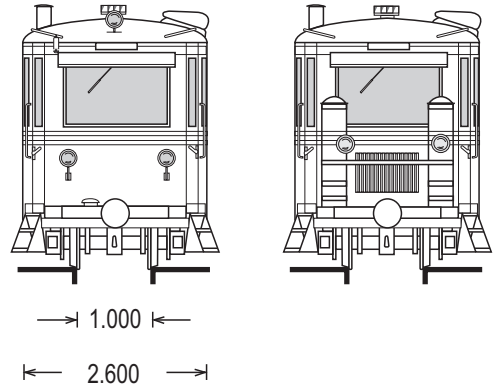
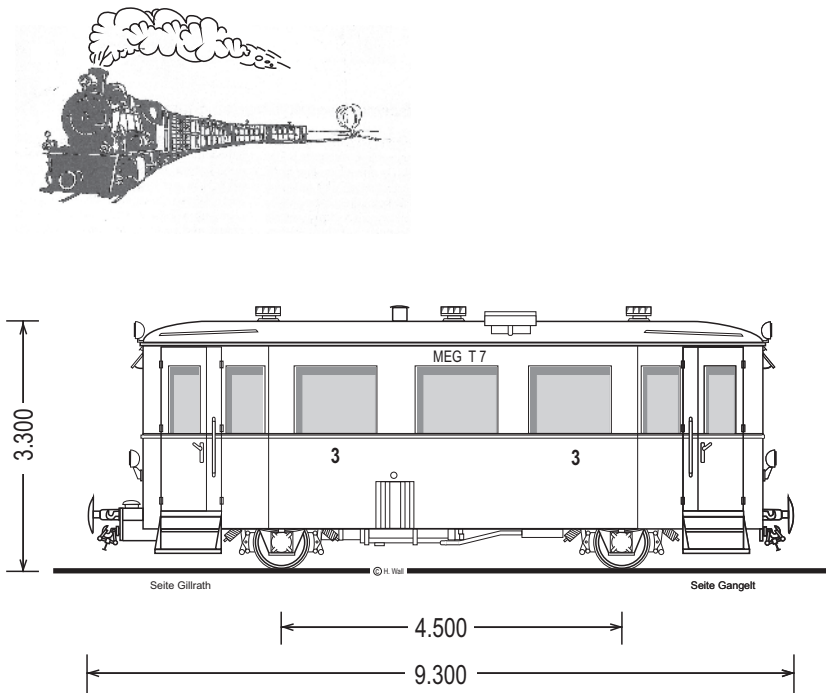


# Triebwagen T 7

ex MEG

**Betriebsfahrzeug**

Ansicht mit  
Holzvergaseranlage



## Lebenslauf

- 1939 Ablieferung an die MEG in Lahr;  
1942-1948 wegen Treibstoffmangel Betrieb mit einer Holzvergaseranlage Bauart Imbert;  
bis 1970 Einsatz im Personenverkehr der MEG, teilweise mit Beiwagen der Serie 44-59 und Gepäckwagen der Serie 11-16;  
1970-1972 Einsatz als Dienst- und Stückguttriebwagen;  
1972 Kauf durch IHS und Transport per DB nach Geilenkirchen Kreisbahnhof;  
1972 nach Ankunft an der Rollbockgrube der GKB und Abladen des T 7: erste Motor-Durchsicht durch den Werkstattleiter der GKB mit Probefahrt im Bahnhof Geilenkirchen; Fazit: „...das ist kein Triebwagen, das is ´ne Hüüldop“, so der Werkstattleiter; Abstellung nach qualmender Probefahrt.  
1973 Überführung nach Schierwaldenrath und Abstellung, Ausbau des Motors;  
Status 2024 in Aufarbeitung

## Technische Daten

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| Hersteller            | Gothaer Waggonfabrik AG, Gotha  |
| Baujahr               | 1939  |
| Spurweite             | 1.000 mm  |
| Fabrik-Nr.            | 2585  |
| Bauart                | A1-dm   |
| Typ                   | O&K/Gotha   |
| Länge über Puffer     | 9.300 mm  |
| Breite                | 2.600 mm  |
| Achsstand             | 4.500 mm  |
| Raddurchmesser        | 700 mm  |
| Gewicht               | 11,1 t  |
| Höchstgeschwindigkeit | 55 km/h   |
| Leistung              | 70 PS (51 kW)   |
| Motor                 | Daimler-Benz OM 65  |
| Getriebe              | Mylius (mechanisch)   |
| Kolbenhub             | 110 mm  |
| Hubraum               | 5.000 cm <sup>3</sup>   |
| Drehzahl              | 2.000 U / min   |
| Sitzplätze            | 23 (Sitzteilung 3 +1) und 10 Klappsitze   |
| Heizung               | Ofen  |
| Bremse                | K-PmZ, 2 x Handrad  |
| Anstrich              | rot (zeitweise dunkelblau/creme)  |
| Kupplung              | Mitteltzughaken und seitlich neben dem Mittelpuffer die MEG-übliche Notkupplung |

Der T 7 stammt aus der Serie T 1 bis T 8, die baugleich an die MEG geliefert wurden, diese Serie war die größte Serie zweiachsiger Dieseltriebwagen für eine deutsche Schmalspurbahn. Die Waggonfabrik in Gotha war im Mai 1930 von O & K übernommen worden; O & K konnte dadurch die Herstellerquote erhöhen und entwickelte diesen kleinen Triebwagentyp weiter für Nebenbahnen. Schon im März 1930 wurde die Waggonfabrik Dessau übernommen. Sie baute in Lizenz fast identische Wagen für die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (heute noch als T 1 bei der Harzer Schmalspurbahn im Einsatz) und für die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn. Der Triebwagentyp wurde auch für regelspurige Bahnen angeboten (Hoyaer Eisenbahn T 1).

## Umbauten / Änderungen

- 1942 Umbau auf Holzvergaser-Betrieb: Verlängerung einer Pufferbohle zur Aufnahme der Anlage System Imbert.

## Quellen:

- Triebwagenarchiv ([www....de](http://www....de))
- Museumsführer Selfkantbahn, 1995
- Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 2. Baden, Freiburg 1992

*T 7 mit Holzvergaseranlage auf der verlängerten Pufferbohle (1942 - 1948)*



Repro (Sammlung Henning Weiß)