

Jürgen Ranger

Triebwagen T 33 der Härtsfeld-Museumsbahn e. V.

Am 9. August 1992 wurde im Rahmen der Neresheimer Bahnhofshocketse mit dem Triebwagen T 33 eines der interessantesten Schmalspurfahrzeuge Deutschlands nach knapp 20 Jahren Abstellzeit wieder in „Betrieb“ genommen. Wohl kaum ein weiteres Eisenbahnfahrzeug hat während seiner Existenz so weitgehende Veränderungen erfahren wie der T 33 des Vereins Härtsfeld-Museumsbahn e. V. (HMB).

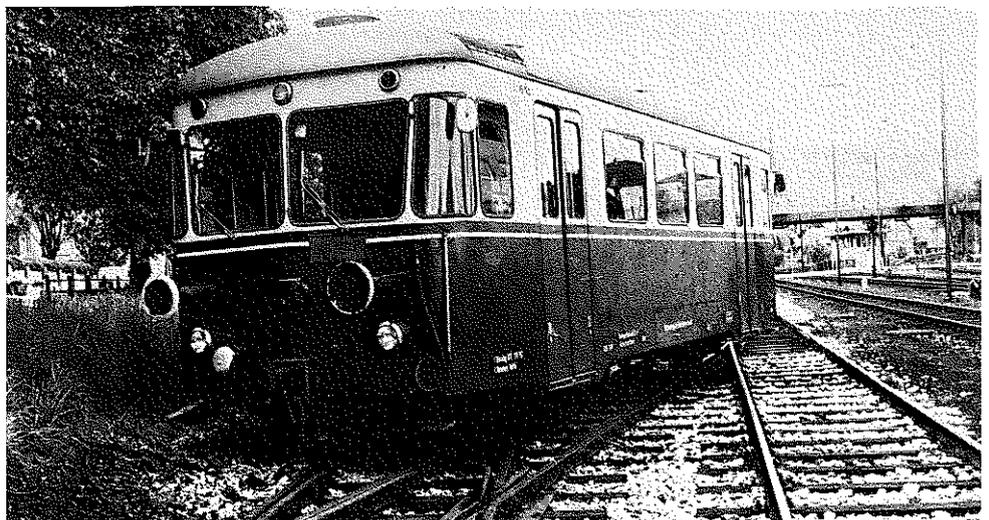
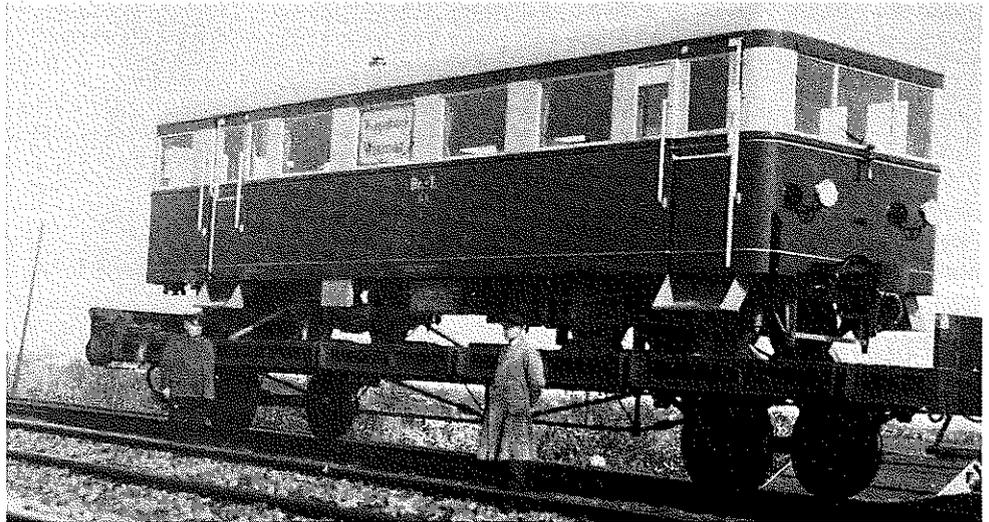
Vom Kleinbahn-Triebwagen zum Ersatzteilspeicher

Neben den bekannten „Schweineschnäuzchen“ des Typs »Hannover« fertigte die Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar zwischen 1933 und 1941 insgesamt 9 vierachsige Triebwagen des Typs »Frankfurt« in Meterspur für verschiedene deutsche Privatbahnen. Wie bei der Bauart »Hannover« gab es auch hier unterschiedliche Ausführungen, so daß kaum ein Triebwagen dem anderen gleich. Von diesen Triebwagen sind erstaunlicherweise heute noch 4 Fahrzeuge erhalten, die aber im Lauf der Zeit so umgebaut wurden, daß sie oftmals kaum wiederzuerkennen sind. Neben T 33 der Härtsfeld-Museumsbahn e. V. existieren noch T 34 der Ulmer Eisenbahnfreunde in Amstetten, 699 001-4 der Deutschen Bundesbahn auf Wangerooge sowie VT 100 der Selfkantbahn in Schierwaldenrath.

Der heutige T 33 wurde 1934 mit der Fabriknummer 20233 an die Kleinbahn Bremen – Tarmstedt geliefert, die ihn als Br.-T. Tr. 1 oder auch kurz als 1 B-T bezeichnete. Es handelte sich hierbei um die ältere Ausführung des Typs C mit einem 95 PS starken Mercedes-Benz-Motor, der über einem Drehgestell neben dem Fahrer montiert war. Die Achsfolge lautete B'2', auch wenn in der Literatur anderes behauptet wird. Damit war der Triebwagen baugleich mit dem heute noch auf Wangerooge vorhandenen ältesten Triebwagen der Bundesbahn sowie dem längst verschrotteten T 62 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf.

In dieser Form verkehrte der Triebwagen bis 1956 bei der im Volksmund „Jan Reiners“ genannten Kleinbahn Bremen – Tarmstedt. Von diesen 22 Jahren war er allerdings nur gut 15 Jahre im Einsatz. Zwischen 1942 und 1949 war der „fliegende Borgfelder“, wie der Wagen bei seiner Einweihung bezeichnet wurde, abgestellt. Neben dem 1 B-T standen dort noch drei weitere Wismar-Triebwagen vom Typ Frankfurt im Einsatz. Als diese Kleinbahn dem Straßenbau weichen mußte, stand der Triebwagen zusammen mit weiterem Bahnmateriale zum Verkauf an.

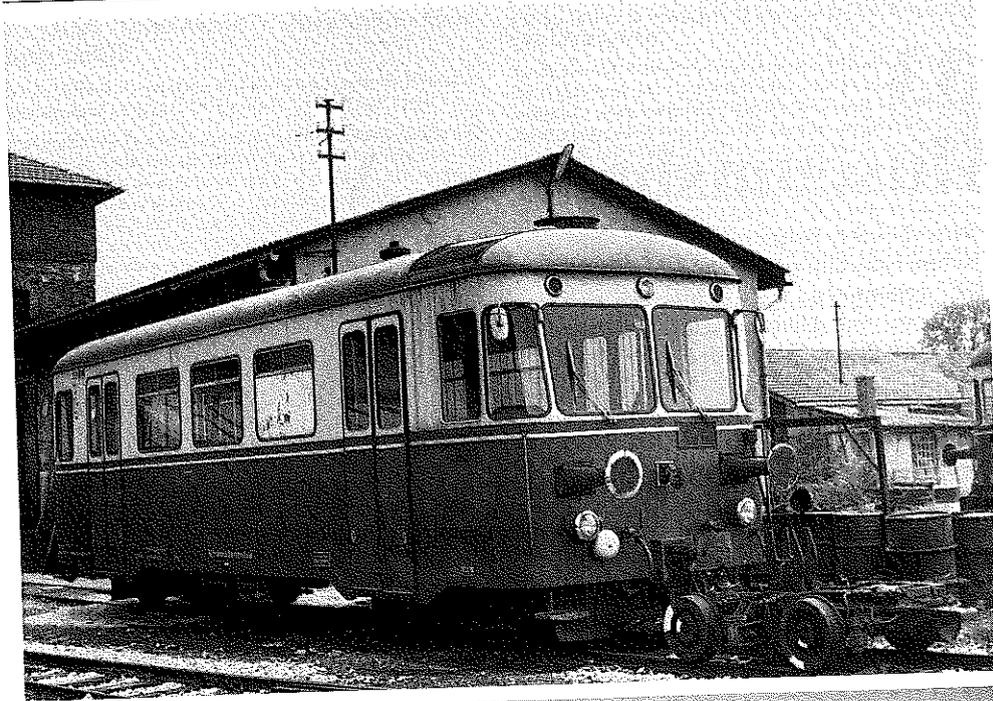
Zusammen mit Triebwagen 3 B-T kam der 1 B-T zur Härtsfeldbahn der Württembergischen Nebenbahnen AG (kurz WN). Aus dem 1 B-T wurde der T 33. Der 3 B-T erhielt die Nummer T 32. So konnte die WN mit zwei gebrauchten und



Oben: Anlieferung des Br.-T. Tr. 1 am 7. Mai 1934, Archiv HMB

Mitte: Der „alte“ T 33 abgestellt in Neresheim, 10. 9. 1960, Foto: Dieter Höltge

Unten: Entgleisung in Aalen (das Grmeinder-Drehgestell hat ein Hüpferte gemacht), 8. 5. 1968, Foto: Sonntag (+)/Archiv Schwäbische Post, (Akz.Nr. IC 1/70/3)



zwei neuen Triebwagen, den von Fuchs in Heidelberg gebauten T 30 und T 31, innerhalb eines Jahres die Härtsfeldbahn komplett verdieseln. Bis 1961 dürfte der T 33 allerdings kaum im Einsatz gewesen sein. Für den Betrieb reichten 3 Triebwagen vollkommen aus, und der T 33 war mit dem schwachen und lauten Motor und anderen Zug- und Stoßvorrichtungen kaum sinnvoll einsetzbar.

Die Verschrottung stand wohl schon knapp bevor. Die WN entschloß sich jedoch etwa 1960 dazu, den Triebwagen in Zusammenarbeit mit dem Omnibushersteller Auwärter (Neoplan) zu modernisieren. Aus dieser Modernisierungsmaßnahme wurde ein beinahe vollständiger Neubau. Mit der von Fuchs übernommenen Gestaltung der Stirnseiten, den Zug- und Stoßvorrichtungen für aufgebockte Normalspurwagen und Teilen aus dem Omnibusbau entstand bei Auwärter ein Triebwagen, der im Eisenbahnbau damals als äußerst fortschrittlich gelten durfte. Daß die Neukonstruktion gelungen war, beweist auch die Tatsache, daß die WN und die mit der WN eng verbundene Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) in Zusammenarbeit mit Auwärter und Gmeinder in den folgenden Jahren eine ganze Serie von ähnlichen zweiachsigen Trieb- und Beiwagen für Normal- und für Meterspur bauten. Einige dieser Fahrzeuge stehen auch heute noch im täglichen Einsatz.

Nachdem man anfangs wohl auch bei dem „neuen“ T 33 an einen zweiachsigen Triebwagen gedacht hatte, wurden die Drehgestelle dann doch weiterverwendet. Statt des Mercedes-Benz-Motors wurde ein 170 PS starker Büssing-Motor (Typ U 11) unter den Rahmen gehängt. Auch die restliche Antriebsanlage wurde erneuert. Das alte ZF-Getriebe wurde gegen ein modernes Voith-Diwabus-Getriebe getauscht. Diese Arbeiten wurden weitgehend in Neresheim in der Werkstätte der Härtsfeldbahn durchgeführt, nachdem Auwärter 1962 den Wagenkasten ausgeliefert hatte.

Als am 1. Mai 1964 die beiden Triebwagen T 30 und T 31 frontal zusammenstießen, wurde die Fertigstellung des neuen T 33 dringend notwendig. Innerhalb weniger Tage wurden die letzten Arbeiten ausgeführt, so daß der Triebwagen bereits am 27. Mai 1964 seine Probefahrt absolvieren konnte und danach unverzüglich im Plandienst eingesetzt wurde.

Ob es an der überhasteten Fertigstellung, an der Überstrapazierung oder an der Übermotorisierung lag, sei dahin gestellt: Jedenfalls kam es in der Folgezeit wiederholt zu Problemen mit den Achsantrieben und den Treibachsen. Diese wurden jeweils innerhalb kürzester Zeit repariert bzw. ersetzt. Als T 30 und T 31 wieder einsatzfähig waren, wurde T 33 Reservefahrzeug. Das stark lädierte Triebdrehgestell wurde Anfang 1967 gegen ein neues Gmeinder-Drehgestell getauscht. Alle Probleme waren hiermit allerdings auch nicht beseitigt. Die andere Aufhängung und Federung des neuen Drehgestells führten nämlich einige Male zum Entgleisen des Fahrzeugs. Ansonsten wurde T 33 fortan ohne größere Probleme bis zur Stilllegung der Härtsfeldbahn 1972

Oben: T 33 abg. in Neresheim (so erlebte er die Einstellung der Härtsfeldbahn), 20. 5. 1972, Foto: Dieter Höltje

Mitte: Der recht heruntergekommene T 33 auf dem Abstellgleis in Amstetten (1983 oder 1984), Archiv HMB

Unten: Transport von Laichingen nach Aalen-Unterkochen, 10. 11. 1984, Archiv HMB

eingesetzt. Mit dem Abbau der Gleise 1973 endet die aktive Geschichte des Triebwagens T 33.

Zusammen mit weiteren Fahrzeugen wurde T 33 1973 zur Nebenbahn Amstetten – Laichingen der WEG überstellt. Ein richtiger Einsatz erscheint hier fraglich, denn bereits nach kurzer Zeit diente er als ergiebiger Ersatzteilspender. Sein Motor wurde Anfang 1976 in T 34 eingebaut. Bereits ein halbes Jahr vorher erhielt der MAN-Triebwagen T 37 das Getriebe des T 33. Auch viele Kleinteile wurden bei Bedarf abgebaut.

T 33 als Museumsfahrzeug

Beinahe wäre T 33 beim „Öchsle“ gelandet. 1982 wurde der schon ziemlich lädierte Triebwagen an ein Mitglied der Öchsle-Schmalspurbahn e. V. veräußert. Da sich eine Umspurung aber als zu aufwendig erwies, drohte dem Triebwagen der Schneidbrenner.

Gerade noch rechtzeitig, im Oktober 1984, wurde T 33 vom Freundeskreis Schättere erworben und somit vor der Zerlegung gerettet. Einen Monat darauf wurde der Triebwagen nach Aalen-Unterkochen überführt, wo er vorerst unter einer Straßenbrücke, wenige hundert Meter von der ehemaligen Trasse der Härtsfeldbahn entfernt, abgestellt wurde.

Als ein Jahr später aus dem Freundeskreis der Verein Härtsfeld-Museumsbahn entstanden war und dieser sein Domizil auf dem Gelände der ehemaligen Centralstation der Härtsfeldbahn in Neresheim gefunden hatte, wurde T 33 in seine alte Heimat zurücktransportiert, wo sofort mit ersten Restaurierungsmaßnahmen begonnen wurde.

In den letzten 7 Jahren wurde durch die Härtsfeld-Museumsbahner aus einem verrosteten Triebwagenrest ein wahres Schmuckstück. Da in Neresheim keine Halle zur Verfügung steht, mußten alle Arbeiten im Freien ausgeführt werden. Diese Tatsache hat die Aufarbeitung nicht nur erschwert, sondern auch verzögert. Selbst der eifrigste HMB-Aktive ist bei Minusgraden kaum dazu zu bewegen, an, in oder gar unter einem Fahrzeug zu arbeiten.

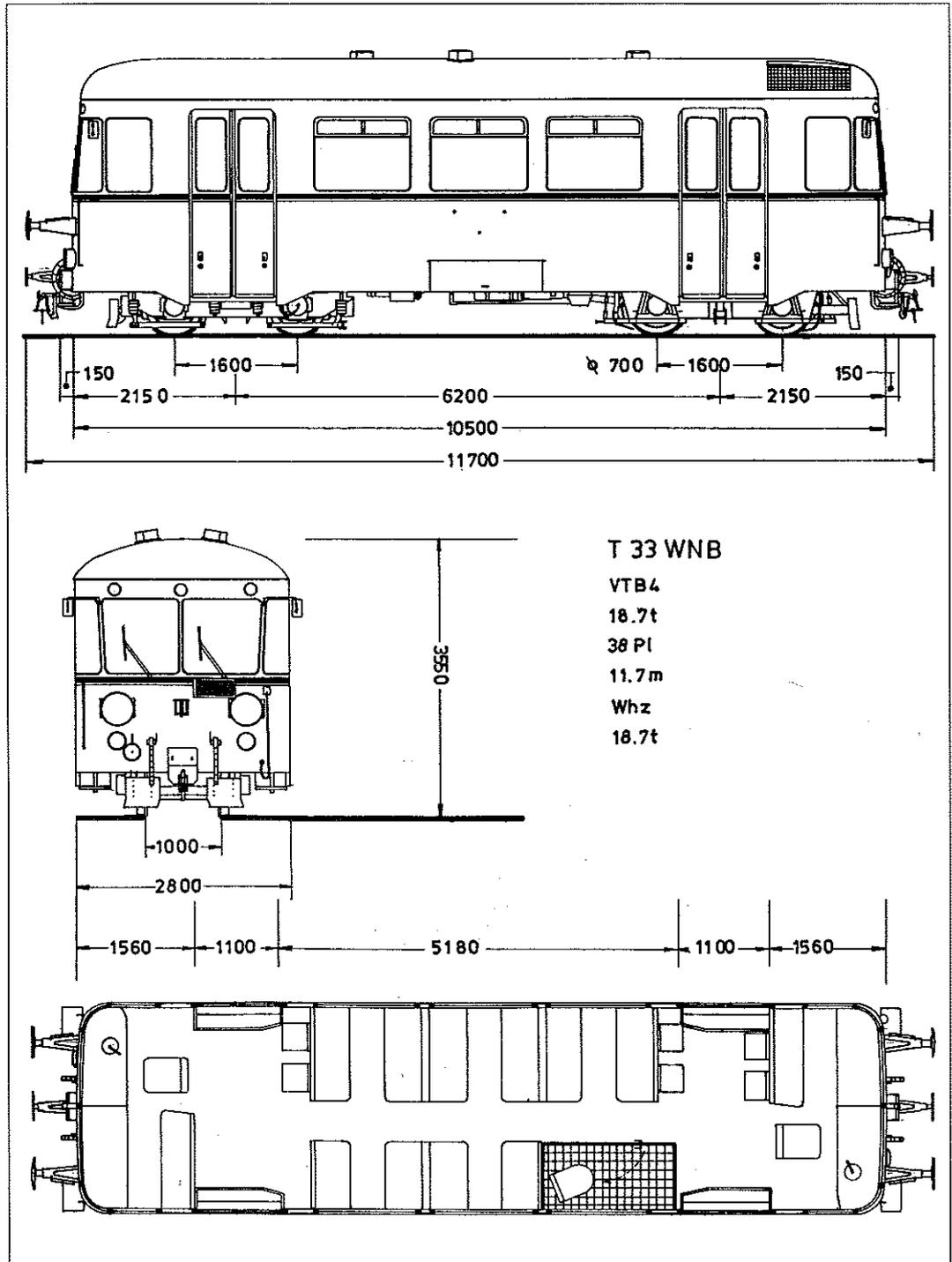
■ Wagenkasten: Begonnen wurde mit der Aufarbeitung des Wagenkastens. Schweißarbeiten waren dabei glücklicherweise die Ausnahme. Nach gründlicher Entrostung erhielt der Triebwagen einen neuen Außenlack. Dieser mußte seither beinahe jedes Jahr erneuert werden. Inzwischen wird ein besserer und teurerer Lack verwendet, der dafür länger hält. Die Beschriftung lehnt sich an die vormalige Beschriftung an. Statt »WNB« steht jetzt »HMB« und statt »Württembergische Nebenbahnen AG« »Härtsfeld-Museumsbahn e. V.« an der Fahrzeugseite. Auf den Zuglaufschildern ist jetzt „Neresheim – Dischingen“ statt wie früher „Neresheim – Dillingen“ zu finden. Die teil-

weise völlig verbogenen Außenschwenktüren, das besondere Konstruktionsmerkmal des T 33 (deshalb auch Härtsfeld-ICE genannt), mußten Stück für Stück gerichtet werden. Vervollständigt mit neuen Türschlossern, Dichtungsgummis und Türantrieben aus alten Omnibussen funktionieren sie heute wieder problemlos.

■ Antriebsanlage: Nach der äußeren Auffrischung ging es an die Neukonstruktion der Antriebsanlage, von der kaum mehr etwas vorhanden war. So wurde aus Ersatzteilen ein neues Diwabus-Getriebe gefertigt. Hierbei wurde der HMB-Verein sehr von der Herstellerfirma Voith unterstützt, die im gut 20 Kilometer entfernten Heidenheim ihren Sitz hat und schon früher gute Beziehungen zur Härtsfeldbahn pflegte. Ein 210 PS starker Büssing-Motor (Typ U 11 D) konnte erworben werden und wurde nach einer Generalüberholung durch Auszubildende der MAN-Werkstatt in Aalen zusammen mit dem Getrie-

be eingebaut. Man entschloß sich für die stärkere Variante, da auch T 37 mit zwei U 11 D-Motoren ausgerüstet ist und so nur ein Motortyp gewartet werden muß. Dadurch mußte allerdings die Motoraufhängung abgeändert werden. An dieser Stelle muß unbedingt Gerhard Kirchner, der Werkmeister der Neuffener Werkstätte der WEG und langjähriger Dampflokführer bei der GES, erwähnt werden, ohne dessen Unterstützung mit Rat und Tat eine Restaurierung wohl kaum möglich gewesen wäre.

Auch einige der unzähligen Steuerleitungen mußten neu angefertigt werden. Nach dem Anschluß aller Aggregate und dem Wiederaufbau der demolierten Führerstände konnte T 33 im April 1991 nach mindestens 16 antriebslosen Jahren seine ersten Meter wieder aus eigener Kraft zurücklegen. Die Führerstände wurden teilweise mit Kässbohrer-Teilen vervollständigt. Dies fällt allerdings nicht auf, da diese Teile weitgehend ge-



normt sind. Laut Auwärter ist es auch durchaus üblich, bei Engpässen ähnliche Teile von der Konkurrenz zu holen und diese einzubauen. Große Probleme bereitete auch die Vervollständigung des Dachkühlers. Nach langwieriger Suche konnte von der Kühlerfabrik Behr der letzte Kühlermotor des benötigten Typs ergattert werden. Der zugehörige Ventilator ist eine Sonderanfertigung eines ostdeutschen Herstellers. Der nicht mehr vorhandene Tank wurde durch einen neuen Tank mit einem Stern auf der Seite ersetzt, so daß es in kleinbahntypischer Weise gelungen ist, nahezu sämtliche Omnibus-Hersteller und Zulieferer in einem Fahrzeug zu vereinen, ohne daß das äußere Erscheinungsbild verändert wurde.

■ **Inneneinrichtung:** Nach der betriebsfähigen Aufarbeitung wurde die Inneneinrichtung in Angriff genommen. Von den ursprünglich vorhandenen Sitzbänken war kaum eine mehr heil geblieben. Gepäcknetze waren zerrissen, Wandverkleidungen eingetreten. Zierleisten und Schilder fehlten. Viele Materialien konnten nicht mehr nachbeschafft werden, so daß oft Kompromisse geschlossen werden mußten. So stammen die jetzigen Sitzbänke beispielsweise aus dem T 30. Die Polster sind mit dem Samtstoff bezogen, den die WEG seit einigen Jahren verwendet. Die alten Sitzbänke hatten einen Kunstlederbezug, der sich dadurch auszeichnete, daß die Fahrgäste auch bei geringeren Temperaturen kleben blieben. Leider mußte auch die mint-grünliche Resopal-Kachel-Imitation, mit der die Wände des Aborts verkleidet waren, durch eine ähnliche, aber eben weiße Kachel-Imitation ersetzt werden. Schüssel und Klopapierrollenhalter sind historisch.

Das Wort „Betrieb“ wurde anfangs absichtlich in Anführungszeichen gesetzt. Der Wagen ist zwar betriebstüchtig, aber auf den bisher knapp 600 Metern Gleisanlage auf dem Neresheimer Bahnhofsgelände lohnt sich eine richtige Inbetriebnahme kaum, so daß der Wagen erst im Frühjahr

1993 seine Hauptuntersuchung erhalten soll. Seine ersten Einsätze wird er dann als Baufahrzeug beim Aufbau der Teilstrecke Neresheim – Sägmühle erleben.

Wollen wir hoffen, daß der T 33 lange auf der Härtsfeld-Museumsbahn verkehrt, viele Menschen an die Härtsfeldbahn erinnert und ihnen Freude bereitet.

Unten: Verladung in Aalen-Unterkochen am 28. 9. 1985. Im Vordergrund das DB-Gleis der Strecke Aalen - Ulm, Archiv HMB

Fotos Seite 23:

Oben links: Ankunft in Neresheim (das mit Kreide aufgemalte Zuglaufschild lautet „Unterkochen - Neresheim“), 28. 9. 1985, Archiv HMB

Oben rechts: Freiluft-Erneuerung der Lackierung, 1985 und 1986, Archiv HMB

2. Reihe links: „Der fliegende Härtsfelder“ - ausgeachter T 33, Juli 1989, Foto: Jürgen Ranger

2. Reihe rechts: „Hochzeit“ - Einbau von Motor und Getriebe, 16. 9. 1989, Foto: Jürgen Ranger

3. Reihe links: Beginn der Innenrestaurierung: Erneuerung des Wagenbodens, 1989, Archiv HMB

3. Reihe rechts: T 33 HMB Seitenansicht, 8. August 1992, Foto: W. Kuhn

Unten links: Grußwort von Dr. Kurt Seidel (Fahrzeuge: Lok 12, T 37 im Hintergrund, T 33), 9. August 1992, Foto: J. Ranger

Unten rechts: Einweihung durch Frau Dannenmann, der Gattin des Neresheimer Bürgermeisters (v. l. n. r. mit Sektglas: Bm. Gerd Dannenmann mit zweien seiner Töchter, 1. Vors. Peter Weis, Frau Dannenmann, 2. Vors. Werner Kuhn, Gerhard Kirchner, halb verdeckt Vorstandsmitglied Rolf Grüninger, Dr. Kurt Seidel), 9. August 1992, Foto: K. Ziegelmüller

Verwendete Quellen

Fittschen, Herbert und Frese, Hermann: Jan Reiners – Auf den Spuren einer liebenswerten Kleinbahn, Fischerhude, 1985

Räntzsch, Andreas M.: T 33 - Porträt eines Schmalspurtriebwegens, 1. und 2. Auflage, Aalen 1988 und 1992.

Seidel, Kurt: Die Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen – Eine schwäbische Schmalspurbahn und ihre wechselvolle Geschichte von 1901 – 1972, Mainz, 1979.

Unterlagen, Zeichnungen, Bilder und Betriebsbücher aus der Sammlung Löttgers, dem Archiv der Firma Auwärter und dem Archiv des Härtsfeld-Museumsbahn-Vereins.

Fahrzeug-Datenblatt

1. Identifikation

Hersteller: Triebw. u. Waggonfabrik Wismar
 Fabriknummer: 20233
 Baujahr: 1934
 Typ: Frankfurt C (ältere Version)

2. Technische Daten

2.1 Antriebsanlage

Bauart: VTB 4
 Achsfolge: B'2' dm, nach Umbau B'2' dh
 Spurweite: 1000 mm
 Bremsanlage: Druckluft, Knorr, nach Umbau Westinghouse mit Zusatzbremse Typ MP 200

Motor: Daimler-Benz, Typ OM 67, 6 Zylinder, 95 PS bei 2000 n/min, Fabr. Nr. 6702337/1934

Nach Umbau: Büssing, Typ U 11, 6 Zylinder, 170 PS bei 2000 n/min, Fabr. Nr. 141387

Motor am 14. 2. 1976 in T 34 eingebaut

Büssing, Typ U 11 D, 6 Zylinder, 210 PS

ZF Aphon, Typ G 55

Nach Umbau: Voith Diwabus, Typ 200S-380/U+S, Fabr. Nr. 21320/59

Getriebe am 15. 10. 1975 in T 37 eingebaut

Voith Diwabus, Typ 200S-380/U+S, Fabr. Nr. 21962

Geschwindigkeit: 45 km/h

2.2 Gewichte

Leergewicht: 13 t, nach Umbau 14,26 t

Dienstgewicht: 17,725 t, nach Umbau 18,7 t

2.3 Zuladung

Sitzplätze: 32, nach Umbau 32

Klappsitze: 10, nach Umbau 6

Stehplätze: 16, nach Umbau 16

Gepäckraum: 3 qm, nach Umbau 0 qm

2.4 Abmessungen

LüP: 10.955 mm, nach Umbau 11.700 mm

Aufbaulänge: 10.095 mm, nach Umbau 10.500 mm

Größte Breite: 2.550 mm, nach Umbau 2.800 mm

Gr. Höhe über SO: 3.197 mm, nach Umbau 3.550 mm

Fußb.-Höhe ü. SO: 1.000/1.140 mm, nach Umbau 1.000 mm

(Drehg.)Radstand: 1.600 mm

Drehzapfen: 6.255 mm, ab Januar 1967 6.200 mm

Achsstand gesamt: 7.855 mm, ab Januar 1967 7.800 mm

Raddurchmesser: 700 mm

2.5 Sonstige Daten

Heizung: Unterflur-Warmwasserheizung, nach Umbau Behr-Klimaschrank

Beleuchtung: elektrisch

Tonsignale: 2 Druckluft-Läutwerke und 2 -Tföne

3. Geschichte

7. 5. 1934 Ankunft bei Kleinbahn Bremen – Tarmstedt

15. 5. 1934 Inbetriebnahme als Br.-T. Tr. 1 (bzw. 1 B-T) der Bremisch-Hannoverschen Kleinbahn

18. 6. 1934 Betriebsgenehmigung

12. 1942 – 7. 1949 abgestellt

29. 1. 1956 Betriebseinstellung der Kl.b. Br.-T

März 1956 Transport nach Neresheim zur Härtsfeldbahn der Württembergischen Nebenbahnen AG, abgestellt

Winter 1960 – 62 neuer Wagenkasten (Auwärter)

– 1964 neue Antriebsanlage (WN-Werkst. Neresheim)

27. 5. 1964 Inbetriebnahme als T 33 WNB

Jan. 1967 neues Drehgestell (Grneider)

1. 3. 1972 letzte Hauptuntersuchung

6. 6. 1973 Transport zur Nebenbahn Amstetten – Laichingen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft, Einsatz fraglich

ab ca. 1975 Ersatzteilspender

1982 an ein Mitgl. d. Öchsle-Schmalspurbahn e. V., abgestellt in Amstetten.

1984 an Freundeskreis Schättere Aalen-Unterk.

10. 11. 1984 Transport nach Aalen-Unterkochen

23. 1. 1985 Gründung Härtsfeld-Museumsbahn e. V. durch den Freundeskreis Schättere

28. 9. 1985 Transport nach Neresheim

Beginn der Restaurierung

16. 9. 1989 Einbau von Motor und Getriebe

April 1991 erste Probefahrten

9. 8. 1992 offizielle Einweihung als T 33 HMB

