

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

Unverkürzter Nachbau in H0 von GERA

Er stand schon einige Jahre auf meinem Bau-Programm, der gute alte ET 87 aus der Zeit von Preußens Glanz und Gloria, denn auch er ist schon vom Äußeren her ein echter Vertreter der guten alten Länderbahnzeit, wengleich er doch als Oberleitungstriebwagen bereits der Vorbote einer neuen Ära war. Hinzu kommt in meinem Falle noch, daß ich mit dem „Tatzelwurm“ sogar noch in seiner alten Heimat Schlesien — damals zwar zwangsweise, aber immerhin — und dann auch in seiner letzten Heimat — dem Raum Nürnberg — gefahren bin. Irgendwann einmal war es dann soweit und das Modell entstand. Zwar nicht in allen Details hundertprozentig vorbildgetreu, aber er fährt, und zwar in maßstäblich richtiger Länge. Ich bin der Meinung, daß die verhältnismäßig kurzen Einheiten dieses Triebzuges keine Verkürzung erheischen, auch nicht auf den kleinen Industrie-Radien, womit gleichzeitig gesagt ist, daß der ET 87 der GERA-Bahn solch kleine Radien durchfahren kann. (Kann! Aber nicht muß!)

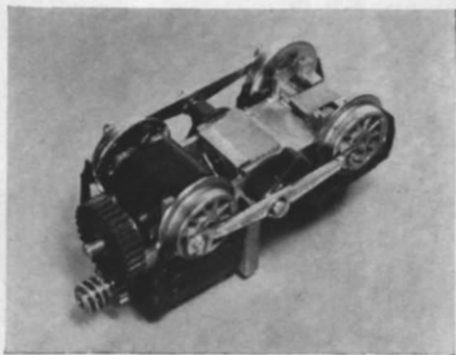
Zunächst zum leichteren Teil, den beiden End-, Schluß- oder Steuerwagen, ganz wie man will. Sie entstanden aus Trix-Old-Timer-D-Zug-Wagen, die in bewährter Manier um zwei Abteile gekürzt wurden. Eigentlich hätten die Toiletten mehr in die Wagenmitte rücken müssen, aber — ehrlich gesagt — dazu war ich zu faul, was ich „selbstverständlich“ heute bereue. Anstelle der „inneren“ Drehgestelle mußte je eine Einzelachse treten, wobei mir das Untergestell eines Trix-Old-Timer-Dreiaxlers zugute kam (dessen Wagenaufbau für einen Vierachser Oldtimer-CCi mit herhalten mußte).

Abb. 12. Das Triebgestell mit dem Minitrix-Motor im Vergleich zu einem Trix-H0-Motor. Dieser Vergleich zeigt wohl mit aller Deutlichkeit, welche Möglichkeiten sich für den Bau kleiner H0-Triebfahrzeuge bei Verwendung der leistungsfähigen Mini-Motoren ergeben. Eines muß allerdings berücksichtigt werden: Für Renn-Modelle sind diese kleinen Motoren keinesfalls geeignet; eine entsprechende Untersetzung (ca. 1:30) ist also erforderlich sowie eine einwandfreie Justierung des gesamten Getriebes!

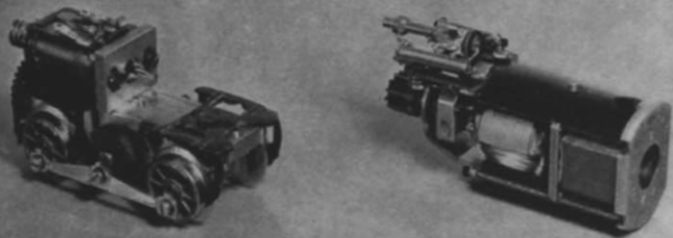
Die Lenkachsen dieses Fahrgestells wurden einschließlich der Untergestellenden samt Achslagerblenden und Trittbrettern mit List und Tücke unter das verkürzte Ende der D-Zug-Wagen praktiziert, wobei die Lenkstangen der Achsen dann gleich als Kupplungsdeichseln zum „Triebwagen“ dienten. Das Dach wurde auch verkürzt und das „innere“ Ende des Oberlichtaufbaues mit Spachtelmasse zu seiner eckigen Form aufgefüllt. Das gleiche erfolgte dann übrigens auch beim Dach des Triebwagens.

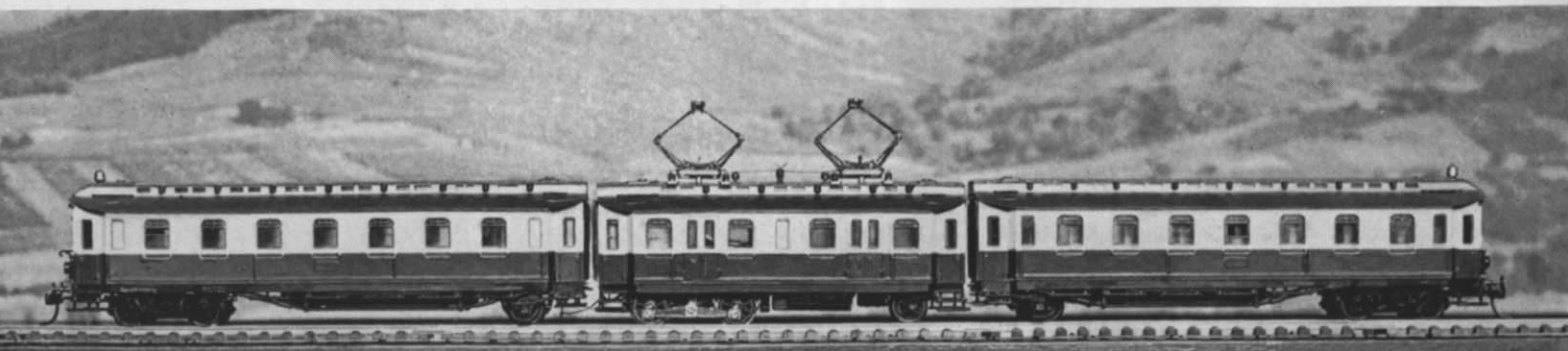
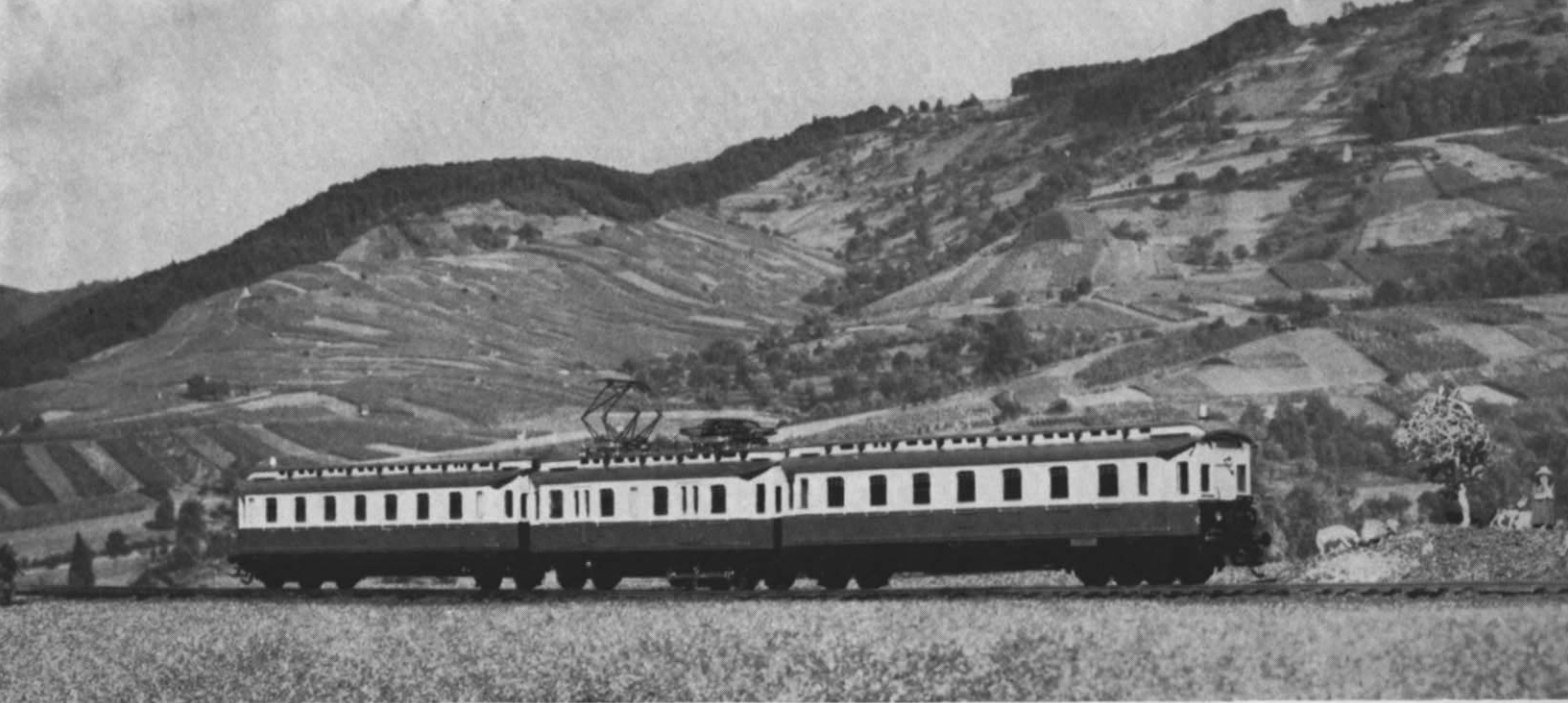
An den Stirnseiten wurden die Fenster vergrößert, sowie Heinzl-Laternen und Federpuffer montiert und auch die vom erwähnten Dreiaxser noch vorhandenen Übergangsbrücken und Schlußlichthalter. Die Stirnwandtür wurde durch Ausschaben der entsprechenden Fläche angedeutet und ein Griff aus dünnem Ms-Draht angebracht. Auf das Dach kamen schließlich noch die obligatorischen Heinzl-Glocken.

Der weitaus schwierigere Teil war der eigentliche Triebwagen, d. h. der Mittelwagen. Seine Verwandtschaft mit den Old-Timer-D-Zug-Wagen ist zwar unverkennbar, aber der Wagenkasten dieses Zugteiles besteht — in Längsrichtung gezählt — bei meinem Modell aus sage und schreibe 8 einzeln zusammengeklebten Ab-



▲ Abb. 13. Das Triebgestell von unten. Die Kuppelachse wird nur durch eine Federklammer gehalten.





schnitten, von denen 6 von den Old-Timern stammen. Die Flügeltüren jedoch mußte ein Schicht-Postwagen „spenden“. (Es ist fast sagenhaft, für was alles dieser verwendet werden kann!) Es war jedenfalls eine schöne Papperei und sie sei allen nervösen Managern als Heilmittel empfohlen. — Das Dach des Triebwagens zieren — als weiteres nicht vorbildgerechtes Detail — zwei trotzdem gut aussehende Stromabnehmer der Liliput-EBT-Lok. Ich vermute, daß diese Triebwagen bei ihrer Indienstellung noch keine Scherenstromabnehmer trugen, sondern noch Bügelstromabnehmer. Falls jemand das genau belegen könnte, möge er das bitte der MIBA-Gemeinde mitteilen und ich verspreche schon heute feierlich, ihm dann solche Hörner aufzusetzen (dem ET 87 natürlich!).

So stand denn der komplette Zug in Form von noch dunkelgrünen und verschiedentlich beschliffenen und befeilten Wagenkästen eines Tages vor mir, und es ging an die Kriegsbeimahlung: Die rote der DB ist mir unsympatisch, wenigstens bei den älteren Fahrzeugtypen, und außerdem finde ich die zweifarbige Farbgebung doch eleganter. Schön, machen wir also aus grün rot bzw. elfenbein. Das war aber gar nicht so leicht und schließlich waren an den ungünstigsten Stellen 5 (fünf) dünne Farbschichten übereinander! Grundsätzlich kann ich nur raten, bei solchen krassen Farbänderungen das ganze Gehäuse erst einmal mit ein bis drei Schichten reinstem Weiß einzudecken (jeweils natürlich ganz dünn), damit der dunkelgrüne Farbton verschwindet. Bei allen anderen Farbtönen, ob beige, gelb oder rot usw. schimmert immer wieder das Grün durch, denn man kann ja nicht so dick Farbe auftragen, daß die Feinheiten des Gehäuses verloren gehen. Es hilft nichts: an einem oder mehreren opferbaren Plastikstücken der aufgearbeiteten Wagen muß man Farbversuche unternehmen! Sowohl hinsichtlich der zu verwendenden Farben als auch deren Konsistenz. Ich habe Humbrol-Eisenbahnfarben verwendet, und diese in einer Flüssigkeit à la Bärenmarke, wenn sie den feinen Unterschied zur Libbys Milch kennen, denn letztere wäre nämlich bereits wieder zu dünnflüssig (womit aber nichts gegen oder für die Milch gesagt sei).

Nun noch zum Antrieb: In Abb. 12 ist das komplette Triebgestell gezeigt. Im Vergleich zu einem normalen Trix-H0-Motor ist es eigentlich recht klein und zierlich ausgefallen. Der Minitrix-Motor (V 200-Typ) schafft es bei gut justiertem Antrieb und mit einer Untersetzung von insgesamt etwa 1 : 30, den Triebzug samt 5 angehängten Wagen eine Steigung von 4 cm auf 1 m hinaufzuziehen und erreicht in der Ebene noch eine Geschwindigkeit von umge-

Abb. 14 u. 15. Seitenansichten vom H0-Modell des Verfassers. Durch die zweifarbige Lackierung kommt wohl erst das für den „Tatzelwurm“ so charakteristische Aussehen zustande.

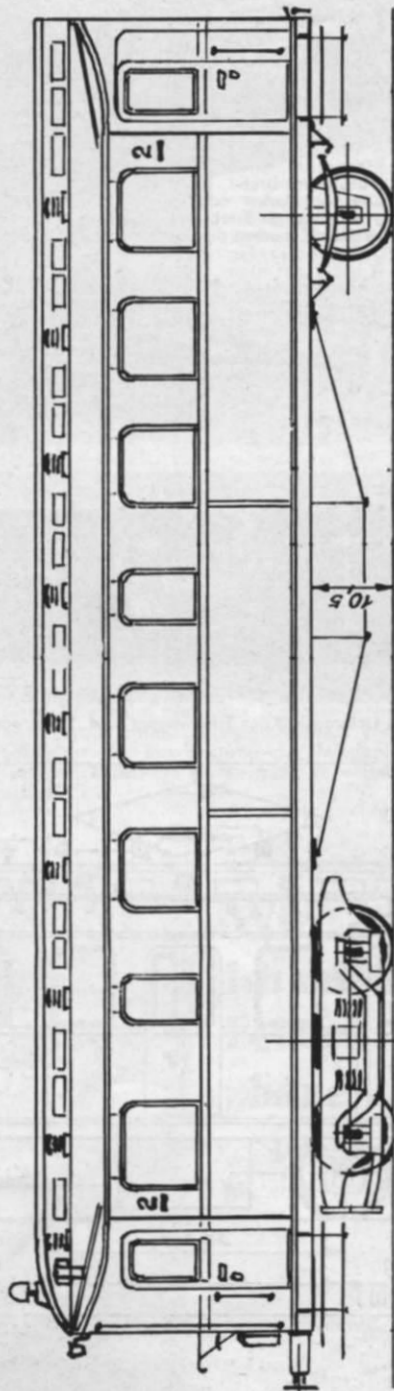


Abb. 16. So müßte eigentlich der Schluß- und Steuerwagen bezüglich der Feistereinteilung aussehen, doch kann der einfachheit halber eine diesbezügliche Änderung der verwendeten Trix-Oldtimer (außer der erforderlichen Verkürzung) unterbleiben. 110/steige Modellbauer jedoch . . . !
Zeichnung in 1/4 H0-Größe von Ing. Knappe, Kassel.



Abb. 17. Die Einzelteile des Motor-Drehgestells. Die von Merker + Fischer jetzt angebotenen Triebsätze (ebenfalls mit Minitrix-Motor) machen die Sache zweifellos leichter.

Abb. 18. Die Herstellung der Kuppelstangen mit „Gesenk“.

1. Kuppelstange mit ihrer äußeren Form aus Neusilberblech aussägen, bohren und genau an Triebwerk anpassen. 2. Blech zwischen den Kuppelstangenköpfen auf etwa halbe Stärke feilen. 3. Gereckten Kupferdraht an einem Ende am Rand der Kuppelstange anlöten. 4. Draht ablängen und vollends an der Stangenkante anlöten. 5. Kuppelstange fertig, bis auf das Auslegen mit Farbe. Die Schrauben dienen zum Festhalten der Kuppelstange beim Löten.

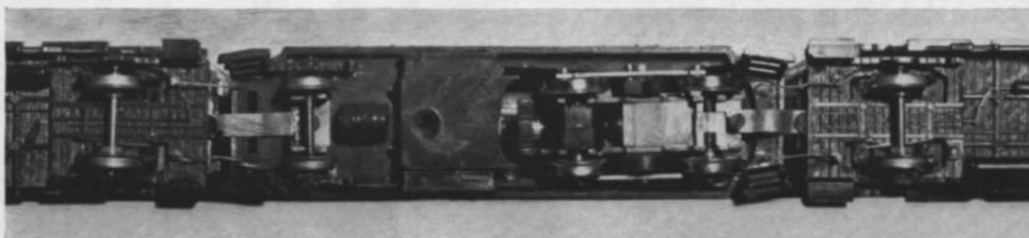
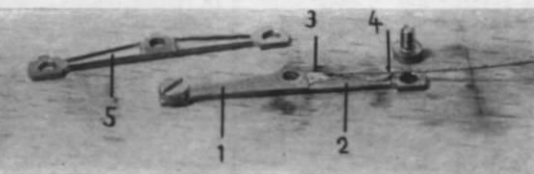
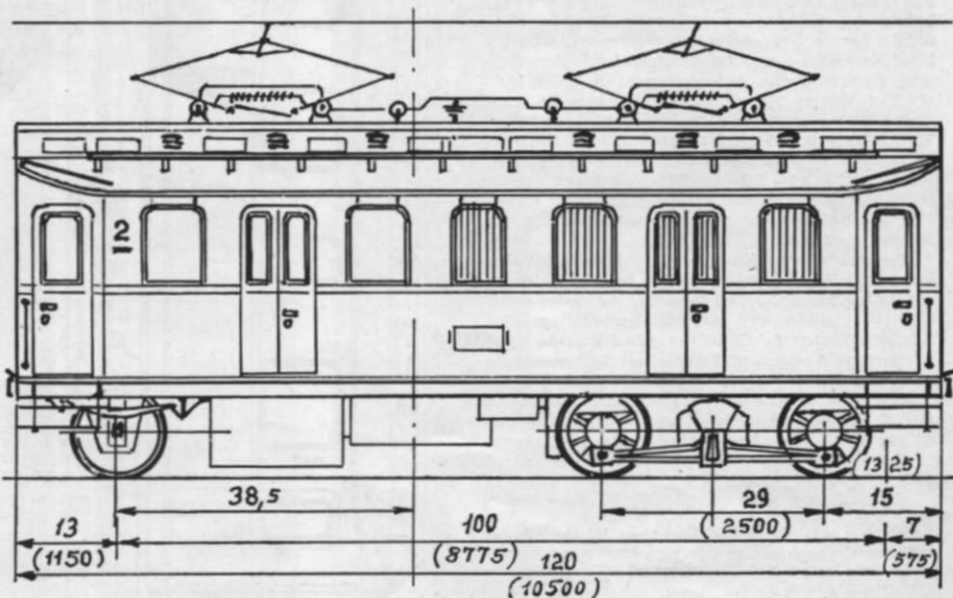


Abb. 19. Unteransicht des Triebwagens u. d. Steuerwagen-Lenkachsen. Abb. 20. Mittelwagen in $\frac{1}{4}$ H0-Größe.



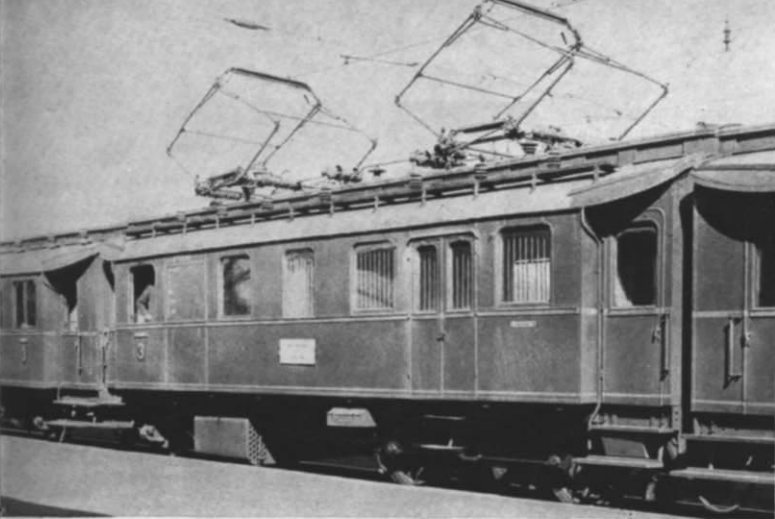


Abb. 21. Der Motorwagen des ET 87 05 Nür/CPw3i. Die eine Tür ist offenbar aus irgendeinem Grund entfernt und die Öffnung verschlossen worden.

Im übrigen zeigt dieses Bild eine ganze Reihe Details, für die ein gewissenhafter Modellbauer dankbar sein wird.

Wie im Text bereits erwähnt, ist der ET 87 im DB-Dienst einfarbig rot lackiert gewesen, bei Preußens jedoch zweifarbig. Die KPEV-Dienstnummern waren ET 831/32 – ET 841/42.

(Foto: DB-Bildstelle Nürnberg)

rechnet etwa 100 km/h. Es ist nur eine Achse über ein Heinzl-Schneckengetriebe angetrieben; die zweite und auch die Blindwelle werden von den Kuppelstangen mitgenommen. (Siehe auch Abb. 13). Im Gegensatz zu den Fotos ist die angetriebene Achse aber inzwischen mit Plastikreifen versehen, weil sonst trotz Beschwerung mit Blei die Räder auf Steigungen durchrutschen. Wegen des Minitrix-Motors sollte man aber nur soviel Gewicht in den Wagen packen, daß die Achse bei zu großer Last noch durchrutschen kann. Sobald sie blockiert, währt auch das Leben des Motors nicht mehr lange, was ja wohl verständlich ist.

Wie der Triebwagen mit den Steuerwagen gekuppelt ist, geht aus Abb. 19 hervor. Die

Einzelachse ist wieder eine Lenkachse und mit ihrer benachbarten Steuerwagen-Achse fast starr gekuppelt, so daß sich hier eine Art Jakobs-Drehgestell ergibt. Die Stromabnahme erfolgt nur über die Steuerwagen, hier allerdings von jeweils allen drei Achsen über Rad-schleifer aus Bronzedraht. Die Stromzuführung zum Motor wird über Gleichrichterzellen so geleitet, daß je nach Fahrstrompolung immer nur der jeweils vorn befindliche Steuerwagen Strom aufnimmt, damit keine allzugroßen Unterschiede beim Halt vor Signalen gegenüber kürzeren Triebfahrzeugen entstehen. Was noch fehlt, ist die Beschriftung der Wagenkästen. Gemach, auch Rom wurde nicht an einem Tage erbaut... GERA



Wie ich meine Felsen „baue“



von B. Schmid,
München

Abb. 1. Der „Arbeitsplatz“ mit teilweiser fertiger Felswand.