

stücke sicher geführt werden.

Soweit also die wichtigsten Einzelteile einer Drehbank. Das Ganze mag sich vielleicht reichlich kompliziert anhören, wenn man aber zum Vergleich immer die Abb. 1 heranzieht, hat man in kurzer Zeit den „Dreh“ heraus. In Heft 2/71

möchten wir noch einige Tips zum Supportdrehen (von unserem Mitarbeiter CHRONOS) vermitteln, die sicher auch demjenigen nützlich sein können, der sich gerade eine Drehbank gekauft hat und nun seine ersten Drehversuche unternimmt. WiWeW

Ergänzungen und Berichtigungen zum Vorbild des ET 87-Selbstbau-Modells (zu Heft Nr. 7 und 8/1969)

In Heft 7/69 schreibt Herr Knappe, Kassel, u. a. bei seiner Einleitung zum Vorbild des ET 87, daß dieser E-Triebwagen seinerzeit auf den „Riesengebirgsstrecken“ eingesetzt war.

Das stimmt nicht, da auf den vier Nebenstrecken des Riesengebirges nur die E-Triebwagen der Baureihen ET 51, ET 88 und ET 89 und teilweise die Eiltriebwagen ET 25 und ET 31 eingesetzt waren. Die sechs ET 87-Triebwagen waren von ihrer Indienststellung 1914 bis zur Betriebseinstellung des ostdeutschen Streckennetzes nur auf der 34,5 km langen Nebenstrecke Niedersalzbrunn – Fellhammer – Halbstadt/CSSR eingesetzt. Diese Nebenstrecke befand sich im Waldenburger Bergland, welches immerhin rund 45 km von dem Riesengebirge entfernt lag! Diese E-Triebwagen wurden von der KPEV unter der Federführung Wittfeld's speziell für diese Nebenstrecke entworfen und von den Linke-Hofmann Werken Breslau und der AEG gebaut.

Als gebürtiger Breslauer wohnte ich bis 1946 in Waldenburg/Schles. und somit unmittelbar an dem elektrifizierten Streckennetz Schlesiens. Ich verfüge daher über persönliche Kenntnisse dieses Netzes und bin u. a. auch einige Male mit dem ET 87 auf v. g. Strecke als Reisender mitgefahren. Siehe zum ET 87 gleichlautende Ausführungen von R. Zschech im „Triebwagen-Archiv“, Transpress-Verlag Ost-Berlin!

Es sind tatsächlich sechs Einheiten gebaut worden. Der letzte mit der Betr.-Nr. 06 wurde 1914 auf der Baltischen Ausstellung in Malmö der Öffentlichkeit vorgestellt. Wie mir noch in Erinnerung ist, wurde ein ET 87 im Jahre 1940 bei einem Unfall unweit Friedland/Schles. schwer beschädigt. Er ist daher wohl außer Dienst gestellt worden.

Auch hinsichtlich der Ordnungs- und Betriebs-Nummer, mit den der spätere ET 87 seinerzeit in Dienst gestellt wurde, irren sich sowohl die Herren Knappe

wie GERA (in Heft 8/69). Dieser ET wurde weder als ET 10.01-06 (Knappe), noch als ET 831/32-841/42 (GERA) von der KPEV in Dienst gestellt, sondern als E 1 T 5 0 1 - 0 6 1 Siehe auch dazu „Triebwagen-Archiv“! Die KPEV kannte ihrerseits nicht die Bezeichnung ET, sondern bezeichnete elektr. Triebwagen für Fahrleistungen mit „EIT“ und solche für Stromschiene als „EsT“. Die DR änderte 1927 diesen Triebwagen in ET 10.01-06 und um die Mitte der 30er Jahre wurde er abermals umgezeichnet, u. z. in ET 87! Die Steuerwagen hatten bei Indienststellung 1914 die Bezeichnung ESa 2001-06 und die Beiwagen ESb 2011-16, welche dann in ES bzw. EB 89.01-06 umgezeichnet wurden.

Herr GERA vermutet, daß der ET 87 bei seiner Indienststellung Bügelstromabnehmer besaß. Diese Vermutung trifft nicht zu, denn diese E-Triebwagen waren von Anfang an mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet gewesen. Die KPEV-Scherenstromabnehmer wurden später allerdings gegen solche der DR-Einheitsbauart ausgetauscht.

Hier liegt vermutlich seitens von Herr GERA eine Verwechslung mit dem ET 99 vor. Ein Teil dieser von der DR später als ET 99 bezeichneten E-Triebwagen wurden mit Schleifbügel-Stromabnehmern ausgerüstet, und zwar die zwischen 1905-1912 von der AEG gebauten Einheiten, während die im gleichen Zeitraum von den SSW gebauten E-Triebwagen mit Scherenstromabnehmer ausgerüstet wurden. Darüber hinaus verwechselt Herr GERA die Betr.-Nr., mit denen der ET 87 seinerzeit in Dienst gestellt wurde, vielleicht mit den Betr.-Nr., mit denen der spätere ET 99 zwischen 1905-1914 in Dienst gestellt wurden und eine große Ähnlichkeit (551/52-651/52 AEG 801/02-829/30 SSW) aufweisen. Trotzdem gab es die Betr.-Nr. 831/32-841/42 auch bei diesen nicht!

Helmut Günther, Nuttlar/Ruhr

2 Epochen nebeneinander



Auf diesem Bild wird im Bahnhof Herbolzheim (Rheinstrecke) der historische Dampfer der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen mit seiner T 3 (Borsig 1900, Fabriknummer 4788) gerade von einem D-Zug der Deutschen Bundesbahn, geführt von einer Lok der BR 112, überholt. Der Dampfer befand sich damals gerade auf der Fahrt zur 75-Jahr-Feier der Münstertalbahn Bad Krozingen-Sulzburg/Staufen der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH.

Dieses Bild ist wieder eine neue Anregung mehr für die Modellbahn; denn obwohl die Maschinen eigentlich aus zwei verschiedenen Epochen stammen, können sie dennoch zur gleichen Zeit nebeneinander vorkommen – das Bild beweist es. Wer also eine Vorliebe für die moderne Bahn hat, kann ohne Stilbruch ruhig auch mal eine T3-Garnitur als „Überführungsfahrt“ über die Gleise rollen lassen. Beim großen Vorbild wird es ja auch gemacht.

Th. Horn, Krißfeld