

Das MA Hamm (W) äußerte sich am 08.09.1962 wie folgt dazu:

Kundesbahn-Maschinenamt Hamm (Westf)
Der Vorstand
- 72 -

Bahnbetriebswerk Hamm G
Hamm (W), den 7. September 1962
~~228 396~~

An
BD Essen
~~etw.~~
~~MA Hamm (W)~~

Bundesbahn-Maschinenamt
Emp. - 8. SEP. 1962 72
Hamm (Westf)

Betr.: Betriebsmaschinendienst;
Besetzung der kraftangetriebenen schweren
Kranwagen über 15 t bis 90 t Tragfähigkeit

Bezug: Vfg BD Essen 21a M 14 Pwbk vom 5.9.1962

Die Punkte der angezogenen BD-Vfg werden wie folgt beantwortet:

Zu Punkt 1: 57 to Tragfähigkeit

Zu Punkt 2a: Walter Rangette, TAng, TCG-Dienstposten- Vergütungsgruppe Va

Zu Punkt 2b: Vom Bw bei den praktischen Einsätzen und beim AW bei den Untersuchungen des Kranwagens

Zu Punkt 3a: 1 Kranführer, Nichthandwerker, Lohngruppe V

Zu Punkt 3b: Die Kranführer wurden im Bw bei den kleineren praktischen Einsätzen und beim Bahnhof als Rangierer ausgebildet und formlos geprüft.

Zu Punkt 4a: 1 Handwerker (Lohngruppe IV) als Kranheizer und Maschinist, der auch anfallende Reparaturarbeiten ausführt.
4 Betriebsarbeiter (Nichthandwerker), Ladearbeiter Lohngruppe VI, als Kranhelfer

Zu Punkt 4b: Wurden im Bw bei den praktischen Einsätzen und beim Bahnhof als Rangierer ausgebildet und formlos geprüft.

Zu Punkt 5: Der Kranwagen ist der E-Gruppe unterstellt.

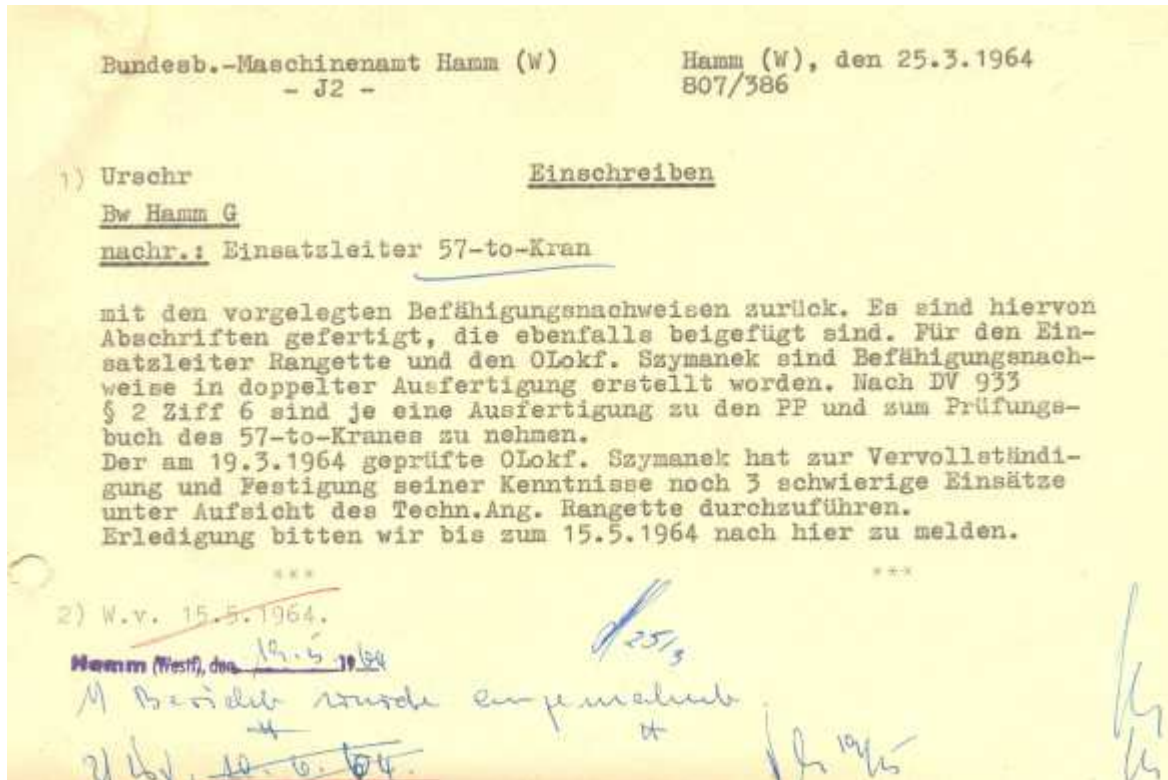
Zu Punkt 6a: Die lfd. Unterhaltungsarbeiten werden im Bw ausgeführt

Zu Punkt 6b: Die bahnamtlichen Untersuchungen und Belastungsproben führt das AW aus.

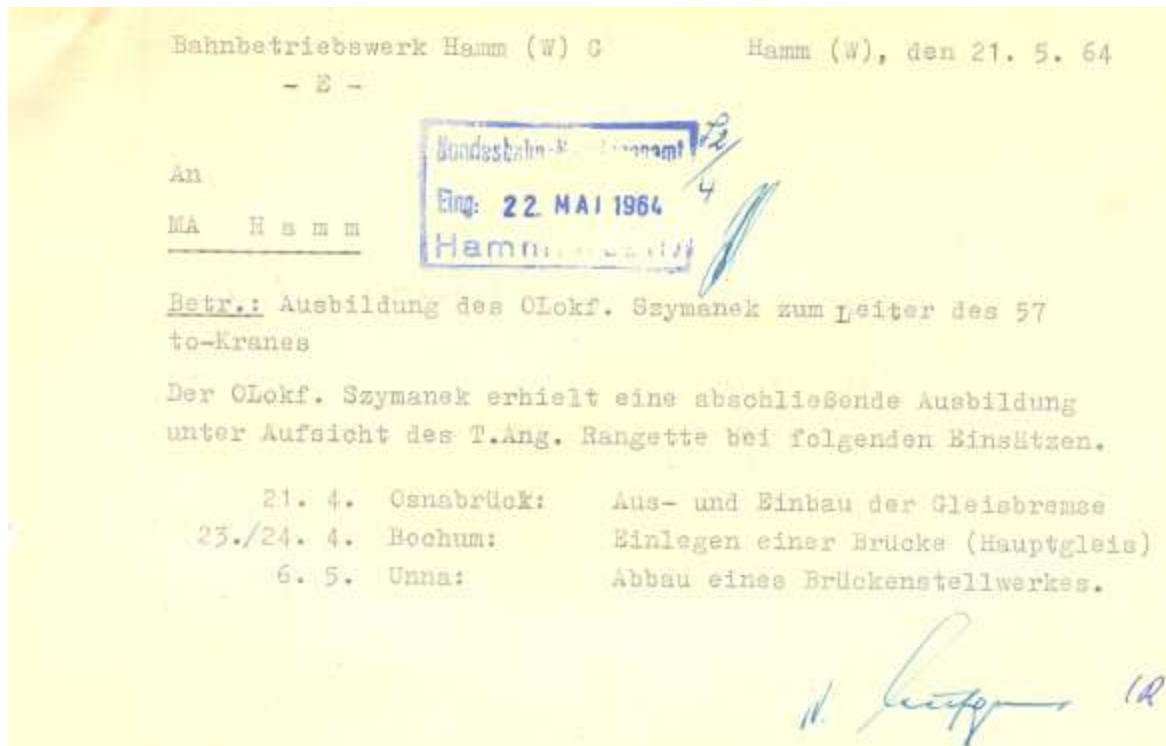
Zu Punkt 7: AW Bremen.

Z. best. H. Betriebsamt ST & Kran
Jansen
M/B.

Schreiben vom MA Hamm an das Bw Hamm (W) vom 21.05.1964 bezüglich der Ausbildung des Oberlokführers Szymanek zum Einsatzleiter des 57-to-Kranes:



MA Hamm (W), 25.03.1964, Einsatzleiter 57-to-Kran



Der Olokf Szymanek erhielt eine abschließende Ausbildung unter Aufsicht des T. Ang. Rangette bei folgenden Einsätzen:

21.04. Osnabrück:	Aus- und Einbau der Gleisbremse
23./24.04. Bochum:	Einlegen einer Brücke (Hauptgleis)
06.05. Unna:	Abbau eines Brückenstellwerkes

Hamm (Westf), 05.06.1964, Befähigungsnachweis

Hamm (Westf), den 5. 6. 1964
- 4 -
1) Die geforderten Bescheinigungen des 8. Bef. B. sind
überprüft. Die Vorlage ist abzugeben.

2) 7. 57 t. Kranbude.
H. G. 70. H.

MA Hamm (W), 30.06.1964, Bescheinigungen über die ordentliche und außerordentliche Kesseluntersuchung:

Bundesb.-Maschinenamt Hamm (W) Hamm (W), den 30.6.1964
- 32 - 807/386
An Einschreiben!
Bw Hamm G
Betreff 57 t-Kran
In der Anlage werden die Bescheinigungen über die ordentliche und außerordentliche Kesseluntersuchung sowie die Bescheinigung zur Verlängerung der Untersuchungsfrist übersandt. Wir bitten, die Urkunden zum Kesselheft des Betriebsbuches für den 57 t-Kran zu nehmen.

1) Zeitschriften sind zu den Unterlagen des Krans genommen.

2) 7. 107.

H. G. H.

... im Jahre ...
MA Hamm Westf, den 22. Aug 1971
1) Vermerk: Es handelt sich um den Kran, der vor ca 2 Jahren
ausgemustert wurde.
2) 32) ^{12/18} 7. 107.
3) Nach-
H. G.

MA Hamm, Vermerk: Es handelt sich um den Kran, der vor ca. 2 Jahren ausgemustert wurde.

Das AW Bremen versandte am 09.06.1965 Formulare für die „Schadmeldung für Kranwagen und Raupenkrane“:

AW Bremen
B 2-1476

Bremen, den 9.6.65
1472

An _____

Betreff
Schadmeldung für Kranwagen u. Raupenkrane

Anlagen: _____

Für die Durchführung der bahnamtlichen Untersuchungen, Bedarfsausbeurteilungen, Hebezeugprüfungen usw werden uns z Zt die verschiedenartigsten Aufträge zugesandt. Da diesen Aufträgen ausserdem nur wenige Angaben für das Meldewesen zu entnehmen sind, wurde es notwendig, neue Auftragszettel in Form der auch für andere Psg verwendeten Schadmeldungen aufzustellen. Die neuen Schadmeldungen sind diesem Schreiber in vorerster u.B. für Sie ausreichender Stückzahl beigelegt. Mehrbedarf bitten wir bei unserer Fahrzeugstelle (Ruf 949/833/1479) anzufordern.

Wir bitten, die Schadmeldung ab sofort bei allen Zuführungen zu verwenden und - besonders die Kopfleiste - gewissenhaft in allen Punkten auszufüllen.

Im Kopf ist unter "Schadmeldung" die nichtzutreffende Krantype zu streichen. Hinter "Nr....." ist die BD-Bezeichnung, z.B. 6801 Ean, einzutragen. Als Zuführungsgrund ist bei G 4 = bahnamtliche Untersuchung einzutragen, bei G 3 der Grund, welcher die Zuführung erforderlich machte. Wenn die Hebezeugprüfung bei G 3 durchgeführt werden soll (in der Regel kein Zuführungsgrund!) ist unter lfd Nr. A.6. das Wort "nicht" durchzustreichen. Unter Punkt C sind alle Angaben über Ausbesserungen an Gegengewichtswagen und evtl. Beiwagen einzutragen

MA Hamm
nachrichtlich

Bundesbahn-Maschinenamt
Ang. - 8. JULI 1965
Hamm NW - 307

gez Lorenz

Begl.:
.....
TBO

Hamm (Westf), den 8.7.65
M. Z. u. t. ^{10/12}
.....
2/ z. Beh. Bm da 57 t. Kran.

i. Mangel

AW Bremen, 09.06.1965, Schadmeldung

Deutsche Bundesbahn		Schadmeldung		Anmeldungs-Nr.	
Nr.		Schwerlastkranwagen Gleisbaukranwagen Kleinlochkranwagen Handkranwagen Rampenkran		Letzte vorverordnete Überholung	
Herkunftsstation		Nr.		am	
Herkunftsstellen		Wagen-Nr.		Letzte Rekonstruktionsprüfung	
BR		Werk-Nr.		am	
Erfolgsdatum		Fabr.-Nr.		Letzte locale Rekonstruktionsprüfung	
Wartung		Reparatur d. Motors		Abstellung	
Werkz. Blatt-Nr.		Art d. Schaden		Zuführungsort	
Beschreibung Schaden, eventuelle Anmerkung und Typenbezeichnung des kranmechanischen Bauteils A. Oberwagen		Nur von AM auszufüllen			
Ursache					
Z. Person					
U. Ursache					
C. Schaden					
U. Zustand					

Einschreibung		Für von AM auszufüllen	
Die Rekonstruktionsprüfung nach D. 902 ist nicht erforderlich			
B. Unterwagen		Nur von AM auszufüllen	
Beschreibung Schaden, eventuelle Anmerkung und Typenbezeichnung des kranmechanischen Bauteils			
Ursache			
Z. Person			
U. Ursache			
C. Sonstiges (freie Angaben über Gegenstandsnummer, Serien- und Art. Schutzzeichen)			
Ausgegeben:		Am 28.08.1994	
Nur von AM auszufüllen		Anlage Rekonstruktionsprüfung	
U. Zustand		Anlage Rekonstruktionsprüfung	



Anschriften des Krans Essen 6660, Aufnahme in Hagen-Wehringhausen © Siegm. Peter

TECHNISCHE DATEN des Krans:

- Spurweite: 1.435 mm
- Anzahl der Achsen: 6 in 2 Drehgestellen
- Baujahr: 1949
- Gewicht: 105.720 kg

Tragkraft:	57 t
Höchstgeschwindigkeit:	65 km/h (teilweise 80 km/h)
Länge über Puffer (Fahrgestell):	10,5 m
Hubkraft Haupthub:	57 Tonnen bei 7,5 Metern Ausladung (abgestützt)
Hubkraft Hilfshub:	15 Tonnen bei 15 Metern Ausladung (abgestützt)



Kran 30 80 974 0 033-4 Aufnahme in Hagen-Wehringhausen © Siegmur Peter

Zur Bedienung eines Dampfkranes waren immer zwei Mann erforderlich, ein Kranführer und ein Heizer. Zu jedem Dampfkran gehörte immer ein ehemaliger Loktender als Vorratswagen für Kohle und Wasser. Die Vorräte am Kran waren begrenzt, sie reichten nur für ein paar Stunden.

Der **Wasserwagen** war mit dem 57 t Kran **30 80 974 0 033-4** im Zugverband. Die Fahrzeugnummer lautete 30 80 972 3 074-9.



Wasserwagen 30 80 DB 972 3 074-9, Aufnahme in Hagen-Wehringhausen © Siegmar Peter

Der vierachsige Kastentender gehörte zur 1'Dh2-Lok 56 2120, Henschel 18120/1921, abgeliefert als pr G8.2 Cassel 5036. Einem Schreiben der BD Essen vom Jan. 1957 ist zu entnehmen, daß die Lok **56 2120** beim Bw Hamm (W) am 18.10.1954 ausgemustert wurde. 1930/32 gehörte sie zum Bw Rheydt, 1938/39 zum Bw Koblenz-Lützel, 1941/43 zum Bw Schaulen (RVD Riga). Vom 19.07.-16.08.1944 war sie beim Bw Vith in Neubelgien im Kohlenverkehr ab Aachen über die Vennbahn im Einsatz. 1947 war sie beim Bw Bochum-Langendreer im Betrieb. 1950 gehörte sie zum Bw Holzwickede und stand dort am 15.05.1952 auf „z“. Der Lokkessel wurde später dem AW Bremen zugeführt, der Rahmen verschrottet und der Tender dem 57 t Kranwagen in Hamm als Vorratswagen 924 zugeteilt.

Siegmar Peter photographierte gleich zwei Schienenkrane bei Reparaturarbeiten nach einer Güterzugentgleisung in Hagen Hbf am 05.08.1976: 30 80 9740 004-5 („Greif“, Hannover) +30 80 9740 002-9 („Hagen/Westf.“, Hagen-Eckesey).



Werner Wölke war zum rechten Zeitpunkt am rechten Ort und photographierte Kran 6660 bei der Bergung der verunfallten Güterzuglok 44 916 in Essen-Borbeck am 09.11.1967



Langsam bewegte der 90 t-Kran den angehobenen Tender der 44 in Richtung Aufgleisung. Deutlich sind die Schiefelage und die Beschädigungen der Lok zu erkennen.



Heute undenkbar, wie nahe die (jugendlichen) Schaulustigen an die Unfallstelle gelangten



Zwei Dampfkrane sind im Einsatz beim Bergen von Lok und Tender von 44 916



Die beschädigte Lok in Essen-Borbeck: Damit 44 916 nicht noch weiter nach links kippte, wurde die Rauchkammer mit einem Holzstapel unterstützt.

Was war geschehen?

Am 09.11.1967 ereignete sich im Bahnhof Essen-Borbeck ein Unfall, der den Verkehr zwischen Bottrop und Essen zum Erliegen brachte. Am nördlichen Bahnhofsende überfuhr 44 916 einen Prellbock und kippte dann nach links in das Streckengleis. Kurz darauf stieß der von einer V 100 geschobene Nahverkehrszug nach Bottrop mit der schräg stehenden Dampflokomotive zusammen und hat ihr „regelrecht ein Ohr abgebissen“. Zum Glück war der Zug, der entgegen dem allgemeinen Pendlerstrom fuhr, nur schwach besetzt, sodaß es nur wenige Verletzte gab. Der 90 t-Kran mit dem Stadtwappen von Essen wurde 1937 von der Deutschen Reichsbahn beschafft. Der 57 t-Kran Essen 6660 ist dagegen erst 1949 auf die westdeutschen Schienen gestellt worden. (Angaben von Werner Wölke).

Das Schicksal der Dreizylinder-Güterzuglok 44 916 war damit besiegelt. Sie wurde nach dem Unfall von der Ausbesserung zurückgestellt.

Lebenslauf 44 916

Hersteller: Société Francaise de Constructions Mécaniques, Denain, 1942/4265. Sie war eine von 89 in Frankreich gebauten 44ern, die bei der DB verblieben (an ihrer Stelle wurden 61 42er nach Frankreich abgegeben); HVB-Verf. 21.213 ZIa 4 (12.08.1952) erlaubte wieder Ausbesserungen.

__._.1942	Auslieferung an Deutsche Reichsbahn als "44 916 ÜK"
08.07.1942	Abnahme beim Reichsbahnausbesserungswerk Offenburg
	-25.11.1965 Bw Altenhundem
26.11.1965	-20.11.1967 Bw Gelsenkirchen-Bismarck
20.11.1967	z-Stellung [nach Unfall vom 09.11.1967 in Essen-Borbeck (Prellbock überfahren, dadurch ins durchgehende Hauptgleis gekippt und kurz darauf von einem Wendezug gestreift), Lok mit Tender im AW Braunschweig abg.]
01.01.1968	Umzeichnung in "044 916-5", sie wird die EDV-Nummer kaum noch getragen haben.
12.03.1968	Ausmusterung [gemäß Verf. HVB 21.213 Fau 829]
26.03.1968	Ausmusterung [gemäß Verf. BD Esn 21A M7 Fau]
05.08.1969	an DEUMU - Deutsche Erz- und Metall-Union GmbH, Hannover [mit Verkaufsschreiben 19.9977]
__._.19xx	++ [DEUMU, AW Braunschweig]

Ein Beispiel eines anderen Krans im Einsatz im Ruhrgebiet. Martin Welzel erwischte Dampfkran **30 80 974 0 023** in Betrieb, als am 07.11.1978 im Bw Oberhausen-Osterfeld-Süd die Drehscheibe untersucht wurde:





Der Dampfkran hebt die schweren Drehscheibenteile

Quellen:

www.eisenbahndienstfahrzeuge.de

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,8704110,page=1>

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,6687480,6687504>

<https://www.eisenbahndienstfahrzeuge.de/kranwagen/krupp-ardelt/kran-57t/kran-57t.htm>

<https://www.elriwa.de/downloads/MaerklinNeuheiten2018.pdf>

https://de.wikipedia.org/wiki/Kranbau_Eberswalde

<http://www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/ardelt.htm>

https://www.revisionsdaten.de/tfzdatenbank/tfz_detail.php?sa&id=42648&fahrzeugsuche=44+916&art=1&such_start=0

<https://www.dampflokomotivarchiv.de/index.php?nav=1406157&action=results&object=44+916>

Ganz herzlichen Dank an Siegmund Peter, Heinrich Priesterjahn, Martin Welzel und Werner Wölke, daß sie so bereitwillig und rasch ihr Material und ihre Photos zur Verfügung gestellt haben!

©P. Dr. Daniel Hörnemann