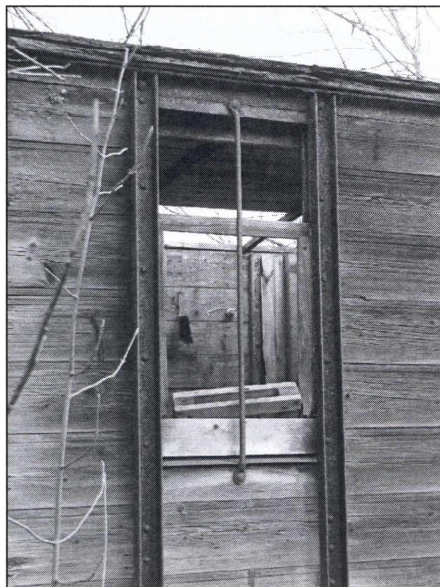
8. Spurensuche

Aufgrund der landschaftlich schönen Lage der Strecke und ihrer Kürze bietet es sich an, die Geschichte der PH-Linie mit einer Wanderung von Pirna durch die Herrenleite nach Wehlen Revue passieren zu lassen. Die Tour beginnt am Bahnhof Pirna und führt uns zunächst entlang der KP-Linie über die Elbbrücke zum Haltepunkt Pirna-Copitz. Den Weg zur ehemaligen Abzweigstelle Copitz, an der sich heute der neu eingerichtete Haltepunkt Pirna-Copitz Nord befindet, sucht man am besten mit der Wanderkarte Blatt 43 "Sächsische Schweiz/Pirna", herausgegeben vom Landesvermessungsamt Sachsen [1]. Sie ist auch in der Folge noch eine wertvolle Hilfe.

Die KP-Linie liegt am früheren Abzweig im Bogen und in einer Neigung von 1:60. Die PH-Linie zweigte in einem großen Bogen nach Osten ab. Von der am Abzweig einst vorhandenen Schutzweiche sind keine Spuren mehr vorhanden. Den bis zur Einfahrweiche der Ladestelle Pirna-Copitz mit 1:40 ansteigenden Bahnkörper kann man bequemer auf der Straße umgehen, will man sich nicht durch ein Brombeergestrüpp kämpfen. Am Bahnübergang Lohmener Straße trifft man wieder auf die PH-Linie. Kurz vor dem Bahnübergang hat eine einsame Pfeiftafel im Brombeergestrüpp den Gleisabbau überstanden.

Mit einem zweiten Bahnübergang kreuzte ein Anschlußgleis zu einer Industrieanlage die Straße, das Planum des Anschlusses und die Gebäude lassen die Lage auch heute noch nachvollziehbar werden.

Die gepflasterte Zufahrt zur anschließenden Ladestelle Copitz wird von großen Bäumen flankiert. Die Gleise sind nicht mehr vorhanden. Der einzige „Hochbau“ der Strecke, der wahrscheinlich bereits zur Eröffnung 1907 aufgestellte Wagenkasten eines Fakultativwagens aus Zeiten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, ist hier im Gebüsch versteckt. Der Rest der Seitenrampe erinnert an frühere Zeiten. Der Gleisanschluß zum ehemaligen Minol-Tanklager mit seinen markanten Gebäuden ist gut erkennbar.



Fenster des Wagenkastens eines sächsischen Fakultativwagens auf der Ladestelle Mockethal. (Foto: T. Lerch, Januar 2007)

Auf dem Gelände des Tanklagers befindet sich heute eine Baumaschinenvermietung.

Das Anschlußgleis zum Sägewerk Hantzsch zweigte nach Westen ab. Im Verlauf des Zaunes ist die Gleisstrasse noch sichtbar. Die Anschlußbahn zum Betonwerk mit einer größeren Anzahl Nebenschleifer überquerte ebenfalls in Richtung Westen wieder die Lohmener Straße. Einige Gleise auf dem heute von verschiedenen Firmen genutzten Gelände liegen noch, von der Straße aus ist der Prellbock am Gleis des GHG-Anschlusses zu sehen.

Für den Weg nach Mockethal kann das noch wenig bewachsene Schotterbett der hier exakt horizontal trassierten Strecke oder ein parallel verlaufender Wirtschaftsweg gewählt werden. Kurz vor der Ladestelle Mockethal wurde die Wehlener Straße überquert. Deren Bahnübergang wurde zugunsten des Straßenverkehrs bereits vor längerer Zeit entfernt, Unebenheiten in der Fahrbahn sind jedoch geblieben.



Mast der Streckenfernsprechleitung mit Pfeiftafeln am ehemaligen unteren Anschluß der Fa. C. F. Förster. (Foto: T. Lerch 2002)

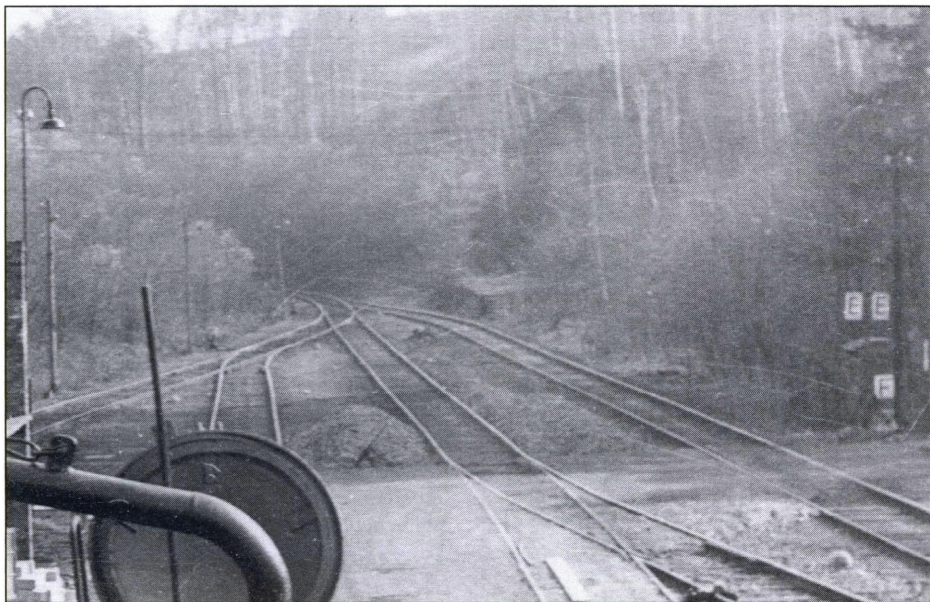
Die Ladestelle Mockethal ist, zusammen mit dem Anschluß des Mischfutterwerks, noch komplett vorhanden. Bemerkenswert ist eine alte, noch genietete Gleissperre. Die Eingemeindung von Mockethal nach Pirna am 10. Juli 1950 hatte keinen Einfluß auf den Stationsnamen. Die Ladestelle kann entlang der Anlagen der Getreidewirtschaft auf der mit Betonpflaster befestigten Ladestraße passiert werden. Am folgenden Bahnübergang empfiehlt es sich, die Bahntrasse wegen des bequemerer Weges kurz zu verlassen.

Nach einem kurzen Umweg durch den Dorfkern zweigt an der Schmiede eine asphaltierte Straße in die Herrenleite ab. Am Rande der obstbaumbestandenen Wiese zur Linken verläuft auf einem Damm das Streckengleis. Hinter Brennesseln versteckt sich am km 2,066 die Wölbschleuse des Kratzbaches.

Kurz dahinter befand sich die Grenze der Anschlußbahn zur Bundeswehr. Ein noch vorhandener Betonpfahl markiert die Stelle.

Nach einigen Wirtschaftswegübergängen taucht im Dickicht die Anschlußweiche am km 2,765 auf. Der Steinbruchanschluß wurde am 25. August 1911 in Betrieb genommen. Das etwas unterhalb der Strecke liegende Gleispaar ist teilweise verschüttet. Hier befanden sich wahrscheinlich zwei der vier „Ofen“-Anlagen und danach das Reservetanklager des Mineralölwerkes. Später nutzte die NVA das Gelände. Ein zuletzt ruinöses Gebäude der NVA wurde abgerissen.

Ab dem km 3,000 PH steigt das Gleis mit 1:40 an, nur von einigen flacheren Abschnitten an den Anschlußstellen unterbrochen.



Blick in Richtung Streckenende vom Laufsteg eines Kesselwagens aus. Am rechten Bildrand ist die Fernsprekbude sichtbar. Die Weichen haben noch Stellböcke mit sächsischen Kugelgewichten, Weichenlaternen gibt es nicht. Das linke Gleis führt zur Seitenrampe, der Lokschuppen ist noch nicht vorhanden. (Foto: Sammlung HFD)

Die Betonbrücke am km 3,522 hält sich hartnäckig in Straßenatlanten und topografischen Karten, obwohl sie nach 1983 mit Stollenausbruch der Bunkeranlage des NVA-Materialdepots verfüllt und die Talstraße verlegt wurde. Bei genauer Suche kann man auf der nördlichen Seite des Bahndammes noch Spuren des Bauwerks entdecken. Die Lokalisierung erleichtert dabei der Hektometerstein am km 3,500 der Strecke.

Auf den folgenden 250 m liegen zwei Anschlüsse zum Bundeswehrdepot. Einer besitzt eine große Laderampe, der zweite ist schon sehr lange ungenutzt. Dazwischen kreuzt eine Zufahrt zum Militärgelände das Gleis. Ein großer Spiegel sicherte einst den unübersichtlichen Bahnübergang, er fiel wie so vieles Vandalen zum Opfer.

Unterwegs lohnt es sich, das Gleis der PH-Linie einmal genauer zu betrachten. Es besteht aus Schienen der Form S 49 auf Holzschwelle. Die Schienenbefestigung der Ober-

bauform K weist über weite Strecken eine Besonderheit auf: Aus Sparsamkeitsgründen wurden wechselseitig nur je zwei der vier vorgesehenen Hakenschrauben eingebaut.

Von den Steinbruchanschlüssen am km 4,000 sind nur noch Reste in Form von überwucherten Laderampen zu finden. Die Feldbahn überquerte auf einer Brücke den zwischen mächtigen Trockenmauern verlaufenden Fahrweg.

Im Bereich des folgenden Bahnüberganges über den Weg nach Lohmen befand sich das Restaurant Herrenleite. Dessen Standort ist nur noch schwer zu lokalisieren. Das Gebäude befand sich etwa zwischen dem Einfamilienhaus und der Zufahrt zu einem Wochenendhaus. Die Terrassen des ehemaligen Biergartens wurden in die Gartengestaltung des Wohnhauses einbezogen.

Vom Bahnübergang lohnt sich auch ein Blick schräg zurück in das ehemalige Bundeswehr-

gelände. Markante Bauten sind das Gebäude des ehemaligen Amtes für Atomsicherheit und Strahlenschutz der DDR, das wahrscheinlich früher als Lagerschuppen an das Gleis angeschlossene Pfortnergebäude und ein gelbes Haus, das 1939 für die Steinbruchverwaltung gebaut wurde.

Hinter dem Bahnübergang folgt die Rampe eines Steinbruchs, der ursprünglich zur Steinbruch- und Steinmetzfirma C. F. Förster aus Riesa gehörte. Die Rampe ist auf der linken Seite des Gleises noch gut erhalten, der aufmerksame Wanderer findet hier Reste eines Portalkrans sowie eine Vielzahl angearbeiteter Werksteine.

Im weiteren Streckenverlauf gewinnt das Gleis auf einer Anschüttung zwischen alten Steinbruchhalden und dem Kratzbach zunehmend an Höhe. Bald werden auf der linken Seite mit dem ehemaligen Speisesaal und der Verwaltung des Mineralölwerkes die ersten Gebäude des Feldbahnmuseums sichtbar.

Das Gelände des Mineralölwerkes bis zum Streckenabschluß läßt sich bei einem Besuch des Feldbahnmuseums Herrenleite erkunden. Im Lokschruppen gegenüber dem Eingangstor ist die vereinseigene Werkklok N 4 untergebracht, die bei Veranstaltungen zu Pendelfahrten einlädt. Eine weitere Werkklok sowie einige Güterwagen erinnern an den Bahnbetrieb. In der Nähe des Lokschruppens befand sich eine Gleiswaage, die leider mit der Aufgabe des Geländes durch die Bundeswehr demontiert wurde.

Unweit des ehemaligen Gleistors, dessen Fundament auf der Talseite sichtbar ist, stand das Bürogebäude für den Anschlußbahnleiter des Mineralölwerkes. Das baufällige Häuschen mußte 2006 abgebrochen werden, um Platz für den Aufbau eines Lokschruppens für die Feldbahn zu schaffen.

Am Bahnübergang, in der Nähe des ehemaligen Pfortnerhäuschens, endete bis in die fünfziger Jahre die Streckenfernsprechleitung in einer Wellblechbude. Bis hierher war bei ankommenden Zügen auch das Läutewerk der Lokomotiven zu betätigen, da der Hauptzugang zum Gelände des Mineralölwerkes

anders als heute im Gleisbereich erfolgte. Die Stahlkonstruktion einer Fußgängerbrücke über den Kratzbach liegt noch heute unterhalb der Bahndamms im Wald.

Neben dem Pfortnerhäuschen sind die Reste einer Schranke zu erkennen. Sie diente eigentlich der Sicherung der Zufahrt zum Gelände, sorgte aber gleichzeitig dafür, daß der Bahnübergang als beschränkt galt.

Einige Kopf- und Seitenrampen auf dem Gelände des Feldbahnmuseums stammen noch aus Zeiten des Steinbruchbetriebes. Sie wurden weitgehend aus Sandstein errichtet. Die lange Seitenrampe diente später der Kesselwagenentladung. Dort, wo heute Feldbahngleise liegen, befand sich eine lange Reihe Lagertanks für Fertigprodukte. Die Verladeanlage des Mineralölwerkes lag an einem heute nicht mehr existierenden Gleis.

Die zweite große Rampenanlage war mit einem Portalkran überspannt. Der alte Kran wurde zum Ende des Mineralölwerkes verschrottet, in den sechziger Jahren errichtete die NVA eine moderne Krananlage. Mit Hilfe der Portalkrane wurden zunächst Sandsteine, später Kohlen und Stückgüter umgeschlagen. Ein Teil der Rampenanlage diente dem Mineralölwerk als Kohlenbunker.

Kurz vor dem Streckenende ist auf der rechten Seite die Laderampe des Steinbruchs „Kamerun“ sichtbar, der sich oberhalb der Gleisanlagen befindet. Mit Hilfe eines kurzen Bremsberg gelangten Feldbahnloren mit Steinen vom Bruch zur Verladung.

Das Gleis der PH-Linie endet an einem Prellbock in einem tiefen Einschnitt, in dem der Kratzbach für ständig hohen Wasserstand sorgt.

Nach Verlassen des Feldbahnmuseums, vorbei am noch bis vor einigen Jahren betriebenen Steinbruch "Kamerun", kann der Weg nach Dorf und Stadt Wehlen fortgesetzt werden. Nach dem Übersetzen mit der Fähre besteht hier eine Rückreisemöglichkeit per Bahn in Richtung Pirna und Dresden.

[1], [3], [14]

Quellenangaben

- [1] Informationen von J. Herbach, Dresden;
www.sachsenschiene.de;
www.sachsenbunker.de.
- [2] Informationen von T. Berger, Chemnitz.
- [3] Schreier, R.: Das neue Vereinsgelände der HFD in der Herrenleite. In : Werkbahnreport Nr. 9, Dresden 2000.
- [4] Betriebliche Unterlagen der Deutschen Reichsbahn.
- [5] Kutschke, D.: Steinbrüche und Steinbrecher in der Sächsischen Schweiz. Pirna 2000.
- [6] Statistischer Bericht über den Betrieb der unter Königlich-Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen mit Nachrichten über Eisenbahn-Neubau im Jahre 1906.
- [7] Eröffnung der Linie Pirna-Herrenleite. In: Amtsblatt der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Nr. 13, Dresden 1907.
- [8] Statistischer Bericht über den Betrieb der unter Königlich-Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen mit Nachrichten über Eisenbahn-Neubau im Jahre 1907.
- [9] Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden: Akten der Rbd Dresden (1163, 1166, 1167, 11351, 33475, 33476, 33479).
- [10] Preuß, E.; R. Preuß: Sächsische Staatseisenbahnen. Transpress Verlag, Berlin 1990.
- [11] Kohl, P.; P. Bessel: Auto Union und Junkers. Stuttgart 2003.
- [12] Informationen von P. Kohl, Leipzig.
- [13] www.iba-informationen.de
- [14] Kriegisch, R.: Betriebschronik der Erdölverarbeitungsstätte Herrenleite bei Pirna.
- [15] www.geschichte-pirna.de
- [16] Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden: Akten der Landesregierung Sachsen, Ministerium für Wirtschaft (1539).
- [17] <http://team-delta.info>
- [18] Informationen von J. Merte, Siegen.
- [19] Informationen von A. Böttger; www.bundeswehrloks.de.
- [20] Deutsche Reichsbahn: Verzeichnis der Maschinenämter, Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke, Lokomotivbahnhöfe, Bahnhofschlossereien und Hilfszüge. Berlin 1939.
- [21] Samek, T.: Die Baureihe 36. EK-Verlag, Freiburg/Brsg. 1999.

Abkürzungen

Bw	Bahnbetriebswerk
DBAG	Deutsche Bahn AG
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DR	Deutsche Reichsbahn
GHG	Großhandelsgesellschaft
HFD	Historische Feldbahn Dresden e. V.
LKM	VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg
LKW	Lastkraftwagen
LVT	Leichttriebwagen mit Verbrennungsmotor
NN	Normal Null
NVA	Nationale Volksarmee
RAW	Reichsbahnausbesserungswerk
SBS	Sächsische Bühnen- und Stahlbau GmbH Dresden
SO	Schienenoberkante
TSL	Treib- und Schmierstofflager
VEB	Volkseigener Betrieb

1917

Laeskurze der Anschlüsse in
Bereich der Idet Pitua Coputz
und Mockethal

