



**852**

Ein weiteres gemischtklassiges (2./3. Kl.), dreiachsiges Fahrzeug mit einer Besonderheit. Die

beiden Abteile der Polsterklasse sind mit Seitengang ausgeführt worden. Da die Restaurierung dieses 1906 gebauten Wagens besonders kompliziert und teuer war, kommt er eher selten zum Einsatz. Auch sind Mittel- und Seitengänge extrem eng angelegt, was es dem Servicepersonal bei MEM nicht leicht macht, seinen Dienst problemlos zu erledigen. Erstaunlich ist, dass das Abteil 3. Klasse eine geschlossene Bühne hat, das hochwertigere dagegen eine offene. Von den Doppel- ist man zu Einzelfenstern übergegangen, die zudem nicht aus Holz, sondern aus Metall gefertigt sind. Es bleibt aber weiter bei den Oberlichtaufsätzen.



**321**

Dieser Zweiachser vereinigt in sich einen Packwagen mit einem Postabteil. Die Postverwaltungen nutzten den seinerzeit schnellen Transport der Eisenbahn für ihre Zwecke mit, auch auf Nebenbahnen. Dieser Wagen wurde für die Westfälische Landes-Eisenbahn einem entsprechenden preußischen Typ im Jahre 1899 nachgebaut, was man an einem so typischen Merkmal wie dem Oberlichtaufsatz erkennt. Er ist 10,2 Meter lang, hat zur Zugseite eine offene Bühne und Ofenheizung. Das Packabteil ist braun lackiert, das Postabteil enthält heute einen für die Stromversorgung des Zuges nötigen Generator und ist grün.



**556**

Ein seltener Fakultativwagen (auch Behelfspersonenwagen genannt), den man im Sommer, mit einfachen Bänken ausgerüstet, im Personenver-

kehr nutzte und im verkehrsärmeren Winter ohne Bänke als Güterwagen. Wegen der breiten Türen fanden solche Wagen im Ersten Weltkrieg vielfache Verwendung in Lazarettzügen. Unser Fahrzeug wurde 1890 im Elsass gebaut, ist genau 10 Meter lang, hat Ofenheizung und keine Toilette. Beide Bühnen sind offen ausgeführt. Eine Handbremse wirkt auf eine Achse. Bereits ab Mitte der zwanziger Jahre verwendeten die Mindener Kreisbahnen den Zweiachser als Packwagen (556).



**8728**

Unser für den Fahrradtransport unentbehrlicher Wagen gehört zu jenen seinerzeit allgegenwärtigen gedeckten Güterwagen, von denen in Deutschland bis 1935 rund 120.000 Stück gebaut sein sollen. Das Baujahr unseres Fahrzeugs vermuten wir um 1920. Aufschlussreich, was die Bedeutung der Eisenbahn für das preußische Militär angeht, ist seine Beschriftung. M.T. (Militärtransport) 48 M. (Mann) oder 6 Pf. (Pferde).

Ein weiterer Güterwagen (3583) dient MEM als fahrbare Lagerstätte für die Lokomotivkohlen vor der Fahrzeughalle in Minden-Oberstadt. Es handelt sich ursprünglich um einen 1917 gebauten Rungenwagen, der auch ein Bremserhaus besessen hat.

**T 13 „Stettin 7906“**



Diese Dampflokomotive der preußischen Bauart T 13 wurde 1912 wie die „Hannover“ bei der Union-Gießerei in Königsberg gebaut. Dieser Loktyp mit seinen vier gekuppelten Achsen war zunächst für den schweren Rangier- und Güterzugdienst vorgesehen. Er wurde zwischen 1910 und 1923 in 666 Exemplaren hergestellt. Wie der Name nahelegt, gehörte diese T 13 zuerst zur Eisenbahndirektion Stettin.

Wie die T 11 ist auch diese Lok gut 11 Meter lang. Ihre Leistung beträgt 500 PS (ca. 370 kW), bei vollen Vorräten (7 Kubikmeter Wasser und 2,5 Tonnen Kohle) bringt sie rund 57 Tonnen auf die Waage. Der Kessel birgt genauso viele Rohre wie die „Hannover“: 217.

Der Lebensweg der Maschine ist nicht so gut dokumentiert wie bei der anderen MEM-Preußenlok. Sicher ist, dass sie die Reichsbahnnummer 92 638 trug und lange Jahre in Angermünde stationiert war. Ab 1948 findet sie sich als Werklok 13 beim Eisenhütten-Kombinat StalinStadt (später statt StalinStadt „Ost“ genannt) wieder, um 1971 zur Industriebahn Erfurt verkauft zu werden – dorthin sollte auch die MEM-T 11 gelangen. Schon zu DDR-Zeiten konnte die „Stettin“ 1977 von MEM erworben werden, ein schwieriges Unterfangen seinerzeit. Seit 1980 trägt sie wieder die preußische Länderbahn-Lackierung.

Loks der Bauart T 13 waren auch in der heimischen Region bis Ende der 50er Jahre zu Hause, zum Beispiel in Minden, Rahden, Osnabrück, Bielefeld und Seelze sowie außerhalb der Deutschen Bundesbahn bei den Mindener Kreisbahnen.

Der Mindener Preußenzug

