

Was ist der Mindener Preußenzug?

Die Museums-Eisenbahn Minden e.V. (MEM) hat einen Zug gebildet, dessen Fahrzeuge sämtlich aus der Zeit um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert stammen. Seinerzeit waren die deutschen Eisenbahnen noch im Besitz von sieben Ländern. Die weitaus größte war die preußische, offiziell „Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung“ (KPEV) genannt.

Minden liegt am östlichen Rand der preußischen Provinz Westfalen und wurde deshalb zur Festung ausgebaut. Die Weserstadt bekam schon 1847 Anschluss an das Schienennetz durch die Köln-Mindener Eisenbahn, die über Hannover weiter nach Berlin geführt wurde – eine wichtige West-Ost-Magistrale also. MEM hat sich vor Jahren entschlossen, durch einen preußischen Länderbahnzug die Erinnerung an diese erste Epoche deutscher Eisenbahnen wachzuhalten.



Mustergültige Restaurierung nach Originalplänen zeichnen den Zug aus, was von Fachleuten aus der Denkmalpflege bestätigt wird. Er ist im Museumsbahnhof Minden-Oberstadt beheimatet, befährt regelmäßig nach festem Fahrplan die Gleise der Mindener Kreisbahnen, kann aber auch auf dem Netz der Deutschen Bahn eingesetzt werden. Dies geschieht zum Beispiel 2010 im Rahmen von „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“.

Für den Mindener Preußenzug stehen zwei Dampflokomotiven der Gattungen T 11 und T 13 zur Verfügung. Weiter gehören zum Zug zwei- und dreiachsige Personenwagen ebenfalls preußischer Bauart. Sie alle haben offene Plattformen und sind in den preußischen Länderbahnfarben lackiert. Klasse IV ist grau, Klasse III braun, Klasse II (mit Polstersitzen) grün, eine erste Klasse gab es nur bei Schnellzügen auf Hauptbahnen. Die Lokomotiven sind dunkelgrün mit dunkelrotem Fahrwerk sowie Zierleisten und schwarzer Rauchkammer. Der Zug steht unter Denkmalschutz.

T 11 „Hannover 7512“



Diese Dampflokomotive ist die letzte erhaltene der preußischen Gattung T 11. Entwickelt 1903 bei der Union-Gießerei in Königsberg als schnelle Personenzuglok, wurde dieser Loktyp in rund 470 Exemplaren gebaut. Aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h war sie zum Beispiel bei der Berliner S-Bahn vor der Elektrifizierung zu finden.

Die MEM-Maschine wurde 1908 in Königsberg gebaut. Sie hat eine Vorlauf- und drei gekuppelte Achsen und leistet 645 PS (480 kW). Ihre Länge beträgt gut 11 Meter, die Maschine wiegt bei vollen Vorräten 63 Tonnen. Die Tenderlok kann 7,4 Kubikmeter Wasser und 2,5 Tonnen Kohle mitführen, in ihrem Kessel sind 217 Heizrohre verbaut.

Erste Heimatdirektion dieser T 11 war Hannover, erster Einsatzort Soltau. Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 wurde sie in 74 231 umgezeichnet, die letzte Stationierung lautet Gotha. Sie wurde bis 1974 bei der Industriebahn Erfurt eingesetzt (woher auch die andere MEM-Preußenlok „Stettin 7906“ stammt), danach abgestellt. Nach umfangreicher Instandsetzung im Dampflokwerk Meiningen ist die Lok seit dem Frühjahr 2000 mit dem Mindener Preußenzug unterwegs.

Herausgeber:

Museums-Eisenbahn Minden, Postfach 9031, 32402 Minden

E-Mail: info@museumseisenbahn-minden.de

Idee, Texte und Realisation: Werner Schütte, Ingrid Schütte

103



Dieser zweiachsige Wagen ist bei unseren Fahrgästen der beliebteste, denn er hat ein Polsterabteil. Dieses stellt die – grün lackierte – zweite Klasse im Preußenzug für die bessergestellten Fahrgäste dar, ansonsten herrscht in dem Fahrzeug die dritte (Holz-) Klasse, wie immer braun gestrichen. Obwohl ohne den sonst typischen Oberlichtaufsatz, handelt es sich doch um eine preußische Bauart für Personenzüge. 1898 in Breslau gebaut, hat der Wagen zwei offene Bühnen und ist 11,2 Meter lang. Auffällig ist die unterschiedliche Bauart der Fenster: ein dreiteiliges im Polsterabteil, nur einteilige in der dritten Klasse.

2125



Ein sogenannter Gemischtklasse-Wagen, weil er sowohl ein Abteil der dritten Klasse (braun) als auch der vierten Klasse enthält (grau). In letzter sind ganz einfache Sitzbänke quer zu den Fenstern angeordnet, was die Mitnahme von auch sperrigen Traglasten möglich machte; die Sitze des anderen Abteils sind ebenfalls aus Holz, jedoch den Körperformen angepasst. Der Zweiachser wurde 1899 in Königsberg gebaut, ist 10,9 Meter lang, hat zwei offene Bühnen, Dampfheizung und den für preußische Wagen typischen Oberlichtaufsatz. Die 4. Klasse bei Eisenbahnen wurde 1928 abgeschafft.

2815 und 2902



Beide Wagen sind baugleiche Zweiachser der braun lackierten dritten Klasse mit offenen Übergangsbühnen. Sie wurden 1896 und 1897 in Düsseldorf und Aachen gebaut und sind typische Vertreter des preußischen Wagenbaus ihrer Zeit: fünf Doppelfenster auf jeder Seite, flaches Runddach und Oberlichtaufsatz. Sie sind über die Puffer gemessen 10,9 Meter lang, wiegen 12,3 Tonnen und bieten 48 Personen bzw. 44 wegen des Einbaus einer Toilette im 2902 Platz.

2950

Der graue Anstrich verrät es (siehe Wagen 2125): Ursprünglich war dieser dreiachsige Wagen einer mit der Einrichtung der 4. Klasse. Da MEM aber so viel Einfachheit im Zug nicht wollte, wurde er als Büffetwagen eingerichtet. Die gab es zwar auf Nebenbahnen zu preußischen Zeiten nicht, sind aber heute für die Fahrgäste unverzichtbar. Eine kleine Küche und ein Tresen für die Kunden bilden die eine Hälfte des Fahrgastraumes, 16 Plätze mit Tischen die andere. Serviert werden kalte und warme Getränke, kleine Snacks und Kuchen. Der Wagen soll 1920 gebaut worden sein, besitzt zwei offene Bühnen und ist 12,8 Meter lang.

