

statt vier nur noch jeweils drei Fallfenster in den Maschinen-/Traforaumseitenwänden. Dafür hatte der hintere Vorbau vor dem Führerstand je ein seitliches Fenster. Auch die Anordnung der Einstiegstüren war unterschiedlich. Vor dem vorderen Führerstand befand sich ein kurzer Vorbau, in dem das Trafo-Kühlaggregat und der Ölschalter untergebracht waren. Die ersten Betriebsergebnisse ergaben eine unzureichende Kühlwirkung, so daß bei der noch im Bau befindlichen ES 57 Trafolüfter und Führerstand ihren Platz tauschten und letzterer wieder an das vordere Ende der Lokomotive rückte (mit Seitenfenster). Ferner mußten auf dem Dach der vordere Stromabnehmer, der Ölhauptschalter und die Überspannungs-Schutzdrossel versetzt werden. Entsprechend ließ die DRG wenig später auch die ES 56 umbauen.

Aufgrund der guten Betriebserfahrungen mit den Lokomotiven EP 236ff erhielten die ES 56 und ES 57 anstelle des Öltransformators ebenfalls einen Trockentransformator, der mit den EP 236 bis EP 246 tauschbar war. Erstmals wurde für die Kühlung des Transformators und des großen Fahrmotors gefilterte Luft verwendet. Allerdings trugen die Luftfilter zu einer höheren Erwärmung der Antriebsausrüstung bei, so daß sie wieder ausgebaut werden mußten. Zur Fahrmotorspannungsregelung diente eine verbesserte elektromagnetische Schützensteuerung. Ansonsten entsprach

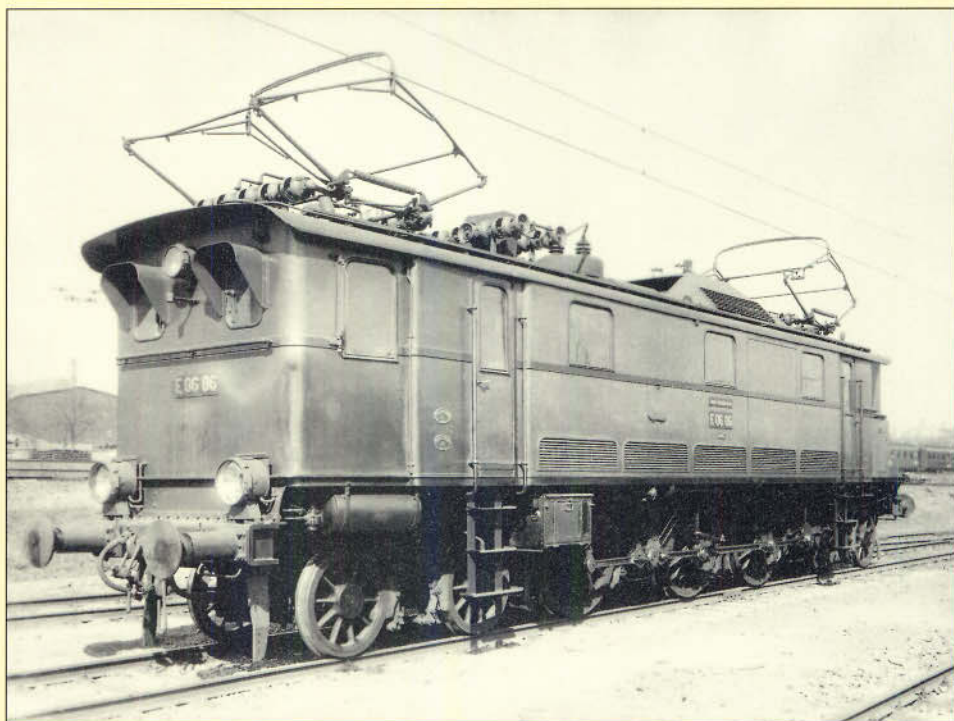


Bild 128: E 06 06, die frühere ES 56, im Bw Leipzig-West. Ihre Frontpartie wurde inzwischen der Schwesterlok ES 57 angeglichen. **Abb.: RBD Halle, Sammlung Dr. Rampp**

die zweite Bauserie im wesentlichen der ersten Serie.

Die beiden Lokomotiven verkehrten wie die ES 51ff in den zwanziger Jahren vorrangig im Personenzugdienst zwischen Leipzig und Magdeburg (über Dessau). Hinzu kamen einige Schnellzüge zwischen Leipzig und Halle. Nach dem neuen DRG-Nummernplan vom August 1926 erhielten

die ES 56 und ES 57 bereits kurz nach ihrer Indienststellung die neue Bezeichnung E 06 06 und E 06 07. Sie standen noch bis 1946 in Mitteldeutschland im Einsatz. Ihre Ausmusterung erfolgte 1956 nach der Rückkehr aus der sowjetischen Deportation. Die DRG beschaffte 1928 noch eine dritte Bauserie dieses Typs in modifizierter Ausführung als E 06 08 bis E 06 12.



EG 511 bis EG 537 Halle

Für den Güterverkehr auf der für elektrischen Betrieb vorgesehenen Strecke Halle – Leipzig – Dessau – Magdeburg war eine stärkere Bauart als jene der Versuchslokomotiven EG 502 bis 506 erforderlich. Sie sollte in größerer Stückzahl beschafft werden. Im Jahr 1912 erhielt die AEG den Auftrag über 18 zweimotorige B'B'-Güterzuglokomotiven für den mechanischen und elektrischen Teil. 1913 erfolgte eine Nachbestellung über neun Lokomotiven.

Von den als EG 511 bis 537 bezeichneten Maschinen konnten 1914 nur drei geliefert werden. Dann unterbrach der Erste Weltkrieg den Bau. Erst in den Jahren 1920 (EG 514 bis EG 516) und 1921 (EG 517 bis EG 537) folgten die übrigen Maschinen. Ein 1914 vorgesehener Anschlußauftrag über 19 Lokomotiven kam nicht mehr zustande. Für den Bau der EG 528 verwendete die AEG die Triebgestelle EB 1 und EB 2 Berlin. Sie war damit die einzige 65 km/h schnelle Lok dieser Bauart bei

Indienststellung. Das Betriebsprogramm sah u.a. die Beförderung von Güterzügen mit maximal 1300 t vor. Der Lokkasten, eine stahlblechverkleidete Profilstahlkonstruktion, bestand aus einem

Mittelteil, zwei Führerständen und zwei Vorbauhauben, worunter sich je ein Fahrmotor verbarg. Bei den ersten drei gebauten E 71 war das Mittelteil um 400 mm kürzer. Das Laufwerk bestand aus zwei kurzgekuppel-

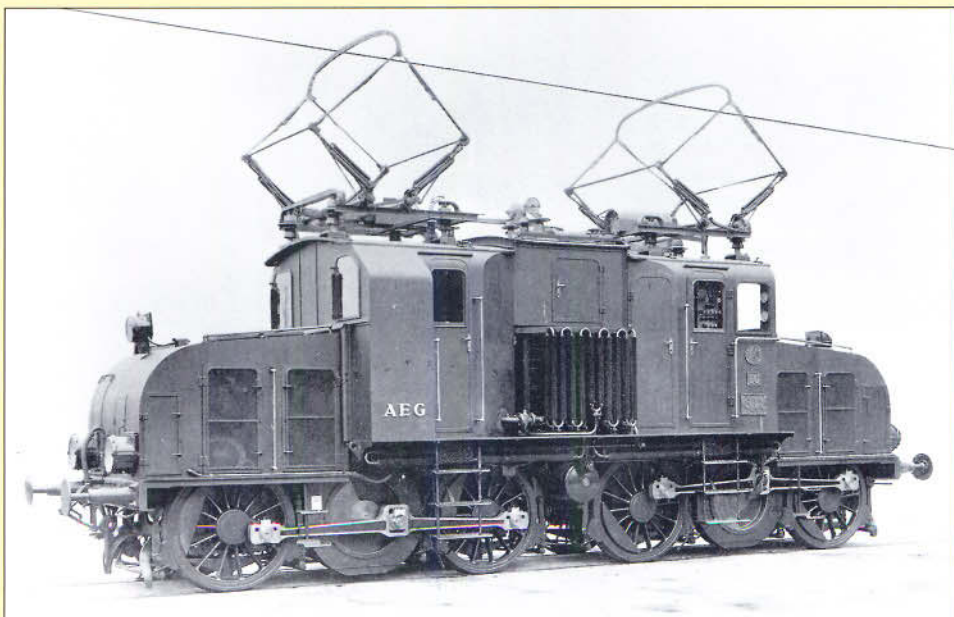
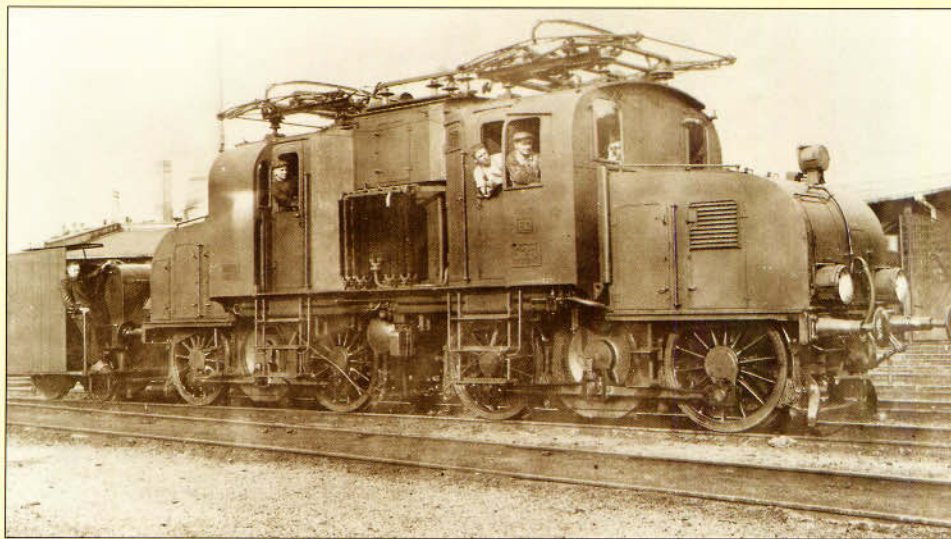


Bild 129: Die Drehgestellok EG 511 Halle im Lieferzustand 1914 trägt ein "Fabrikschild" mit erhabenen Lettern. **Abb.: AEG, Slg. Dr. Rampp**



ten Drehgestellen. Auf diese stützte sich der als Brückenrahmen ausgeführte Hauptrahmen mittels Gleitflächen ab. Das Motordrehmoment wurde jeweils über Ritzel, Vorgelegewellen mit Großzahnrad, Vorgelegerkurbelzapfen und Schlitzkuppelstangen auf die Treibradsätze übertragen. Der Haupttransformator war ein Öltransfor-

mator mit zwangsweisem Ölumlaufl. Zur Kühlung dienten am Lokkasten seitlich angebrachte Rippenrohr-Ölkühler, welche die Kühlung durch den Fahrtwind bewerkstelligten. Der Hauptschalter war als Ölschalter ausgeführt. Als Steuerung war eine elektromagnetische Schützensteuerung mit elf Dauerfahrstufen installiert. Bei den

beiden Fahrmotoren handelte es sich um zwei kompensierte und fremdbelüftete 16polige Wechselstrom-Reihenschlußmotoren. Auf dem Dach waren zwei Scheinstromabnehmer mit Bügeltrenner und eine Drosselspule zum Schutz vor Überspannungen angeordnet.

Zwischen März und Juli 1914 nahmen die ersten drei Maschinen bei der Betriebswerkstätte Bitterfeld den Versuchsbetrieb auf. Nach der kriegsbedingten Einstellung des elektrischen Zugbetriebs in Mitteldeutschland am 1. August 1914 und der Demontage der Anlagen kamen die EG 511 bis EG 513 gemeinsam mit anderen Elloks aus dem mitteldeutschen Netz im Frühjahr 1915 nach Nieder Salzbrunn in Schlesien für den Güterverkehr nach Gottesberg und Halbstadt sowie ab 1917 nach Königszelt. In Nieder Salzbrunn erfolgte auch die Indienststellung der 1920 gelieferten EG 514 bis EG 516.

Nach dem Wiederaufbau des elektrischen Zugbetriebs in Mitteldeutschland konnten die EG 517 bis 537 in den Jahren 1921/22 im Direktionsbereich Halle in Dienst gestellt werden und die in Schlesien verwendeten Loks 1923 zurückkehren.

Lieferliste: EG 511 bis EG 537

Betriebsnummer	Hersteller-/ Fabrik-Nr.	Indienststellung	Erstes Bw	DRG-Bezeichnung	Letztes Bw	Ausmusterung	Letzte Bahnverwaltung
EG 511	AEG 1575	.03.14	Bitterfeld	E 71 11	Basel	24.02.43	DRB
EG 512	AEG 1576	.05.14	Bitterfeld	-	RBD Halle	.08.26	DRG
EG 513	AEG 1577	.07.14	Bitterfeld	E 71 13	Haltingen	29.11.58	DB
EG 514	AEG 1578	.20	Nieder Salzbrunn	E 71 14	Haltingen	29.11.58	DB
EG 515	AEG 1579	.20	Nieder Salzbrunn	E 71 15	RBD Halle	20.07.32	DRG
EG 516	AEG 1580	.20	Nieder Salzbrunn	E 71 16	RBD Halle	16.09.38	DRG
EG 517	AEG 1581	.21	ED Halle	E 71 17	Basel	16.09.36	DRG
EG 518	AEG 1582	.21	ED Halle	E 71 18	Haltingen	29.11.58	DB
EG 519	AEG 1583	.21	ED Halle	E 71 19	Haltingen	29.11.58	DB
EG 520	AEG 1584	.21	ED Halle	E 71 20	RBD Halle	01.05.37	DRG
EG 521	AEG 1585	.21	ED Halle	E 71 21	Basel	14.12.36	DRG
EG 522	AEG 1586	.21	ED Halle	E 71 22	Haltingen	29.11.58	DB
EG 523	AEG 1587	.21	ED Halle	E 71 23	RBD Halle	10.08.30	DRG
EG 524	AEG 1588	.21	ED Halle	E 71 24	RBD Halle	19.10.34	DRG
EG 525	AEG 1589	.21	ED Halle	E 71 25	RBD Halle	.40	DRB
EG 526	AEG 1590	.21	ED Halle	E 71 26	Haltingen	29.11.58	DB
EG 527	AEG 1600	.22	ED Halle	E 71 27	Basel	14.12.36	DRG
EG 528	AEG 1667	.22	ED Halle	E 71 28	Haltingen	04.08.59	DB
EG 529	AEG 1591	.21	ED Halle	E 71 29	Haltingen	29.11.58	DB
EG 530	AEG 1592	.21	ED Halle	E 71 30	Bitterfeld	.59	DR
EG 531	AEG 1593	.21	ED Halle	E 71 31	Basel	06.12.41	DRB
EG 532	AEG 1594	.21	ED Halle	E 71 32	Haltingen	29.11.58	DB
EG 533	AEG 1595	.21	ED Halle	E 71 33	n.bek.	.45	DRB
EG 534	AEG 1596	25.04.21	ED Halle	E 71 34	Lpz.-Wahren	08.01.42	DRB
EG 535	AEG 1597	.21	ED Halle	E 71 35	Basel	26.03.40	DRB
EG 536	AEG 1598	.21	ED Halle	E 71 36	Lpz.-Wahren	04.09.36	DRG
EG 537	AEG 1599	.21	ED Halle	E 71 37	RBD Halle	20.07.32	DRG

Technische Daten

Baureihenbezeichnung	EG 511 bis EG 513	
Achsformel		B'B'
Treibraddurchmesser	mm	1350
Länge über Puffer	mm	11200
Dienstmasse	t	64,3
Stromsystem	Hz	16 ² / ₃
	kV	15
Art des Antriebs	Vorgelege + Kuppelstangen	
Dauerleistung	kW	592
Geschw. bei Dauerleistung	km/h	44
Stundenleistung	kW	785
Geschw. bei Stundenleistung	km/h	36
Anfahrzugkraft	kN	137
Höchstgeschwindigkeit	km/h	50

Technische Daten

Baureihenbezeichnung	EG 514 bis EG 537	
Achsformel		B'B'
Treibraddurchmesser	mm	1350
Länge über Puffer	mm	11600
Dienstmasse	t	64,9
Stromsystem	Hz	16 ² / ₃
	kV	15
Art des Antriebs	Vorgelege + Kuppelstangen	
Dauerleistung	kW	592
Geschw. bei Dauerleistung	km/h	44
Stundenleistung	kW	785
Geschw. bei Stundenleistung	km/h	36
Anfahrzugkraft	kN	137
Höchstgeschwindigkeit	km/h	50 ¹⁾

¹⁾ EG 528: 65 km/h

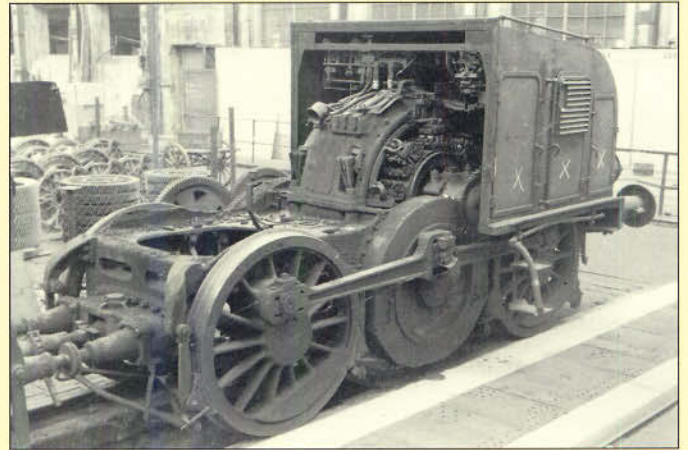
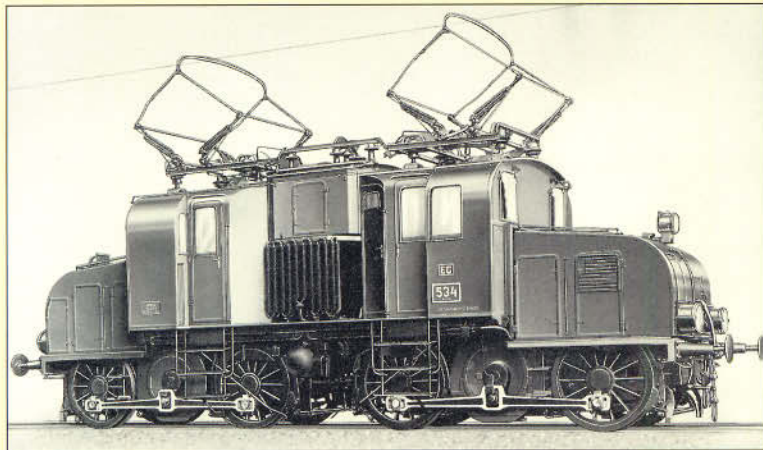
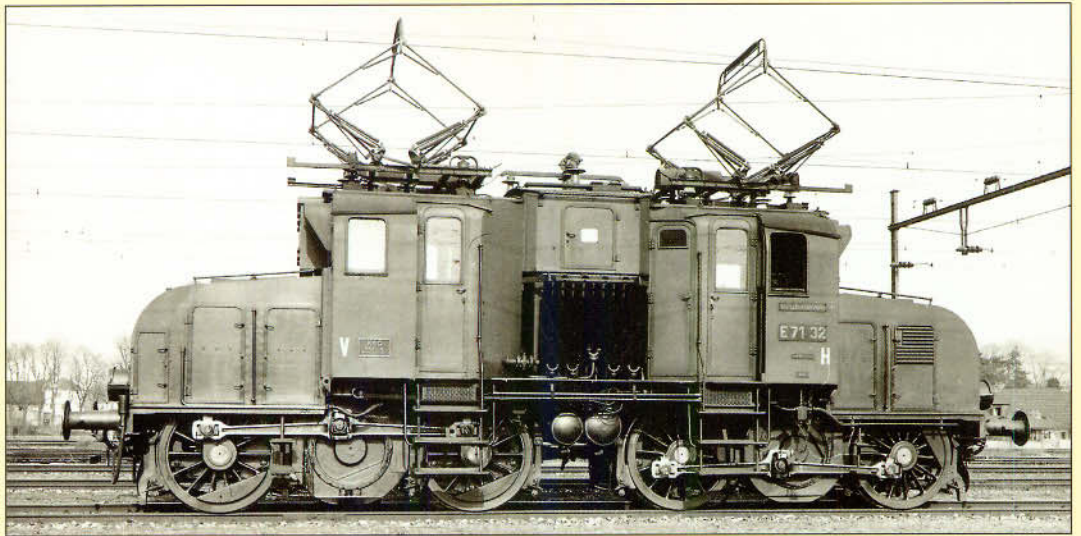
Bild 130 (linke Seite): EG 526 wird von einem der seit 1915 bei der KED Halle als E1 und E2 eingesetzten Schleppzeuge verschoben (um 1924). **Abb.: Sammlung Richter**

Bild 131: E 71 32 (Ex-EG 532 Halle) gehörte hier bereits zum Bw Basel. **Abb.: H. Maey, Sig. Knipping**

Bild 133 (Mitte rechts): Das zur Aufarbeitung vorgesehene Drehgestell der E 71 13 erlaubt einen Blick auf den Fahrmotor und die Kurzkupplung mit dem anderen Drehgestell (14.11.1960). **Abb.: AW München-Freimann**

Bild 134 (darunter): Die noch vor dem Ersten Weltkrieg gelieferte EG 513 beendete ihren Dienst 1958 als E 71 13 (Zell/Wiesental, 4.6.1958). **Abb.: Dr. G. Scheingraber**

Bild 132: Werkfoto (1921) der EG 534 Halle. **Abb.: AEG, Sig. Bätzold**



Beheimatet bei den Bahnbetriebswerken Bitterfeld, Magdeburg-Rothensee, Roßlau und Wahren liefern die Maschinen in den zwanziger Jahren vor Personen- und Güterzügen zwischen Magdeburg, Leipzig und Halle. Unfallbedingt schied 1926 die EG 512 als erste aus. Nachdem die RBD Halle 1924/25 die ersten neuen EG 701ff erhalten hatte, wanderten die EG 511ff in den Nahgüterzugdienst ab.

Dem Umzeichnungsplan vom August 1926 entsprechend erhielten die EG 511 bis 537 die Baureihenbezeichnung E 71' mit den Betriebsnummern E 71 11 und E 71 13 bis E 71 37. Als ab 1928 die E 75 kamen, waren sie nur noch mit leichten Leerzügen oder kurzen Übergaben unterwegs bzw. als Reservemaschinen abgestellt. 1938 endete ihr Einsatz in Mitteldeutschland. Die DRG beheimatete die E 71 ab 1928 noch beim Bw Basel, wo sie bis 1958 auf der Wiesentalbahn Basel – Zell und der Wehratalbahn Schopfheim – Säkingen zum Einsatz kamen, und ab 1938 (bis 1947 bei den ÖBB) in Schwarzach-St. Veit für den Einsatz auf der Tauernbahn.

Die Lokomotiven wurden in den Jahren 1930 (1), 1932 (4), 1934 (1), 1936 (2), 1937 (1), 1938 (1), 1940 (2), 1941 (2), 1943 (1), 1945 (1), 1958 (8) und 1959 (2) ausgemustert. Museal erhalten geblieben sind E 71 19, 28 und 30 sowie ein Vorbau mit Fahrgestell der E 71 13.

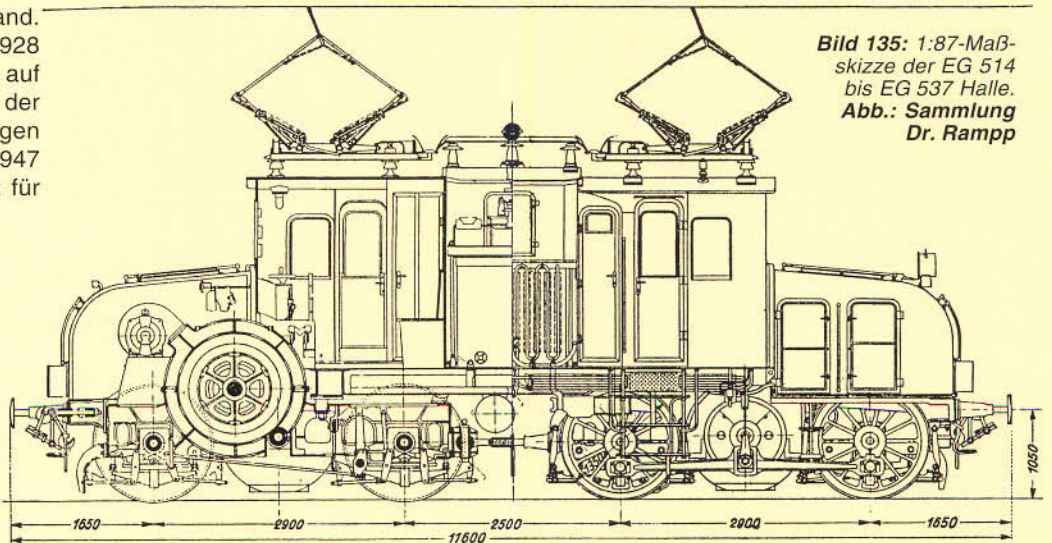
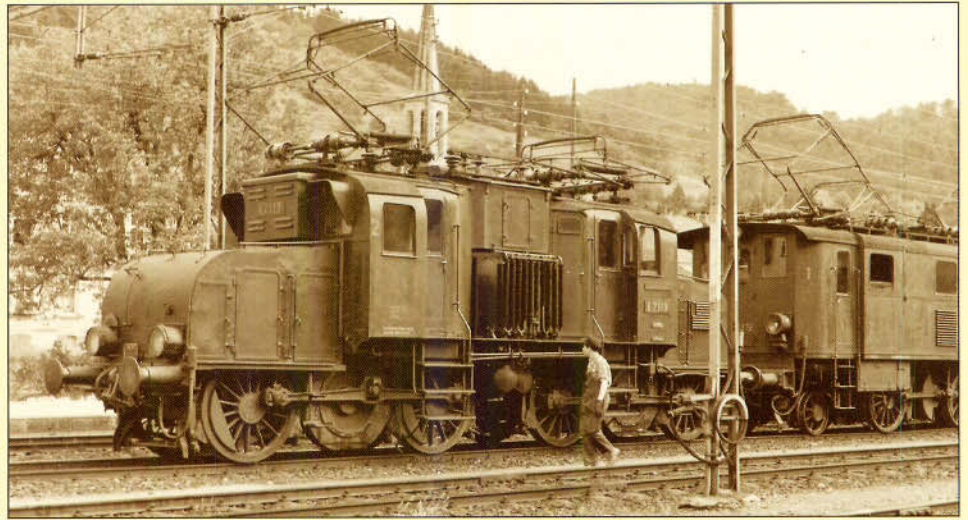


Bild 135: 1:87-Maßskizze der EG 514 bis EG 537 Halle. **Abb.: Sammlung Dr. Rampp**