

Ergänzungen zum Beitrag

Schienenbus T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf

Der Wagenkasten diente dem Vater des VGH-Busfahrers und Museums-Eisenbahn-Lokführers Humke in Dudenhausen als Gartenhaus. Bei der Verschrottung gewannen DEV-Aktive die originalen Fabrikschilder (ohne Fabriknummer), die im Museumswagen T 41 montiert wurden. Weiterhin wurden als Ersatzteilspender die Schiebetüren einschließlich der Beschläge gewonnen. Als einzig aufbewahrendes Relikt 40 wurde ein ca. 1 x 1,20 m großes Blech aus der Seitenwand herausgeschnitten mit dem letzten erhaltenen HSA-Schriftzug und der Sammlung von Eberhard Moll zugeführt. Hans-Peter Kempf, Bruchhausen-Vilsen

In den Akten der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn existiert ein Vorgang über die Neuaufstellung der vernichteten Betriebsbücher. Da dieser Vorgang große Parallelen zur Geschichte des T 40 aufweist, und dieses Fahrzeug auch genannt wird, sei der Inhalt ergänzt.

LfB Hannover an NLEA, 21. 3. 1955:

„Betreff: Mündliche Bestprechung mit dem Leiter Ihres Amtes, Herrn Landrat Heinemann und Herrn Baurat Großkopf am 19. II. 1955

Wegen Erneuerung der vernichteten Betriebsbücher für 8 Dampfloks, 4 Dieselloks und 14 Triebwagen der Ihrer Betriebsführung unterstehenden Bahnen, bestätige ich hiermit die mit Ihnen getroffenen Vereinbarungen wie folgt:

Mit Rücksicht auf das Fehlen eines geeigneten Sachbearbeiters bei Ihnen wird die Anfertigung der Betriebsbuchunterlagen, die immer wieder zurückgestellt wurde (seit 10 Jahren), jetzt durch einen techn. Beamten der Bundesbahn – MA Bremen – als Privatarbeit übernommen werden. Hierfür erhält der Bearbeiter als Entgelt für die Aufstellung eines Betriebsbuches mit je 3 Ausfertigungen von der betreffenden Bahn 25,- DM. Die bei der Arbeit entstehenden baren Auslagen sind mit zu erstatten. Vorerst sollen die Betriebsbücher für Triebwagen, dann für Motorlok und zuletzt für Dampfloks aufgestellt werden.

Das MA Bremen, das eine Abschrift von diesem Schreiben erhält, wird den mit der Arbeit einverstandenen Beamten namhaft machen. Der betreffende Herr wird sich dann mit Ihnen in Verbindung setzen, zwecks Entgegennahme der bereits vorhandenen Unterlagen und Vordrucke für die hierunter aufgeführten Triebfahrzeuge:

- Bremervörde-Osterholzerbahn, Triebwagen 101 und 102, Diesellok 224 und 261
- Butjadinger Bahn, Triebwagen 121 und 152
- Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn, Dampfloks 301, 302, 332 und 353
- Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, Dampfloks 31, 32, 33 und 35, Triebwagen 40, 42, 45 und 63
- Niederweserbahn, Triebwagen 113 und 161, Diesellok 223
- Verden-Walsroder Eisenbahn, Triebwagen 142 und 151, Diesellok 202
- Steinhuder Meerbahn, Triebwagen 41 und 64

Ich bitte, die betreffenden Bahnen verständigen zu wollen, damit sie den Beamten in jeder Weise unterstützen. Die mit Ihnen getroffene Vereinbarung bitte ich bestätigen zu wollen. i. A. gez. Boden

NLEA, Abschrift an die Betriebsleitungen Bremer-vörde, Nordenham, Harpstedt, Hoya/Weser, Bre-

merhaven, Verden/Aller – je besonders – zur Kenntnis. Vom LfB Hannover wurde inzwischen der Masch.-Ingenieur v. Aasen vom Maschinenamt Bremen namhaft gemacht. Dieser hat sich bereit erklärt, die noch fehlenden Betriebsbücher aufzustellen und wird sich umgehend mit Ihnen in Verbindung setzen. Wir bitten, ihn bei seiner Tätigkeit zu unterstützen. i. A. Großkopf“

Eingang bei DHE am 24. 3. 1955, Handschriftlicher Vermerk:

„1.) Der Beauftragte des Masch Amt Bremen war noch nicht hier.

2.) Vorlegen am 15. 5. 55

Vorlegen am 17. 7. 55“

Karl von Ahsen an DHE vom 3. 10. 1955:

„Betr. Aufstellung von Ersatzbetriebsbüchern

Am 13. 10. 1955 werde ich mit dem T 2 um 8.30 Uhr nach dort kommen, um die technischen Daten von den Triebfahrzeugen aufzunehmen zwecks Aufstellung der noch fehlenden Betriebsbücher. Sofern Unterlagen vorhanden sind, aus denen diese Daten entnommen werden können, bitte ich, diese bereitzuhalten. Sollten keine Unterlagen vorhanden sein, müssen die Daten von den Triebfahrzeugen aufgenommen werden. Folgende Triebfahrzeuge kommen in Betracht: Dampfloks 301, 302, 332 und 353. Hochachtungsvoll Karl von Ahsen“

Eingang bei DHE am 5. 10., Vermerk vom 10. 10.:

„1.) Vermerk! Durch Bf. Delmenhorst wird soeben telefonisch mitgeteilt, daß der techn. Bb. Inspektor v. Ahsen den Termin am 13. 10. 55 wegen Aufstellung von Ersatzbetriebsbüchern nicht einhalten kann. Der Termin wird verschoben und bekommen wir zu gegebener Zeit wieder Nachricht.

2. Zum Vorgang! Vorgang ist beigelegt

Vorlegen am 1. 12. 55“

DHE an NLEA, 28. 10. 1955:

„Aufstellung von Betriebsbüchern. Dort. Schreiben vom (ohne Datum) hier eingegangen am 24. 3. 55

Der mit der Aufstellung von Betriebsbüchern für unsere Lokomotiven beauftragte Beamte des Maschinenamts Bremen (t Bb. Insp. von Ahsen) war heute hier und hat die für die Aufstellung der Betriebsbücher erforderlichen Angaben aufgenommen.

Es wurde hierbei festgestellt, daß in dem Kesselbuch der Lok Nr. 353 die Bescheinigung über die Abnahmeprüfung bei Indienstellung fehlt. Wie auch dortseits bekannt sein dürfte, wurde für die betreffende Lokomotive vor einigen Jahren ein Ersatz-Kesselbuch aufgestellt, weil das Original-Kesselbuch anlässlich einer in den Jahren 1948/49 von der Firma Henschel & Sohn, Kassel durchgeführten Kesselreparatur dem Reparaturwerk übersandt werden mußte, und daselbst in Verlust geraten ist. Um ein vorschriftsmäßiges Kesselbuch zu haben, empfahl Herr von Ahsen, die Abnahmeprüfung nochmals vornehmen zu lassen und zwar durch den Leiter des Maschinenamtes Bremen Herrn Bb. Oberrat Christmann.

Wir teilen dieses dem Niede. Landeseisenbahnamt Hannover mit und bitten um die dortige Zustimmung. Es ergibt sich jedoch die Frage, ob es zweckmäßig ist, die Abnahmeprüfung sofort zu beantragen, oder ob es dienlich ist, sie erst nach Durchführung der in Kürze anstehenden Zwischenuntersuchung, wobei dann auch unbedingt eine Neubandierung der Radsätze erforderlich ist, vornehmen zu lassen.“

NLEA an DHE, 17. 12. 1955:

„Betr.: Wiederherstellung vernichteter Betriebsbü-

cher, Anl.: 4 Betriebsbücher

Wir übersenden die durch das MA Bremen neu angefertigten 1. Ausfertigungen der Betriebsbücher für die Dampflokomotiven 301, 303, 332 und 353. I. A. Großkopf“

NLEA an DHE, 20. 12. 1955:

„Betr.: Lok 353

Die in Ihrem Schreiben vom 28. 10. 1955 erwähnte Durchführung einer neuen Abnahme der vorgenannten Lok ist nicht mehr erforderlich auf Grund der Bescheinigung, die in der Ihnen kürzlich übersandten Neuausfertigung des Betriebsbuches enthalten ist. Wir geben Ihnen daher hiermit das uns am 15. ds. Mts. übersandte Betriebsbuch zurück. I. A. Großkopf“

NLEA an DHE, 18. 1. 1956

„Betr.: Wiederherstellung von Betriebsbüchern

Die durch Kriegseinwirkung vernichteten Betriebsbücher für Dampfloks, Dieselloks und Triebwagen der unserer Betriebsführung angeschlossenen Bahnen mußten auf Anweisung der Aufsichtsbehörde und auch für eigene Zwecke neu erstellt werden. Für die im BD-Bezirk Hannover gelegenen Betriebsführungsbahnen sind die Betriebsbücher in 3-facher Ausfertigung im Benehmen mit dem Herrn Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht von dem techn. Bb. Inspektor Karl von Ahsen (Maschinenamt Bremen) aufgestellt worden. Als Vergütung für diese Sonderleistung haben wir 25,- DM je Betriebsbuch (3 Ausfertigungen) und die Zahlung von Tagegeldern für etwaige in diesem Zusammenhang notwendig werdende Dienstreisen vereinbart.

Auf Grund dieser Vereinbarung sind von der dortigen Bahn zu zahlen:

1) Für die Aufstellung der Betriebsbücher für die Dampfloks-Nr. 301, 302, 332 und 353

= 4 x 25,- DM = 100,- DM

2) Reisekosten für Dienstreise am 27. 10. 1955
Hinfahrt: P 1211, P 1909, T 2 Harpstedt an 8.30 Uhr – Etelsen ab 6.06 Uhr, Tätigkeit bei der Bahn von 8.30 Uhr – 13.00 Uhr, Rückfahrt: T 9, P 1914, P 1224 – Etelsen an 16.19 Uhr. Ausbleibezeit von 6.06 – 16.19 Uhr = 10 Std. 13 Min.;

Reisekosten = 4,75 DM
104,75 DM

Wir bitten, vorstehenden Betrag umgehend an (...) zu überweisen.“

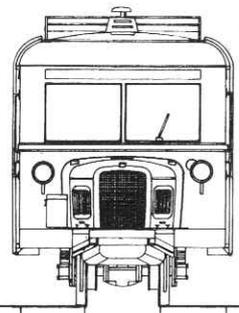
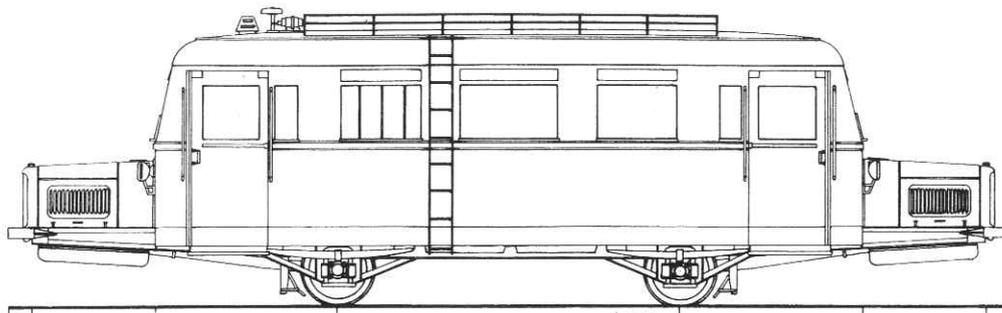
Axel Meyer, Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde

Leider ist in DME 2/98 der Druck der Zeichnungen z. T. verunglückt. Deshalb und für einen besseren Vergleich werden die Zeichnungen noch einmal komplett abgedruckt.

S. 7: T 1 der Cloppenburg Kreisbahn, bzw. als T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, M 1 : 87

S. 9: Rahmen des ungespurten T 40, M 1 : 45.

Alle Zeichnungen: Günter König.

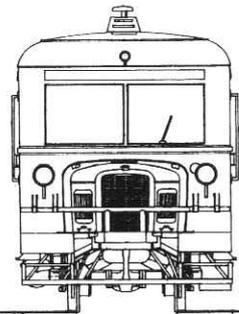
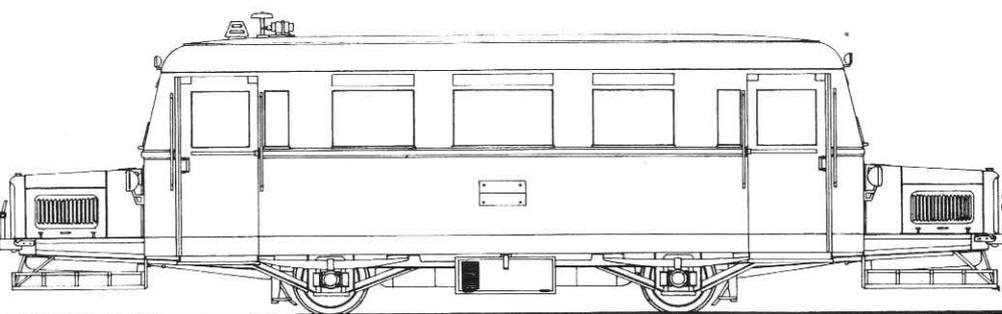
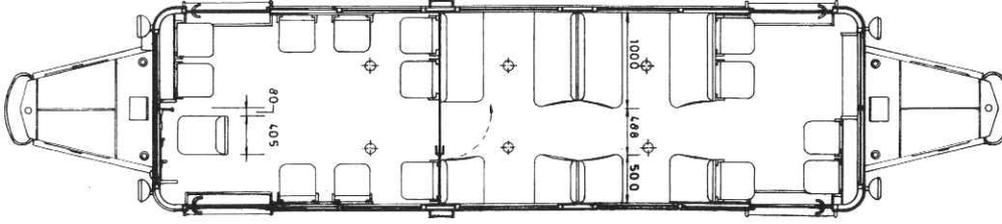


2843
503
600
900
FOK 70
840

1255 1870 3500 700 1870 1255
9750
10250

750
2100

310.5 830 70 250 441 820 398.5 1000 398.5 820 441 250 70 830 310.5
22 1376.5 22 440 696.5 440 25 1451 57.25



2843
503
600
900
FOK 70
840

1255 1870 3500 700 1870 1255
9750
~10150

1000

310.5 830 70 250 441 820 398.5 1000 398.5 820 441 250 70 830 310.5
22 1376.5 22 440 696.5 440 25 1451 57.25

