

Abb. 1. Das verkürzte H0-Modell des ET 87, gebaut vom Verfasser unter Verwendung von Liliput-Wagen.

ET 87 der „Tatzelwurm“ — B3i ES + BPw 3itr ET + B3i ES

Der große Bruder mit der Achsfolge 2'1 + B'1 + 1.2' des Oberleitungs-Oldtimer-Triebwagens ET 88
von Ing. R. Knappe, Kassel

I. Das Vorbild

In den Heften 5 und 6/1962 wurde ausführlich über den ET 88 berichtet, mit Fotos, Baubeschreibung, Bauplan und Motoreinbauvorschlag. Nur wenige wissen wahrscheinlich, daß es noch originellere Brüder gab, welche die erstaunlich lange Dienstzeit von 45 Jahren erreicht haben. Eigentlich sind es nur Halbbrüder, denn sie haben nur wenig Ähnlichkeit mit den ET 88, aber auch sie waren zuerst auf den Riesengebirgsstrecken eingesetzt. Insgesamt 5 Fahrzeuge dieser Bauart gab es, die 1914 in Dienst gestellt und erst 1959 ausgemustert wurden. Während über den Verbleib von 2 Fahrzeugen nichts bekannt ist, wurden 3 nach dem Krieg nach Süddeutschland verschlagen und hatten Nürnberg Hbf als neues Heimat-Bw und zwar den

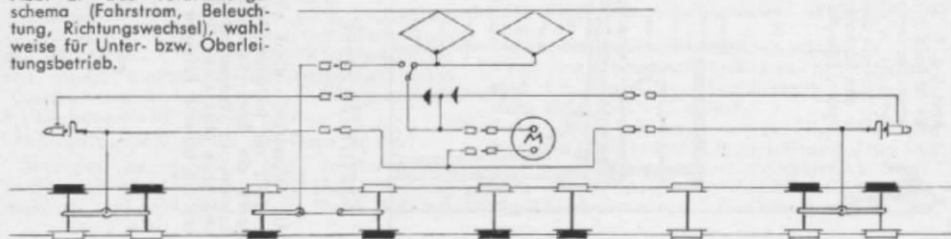
ET 87.01 ehem. preuß.	ET 1001
87.03	1004
87.05	1006

Es soll noch ein 6. Wagen gebaut worden sein, der jedoch im Reichsbahnmerkbuch von 1941 schon nicht mehr aufgeführt ist. Lediglich ein 6. Steuerwagen ES 87 wird erwähnt.

Technische Daten des Vorbildes:

Transformator-Dauerleistung:	510 kVA
Heizleistung:	65 kW
Anzahl der Steuerstufen:	11
Fahrmotoren:	1 Einphasenreihenschluß-Kommutator-Doppelmotor
Nennleistung:	500 kW bei $v = 40$ km/h
Fahrspannung:	729 V
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Beleuchtung:	60 V mit Gleichrichter
Heizung:	Widerstandsheizung 10 kW Leistung

Abb. 2. Das Verdrahtungsschema (Fahrstrom, Beleuchtung, Richtungswechsel), wahlweise für Unter- bzw. Oberleitungsbetrieb.



Bremse:

Knorr-Einkammer-
bremse, Klotzbremse
und Handbremse

Der mechanische Teil wurde von Linke-Hoffmann-Busch geliefert und die elektrische Ausrüstung von der AEG. Die Zeichnung zeigt den Wagen vor dem Erneuerungsumbau 1933.

II. Ein „free-lance“-ET 87 aus 2 preuß. D-Wagen-Modellen.

Da der ET 87 mit seinen Originalabmessungen im Maßstab 1:87 auf einer mittleren Modellbahnanlage sehr lang wirkt und außerdem wegen seiner kuriosen Achsfolge bei kleinen Gleisradien keinen günstigen Kurvenlauf hat, entschloß ich mich, ihn unter Verwendung von Industriematerial verkürzt zu bauen. Die Hauptmerkmale sind m. E. erhalten geblieben und es ist ein lustiges Bild, den Modell-Tatzelwurm durch die Landschaft kurven zu sehen.

Die angegebenen Maße sind für Liliput-Bausätze so berechnet, daß 2 zerschnittene Wagen ohne nennenswerten Abfall verwendet werden, mit den entsprechenden Modellen von Trix und Schicht kann ähnlich vorgefahren werden.

Die Stirnwände werden herausgesägt, aus Plastikresten neu angefertigt und eingesetzt. Auch die hinteren Einstiege der Steuerwagen müssen neu angefertigt werden. Die aus den Stirnwänden herausgesägten Doppeltüren passen genau als Seitentüren des Gepäckabteils im mittleren Motorwagen. Abweichend vom Vorbild habe ich eine Einzelachse des einen Steuerwagens mit der Einzelachse des Motorwagens zusammen als Jacobs-Drehgestell ausgeführt und die Einzelachse des anderen Steuerwagens als Lenkachse mit dem Drehgestell des gleichen Wagens gekuppelt (Abb. 11). Dabei wurden die Enddrehgestelle der Bausätze in ihrer Lage nicht verändert. Diese Fahrstellausführung ergab auf meiner Bergstrecke einen aus-

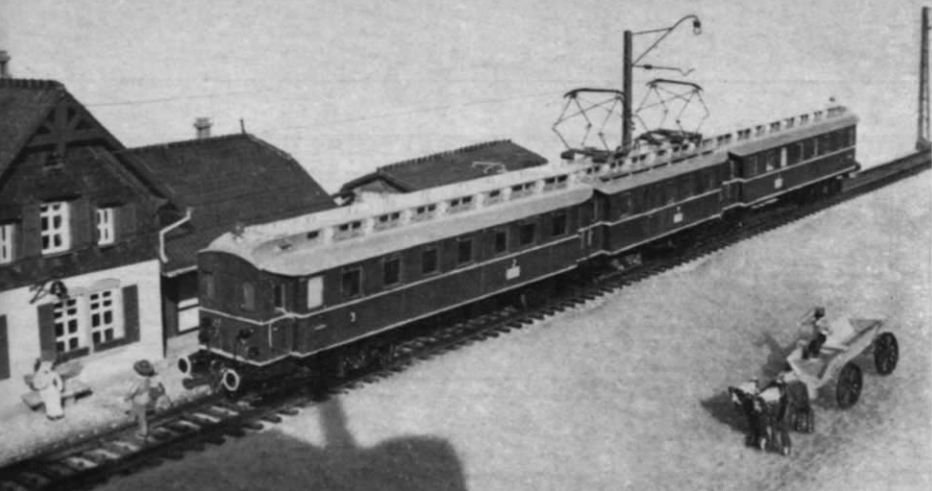


Abb. 3. Das maßstäblich richtig lange H0-Modell vom ET 87 des Herrn Dipl.-Chem. Dr. R. Brüning, Bruchköbel, entsprechend den Zeichnungen der Abb. 6 u. 7.

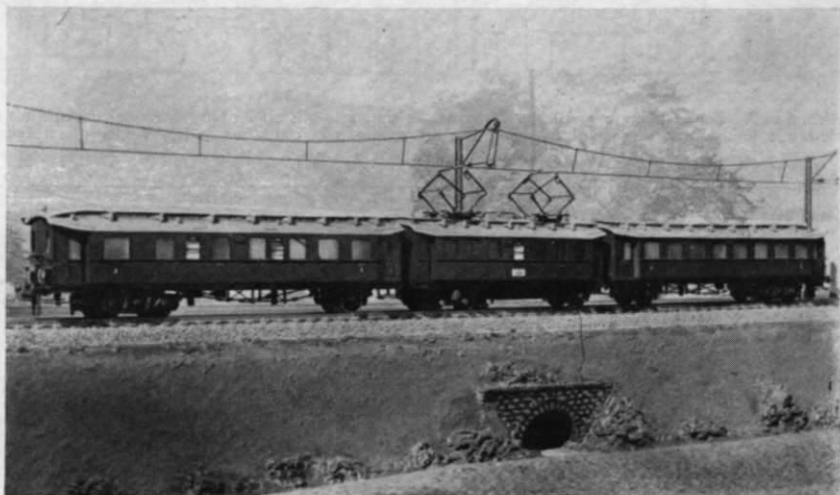
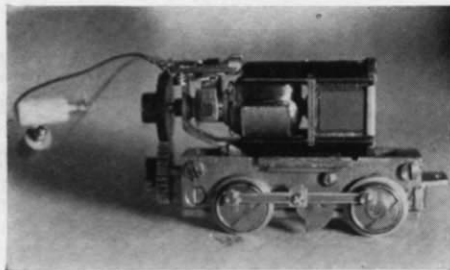


Abb. 4. Das erste Modellkonterfei des ET 87, das uns vor Jahren erreichte: das unverkürzte H0-Modell für einen 600 mm-Gleisradius, gebaut von Herrn Dipl.-Ing. Werner Henning, Viernheim.

Abb. 5. Das Antriebsdrehgestell des Verfassers, das er unter Verwendung des Trix-Motors aus Messing fertigte.



gezeichneten Kurvenverlauf. Gleichzeitig wurde das unschöne Überstehen der Wagenkästen, besonders vorn und hinten, in den Kurven vermieden. Leider gibt es kein Industriemodell, dessen Triebgestell verwendet werden könnte, so daß dieses neu angefertigt werden muß. Verwendet wurde ein Trix-Motor mit einer Stirnradstufe 1:1 und ein Doppel-Schneckengetriebe 15:1, welches beide Achsen antreibt (Abb. 5). Die Blindwelle wird dabei durch die Kuppelstangen mitgedreht.

Soweit Herr Ing. R. Knappe über den ET 87 und seinen verkürzten H0-Nachbau. Im nächsten Heft werden wir noch Herrn G. Albrecht zu Wort kommen lassen, der den ET 87 in originalgetreuer H0-Länge nachgebaut hat und mit einigen weiteren Bauhinweisen aufwarten kann.

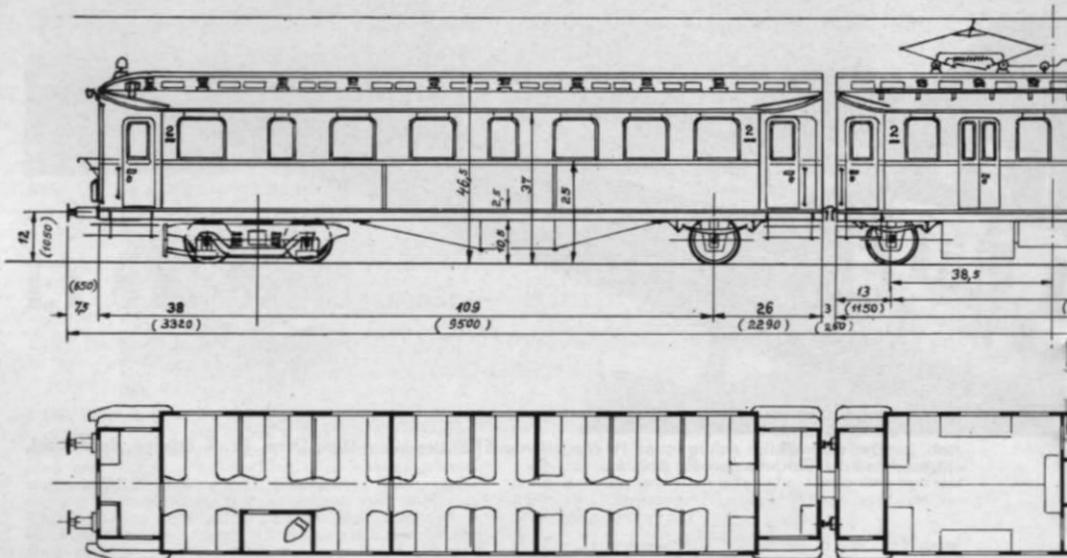


Abb. 6 u. 7. Der ET 87 in unverkürzter Länge im Zeichnungsmaßstab 1 : 160 (N-Größe), jedoch mit Angabe der H0-Maße (in Klammern = Originalmaße). Die notwendigen Zeichnungen in H0-Wiedergabe folgen in Heft 8.

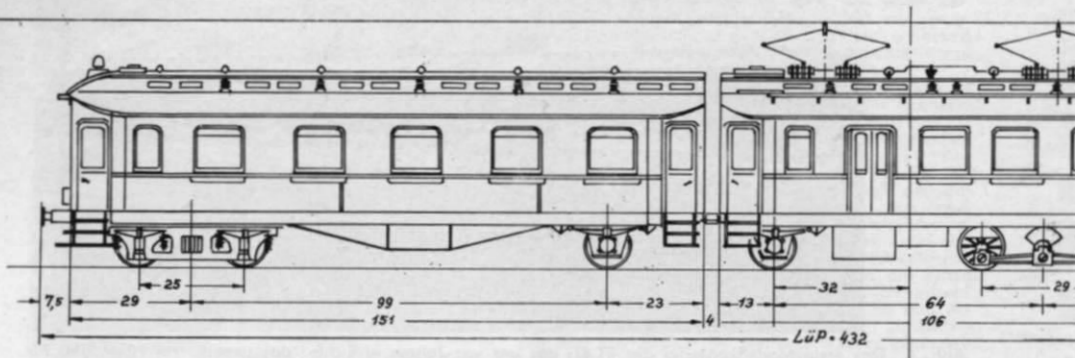
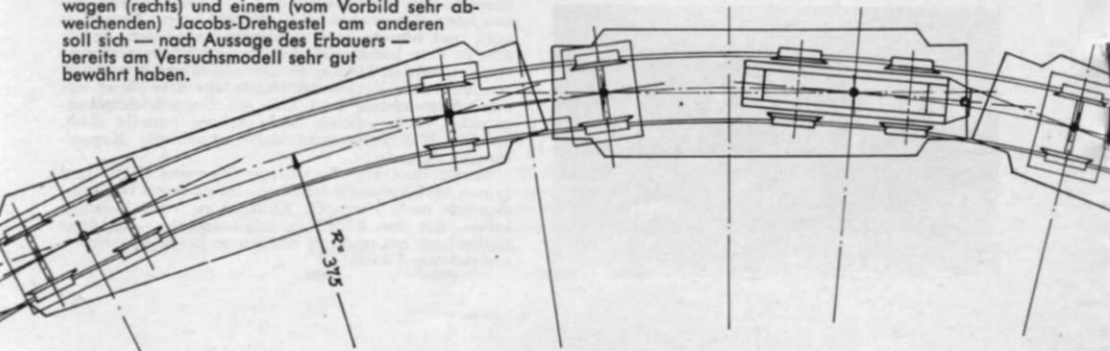


Abb. 11. Achsanordnung des Verfassers für ein verkürztes Modell, ausgerichtet auf einen Gleisradius von 375 mm. Diese Anordnung mit Lenkachse an dem einen Steuerwagen (rechts) und einem (vom Vorbild sehr abweichenden) Jacobs-Drehgestel am anderen soll sich — nach Aussage des Erbauers — bereits am Versuchsmodell sehr gut bewährt haben.



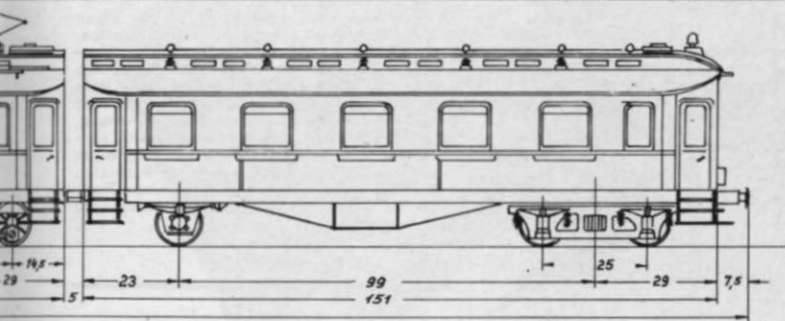
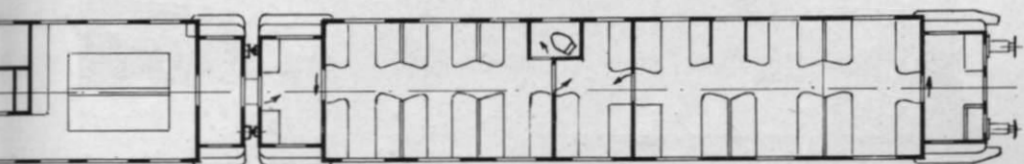
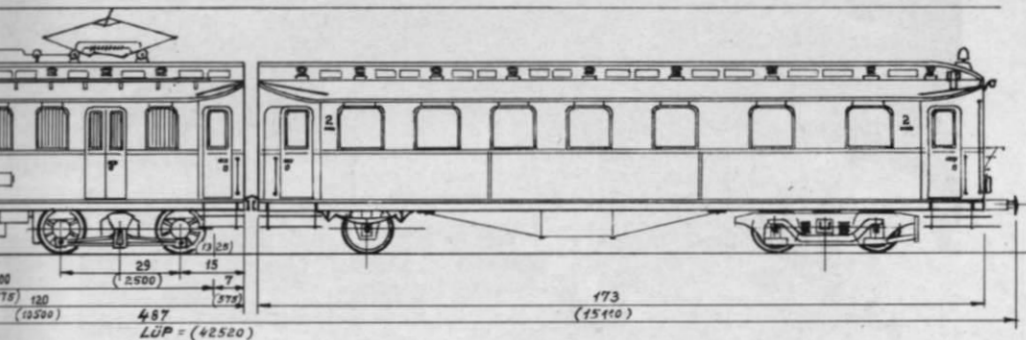


Abb. 8. Der ET 87 in verkürzter Darstellung (ebenfalls in N-Größe), wozu nur 2 D-Zugwagen-Modelle erforderlich sind. Sämtliche Zeichnungen von Ing. R. Knappe.

Abb. 9 u. 10. Stirnansichten beider ET 87-Versionen im N-Maßstab 1 : 160.

