

Elektrische Lokomotive EP<sup>3/6</sup>

für die Strecke

Salzburg-Bad Reichenhall-  
Berchtesgaden.

1914 aufgegeben  
Bauzeit: Mitte  
1914

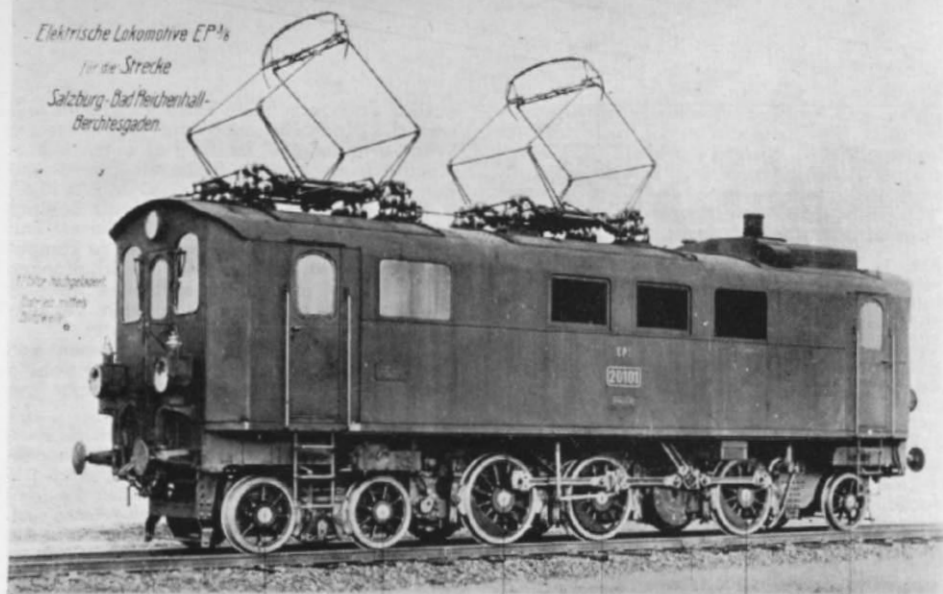


Abb. 1. Das Vorbild unserer Bauzeichnung – die bayerische EP 3/6 mit den für diese Ellok charakteristischen Merkmalen: den asymmetrisch angeordneten Pantographen und dem aus dem Dach ragenden Dampfkessel-Schornstein.  
(Foto: BZA München)

## Elektrische Personenzuglok EP<sup>3/6</sup> bay (E 36 01-04)

Im Jahre 1914 stellte die Bay. Staatsbahn für die Strecke Freilassing – Berchtesgaden 4 elektrische Lokomotiven der Baureihe EP 3/6 (später als EP 3 bezeichnet) mit den Betr.-Nr. 20 101–104 in Dienst. Die Loks waren in Freilassing beheimatet.

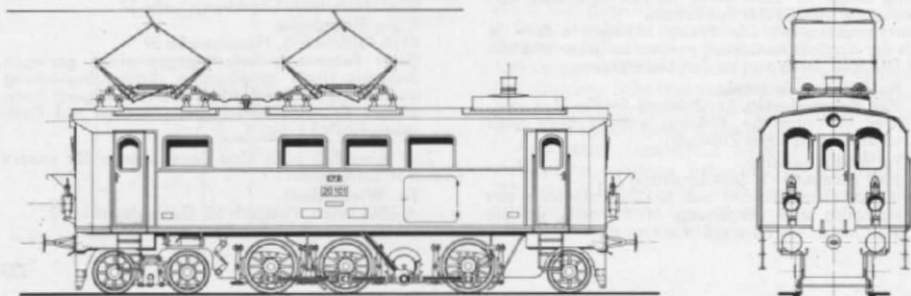
Den Fahrzeugteil lieferte Krauss, die elektrische Ausrüstung kam von SSW. Die Achsfolge der neuen Loks war 1'C2'. Die voranlaufende Laufachse bildete mit der ersten Treibachse ein Krauss-Helmholtz-Gestell mit 25 mm Seitenverschieblichkeit; das hintere Drehgestell war mit der letzten Treibachse zu einem Krauss-Lotter-Gestell zusammengefaßt. Die Seitenbeweglichkeit betrug hier 34 mm (Drehgestell) bzw. 28 mm (Achse). Der Treibrad-Durchmesser war 1100 mm, der Durchmesser der Laufräder 850 mm. Die Treibachsen wurden von dem hochgelagerten Fahrmotor über schräge Treibstangen und Blindwellen angetrieben.

Für die damals übliche Dampf-Zugheizung war ein

Heizkessel unmittelbar hinter dem vorderen Führerstand angeordnet und wurde auch von dort bedient. Wegen des durch das Dach geführten Schornsteins mußte der vordere Stromabnehmer in der Fahrzeugmitte angebracht werden und trug so zu dem charakteristischen Aussehen der Lok bei. An den Stirnseiten war die bei bayerischen Elloks übliche Übergangsbrücke vorhanden. Der zwanzigpolige Fahrmotor war ein kompensierter Wechselstrom-Reihenschluß-Motor, die Höchstgeschwindigkeit der Lok betrug 80 km/h, die Dauerzugkraft 3140 kp.

Die Laufeigenschaften der Maschinen waren recht gut, ein Grund dafür, daß man die Loks relativ lange im Dienst behielt. Es wurden ausgemustert, E 36 01 und 02 im Jahre 1941, E 36 03; 1942, und die E 36 04; 1943. Eine der Elloks wurde zu einem Klima-Schneepflug (s. auch S. 770) umgebaut und wurde vom Verlasser noch im Sommer 1971 im Bf. Garmisch gesehen.  
H. Meißner, Münster/Westf.

Abb. 2. Seiten- und Stirnansicht im Zeichnungsmaßstab 1:1 für Nenngröße N. Die N-Maße entnehmen Sie bitte den Abb. 3–5!



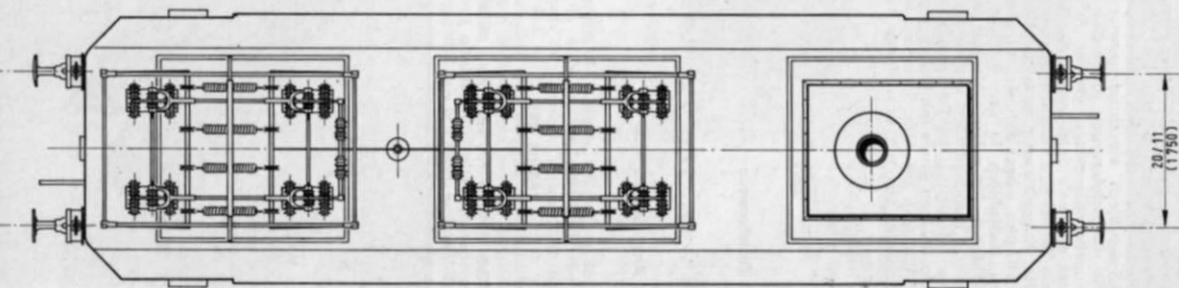
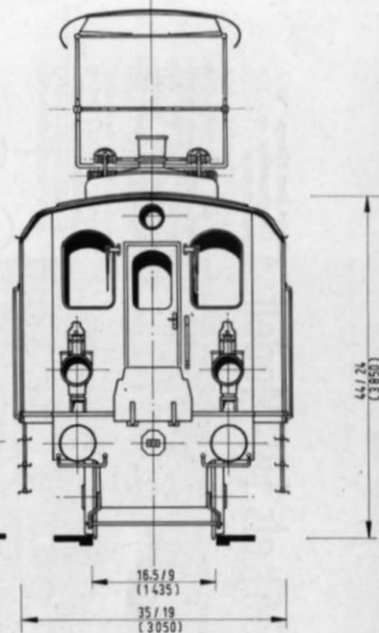
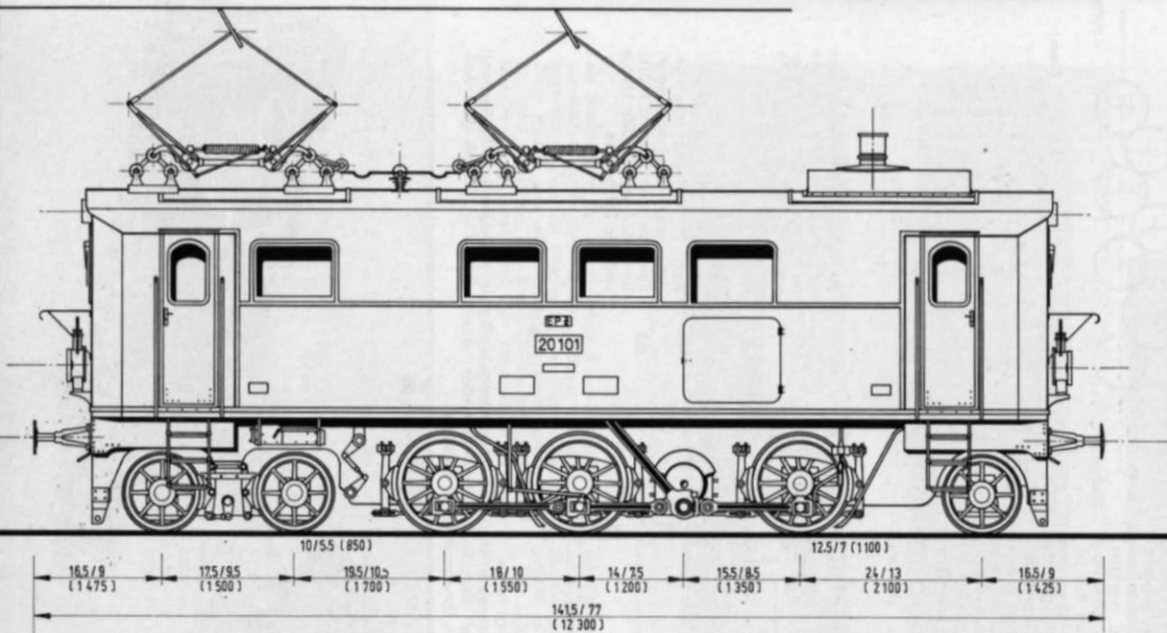


Abb. 3-5. Seitenansicht, Stirnansicht und Draufsicht im Zeichnungsmaßstab 1:1 für H0 (1:87) von H. Meißner. Die Maße über den Strichen gelten für H0 und N; darunter die Originalmaße.

# Die bayer. EP $\frac{3}{6}$ (E36) als H0-Modell

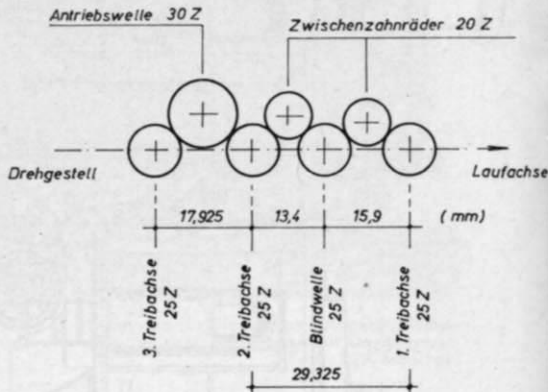
gebaut von Herrn  
H. Czechowsky,  
Wullenstetten

Man wird es nicht für möglich halten, aber dieser interessante Ellok-Oldtimer ist tatsächlich im Kleinen nachgebaut worden, und zwar von Herrn Czechowsky, Wullenstetten, für seine Märklin-Anlage. Nachdem ihm keine Bauzeichnung zur Verfügung stand, mußte er sich „sonstwie“ behelfen. Zum guten Glück fand er für das Fahrwerk genaue Maße in dem Buch „Archiv elektrischer Lokomotiven“ von Bätzold/Fiebig. Den Lok-Kasten baute er hauptsächlich nach Fotos, aus denen er die Maße mit Hilfe der bereits bekannten Achs-Abmessungen ermittelte.

Motor, Fahrrichtungsschalter, Zahnräder, Stromabnehmer, Puffer und Räder stammen von Märklin, alles andere ist Eigenbau. Die 1 mm starken Rahmenbleche sind mit den Pufferbohlen und dem aus 0,5 mm-Blech zurechtgebogenen Bodenteil verlötet. Für die Achslagerung verwendete Herr C. gereinigte Kugelschreiberminen, die den Achsen genau das nötige minimale Spiel lassen. A-, B- und C-Achse sind mit Zahnrädern versehen, ebenso die Blindwelle. Auf die Kuppelstangen wurden die Treibstangen mit UHU-plus aufgeklebt; sie ragen durch einen Schlitz im Bodenblech in das Gehäuse hinein. In den Rahmenboden gelötete Muttern und darübergestülpte kleine Patronenhülsen dienen als Abstandhalter für die Befestigung des Drehgestells und der Laufachse. Der Rahmen wurde mit Blei ausgegossen.

Wie man aus Abb. 3 ersehen kann, sind die Führerhäuser fest mit dem Boden verbunden. Der ab-

nehmbare Teil des Gehäuses ist mit vier Schrauben am Boden befestigt. In die Fensteröffnungen wurde Messingdraht als Rahmen eingesetzt und die Ausschnitte mit Cellon hinterklebt. Für die Spitzenbeleuchtung, die mit der Fahrrichtung wechselt, sind



▲ Abb. 1. Anordnung der Antriebs-Zahnräder für das Drehgestell. Die Antriebswelle 30 Z ist die letzte Stufe der Gesamtuntersetzung.

Abb. 2. Schematische Ansicht der Gesamtuntersetzung zwischen einem Märklin-Motor mit 16500 U/min und der Treibachse.

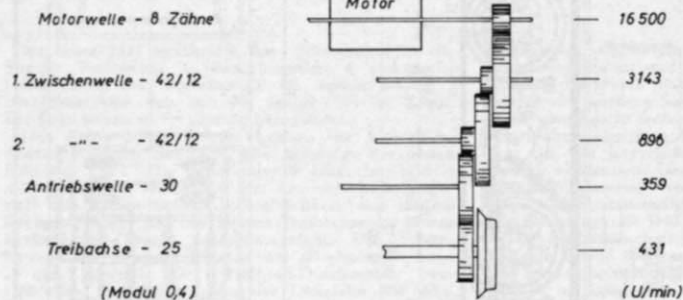


Abb. 3. Der zur Verfügung stehende Innenraum ist durch Motor, Umsteuer-Relais, Getriebe und Ballast voll ausgenutzt. Die Führerstände sind fest mit dem Bodenblech verbunden; das Gehäuse wird nach dem Aufstülpen von unten mit vier Schrauben durch das Bodenblech befestigt.

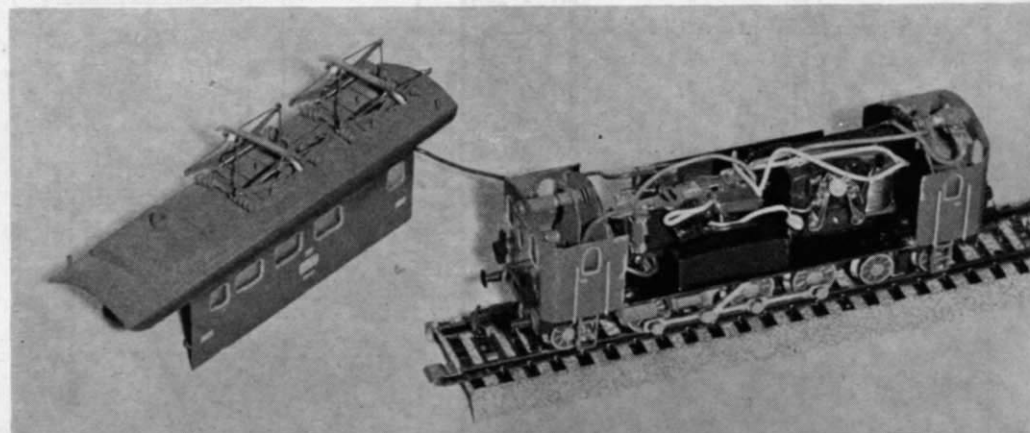


Abb. 4. Die E 36 mit den damals üblichen Mitteltüren und Übergangsstegen an der Stirnwand in H0 – das Erstlingsmodell des Herrn Czechowsky. Die Lackierung: Rahmen mattschwarz, Gehäuse dunkelgrün, Dach u. Heizkesseldach schwarzgrau, Isolatoren u. Stromabnehmer rot.

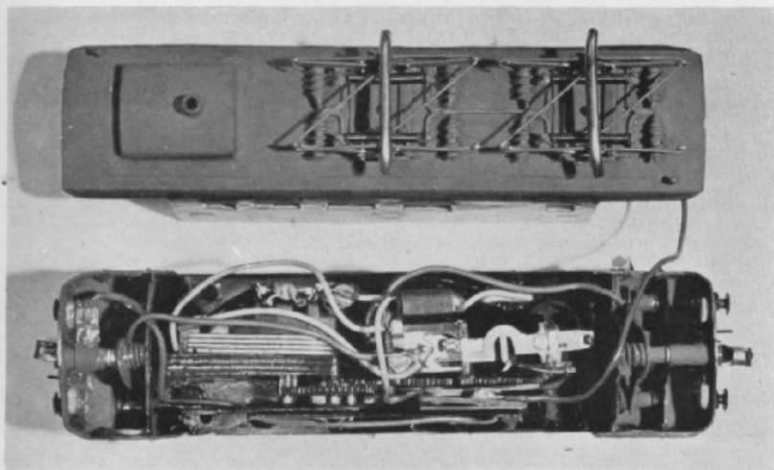
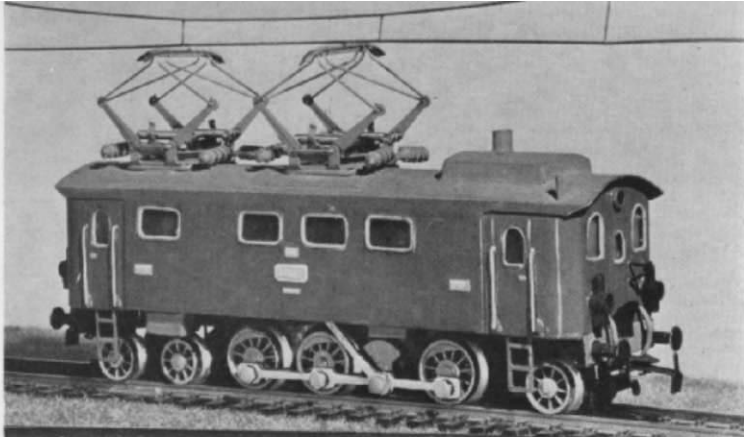


Abb. 5. Draufsicht auf den Motorraum und das Dach des Modells. Deutlich sind in den Führerständen die im Text beschriebenen Lampenkontaktbleche zu erkennen.

als Steckfassung für die Birnchen 3 mm-Messingrohre verwendet; die beiden unteren Lampen wurden nach bayerischem Vorbild angefertigt. Als Stromzuführung dient jeweils eine etwa dreieckige Messingplatte, in die drei Röhren aus Kugelschreiberminen eingelötet wurden. Diese sind mit Lötzinn gefüllt und vorne – für einen sicheren Kontakt mit den Birnchen – etwas vertieft. Die Rückseite der Messingplatte ist

mit Spiralfedern gegen die isolierte Führerhaus-Rückwand abgestützt (s. Abb. 5). An möglichst vielen Stellen wurden auch im Gehäuse Bleigewichte eingepaßt, so daß die Lok 490 Gramm wiegt.

Das Lokmodell erreicht eine umgerechnete Vorbild-Geschwindigkeit von 80 km/h; ein bei der Getriebe-Berechnung geschätzter Zuschlag von 10–15% erwies sich als richtig.

## Keineswegs übersehen - die BR 64 von Gützold!

Der Artikel „Die 1' C1'h2-Tenderlok BR 64“ in Heft 10/71, S. 656, bedarf einer kleinen Klarstellung. Selbstverständlich ist uns die Gützold-BR 64 für das Zweischienen-System bekannt (siehe beispielsweise MIBA 7/71, S. 461, mit den Verbesserungsvorschlägen des Herrn S. Bufe, München). Unser Vorwort zur Wiehler'schen Nachbildung einer BR 64 in H0 war allerdings insofern etwas mißverständlich, als nicht deutlich genug zum Ausdruck kam, daß wir eine westdeutsche Neuauflage der BR 64 für das Zweischienen-System meinten (also von Fleischmann, Trix, Hamo o. ä.). Denn erfah-

rungsgemäß sind die DDR-Modelle nicht in allen Fachgeschäften erhältlich.

Unglücklicherweise ist dann auch noch durch gewisse Änderungen im Umbruch ein kleiner Nachsatz „unter den Tisch gefallen“, in dem wir eine weitgehende Verbesserung des Gützold-Modells mit M+F-Teilen usw. ankündigten. Dieser Artikel, der dem einen oder anderen die Wartezeit auf ein neues bundesrepublikanisches H0-Modell der BR 64 verkürzen soll, ist in Arbeit und wird in Heft 2 oder 4/72 erscheinen.

D. Red.