

Auf demselben schlechten Papier hat das RZA Göttingen am 26.10.1948 eine Bescheinigung über die Wasserdruckprobe eines beweglichen Dampfkessels ausgestellt:

Ver. Nr. \_\_\_\_\_

## Bescheinigung

über die


### Wasserdruckprobe eines *Handwagen* Dampfkessels

Der mit nachstehenden Angaben auf dem Fabrikschild bezeichnete Dampfkessel  
*des Deutschen Reichsbahn:*  
festgesetzte höchste Dampfspannung 2 Atmosphären Überdruck.

Name und Wohnort des Fabrikanten: Julius v. Sauer, Wuppertal - Baunm


Laufende Fabriknummer: 225

Jahr der Anfertigung: 1918

Ist nach § 19 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlage von Dampfkesseln vom 11. Dezember 1906 mit einem Wasserdrucke von 2 Atmosphären Überdruck geprüft worden. Dabei hat der Kessel dem Probedruck mit befriedigendem Erfolge (5-10-20-3) widerstanden. Die Nieten, auf denen das Fabrikschild am Kessel befestigt ist (4-11) sind mit dem  Stempel versehen worden.

Wuppertal, den 18. 10. 1948.

Technisches Überwachungs-Verein Ein  
Ortsteil Wuppertal

 *Her Kaufmann*  
*Jan*

Die Drahtseile des Krans wurden in einer Schluß-Abnahme geprüft:

Deutsche Reichsbahn

Anlagen: \_\_\_\_\_ Kosten trägt: DR

Schädlere: \_\_\_\_\_ Aufgewendete Arbeitszeit: \_\_\_\_\_

Nummer- und Schmelzungs-Verzeichnisse \_\_\_\_\_

5 Güteprüfungs-Nachweisung **Schluß-Abnahme-Nachweisung Nr 1**

zu Auftrag U 12 zu Han 30/13

für Reichsbahndirektion **R Z A Göttingen**

Vertrag oder Bestellschreiben Nr **21.139/29.0615 vom 18.10.46**

Lieferwerk: **Gutehoffnungshütte Oberhausen, Abtlg. Saisenküchen.**

(Die letzte Nachweisung jedes Auftrages ist außer mit der (fd Nummer noch als Schluß-Abnahmenachweisung zu bezeichnen.)  
(Die Spalten 1—9 sind von dem Abnahmebeamten, die Spalten 10—11 von der Abrechnungsstelle auszufüllen.)

---

An die Firma **Ardeltwerke G.m.b.H.,**

O s n a b r ü c k .

525 / I früher 90524 / I Abnahme-Nachweisung - DIN A 56a - 1<sup>te</sup> - VI-40-3000 Wenden!

1 Lfd Nummer	2 Gegenstand der Abnahme	3 4 Tag der Bereit- stellung Ab- nahme		5 6 7 8 Abgenommene Menge				9 Bemerkungen	10 Zu berech- nendes Gewicht kg
		5 Stück m	6 Ab- messungen	7 Regel- gewicht kg	8 Durch- schnitts- gewicht kg				
1	Drahtseile	<u>15.</u>	25.	3x	7 10 mm $\phi$				
2	"	"	"	3x	1 0 0 20 " $\phi$				
3	"	"	"	6x	1 4 2 22 " $\phi$				
4	"	"	"	3x	1 4 1 27 " $\phi$				
5	"	"	"	6x	12,8 31" $\phi$				

Die obenbezeichneten Gegenstände sind bedingungsgemäß.

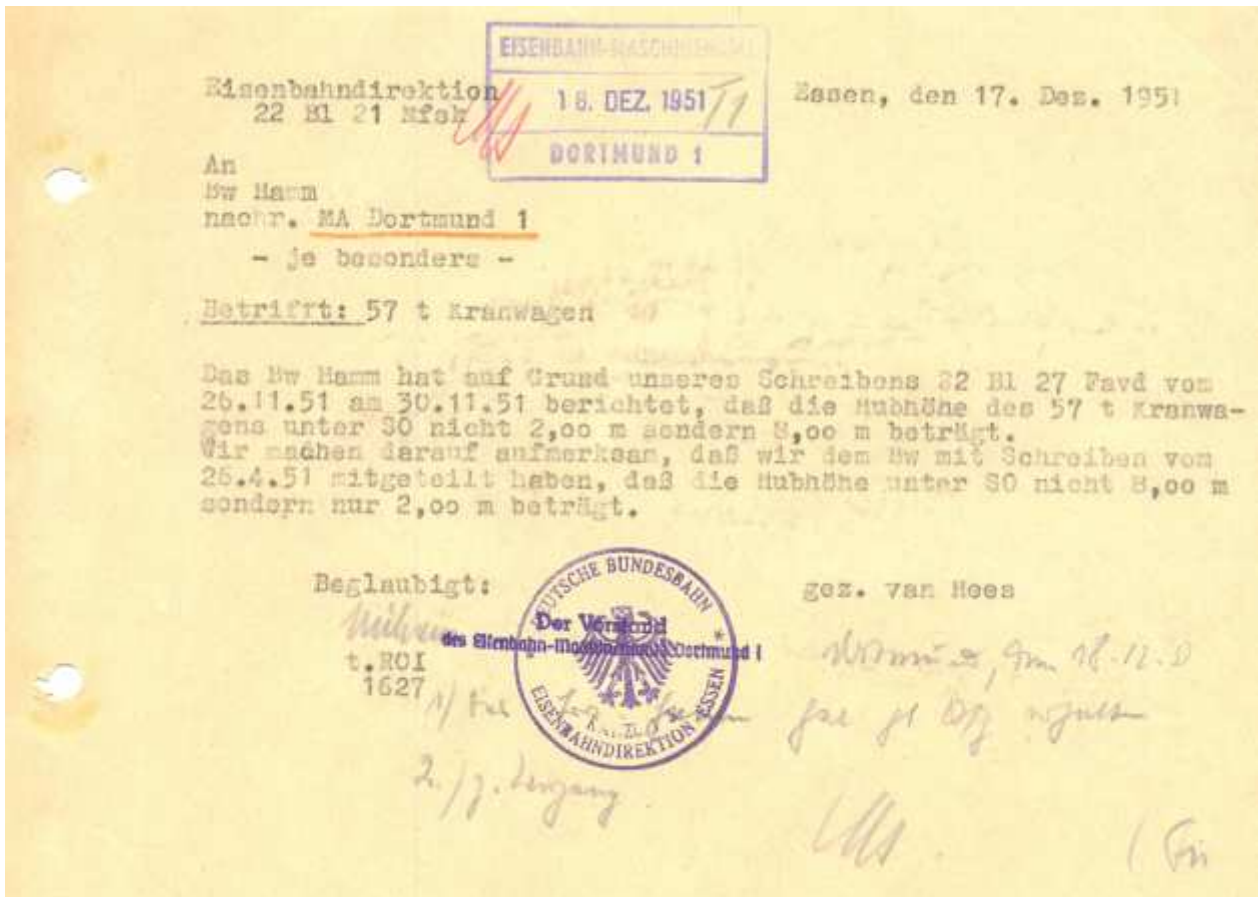
Bochum 15. Juni 1948

Der Abnahmebeamte: *[Signature]*

Festgestellt: \_\_\_\_\_

RZA Göttingen, 15.08.1948, Abnahme der Drahtseile

Die ED Essen korrigierte am 17.12.1951 die Hubhöhe des 57 t Kranwagens:



Vom BZA Minden erging am 17.05.1955 folgendes Schreiben bezüglich „**Unfälle bei Verwendung von Kranwagen auf Strecken mit elektrischer Fahrleitung**“:

Abschrift

Deutsche Bundesbahn  
Bundesbahn-Zentralamt  
Minden (Westf.)  
2903 Fkwdk 11/55

Minden, den 17. 5. 1955  
Ruf: 1314

An alle BD'en - je besonders -

Betr. Unfälle bei Verwendung von Kranwagen auf  
Strecken mit elektrischer Fahrleitung

Auf einem Bahnhof mit elektrischer Oberleitung verunglückte der Heizer eines 15 t-Dampfkranes. Er hatte beim Vorheizen des Kranes das Krandach zu besteigen, um von hier aus die Schutzklappe des Schornsteines abzuheben. Dabei hatte er den Fahrdraht berührt.

Wir bitten zu prüfen, ob diese Unfallgefahr auch bei Kranwagen Ihres Bezirks besteht und wie sie beseitigt werden könnte. Es wäre in solchen Fällen wohl zweckmäßig, wenn das Öffnen der Schutzklappe und vielleicht auch das Aufsetzen des Schornsteins vom Heizerstand aus erfolgen könnte, aber diese Änderungen würden sich wohl in vielen Fällen kaum durchführen lassen. Auch bestände dann immer noch die Gefahr, daß der Schornstein beim Aufrichten gegen die Fahrleitung schlägt und der Heizer auch in diesem Fall noch gefährdet ist. Halten Sie es für ausreichend, wenn auf dem Führerstand und möglichst auch im Heizerstand auffällig etwa folgende Anschrift angebracht wird?

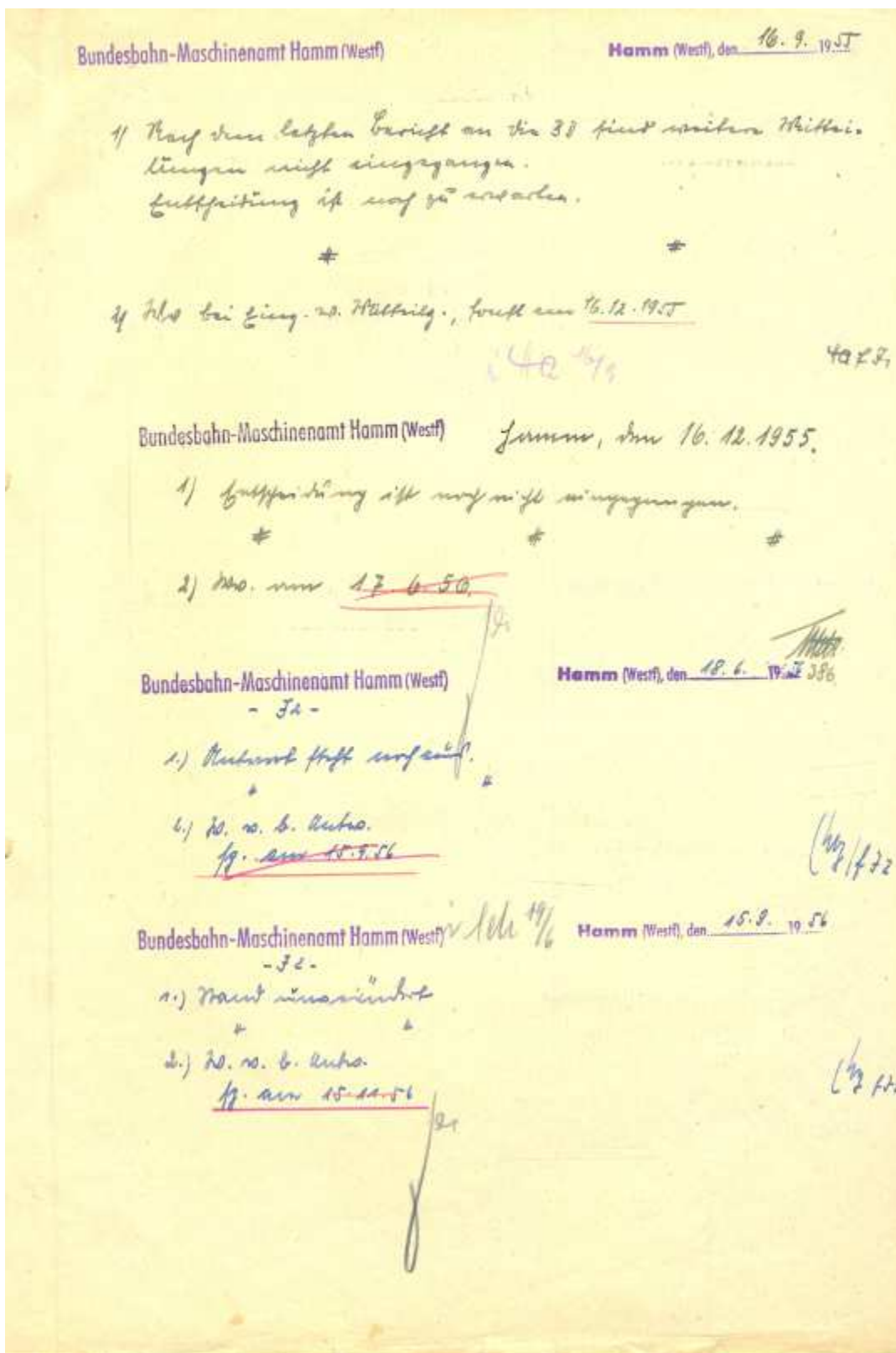
Unfallgefahr

"Abheben der Schornsteinschutzklappe, Aufsetzen des Schornsteins sowie Besteigen des Krandaches dürfen nur auf Strecken ohne oder mit ausgeschaltetem und geerdetem Fahrdraht ausgeführt werden."

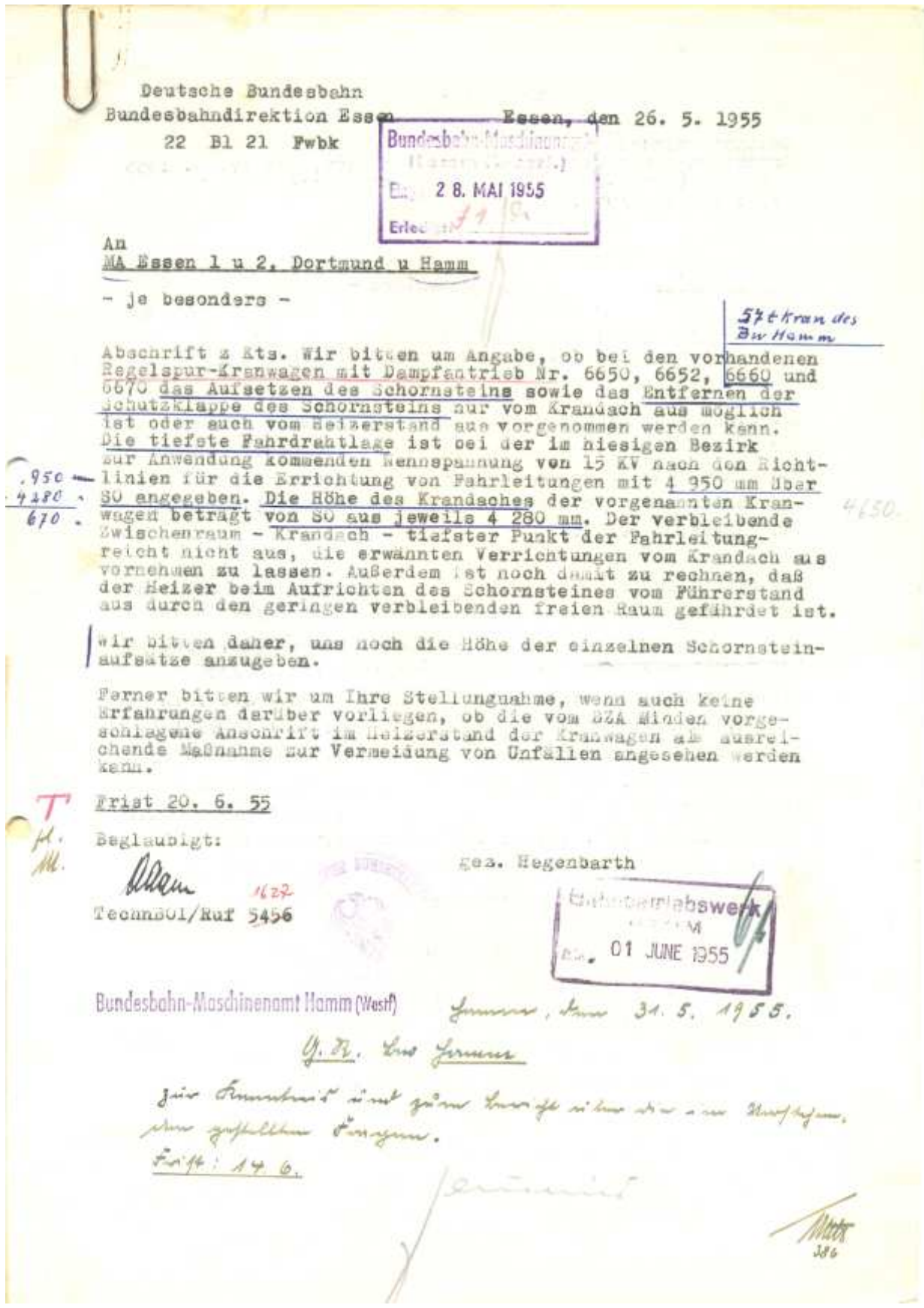
ges. Wukowsky

Beglaubigt:  
ges. Unterschrift  
TechnBAMM

Das MA Hamm (Westf) fragte wiederholt nach neuen Entscheiden, mußte jedoch immer wieder konstatieren: „Nach dem letzten Bericht an die BD sind weitere Mitteilungen nicht eingegangen. Entscheidung ist noch zu erwarten“ - trotz andauernder Anmahnung kam diese nie...



Die BD Essen fragte am 26.05.1955 nach Angaben zur Höhe von Schornsteinaufsätzen und dem Entfernen der Schutzklappe des Schornsteins:



Das Bw Hamm (W) äußerte sich am 14.06.1955 zur Vermeidung von Unfällen beim Regelspur-Kranwagen wie folgt:

Bahnbetriebswerk **Bundesbahn-Maschinenamt Hamm (Westf.)** Hamm (W), den 14. Juni 1955  
 Ur  
 MA Hamm  
 Eing. 15. JUNI 1955  
 Edigt: *F1 M*

nach Kts zurückgereicht.  
 Das Entfernen der Schutzklappe für den Schornstein ist bei unserem Regelspur-Kranwagen Nr 6660 nur vom Krandach aus möglich. Das Gesamtmaß von SO bis Oberkante Kamin-aufsatz ist mit 4650 mm angegeben.  
 Unser Schornsteinaufsatz hat eine Länge von 800 mm.  
 Zur Vermeidung von Unfällen wird vorgeschlagen, ein Warnschild im Kranführerstand und im Kranheizerstand anzubringen. Außerdem ist im oberen Drittel an der Außenwand des Wasserkastens und an der Außenwand des Kohlenbansens ein Warnschild anzubringen.  
 4 Stück

*15. / 10.*  
*OSM Hamm*

Bundesbahn-Maschinenamt Hamm (Westf) Hamm, den 16.6.1955.

*1) St 5 ffr. über: An BD Essen.*  
*2) Betrifft: Mangelbeiw.-Kranwagen Nr 6660 des Bw Hamm. BD Hamm 22 22 21 Fv & K v. 26.5.55.*

*3) Bei vorstehendem Kranwagen ist das Entfernen der Schutzklappe für die Durchführung des Schornsteins nicht vom Krandach aus möglich. Der Schornsteinaufsatz hat eine Länge von 800 mm und das Maß von SO bis Oberkante des aufgesetzten Schornsteinaufsatzes beträgt 4650 mm.*  
*4) Mit Rücksicht auf die große Unfallgefahr schlage ich vor, 4 Warnschilder am hiesigen Kran anzubringen und zwar je 1 im Kranführerstand, im Kranheizerstand, im oberen Drittel an der Außenwand des Wasserkastens und an der Außenwand des Kohlenbansens.*

*2) zum Abdruck.*  
*3) Mangelbeiw. Nr 6660 des Bw Hamm (W)*

MA Hamm (Westf) 16.06.1955 An BD Essen. Betrifft: Regelspur-Kranwagen Essen 6660 des Bw Hamm. Bei vorstehendem Kranwagen ist das Entfernen der Schutzklappe für die Durchführung des Schornsteins nicht vom Krandach aus möglich. Der Schornsteinaufsatz hat eine Länge von 800 mm und das Maß von SO bis Oberkante des aufgesetzten Schornsteinaufsatzes beträgt 4650 mm. Mit Rücksicht auf die große Unfallgefahr schlage ich vor, 4 Warnschilder am hiesigen Kran anzubringen und zwar je 1 im Kranführerstand, im Kranheizerstand, im oberen Drittel an der Außenwand des Wasserkastens und an der Außenwand des Kohlenbansens.

Schreiben des BZA Minden vom 09.09.1957 zur **Unfallverhütung beim Einsatz von Kranwagen auf Strecken mit elektr. Oberleitung und in der Nähe von Starkstromleitungen**

Abschrift!

Deutsche Bundesbahn  
Bundesbahn-Zentralamt  
Minden (Westf.)  
- 2903 Fwba/X 11/53 -

Minden (Westf.), den 9.9.1957  
Ruf: 1314

An  
BB Augsburg, Essen, Frankfurt (H), Hannover, Hamburg, Karlsruhe,  
Kassel, Köln, Mainz, München, Münster, Nürnberg, Regensburg,  
Stuttgart, Trier, Appertal, Saarbrücken

- je 2 x -

- je besonders -

Betr.: Unfallverhütung beim Einsatz von Kranwagen auf Strecken  
mit elektr. Oberleitung und in der Nähe von Starkstrom-  
leitungen

Mit dem in Abdruck beigelegten Schreiben haben wir die BB Hamburg  
und Stuttgart gebeten, die im Schreiben genannten Änderungen an den  
Kranwagen mit Dampftrieb ausführen zu lassen. Im Zusammenhang  
hiermit bitten wir, folgendes zu veranlassen:

- 1) In die Beschreibungen und Bedienungsanweisungen der Kranwagen  
(Regelfahrzeuge) ist das vorläufig in 20-facher Ausfertigung  
beigelegte Ergänzungsblatt einzufügen. Einen etwaigen weiteren  
Bedarf an Ergänzungsblättern bitten wir, beim AA 2903 (Ruf 1314)  
anzufordern.
- 2) Dem im Jahre 1953 verteilten "Kranwagen-Merkblatt für Dienststellen  
mit Kranwagen, für Kranführer und Kranaufsichtsbeamte" bitten wir,  
das ebenfalls in 20-facher Ausfertigung beigelegte Blatt "Er-  
gänzungen zum Kranwagen-Merkblatt" anzufügen. Den weiteren Bedarf  
an diesen Blättern bitten wir, ebenfalls beim AA 2903 (Ruf 1314)  
anzufordern.
- 3) Die Dienststellen bitten wir anzuweisen, ihre Kranbediensteten  
von Zeit zu Zeit über die Gefahren und Unfallschutz-Maßnahmen  
beim Einsatz der Kranwagen auf elektrisch betriebenen Strecken  
und in der Nähe von Starkstromleitungen zu belehren.

Das Arbeiten unter stromführenden Fahrleitungen kann auch für die  
Kranwagen mit Sondersaulager für elektrisch betriebene Strecken  
nicht ohne weiteres freigegeben werden. Das wäre erst möglich,  
wenn folgende Schutzmaßnahmen getroffen sind:

- a) Es muß eine zuverlässig arbeitende Endausschaltung in den Kran-  
wagen eingebaut werden, die verhindert, daß der höchste Punkt  
des Auslegers beim Auslegereinziehen die obere Linie des  
Lademaßes (= 4 650 mm über SO) überschreitet.
- b) Die Steuerung zum Einziehwerk bzw. das Einziehwerk des Kranes  
selber muß durch eine einzubauende Einrichtung blockiert  
werden können, so daß beim Arbeiten mit dem Kranwagen ein  
weiteres Einziehen des Auslegers ohne vorheriges Lösen der  
Blockierung unmöglich ist.
- c) Ausleger und Führerhauswände müssen während des Aufziehens  
des Auslegers und bis zum Umschalten der Blockierung des  
Einziehwerkes geerdet werden können. Dazu müssen am Ausleger-  
fuß und an der Kranhauswand Erdungskontakte angebracht und eine  
Erdungsleitung, mit der die Erdungskontakte mit der Schiene  
verbunden werden können, dem Kranwagen beigegeben werden.

- 2 -



d) Dem Kranbuch muß, nachdem die Einrichtung zu a), b) u c) geschaffen sind, eine von der BD oder dem BZA ausgestellte Zulassungserklärung beigegeben werden, in der zum Ausdruck kommt, daß der Kranwagen unter stromführenden Leitungen arbeiten darf, wenn folgende Schutzmaßnahmen getroffen und beachtet werden:

1. Ausleger und Kranhaubeck dürfen nicht bestiegen werden.
2. Durch einen Bediensteten der Fahrleitungsmeiestererei muß festgestellt sein, daß im Arbeitsbereich des Kranwagens eine Fahrdrathöhe von mindestens 5 500 mm vorhanden ist.
3. Beim Aufziehen des Auslegers muß der Endschalter gegen Überfahren der oberen Linie des Lademeßes (4650 mm über SO) auf Ansprechen gestellt sein.
4. Während des Aufziehens des Auslegers müssen Ausleger und Führerhauswand geerdet sein. Die Erdungskontakte am Auslegerfuß und an der Führerhauswand müssen also mit der Schiene durch die im Kranzubehör befindliche Erdungsleitung verbunden sein.

Die Erdungsleitung, die beim Schwenken des Kranwagens hinderlich sein würde, kann entfernt werden, sobald das Einziehwerk bei Auslegerstellung höchstens 4650 mm über SO blockiert ist. Sie ist beim Absenken des Auslegers wieder anzulegen, bis der Ausleger sich in der Transportstellung befindet. Die Blockierung des Einziehwerkes darf erst aufgehoben werden, wenn die Erdungsleitung angebracht ist. Der Endschalter darf erst abgeschaltet werden, wenn der Ausleger sich in der Transportstellung befindet.

5. Bei allen Arbeiten unter dem stromführenden Fahrdrabt muß ein Sachverständiger der zuständigen Fahrleitungsmeiestererei zugegen sein, dessen weisungen zu befolgen sind. Diesen Sachverständigen ist die vorstehende Erklärung zur Kenntnis zu geben.

Ob und in welcher Form die erforderlichen Endschalter und Einziehwerksblockierungen angebracht werden können, muß von Fall zu Fall geprüft und entschieden werden. Bei den mit Sonderausleger für elektrische Strecken ausgestatteten Gleisbaukranwagen

Augsburg	6802	Köln	6804
Essen	6804	München	6853
Frankfurt	6807	Münster	6801
Frankfurt	6808	Nürnberg	6904
Karlsruhe	6810	Regensburg	6962
Mainz	6802	Regensburg	6951
Mainz	6803	Stuttgart	6801
Mainz	6804	Luppertal	6808

werden wir die Angelegenheit im Benehmen mit den Lieferfirmen prüfen, stellen jedoch anheim, etwaige Möglichkeiten auch von dort aus zu untersuchen.

Bei den eben genannten Kranwagen befindet sich der vordere abnehmbare Teil des Auslegers bei 4650 mm Höhe seiner höchstgelegenen Teile in der für Strecken mit Fahrleitung vorgesehenen normalen Lage.

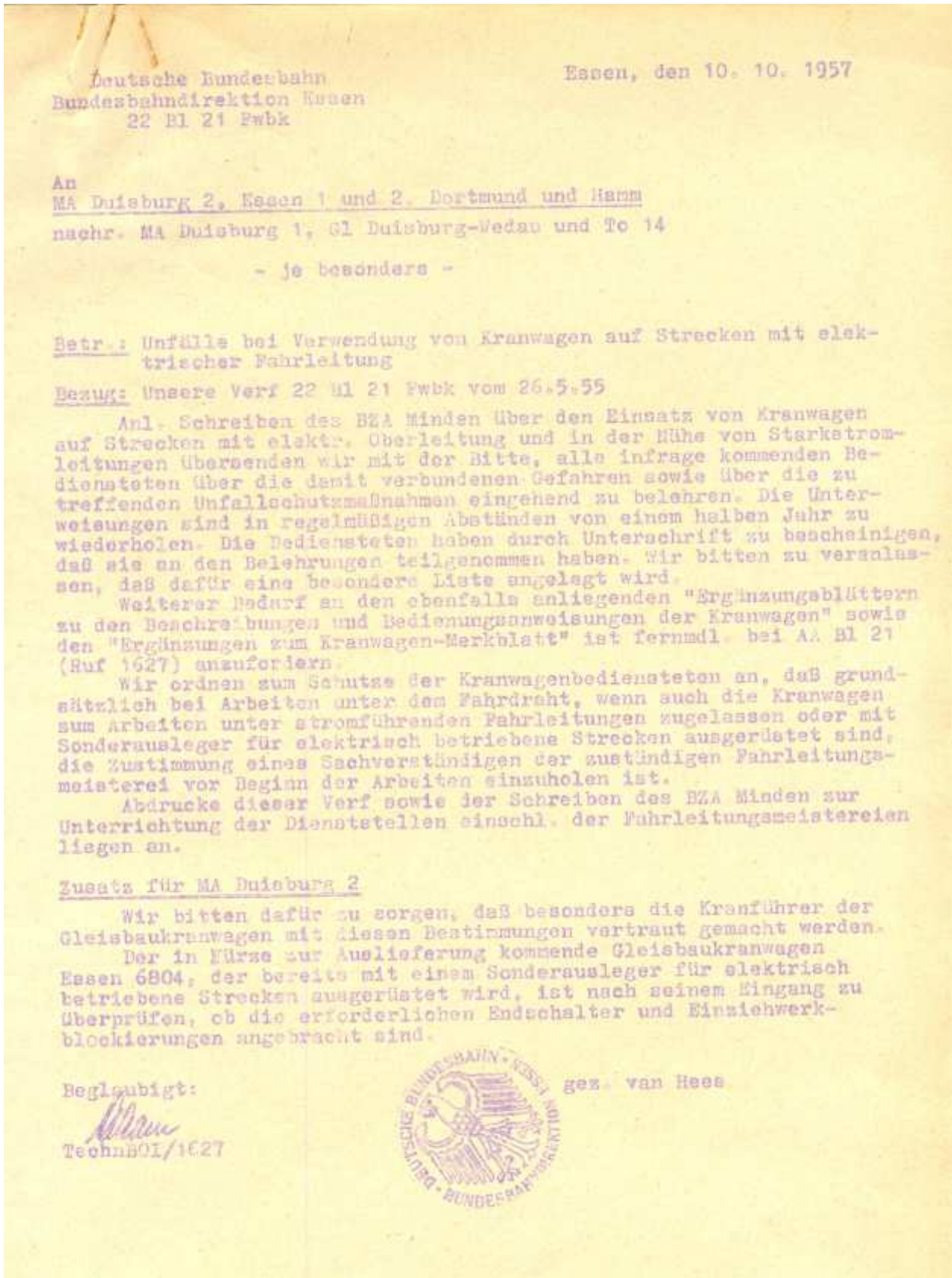
Einen Abdruck dieses Schreibens bitten wir, auch den Fahrleitungsmeiesterereien zuzuleiten.

gez. Stahn  
(LS)

beglaubigt:  
gez. Unterschrift.

BZA Minden, 09.09.1957, Unfallverhütung beim Einsatz von Kranwagen auf Strecken mit elektr. Oberleitung und in der Nähe von Starkstromleitungen

Die BD Essen versandte am 10.10.1957 ein Schreiben des BZA Minden betreffs „Unfälle bei Verwendung von Kranwagen auf Strecken mit elektrischer Fahrleitung“



Hier vom BZA Minden, 09.1957, das Merkblatt mit Ergänzungen zum Kranwagen:

Deutsche Bundesbahn

Ergänzungen zum Kranwagen-  
Merkblatt

30. Arbeiten beim Einsatz und bei der Behandlung von Kranwagen auf elektrisch betriebenen Strecken sind besonders vorsichtig auszuführen, da für die auf und am Kranwagen Beschäftigten Lebensgefahr besteht, wenn Teile des Kranwagens sich stromführenden Leitungen nähern.

Kranwagen dürfen daher auf Strecken mit elektrischer Fahrleitung nur arbeiten, wenn die Fahrleitung abgeschaltet und geerdet ist. Notfalls muß auch die Fahrleitung zur Seite geschoben werden.

Wenn bestimmte Kranwagen unter besonderen Voraussetzungen unter stromführenden Fahrleitungen arbeiten können, muß dies durch eine schriftliche Erklärung der BB oder der BZA für den betreffenden Kranwagen zugelassen sein. Diese Erklärung muß im Kranbuch eingehaftet sein und die Voraussetzungen für das Arbeiten unter stromführenden Leitungen enthalten.

31. Fahrleitungen der Nachbargleise sind ebenfalls abzuschalten und zu erden, wenn die Gefahr besteht, daß Teile des Kranwagens beim Arbeiten näher als 1,5 m an sie herankommen können. Auch Starkstromleitungen müssen bei der Möglichkeit einer solchen Annäherung abgeschaltet werden.

32. Kranwagen-Dächer und Analeger dürfen unter stromführenden Fahrleitungen und unter stromführenden Starkstromleitungen nicht bestiegen werden. Schornsteinschutzdeckel und Schornsteinaufsätze der Dampf-Kranwagen müssen daher auf Gleisen ohne Oberleitung oder bereits vor bzw. erst nach der Einsatzfahrt in ihre entsprechende Lage gebracht werden.

33. Über das Lademaß hinausragende Schornsteinaufsätze dürfen auf Gleisen mit Fahrdrahn nicht verwendet werden.

Eingetretene Unfälle geben Veranlassung, noch folgende Punkte im Merkblatt aufzunehmen bzw. zu ergänzen:

34. Bei großen Lasten und großen Ausladungen schwenke langsam, damit die Fliehkräfte, die den Kranwagen auf Klippen zusätzlich beanspruchen, klein bleiben.

35. Auch wenn die Last nur auf einer Seite des Kranwagens gehoben werden soll, muß bei Kranwagen, deren Gegengewicht entsprechend der Größe der Last nach hinten verschoben werden muß, eine etwa erforderliche Abstützung auf beiden Seiten vorgenommen

- 2 -

- 2 -

worden. Bei abstützung nur auf der Lastseite besteht die Gefahr, daß der Kranwagen bei der Entlastung infolge des hinausgehobenen Gegengewichts nach hinten kippt.

Punkt 26 ist am Schluß zu ergänzen durch:

Federblockierungen müssen während der Fahrt im Zuge vollständig gelöst sein.

Aufgestellt im Sept. 1957  
BZA Minden (Westf.)  
- Dez 57 -

Vom Bw Hamm (W) G erging am 06.04.1961 folgende **Ausbesserungsvormeldung** zur inneren Untersuchung im AW Bremen:

Deutsche Bundesbahn				
<b>Ausbesserungs-Vormeldung</b>				
des 57 to-Dampfkranes der Lokomotive Nrx <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">6660</span>				
Heimat-Bw <b>Hamm (W) G</b>		MA <b>Hamm (W)</b>		Schad- gruppe <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">L</span>
Derzeit verwendet <del>für Brückenarbeiten, Unfallin-</del> <del>nennt</del> <b>Abnahme inneren Untere</b>			Lok ist im Erhaltungsbestand <del>ja</del> <del>nein</del>	
Datum der letzten	<del>11.6.58</del>	<del>1.2</del>	<del>1.2</del>	
Datum der nächsten	<b>1.4 20.5.61</b>	<b>1.3</b>	Lok ist - wird außer Betrieb Kran gesetzt am <b>18.5.61</b>	
Leistung seit der letzten	Abnahme oder 1.4	km	<b>1.3</b>	km <b>1.2</b> km
Verlängerungsmöglichkeiten der Fristen				
1	2	3	4	5
Seit letzter Untersuchung	angefallene Abstelltage*)	Frist bereits verlängert um Abstelltage	noch nicht zur Fristver- längerung verwendete Abstelltage (Sp 1 - Sp 2)	Frist kann äußerstens noch verlängert werden um (365 Tage - Sp 1)
HU (L 4)				
ZU (L 5)				
Begründung für vorzeitige oder außerplanmäßige Zuführung:			Begründung bei Eilbestellung:	
<p><b>Schäden:</b> (Es sind nur die Schäden und Mängel hier zu melden, die durch die vorgeschriebenen Planarbeiten nicht beseitigt werden; insbesondere sind die Schäden zu melden, die nur an der unter Dampfdruck stehenden oder an der fahrenden Lokomotive zu erkennen sind. Die Schäden sollen in der Reihenfolge der „Anweisung zum Ausfüllen der Ausbesserungsvormeldung“ aufgeführt werden - s. Drucksache 946 00 08)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>Sämtliche Radaxen aufarbeiten.</b></li> <li>2) <b>Hydraulische Pumpen mit Armaturen u. Leitungen säubern u. prüfen.</b></li> <li>3) <b>Sämtliche Bremsbelege an der kleinen u. großen Flasche erneuern.</b></li> <li>4) <b>Seile der kleinen Flasche kürzen.</b></li> <li>5) <b>Schwergang der Einschiebvorrichtung des Daches beseitigen.</b></li> <li>6) <b>Überhitzerrohre erneuern.</b></li> <li>7) <b>Kamin Aufsatz erneuern.</b></li> <li>8) <b>Anschklappe erneuern.</b></li> <li>9) <b>Getriebe überprüfen.</b></li> <li>10) <b>Führung des Gegengewichtes erneuern. Das Gegengewicht eckt beim Absetzen.</b></li> <li>11) <b>Kranstrich erneuern.</b></li> </ol> <p>*) bis zum Datum der Ausbesserungsvormeldung</p>				
948 00 07 Ausbesserungs-Vormeldung A 4 h Bk 100 5 b 70 München II 57 1000 Sta				

12) Boden und Anstrich des Schutzwagens erneuern.

13) Werkzeugkiste anfertigen.

Bw Hamm (W) 0

Datum 6. 4.

19 51 Unterschrift

Danne (P)

An MA Hamm (W)  
Eingangsstempel der MA

Vermerk des Ma

**Bundesbahn-Maschinenamt Hamm (West)**

Hamm, den 7. 4. 61

- 72 -  
1) 72, 6, 8

2 gfl k

An BD Essen  
Eingangsstempel der BD

Vermerk der BD

2) Wepl.

u. Pfl. 1/4 (M)

An GDW Honluz  
Eingangsstempel der GDW

Vermerk der GDW

An AW Bremen  
Eingangsstempel des AW

Vermerk des AW


Bemerkung: Die Ausbesserungsvormeldung wird dreifach ausgestellt. Die Erstschrift läuft über MA, BD und GDW zum AW. Die Zweitschrift gibt das Bw unmittelbar an das Erhaltungswerk (bei Bedarfsausbesserungen jedoch an das AW, bei dem die Lokomotive ausgebessert werden soll). Die Drittschrift bleibt beim Bw.

Das Bw Hamm (W) G schrieb am 22.06.1962 eine **Ausbesserungsvormeldung** zur Hebezeugprüfung mit Zwischenausbesserung und äußerer Untersuchung des Kessels im AW Bremen:

Deutsche Bundesbahn				
Ausbesserungsvormeldung des 57-to-Dampfkranes der Lokomotive Nr <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">6660</span>				
Heimat-Bw <b>Hamm (W) G</b>		MA <b>Hamm (W) G</b>		Schad- gruppe L <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">—</span>
<del>für Brückenarbeiten, Unfallleistungen und Leistungen für Dritte</del>			Lok ist im Erhaltungsbestand <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
<del>Bahnverf. Unt.</del>				
Datum der letzten	Abnahme oder L 4 <b>25.7.61</b>	L 3 $\frac{0}{m}$ W	L 2	
Datum der nächsten	Hebezeugprüfung <b>25.7.62</b>	L 3	Lok wird auf Betrieb gesetzt am <b>23.7.62</b>	
Leistung seit der letzten	Abnahme oder L 4	km	L 3	km
			L 2	km
Verlängerungsmöglichkeiten der Fristen				
1	2	3	4	5
Seit letzter Untersuchung	angefallene Abstelltage*)	Frist bereits verlängert um Abstelltage	noch nicht zur Fristver- längerung verwendet Abstelltage (Sp 2 - Sp 4)	Frist kann äußerstens noch verlängert werden um (260 Tage - Sp 5)
<b>HU (L 4)</b>				
<b>ZU (L 3)</b>				
Begründung für vorzeitige oder außerplanmäßige Zuführung:			Begründung bei Eilbestellung:	
_____			_____	
<p><b>Schäden:</b> (Es sind nur die Schäden und Mängel hier zu melden, die durch die vorgeschriebenen Planarbeiten nicht beseitigt werden; insbesondere sind die Schäden zu melden, die nur an der unter Dampfdruck stehenden oder an der fahrenden Lokomotive zu erkennen sind. Die Schäden sollen in der Reihenfolge der „Anweisung zum Ausfüllen der Ausbesserungsvormeldung“ aufgeführt werden — s. Drucksache 946 00/08)</p> <p><b>Hebezeugprüfung mit Zwischenausbesserung u. äußerer Untersuchung des Kessels.</b></p> <p><b>1. Sämtliche Luken neu dichten.</b></p> <p><b>2. Schwenkwerkakupplungen nachstellen.</b></p> <p><b>3. Regler überprüfen.</b></p> <p><b>4. Beide oberen Seilrollen am Ausleger überprüfen.</b></p> <p><b>5. Kesselventil und beide Pumpen auswechseln.</b></p>				
*) bis zum Datum der Ausbesserungsvormeldung				
946 00 07 Ausbesserungsvormeldung A 4 b Bk 100 5 b 70 München II 57 1000 Sta				


Bw Hamm (v) G Datum 22. Juni 1962 Unterschrift [Signature] (41)

807/349

An MA <u>Hamm (v)</u> Eingangsstempel der MA 	Vermerk des Ma
An BD <u>Bonn</u> Eingangsstempel der BD	Vermerk der BD
An GDW <u>Hamburg</u> Eingangsstempel der GDW	Vermerk der GDW
An AW <u>Bremen</u> Eingangsstempel des AW	Vermerk des AW

Beinerkung: Die Ausbesserungsvormeldung wird dreifach ausgestellt. Die Erstschrift läuft über MA, BD und GDW zum AW. Die Zweitschrift gibt das Bw unmittelbar an das Erhaltungswerk (bei Bedarfsausbesserungen jedoch an das AW, bei dem die Lokomotive ausgebessert werden soll). Die Drittschrift bleibt beim Bw.

Die BD Essen bat am 05.09.1962 um einen Bericht zu Fragen zur **Besetzung der kraftangetriebenen schweren Kranwagen** über 15 t bis 90 t Tragfähigkeit:

Deutsche Bundesbahn  
 Bundesbahndirektion Essen  
 21a H 14 Pvbk

Essen, den 5.9.1962  
 479

An  
 BA Duisburg,  
~~BA Duisburg 2, Essen 1 und 2, Dortmund und Hamm~~  
~~Bw Dg-Wedau, Essen Hbf, Wanne-Eickel Hbf, Hamm-Langendreer~~  
 und Hamm (G)  
 Gleislager Dg-Wedau

- je besonders -

Betreff  
 Betriebsmaschinendienst;  
 Besetzung der kraftangetriebenen schweren  
Kranwagen über 15 t bis 90 t Tragfähigkeit

Für einen Bericht an die HVB bitten wir um die Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Welche Kranwagen sind über 15 bis 90 t Tragfähigkeit vorhanden?  
 2a) Welche aufsichtsführenden und verantwortlichen Einsatzleiter mit Angabe der Dienstbezeichnung und der Besoldungsgruppe sind den Kranwagen zugeteilt?  
 2b) Wie und wo wurden bzw werden diese AB in der Führung der Kranwagen ausgebildet?  
 3a) Wieviel Kranführer (Kranbediener) mit Angaben, ob Beamter, Hilfsbeamter, Handwerker, Nichthandwerker, einschl. der Besoldungs- oder Lohngruppe sind den Kranwagen zugeteilt?

172

Bahn-Maschinenamt  
 Hamm (Westf)  
 - 8. SEP 1962  
 Hamm (Westf)

3b) Wie und wo wurden bzw werden diese Bediensteten als Kranführer (Kranbediener) ausgebildet?  
 4a) Wieviel Kranheizer oder Kranhelfer unter Benennung der Lohngruppen sind den Kranwagen zugeteilt?  
 4b) Wie und wo wurden bzw werden diese Bediensteten ausgebildet?  
 5) Welcher technischen Bw-Gruppe sind die Kranwagen unterstellt?  
 6a) Wer führt die laufenden und  
 6b) wer führt die fristkräftigen Unterhaltungsarbeiten an den Kranwagen aus?  
 7) Welches AW ist für die Kranwagen zuständig?

Die Ämter wollen den Bericht an die BD wie zum 15.9.1962 vorlegen.

Bundesbahn-Maschinenamt Hamm (Westf) Hamm (Westf), den 6.9.62

Der Vorstand  
 - Jz -  
 Jgen: Depke

Beglaubigt:  
 Hicking  
 Techn BOI

1) Mr Hamm G legt  
 entsprechende Angaben vor

2) Jz m, am 13. 9. 62 (Bericht!)

Jz G.