

T7 der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft

Die Mittelbadische Eisenbahngesellschaft AG mit Sitz in Lahr wurde durch die territoriale Neuordnung nach dem ersten Weltkrieg aus den rechtsrheinischen Bahnen der Straßburger Straßenbahngesellschaft und der Lahrer Eisenbahngesellschaft 1923 gegründet. Der Sitz der Gesellschaft und die Hauptwerkstatt wurden alsbald nach Kehl verlegt. Wegen den Zerstörungen wurde nach dem Krieg Lahr wieder Sitz der Bahn. Das schmalspurige Netz der Bahn hatte eine große territoriale Bedeutung. Auch wenn sie wie alle Bahnen Anfang der Dreißiger vor dem Zwang der Modernisierung stand, so wurde sie auch während des zweiten Weltkrieges trotz Kriegseinwirkungen weiterbetrieben. Und dieser Betrieb hielt sich für den Personenverkehr gar bis 1970, obwohl Streckenteile mitten auf der Straße gelegen waren.

Die Triebfahrzeugmodernisierung begann 1925 mit dem Einsatz der ersten Diesellok. Von 1934 bis 1941 wurden insgesamt 8 zweiachsige und 3 vierachsige Triebwagen für den Personenverkehr beschafft.

Die zweiachsigen Triebwagen wurden von der Wagonfabrik Gotha gebaut. In einer Zeit der Versuche mit der neuen Antriebstechnik eine sehr große Anzahl baugleicher Triebwagen und gleichzeitig die größte Serie baugleicher Triebwagen für schmalspurige Bahnen. Der erste vierachsige Triebwagen wurde in Dessau gebaut. Dieser bewährte sich aber nicht in seiner Zuverlässigkeit. So wurden die nachfolgenden zwei in Wismar bestellt. Allen Triebwagen konnten Beiwagen beige gestellt werden. Die stärkeren vierachsigen Triebwagen konnten drei Beiwagen ziehen.



Der T7 (Fabr.-Nr. 28585) wurde 1939 beschafft und war noch bis 1970 bis zur Einstellung des Reiseverkehrs im Einsatz. Danach lief er noch 2 Jahre als Dienst- und Stückguttriebwagen. 1972 erwarb ihn die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. (IHS). Der Triebwagen befindet sich dort seit 2015 in der Restauration mit dem Ziel der betriebsfähigen Aufarbeitung.

Die T1 bis T8 sind dieselmechanische Triebwagen mit einem Einachs Antrieb (A1). Angetrieben wird der Triebwagen von einem Daimler-Benz-Motor OM 65 mit 70 PS (71 kW). Die Kraftübertragung erfolgt über ein Mylius-Getriebe. Die gesamte Antriebsanlage ist Unterflur angeordnet. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges beträgt 55 km/h. Das Platzangebot mit 33 Sitzplätzen und 27 Stehplätzen zeugt von einer rechten Beengtheit bei der Fahrzeuggröße von 8,2 m Länge und 2,6 m Breite. Für die Heizung wurde ursprünglich die Abwärme des Motors in einer Wasserheizung genutzt. Später wurde aber eine Ofenheizung eingebaut. Die Zug- und Stoßvorrichtung der MEG sind Mittelpuffer mit darunterliegendem Zughaken. Seitliche Zughaken sind eine Ergänzung.

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mussten während des 2. Weltkrieges abgestellt werden oder wurden durch die Wehrmacht requiriert. Für die MEG waren die Triebwagen aber unersetzlich. Daher mussten sie weiter betrieben werden. Die Triebwagen mußten daher für einen Weiterbetrieb im 2. Weltkrieg mit einem Holzvergaser ausgerüstet werden. Dies sind Geräte, die aus Holz, Torf oder Braunkohle durch Verschwelen brennbare Gase erzeugen, die im Verbrennungsmotor statt Benzin oder Diesel verbrannt werden. Diese Holzvergaser waren nicht nur in Deutschland als Ersatz für den flüssigen Treibstoff aus Erdöl oder Kohle weit verbreitet. Allerdings ist die Handhabung doch recht anspruchsvoll, weswegen nicht nur eine separate Ausbildung in Form eines Sonderführerscheins absolviert werden mußte. Es gehörte auch eine große Menge Erfahrung dazu, die Holzvergaser entsprechend dem Leistungsprofil des Motors anzupassen. Man war nach dem Krieg natürlich bestrebt, die Holzvergaser möglichst schnell wieder zu entfernen, um die Effektivität eines Verbrennungsmotors im Betrieb wiederherzustellen.