

Nochmals: Der ET 87

(Zu den Ergänzungen und Berichtigungen von
H. Günther, MIBA-Heft 1/1971, S. 33)

Zur Stellungnahme des Herrn Günther in der MIBA, Heft 1/71, Seite 33, muß ich zu meiner eigenen Ehrenrettung einiges bemerken:

Die von mir angegebenen KPEV-Betriebsnummern ET 831 . . . stammen aus dem „Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staats-Eisenbahnverwaltung, Ausgabe 1915, 3. Auflage“. Sie dürften deshalb also authentisch sein. Die im Triebwagenarchiv angegebenen Betriebsnummern 501 — 506 waren nach dem gleichen Merkbuch AA2-Triebwagen zugeordnet, die somit schon von der Achsanordnung her keinerlei Ähnlichkeit mit dem ET 87 haben. Folglich muß sich in diesem Punkt das Triebwagenarchiv irren. Die Achsanordnung für den ET 87 bzw. 831 im Merkbuch von 1915 lautet: 3 + B1 + 3. Sie entspricht damit also hundertprozentig der des ET 87. Auch der im Merkbuch angegebene Gesamt-Radstand von 36 730 mm ist identisch mit dem des ET 87. Weiterhin verstand man damals unter der Bezeichnung AA Einzelachsantrieb, während die Achsanordnung B auf gekuppelte Achsen hindeutet. Verwechslungen sind also auch hier ausgeschlossen. Im übrigen sind im Triebwagenarchiv die Betriebsnummern 501 . . . 2x aufgeführt und zwar einmal für den ET 87 (was sich nach dem Vorstehenden als Irrtum erweist) und zum anderen für ehemalige S-Bahn-Triebwagen. M. E. dürfte es bei der KPEV kaum derartige Doppelbelegungen gegeben haben.

Im übrigen gab es seinerzeit sehr wohl bereits den Begriff ET und nicht EIT. Im Merkbuch 1915 heißt es: Triebwagen für elektrische Streckenleitung (ET). Außerdem sind in diesem Merkbuch die Steuer- und Beiwagen offensichtlich nicht extra aufgeführt, sondern bei den entsprechenden Triebwagenzügen in den jeweiligen Rubriken mit enthalten, was natürlich nicht heißen soll, daß sie nicht eventuell doch ET-, ES und EB-Bezeichnungen angeschrieben erhielten.

Bezüglich der Angelegenheit Stromabnehmer habe ich ja auch nur vermutet (nicht behauptet). Es gab seinerzeit eben auch Fahrzeuge mit Bügel-Stromabnehmern, und da hätte es ja sein können, daß . . . GERA

Dipl.-Ing. H. Troche, Witten, schreibt aus gleichem Anlaß folgendes:

Im „Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung, Ausgabe 1915“ S. 85 werden diese Triebwagenzüge als E.T. (nicht EIT!) mit den Betriebsnummern 831/32 — 841/42 geführt; unter diesen Nummern sind sie also ganz offensichtlich auch in Dienst gestellt worden. Auffallend ist dabei, daß für jeden 3-teiligen Zug nur 2 Betriebsnummern zur Verfügung stehen; es ist leider nicht zu erkennen, welche Nummern zu welchen Teilen gehören. Mit größter Wahrscheinlichkeit wurden jeweils die beiden Steuerwagen mit den Nummern 831/832 usw. bezeichnet, während die Triebwagen dann die Nummern 0831, 0833 usw. trugen, wie es bei den dreiteiligen Akkumulator-Triebzügen ESA/ETA/ESA der späteren Baureihe 180 der Fall war (vgl. Umnummerungsplan der Akkumulator-Triebzüge — RZA München vom 15. 9. 1948). Die Nummern 831/32 — 841/42 für die späteren ET 87 sind auch noch in Unterlagen aus dem Jahre 1923 zu finden.

Die erste Umnummerung führte die Deutsche Reichsbahn um 1927 durch; die Triebwagen erhielten die Betriebsnummern 501 — 506, die Steuerwagen die Nummern 5009/10 — 5019/20. Die Nummern 501 — 506 sind auch in einer Veröffentlichung aus dem Jahre 1929 angegeben.

Etwa 1932 erfolgte die nächste Umnummerung; die Triebwagen bekamen jetzt die Betriebsnummern eT 1001 — 1006 (nicht ET 10.01 — 06), die Steuerwagen die Nummern eS 2001 — 2006 und 2011 — 2016 (vgl. Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn Teil III, DV 939c, Ausgabe 1932).

Etwa 1941 wurden die Fahrzeuge noch einmal umgenummert. Der von Herrn Günther erwähnte verunglückte Triebzug war der 1002; er wurde mit dem Steuerwagen 2012 ausgemustert und erhielt keine neue Nummer mehr; die anderen Fahrzeuge wurden wie folgt umgezeichnet: eT 1001, 1003 — 1006 in ET 87 01 — 05, eS 2001 — 06 in ES 87 01a — 05a, 06, eS 2011, 2013 — 16 in ES 87 01b — 05b (vgl. Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn Teil III, DV 939c, Ausgabe 1941).

Im übrigen bestand der dreiteilige Zug aus 2 Steuer- und 1 Triebwagen, 1 Beiwagen war darin nicht vorhanden. Im Merkbuch 1932 sind jedoch zu diesen Zügen 3 dreiachsige Beiwagen mit den Betriebsnummern 2901 — 03 (alte Nr. 2522, 23, 25) ohne weitere Angaben aufgeführt, vermutlich waren es entsprechend hergerichtete preußische Abteilwagen.

Zum Einsatz der späteren ET 87 wäre noch folgendes zu bemerken: Es ist richtig, daß die Triebzüge für die Strecke Nieder Salzbrunn — Halbstadt gebaut wurden, nach Usbeck. Triebwagenbetrieb auf den schlesischen Gebirgsbahnen (Zeitschrift Elektrische Bahnen 1929) wurde seinerzeit (1928/29) der ganze Personenverkehr der Strecke Nieder Salzbrunn — Halbstadt mit den SSW-Triebwagen 507 — 510 (spätere Reihe ET 88) bedient. Die ET 87 sind demnach nicht nur auf jener Strecke eingesetzt worden, sondern zumindest zeitweise auch auf anderen Strecken der schlesischen Gebirgsbahnen.

das Gewinde auf 2 mm Durchmesser ausbohren. Dadurch wird erreicht, daß die Spannschraube die beiden Seiten der Einspannung auch wirklich zusammenzieht.

6. 2 kurze Schrauben M 2 von der aufgebohrten Seite aus einschrauben; Sägeblatt einspannen, Rest abbrehen und aufheben.

7. Fertig zum Ausprobieren. Mit dieser Säge macht es richtig Spaß, nachträglich Trennstellen

anzubringen.

Zum Schluß noch zwei weitere Einsatzmöglichkeiten für meine Mini-Säge: Sie eignet sich vorzüglich zum Isolieren der Radsterne von Märklin-Loks nach der bekannten Methode des Herrn Sandig, und außerdem dürfte sie z. B. für die Verfeinerung der Wiking-Auto-Modelle (wie sie Herr Woltmann in Heft 2/71 beschrieb) geeigneter sein als eine der üblichen Laubsägen.