

® [zurück zur Homepage](#)

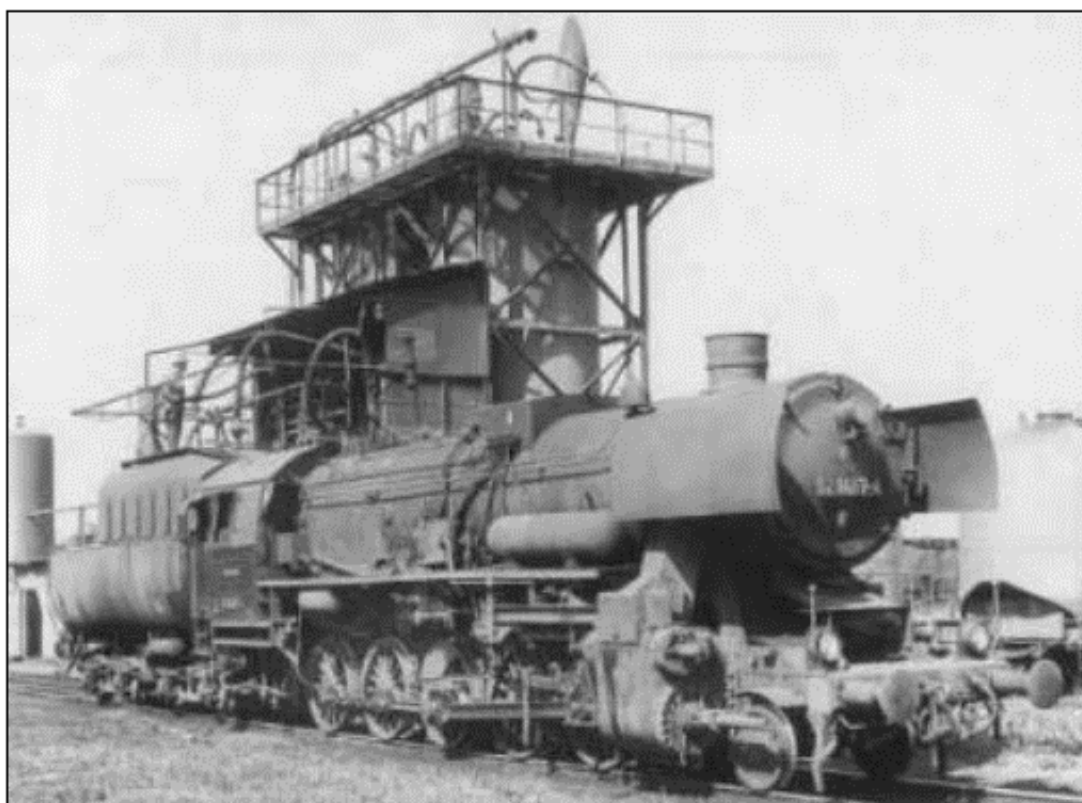
Aktualisierung: 15.07.2008

Bw Senftenberg



An dieser Stelle soll in der nächsten Zeit ein Beitrag zur Geschichte des Senftenberger Bw entstehen – die lange Tradition unseres Bw ist es wert, Freunden der großen und der kleinen Bahn etwas näher zu bringen.

Vor allem soll aus der Zeit der Kohlestauber berichtet werden – Senftenberg war schwerpunktmäßig Standort für Kohlestaublokomotiven, wobei ein Großteil der hier einst beheimateten Maschinen der Baureihe 52 angehörten.



Hier zunächst ein Foto einer 52-er am Kohlestaubbunker im Bw Senftenberg – wann das Foto genau entstand, ist noch zu klären – die 52 9762 (siehe unten) war jedenfalls 1971 in SFB; das gleiche Motiv – aber Achsstand ist ein anderer als oben. Auf dem Tender unser Vereinsmitglied Heinz Berger, heute 82 Jahre alt; er arbeitete als Heizer und Lokführer bei DR und war bis zu

seiner Pensionierung in Senftenberg stationiert.

Werner Pejga, heute 72 Jahre alt, war ebenso als Technologie Triebfahrzeuge - Betrieb bei der DR beschäftigt; beide haben als Kollegen jahrelang zusammen gearbeitet und haben uns schon viel aus ihrer gemeinsamen Zeit bei der Bahn berichtet.



Interessierte und kommunikationsfreudige Bahnfreunde haben im Internet bestimmt schon andere Quellen mit Beiträgen zu unserem Bw gefunden. An dieser Stelle möchte ich auf die Seite von Troitzsch home.debitel.net/user/troitzsch verweisen, auf der bereits Fakten und Fotos

aus dieser Zeit von Originalen und Modellen zusammengetragen wurden. Ein Besuch lohnt sich für jeden Fan!

In unserem Verein, der sich 1992 aus den ehemaligen AG's Brieske und Großräschen des DMV der DDR neu gründete sind etliche Dokumente und Fotos erhalten, die wir publizieren möchten.

Unser Verein besitzt noch einige alte Schautafeln zum Thema Kohlestaubfeuerung nach „Wendler“ – im nachfolgenden Abschnitt einige Repros; die Originalfotos stammen mit Sicherheit aus der „Vor-Internet-Zeit“ :



Mit dem System „Wendler“, siehe auch: <http://de.wikipedia.org/wiki/Schlepptender> wurden Triebfahrzeuge folgender Lokomotivbaureihen zu Versuchszwecken ausgerüstet:

03¹⁰(03 1087), 07¹⁰(071001)*, 08¹⁰(08 1001)*, 17¹⁰⁻¹², 44, 52, 58¹⁰⁻¹²

* nach Ende des II. Weltkrieges im Bereich der DR verbliebene Schnellzugloks der Französischen Staatsbahn

Der Serieneinbau erfolgte dann aber nur in der BR 52, der späteren BR 52⁹ .

Im BW Senftenberg waren bis zu 25 Kohlenstaubloks stationiert. Der Traktionswechsel zu Dieselmotoren begann im Februar 1975 mit der Übernahme der 120 092, einer sowjetischen Großdiesellokomotive. Er endet 1979. Fünfzehn BR 120 leisteten nun die Arbeit der bis zu fünfundzwanzig BR 52⁹ .

1926 wurden die ersten Diesellokomotiven zu "Kohlenstaubern" verschafft.

Dazu wurden folgende Fahrzeuge ungerüstet:

-- auf das "AIG" - Feuerungssystem:

1926 - 56 2906 und 56 2907

1930 - 56 3416, 56 3694, 56 2130 und 56 2801

-- auf das "Stug" - Feuerungssystem:

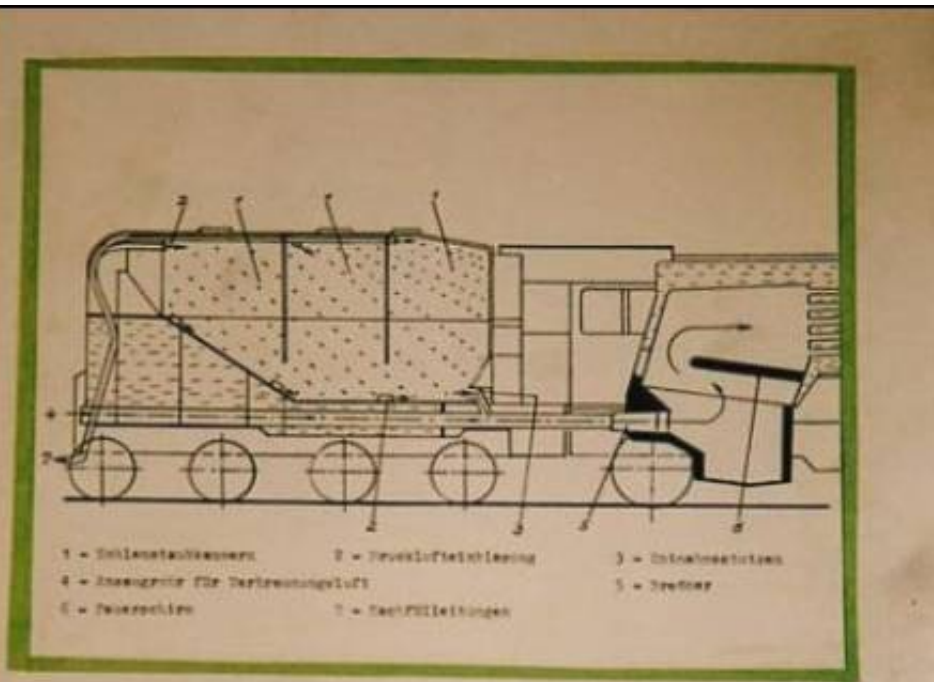
1926 - 56 1553 und 56 1677

1930 - 56 1722 und 56 1794

Die "Kohlenstauber" wurden in Zw Halle in Dienst gestellt und kurz danach in das Zw Lemfenberg zur Förderung der schweren Kohlenzüge umgesetzt.

Nach 1945 wurde das Kohlenstaubheizsystem von Ing. Hans Wendler auf gasmotischer Basis entwickelt. Es war wirtschaftlicher als seine Vorgänger. Damit konnte der Steinkohlemangel im Gebiet unserer heutigen LBH etwas ausgeglichen werden. Die erste Regelbetriebslokomotive mit dem System "Wendler" war 1955 die 52 3025.





Die Besonderheiten des Systems "Wendler" sind:

- Der Feuerraum ist hermetisch abgeschlossen. Der Staubtransport und der Ascheaustrag erfolgen durch die Verbrennungsluft bzw.-gas.
- Der Kesselwirkungsgrad wurde gesteigert.
 Gegenüber der Steinkohlenfeuerung um 10% und gegenüber der Braunkohlenfeuerung um 35%.
- In Feuerungssystem gibt es keine bewegten Teile mehr!
- Die Arbeit des Lokpersonal wurde wesentlich leichter.
- Durch die gute, rauchlose Verbrennung wurde die verfügbare Lokleistung erhöht.

Verbliebene Erachvernisse waren: aller 3-4 Tage Entschung der Rauchkammer und Ausschlecken !

Tenderfassungsvermögen/ Fahrbereich: (Ein- und Dreikammerbauart)

14 t Kohlenstaub --- ausreichend für ca. 400 km Fahrstrecke,

24 m³ Wasser --- ausreichend für ca. 100 km Fahrstrecke.



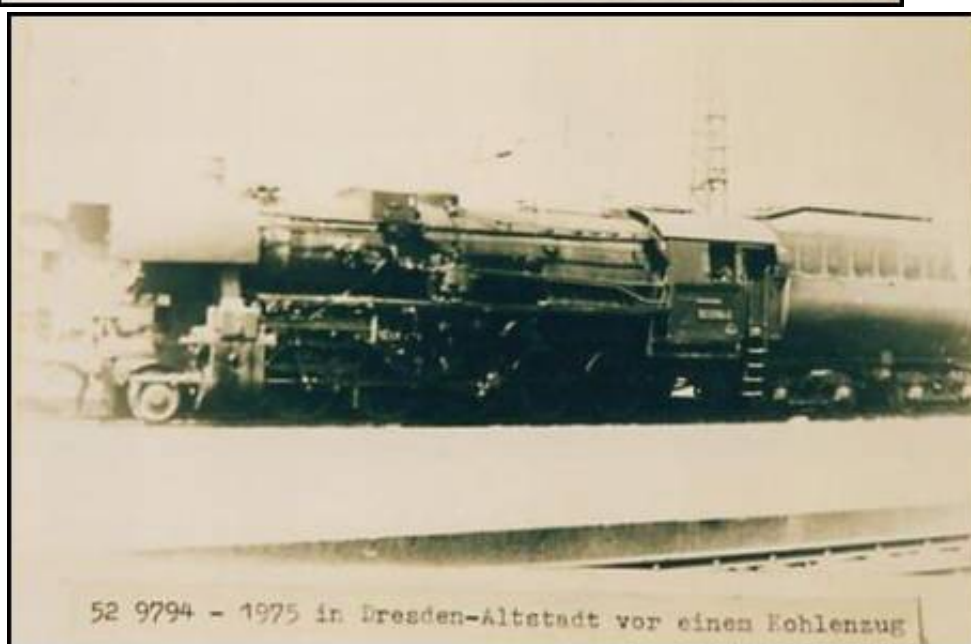
52 9762 - 1971 an der Staubbunkeranlage Senftenberg



52 9818 - 1975 in Bw Senftenberg



52 9426 - 1926 als "Z"-Lok in Senftenberg mit Kohlenauwagentender



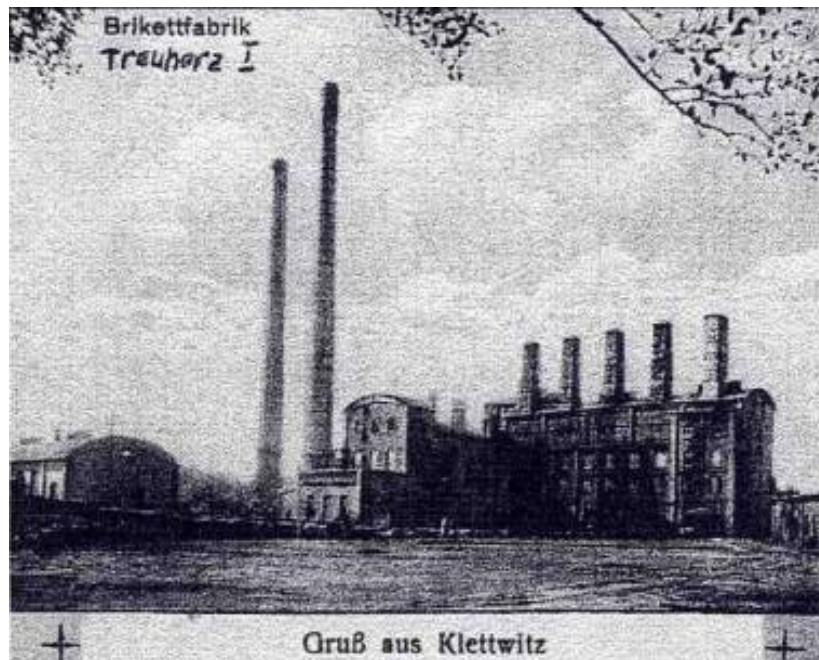
52 9794 - 1975 in Dresden-Altstadt vor einem Kohlenzug

Soweit einige alte Bilder – hier noch die Bitte an alle, die an der Geschichte des BW Senftenberg und historischen Fotos interessiert sind: Wir bitten um regen Kontakt und Hinweise – wir sind für konkrete Beiträge dankbar, um diese Seite weiter gestalten zu können !

Brikettfabrik

Auf unserer Anlage ist nun schon seit mehreren Jahren das Modell einer Brikettfabrik zu sehen, welches sich, ob der Originalität oder des Modells als solches überhaupt, großer Beliebtheit bei den Besuchern erfreut. Oft genug werden wir nach dem Vorbild gefragt. Anfangs verwiesen wir immer darauf, daß das Modell, stellvertretend für viele kleinere Brikettfabriken im Lausitzer Revier, so oder ähnlich ausgesehen haben könnte, zumal die Erbauer selbst einmal im Kohlebergbau gearbeitet hatten. Vor einiger Zeit nun, wurde Wulf Prein aus unserem Verein fündig und präsentierte uns zu aller Freude die Geschichte der Brikettfabrik „Treuherz“ bei Klettwitz.

(später „Wilhelminensglück I“ – „Josef Briewig I“ – Bfk.70)



Da unsere BfK im Modell auch für einen historischen Kompromiß steht , nahmen wir das Vorbild gern an. Das gesichtete Material erlaubt es uns, die Geschichte dieser Fabrik bis in die 60-ger Jahre des letzten Jahrhunderts zu verfolgen. Hier ein paar Auszüge davon. Unser Dank gilt in dieser Angelegenheit besonders Herrn Konzag aus der Gemeindeverwaltung für sachdienliche Hinweise.

Andere Quelle: „Drei Jahrhunderte Lausitzer Braunkohlenbergbau“

- J. Treuherz gründet die Fa. „Klettwitzer Werke J. Treuherz, mit Grube, Brikettfabrik und Seilbahn zur Bk-Förderung sowie Anschlussbahn zum Bahnhof Klettwitz, der 1887 in Betrieb genommen wurde.
- 1894 wird die Brikettfabrik II nach Kauf weiterer Kohlenfelder in Betrieb genommen.
- 1914 Umbenennung in „Wilhelminensglück I“ a.Gr. Eignerwechsel und Ersatz der Seilbahn für die Kohlenförderung durch eine Kettenbahn
- 1923 wird die Förderung aus der zugehörigen Grube eingestellt. Die Bekohlung der Bfk. erfolgt jetzt aus der Grube „Weidmannsheil“ bei Drochow
- 1931 sind in den beiden Brikettfabriken „Wilhelminensglück“ 14 Brikettpressen in Betrieb
- Ab 15.02.1967 Stilllegung der Brikettfabriken und Teilabriss

**Mal sehen, vielleicht findet sich noch mehr?
Also, bleibt schön neugierig ...**