

Charakterkopf der Königsklasse

Wie Dinosaurier muten die E-Loks der Frühzeit oft an, aber selbst unter ihnen stechen die preußischen EG 507/508 heraus. Form und Ausstattung geben ihnen ein einzigartiges Gepräge. Ungewöhnliche Maschinen, die auch als Modell im Maßstab 1:32 einige Besonderheiten bieten.



Ihr Anblick lässt keinen kalt. Die EG 507 sieht aus, als habe man eine elektrische mit einer Dampflok gekreuzt: Dem runden Kopf folgen ein überschlanker Körper, an dessen Seite beidseitig die zu öffnende Treibkurbelverkleidung des Schrägstangenantriebs heraussticht, danach der Führerstand. Durch ein kleines Fenster späht der Lokführer entlang des Maschinenraums nach vorn.

Ihre einzigartige Form verdankt die Lok ihrem geplanten Einsatzgebiet und dem Geist der Zeit, denn zu Beginn des E-Lok-Betriebs ordnete man gerade in Preußen alles der Sparsamkeit unter. Daher haben die Loks der Pionierzeit nichts Überflüssiges an sich.

Geschaffen wurde die Maschine für den Güterverkehr in und um Berlin. Die Stadtbahn fuhr damals noch mit Dampf, aber eine Elektrifizierung mit 16 2/3 Hertz und 15.000 Volt war bereits geplant. So bestellte die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Berlin 1910 zehn leichte Güterzugmaschinen bei der Berliner Maschinenbau AG (BMAG), vormals Schwartzkopff. Den elektrischen Teil übernahmen die Maffei-Schwartzkopff-Werke (MSW), ein Gemeinschaftsunter-

nehmen der beiden Hersteller und seit 1910 Ausrüster elektrischer Lokomotiven in Preußen. Gebaut wurden zunächst zwei Exemplare, die späteren EG 507 und EG 508. Weitere Maschinen wurden wegen des Krieges nicht mehr gebaut. Mit einer Dauerleistung von 530 kW waren die Loks für damalige Verhältnisse durchaus kräftig und mit Tempo 70 auch flott unterwegs. Dabei waren die Loks ausgesprochen handlich, sie waren sogar kürzer als die „Stadtbahnloks“ genannten preußischen T 11 und T 12 (spätere BR 74). Das und die kleinen Treibräder sorgen für ein hochgewachsenes Erscheinungsbild, wie es so nur wenige E-Loks haben.

Technik-Pionierin

Auch im Inneren dieser E-Lok-Pioniere wagte man damals Ungewöhnliches. Es gab zahlreiche Experimente bei der noch jungen Technologie: Die beiden Loks besaßen einen hoch gelagerten Reihenschlussmotor. Seine Kraft kam über eine Parallelkurbel und einen Schrägstangenantrieb auf eine Blindwelle, die dann die vier gekuppelten Achsen antrieb. Ein Trockentransformator in Kernbauweise, Ölschalter und Schützensteuerung mit Drehstromtrafo vervollständigten die Ausrüstung.

Die beiden Maschinen wurden 1913 als EG 507 und 508 „Halle“ bei der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) in Dienst gestellt – EG steht hier für „Elektrische Güterzuglok“. Aber



Einsatz in Schlesien: Die beiden Loks fuhren ab 1915 zwischen Niedersalzbrunn und Halbstadt.

nicht in Berlin, denn sie sind nie für den Zweck im Einsatz gewesen, für den sie eigentlich konzipiert worden waren. Erprobt wurden sie im mitteldeutschen Braunkohlerevier, im Bereich der KED Halle. Als der elektrische Betrieb dort 1915 eingestellt wurde, ging es nach Schlesien. >>

Ob fahrend oder stehend, das Modell der EG 507 ist ein beeindruckender Anblick. Es gibt sie in drei Varianten: Grün, mit Fotografieranstrich und in Technologie-Lackierung. Sie wird begleitet von ihrer Schwesterlok, der E 7008 in Braun.





Im Führerhaus gibt es zwei Führerstände, für jede Fahrtrichtung einen.

Auf der praktisch gerade erst elektrifizierten Strecke Niedersalzbahn – Halbstadt beförderten die beiden Maschinen vorrangig Güterzüge, nun als EG 507/508 „Breslau“. Dabei zeigte sich dann, dass Tempo 70 zu viel des Guten war, daher wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 50 Kilometer pro Stunde herabgesetzt.

In Berlin hatte sich die Stadtbahn nach dem Ende des Ersten Weltkrieges für ein Gleichstromsystem

mit seitlicher Stromschiene entschieden. So wurde der Restauftrag storniert und es blieb bei zwei dieser ungewöhnlichen Loks. Deren Strecken wechselten. Als neue, kräftigere E-Loks ins schlesische Netz kamen, wanderten die beiden Lokschwestern 1923 nach Bayern. Dort wurden sie im Rangierbetrieb in Garmisch und München eingesetzt. Das passte zur Leistung und zur Höchstgeschwindigkeit. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) gab ihnen ab 1924

neue Nummern: Bis 1928 tat die eine als E 70 07, bis 1938 die andere als E 70 08 brav Rangierdienst. Dann wartete auf sie der Schneidbrenner. Erhalten blieb keine der besonderen Maschinen.

Aber es gibt sie wieder – nun als äußerst detailliertes Metallmodell in Spur 1. Märklin bietet die EG 507 (die spätere E 70 07) gleich in dreifacher Ausführung an: einmal im Auslieferungszustand mit weißem Fotografieranstrich (Art. 55506), dann im Grün der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung (Art. 55507) und – ein absoluter Blickfang – als Modell in sogenannter Technologie-Lackierung in kleiner Stückzahl. Dabei wird das Modell nur mit einem transparenten Schutzlack versehen, um die Ästhetik des Modellbaus bei diesem fahrenden Kunstwerk sichtbar zu machen (Art. 55509). Als Vierte im Bunde erscheint die Schwesterlok der EG 507, die E 70 08 (ehemalige EG 508) im Braun der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wie sie bis Ende 1938 Dienst tat (Art. 55508). Eine Übersicht finden Sie auf Seite 52.

Typische Merkmale

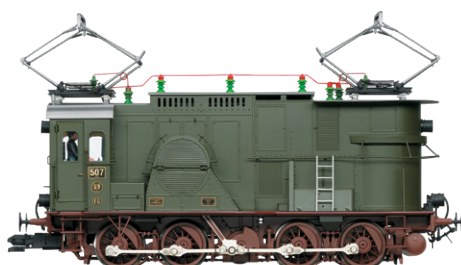
Die typischen Merkmale der EG 507/508, runder Kopf und schlanker Maschinenraum, geben

Güterzug-Elektrolokomotive EG 507

Art.
55507

Vorbild: Nahverkehr Güterzug-Elektrolokomotive EG 507 der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) Ep. I.

Modell: Komplett neu konstruiertes Modell. Fahrgestell mit Hauptrahmen aus Zinkdruckguss, Lokaufbau aus Messingblech. Ansetzteile aus Messing-Schleuderguss. Mit mfx Digital-Decoder und 30 Funktionen, Stromspeicher parametrisierbar. Antrieb auf alle Achsen.



Umfangreiche Sound- und Lichtfunktionen. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC möglich. Zentral eingebauter Hochleistungsmotor mit Antrieb auf alle Achsen. Im Digital-Betrieb motorisch heb- und senkbarer, vorbildgerechter Scherenstromabnehmer. Weißes 2-Licht-Spitzensignal mit LEDs im Wechsel mit rotem Schlusslicht, digital schaltbar. Falschfahrersignal schaltbar. Warmweiße LED-Beleuchtung im Führerstand. Fahrpulte beleuchtet. Führerstandstüren zum Öffnen, aufwendige Nachbildung der Inneneinrichtung, Führerstand mit eingebauter Lokführerfigur. Griffstangen aus Metall und viele weitere angesetzte Details wie: Schilder, Scheibenwischer, Pfeife, Pufferbohlen mit Federpuffern und angesetzten Bremsleitungen. Hinten serienmäßig montierte, fernbedienbare Telex-Kupplung gegen beigefügte Schraubenkupplungen austauschbar. Vorne vorbildgerechte Schraubenkupplung. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 31,3 cm. Gewicht ca. 3 kg

Spiel mit kurzen Zügen: Nicht einmal einen Meter lang ist ein Zug aus EG 507 und zwei Güterwagen G10.



auch den Modellen ein elegantes Erscheinungsbild. Das hier gezeigte, noch nicht fehlerbereinigte Handmuster der preußischen Version (Art. 55507) verspricht bereits einen wahren Reichtum an Details. Es gibt zum Beispiel nicht eine durchgehende Kuppelstange, sondern von Achskurbelzapfen zu Achskurbelzapfen sind je einzelne Stangenteile – wie beim großen Vorbild – inklusive der zugehörigen Stangenlager montiert.

Darüber hinaus ist die Maschine rahmengefedert, was der Lok einen besonders realitätsnahen Charakter verleiht. Ihre Hybridbauweise mit präzisiertem Druckgussrahmen und feinem Messingblechaufbau ist Handwerkskunst par excellence. Die Lok hat vorn und hinten Federpuffer und motorisch heb- und senkbare Stromabnehmer. Lokführerfigur, beleuchtete Armaturen und präzise gedruckte Schilder tun ein Übriges. Beim Handmuster noch unfertig, wird das Modell später auch Stromabnehmer, Dachausrüstung und Lamellen mit der gebotenen Eleganz und Vorbildtreue darstellen.

Die Führerstandstür öffnet sich nach außen, das ist ebenfalls ungewöhnlich. Das Fahren wird ein Fest

für Augen und Ohren: Die Kurbel lässt die Blindwelle rotieren, die Kuppelstangen arbeiten fleißig und präzise, da ist wie bei einer Dampflok Technik pur zu sehen. Das Klackern der Räder und Stangen macht Eindruck, dazu kommt eine umfangreiche Sound- und Lichtausstattung. So ist hinter den Lüftungsöffnungen oben das Schaltwerkflackern zu sehen. Liebhaber dieses bemerkenswerten Modells können es sich gleich doppelt auf die Anlage stellen, denn die

grüne Variante zeigt die EG 507, die braune die DRG E 70 08. Bisher gab es die EG 507 der KPEV nur im Trix Fineart-Programm (Trix Art. 42507 und 22674) sowie im Minitrix Fineart-Programm (Art. 16671). Die E 70 08 der DRG bereicherte das Minitrix Fineart-Sortiment unter der Artikelnummer 16672. Auch in der Königsklasse ist es wieder nur die Märklin Gruppe, die diese Lok als Modell umsetzt. Was für eine gelungene Premiere.

Das Handmuster ist noch nicht fehlerkorrigiert, aber es deutet bereits den Detailreichtum an.

