

Lokschmiede Hennigsdorf

ubel rollen nicht mehr

Kubas Eisenbahnkrise

hnlichkeiten erwünscht

Modell Eisen Bahner
TEST Berliner S-Bahn
von LIMA

our N im Riesengebirge

Besuch bei Rübezahl



**Seite 14: APRILSCHERZ ?
ODER SUPERZUG ?**

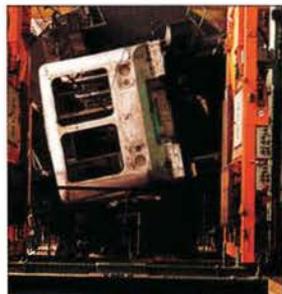
EXKLUSIV FÜR DIE LESER DES

Modell
 **Eisen**
Bahner



?

16 Minuten Japan oder sammeln, tauschen, zeigen.



Schweißvorrichtung für einen S-Bahnwagen nicht im Modell, sondern im LEW Hennigsdorf. Was es sonst noch zum neuen AEG-Betrieb zu sagen gibt, verraten wir in der Titelgeschichte ab

Seite 6



Auf dem Testgleis stand im März der S-Bahn-Viertelzug von Lima. Wir haben ihn auch mit dem Vorbild verglichen.

Seite 40

Zum Titelbild:

Elektrische Lokomotiven sind heutzutage so hochsensibel und dennoch bahnfeste Gebilde, daß sie selbst im Osten Deutschlands nicht „aus dem Vollen“ geschmiedet wurden und werden... Was die Lokomotivschmiede im Norden von Berlin sonst noch an Spitzenprodukten entwickelt hat, erläutert Konrad Koschinski in seinem Bericht.

Foto: KLAWIAN

VORBILD

Lokschmiede Hennigsdorf Die Geschichte des VEB LEW „Hans Beimler“	6
Caddys, Buicks und Oldsmobils Kubas Eisenbahn in der Sackgasse	12
Der Trans-Global-Breitzug Kein Aprilscherz aus Österreich	14
Am Fuße der Wartburg Erinnerungen an die Eisenacher Straßenbahn	16
Potsdam und die Eisenbahn Das Programm zum BDEF-Verbandstag	18
Die Dampfbahn in Cottbus Bemühungen um eine Zukunft	20
Fotografieren verboten! Mit versteckter Kamera am Bahndamm	56
Swiss-Miniature Ein Maßstabmuseum – auch mit Bahnen	59

MODELL



Der Berliner S-Bahn-Viertelzug von Lima
Ähnlichkeiten erwünscht **40**

Im Gebirge der Riesen
Eine N-Anlage nach Motiven aus dem Riesengebirge **46**

Bahnhof Krüden
Der Nachbau des Empfangsgebäudes **49**

Tips und Tricks
Geräusche aus dem Loktender **51**

Maschinen aus dem Baukasten
Der Unimat-Basiskasten **53**

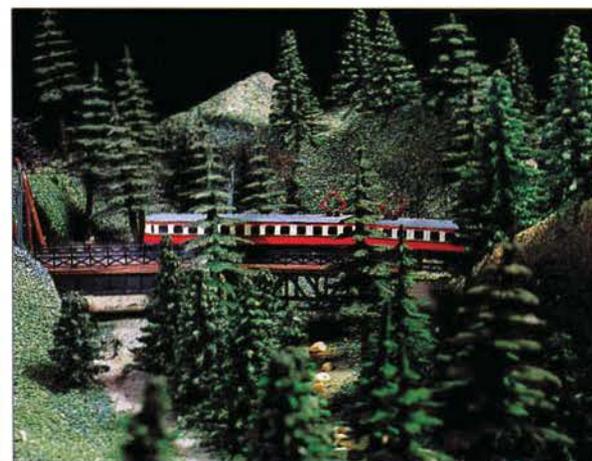
Zugschlußbeleuchtung
Leuchtdioden als TT-Zugschlußsignale **54**



Miniaturbahnen kann man auf einer der schönsten Freianlagen am Luganer See bewundern. Wir besuchten das Museum „Swissminiatur“ **Seite 59**

RUBRIKEN

Fahrplan	5
Drehscheibe	22
Güterschuppen	26
Modelldrehscheibe	36
Auskunft	58
Bahnpost	61
Vorschau	63
MEB-Fahrzeug-Lexikon	64



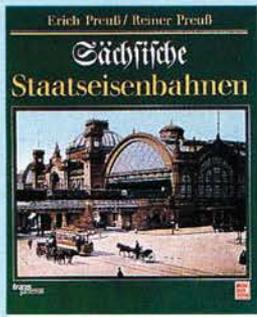
Fotos: KLAWIAN

„Rübezahl“ nannte man den Triebwagen, der zur DRG-Zeit durchs schlesische Riesengebirge zuckelte. Triebwagen und Landschaft fanden wir auf einer N-Anlage. **Seite 46**



Eisenachs Straßenbahn wurde schon in den 30er Jahren auf eine Stilllegung programmiert. Die Trams aber rollten noch bis 1975 durch die Wartburgstadt, ausschließlich mit Vorkriegsfahrzeugen. **Seite 16**

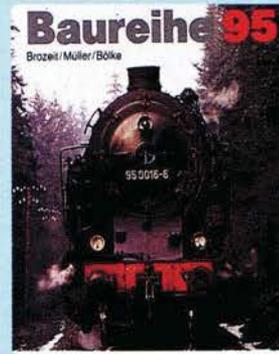
VERKEHRSGESCHICHTE



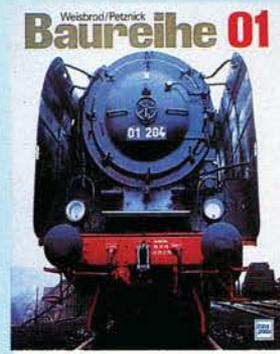
E. Preuß/R. Preuß
Sächsische Staatseisenbahnen
 Umfassende verkehrsgeschichtliche und verkehrsgeographische Abhandlung
 290 Seiten, 280 Abb., dav. 17 in Farbe, gebunden
39,- Bestell-Nr. **70700**



Laurenz Demps
Der Schlesische Bahnhof in Berlin
 Ein Kapitel preußischer Eisenbahngeschichte
 288 Seiten, 365 Abb., gebunden
69,- Bestell-Nr. **70725**



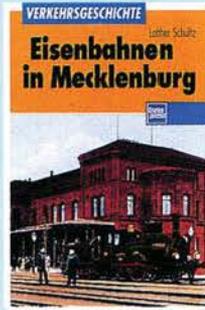
Brozeit/Müller/Bölke/Dietmann
Baureihe 95
 Die Geschichte einer Dampflokomotive: genannt die „Bergkönigin“.
 208 Seiten, 259 Abb., z. T. farb., gebunden
64,- Bestell-Nr. **70737**



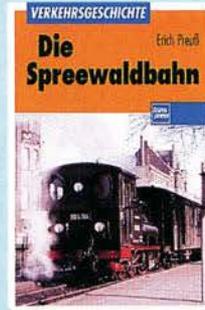
Weisbrod/Petznick
Baureihe 01
 Geschichte, Bau und Bewährung einer der bekanntesten deutschen Schnellzuglokomotiven
 ca. 288 Seiten, ca. 280 Abb., dav. ca. 20 in Farbe, gebunden
 ca. **58,-** Bestell-Nr. **70769**



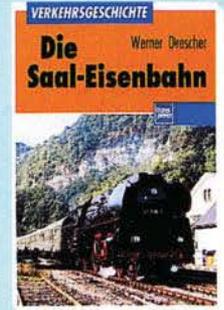
Röper/Ziegglängsberger
Die Selketalbahn
 Geschichte, Entwicklung und Wiederaufbau werden eindrucksvoll beschrieben.
 160 Seiten, 228 Abb., brosch.
22,- Bestell-Nr. **70734**



Schultz
Eisenbahnen in Mecklenburg
 Der Autor vermittelt das typische Erscheinungsbild der Eisenbahnen in Mecklenburg.
 160 Seiten, 212 Abb., brosch.
29,80 Bestell-Nr. **70732**



Preuß
Die Spreewaldbahn
 In der Verkehrs-Geschichte dreht sich alles um die 1970 stillgelegte und abgebaute Bahn.
 120 Seiten, 120 Abb., brosch.
24,80 Bestell-Nr. **70737**

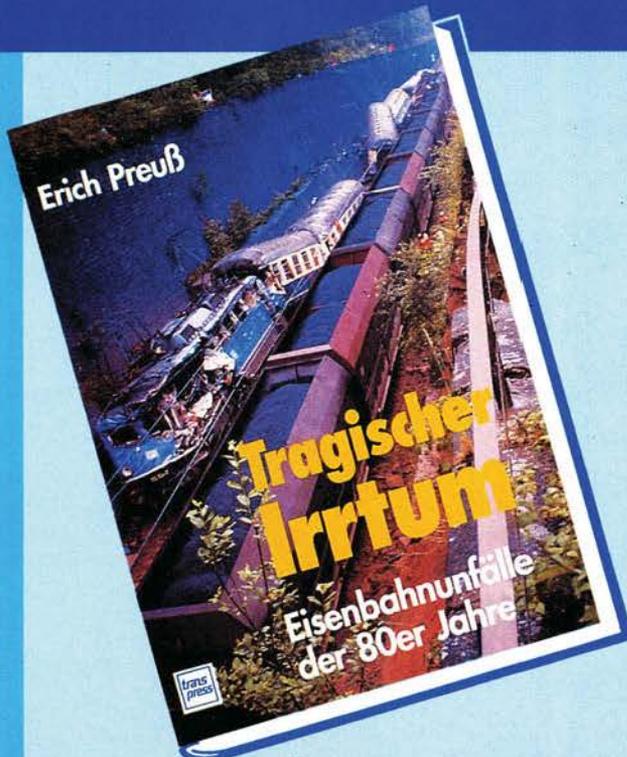


Drescher
Die Saal-Eisenbahn
 einschl. der Weimar-Geraer Eisenbahn sowie der Strecken Zeit-Camburg/Portstendorf-Krossen
 ca. 160 Seiten, ca. 200 Abb., broschiert
 ca. **29,80** Bestell-Nr. **70735**

trans
press

FEUER, WASSER, KOHLE...

UNFALLREPORT



E. Preuß
Tragischer Irrtum
 Eisenbahnunfälle der 80er Jahre
 Ging es im ersten Buch zu diesem Thema – „Eisenbahnunfälle in Europa“ – vor allem um den Zusammenhang zwischen Unfallgeschehen und Sicherheitstechnik, so zieht sich der häufig und mitunter eifertig ins Feld geführte Begriff vom „menschlichen Versagen“ wie ein roter Faden

durch die elf Abschnitte dieses neuen fesselnden Berichtsbandes.
 Gründlich recherchiert und spannend geschrieben wird ein exzellentes Sachbuch vorgelegt, das für den Laien wie auch den Fachmann gleichermaßen interessant und informativ ist.
 168 Seiten, 95 Abb., gebunden
36,- Bestell-Nr. **70772**

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel

oder senden Sie Ihre Bestellung an
Postfach 11006 · 0-1100 Berlin

Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 4,50 / ab Bestellwert DM 80,- porto- und verpackungsfrei / europ. Ausland DM 6,50 (nur Vorauskasse)

tp
MEDIEN SERVICE

Anzahl	Best.-Nr.	Kurztitel	Preis

Name _____ ME 4/93
 Straße _____
 PLZ/Ort _____

8. - 12.4. Modellbahnausstellung

in der Sporthalle Heinrich-Mann-Allee, Potsdam. Am 9./10.4.
Info-Stand des BDEF zu Fragen der Verbandsarbeit.
Info: Potsdamer Modelleisenbahn-Ausstellungsverein,
H. Arnold, Platagenstr. 26, O-1590 Potsdam, Tel.
tagsüber 0331/483801.

9. - 18.4. Modellbahnausstellung

im Hauptbahnhof Dresden, Bahnsteig 17, von 10 bis 18 Uhr.
Info: Sächsischer Modellbahnverband, AG 3/4, Rudolf
Heinrich, Ph.-Müller-Str. 24a, O-8250 Meißen.

9. - 12.4. Tage der offenen Tür

in den Clubräumen von 10 bis 18 Uhr. Eintritt frei.
Info: N-Bahn-Club Rhein-Neckar e.V., Friesenheimer
Str. 18, W-6800 Mannheim 1.

11./12.4. Selfkantbahn

Saisonöffnung mit Dampflokomotiven 5 und 20. Ab-
fahrt 10.50 Uhr Bf Schierwaldenrath, weitere je 45 Min.
später. Zug um 13 Uhr mit beiden Dampfloks.
Info: IHS-Geschäftsstelle, PF 603, W-5100 Aachen, Tel:
0241/82369 (Kommans).

Parkeisenbahn Gera

Fahrtage mit Dampflok Nr. 3 an folgenden Tagen:
12.4.; 2./20./31.5.; 13./27.6.; 25.7.; 22.8.; 12./26.9.;
10.10., 12.12.
Info: Geraer Wald-Eisenbahn e.V., Richard-Wagner-Str.
68, W-6239 Krißtel.

17.4. Modelltauschmarkt

für Modellautos und Eisenbahn im Universitätshoch-
haus Jena.
Info: AG Modellbau der Friedrich-Schiller-Universität,
Bernad Tschirmer, Ed.-Rosenthal-Str. 23, O-6900 Jena,
Tel: 03641/51990.

17./18.4. Mansfelder Land

Zugverkehr mit Werklok 7 und 10 sowie der IV K-Lok
99 542. Preis: 90.-DM, professionelle Videofilmer
1000.-DM.
Info: Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Weg zum Hut-
berg 5, O-4250 Eisleben. Überweisung auf Konto 100
646 032, BLZ 800 637 18, Volksbank Eisleben.

18.4. Tauschbörse

von 11 bis 14 Uhr im Michaelshaus, Hochstr. 46,
W-4650 Gelsenkirchen-Buer.
Info: Modell-Eisenbahn-Freunde, S. Richter, Tel:
0209/143150 bzw. N. Barrischen, Tel: 0209/75323.

18.4. Tauschbörse

von 11 bis 16 Uhr im Autohaus Krüger, Hawermann-
weg 18/19, O-2510 Rostock 5, Eintritt frei.
Info: Club der H0-Auto-Modellfreunde e.V., Tel:
0381/695575 ab 17 Uhr.

Museumzug im Ruhrtal

Dampfzugfahrten zwischen Hattingen und Wetter-Wen-
gern Ost : 4.4.; 2.5./20.5.; 6.6.; 4.7.; 1.8.; 5.9.; 3.10.;
Dampftage im Eisenbahnmuseum
18.4.; 16.5.; 20.6.; 18.7.; 15.8.; 19.9.; 17.10.
Öffnungszeiten: 10 bis 15 Uhr.
Museumstage im Eisenbahnmuseum
8./9.5.; 11./12.9., Beteiligung mit DB, Öffnungszeiten:
10 bis 17 Uhr. Am 9. und 12.5. Modellbahn-Tauschbör-
sen.
Info: Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-
Otto-Str. 191, W-4630 Bochum 5, Tel: 0234/492516.

23. - 25.4. Modellbahnausstellung

im Gemeindezentrum Souffelweyersheim bei Straß-
burg, Fahrzeugausstellung im Bw Hausbergen.
Öffnungszeiten: 23.4. 17 bis 20 Uhr, 24.4. 9 bis 19 Uhr,
25.4. 9 bis 18 Uhr.
Info: R. Engelhard, Okenstr. 1, W-7600 Offenburg/Ba-
den, Tel: 0781/25105.

24.4. Modellbahn-Tauschmarkt

von 10 bis 14 Uhr im Kulturraum Bahnhof Schönebeck

Info/Tischbestellung: EC Schönebeck e.V. Jürgen Krebs,
Gethsmanestr. 2, O-3302 Barby, Tel: 039298/3245.

24.4. Sonderfahrt

auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn sowie auf der
Strecke Bremervörde-Rotenburg (Han)-Brockel der
EVB.
Info: Eisenbahnfreunde Hannover e.V., PF 1740,
W-3000 Hannover 1.

24./25.4. Neustadter Museumstage

von 10 bis 17 Uhr. 25.4. Modellbahnflohmärkte.
1./2.5. Saisonöffnung auf der Museumsbahn, Be-
triebstage und Fahrzeiten im DB-Kursbuch, Tabelle
12670.
Info: DGE-Eisenbahnmuseum, Pf 10 03 18, W-6730
Neustadt/Weinstr., Tel: 06321/30390.

25.4. Mit Dampf durch das Innviertel

Dampfschnellzug Salzburg-Passau und zurück über
Wels, Salzburg ab 8.30, an Salzburg 19 Uhr.
Info: Österreichische Gesellschaft für Eisenbahnge-
schichte, PF 11, A-4018 Linz, Tel: 0043/732/236107.

25.4. Sonderfahrt

mit 41 241 von Köln nach Wetzlar und zurück. Abfahrt
Köln 9.40 Uhr, Ankunft ca. 20 Uhr, Platzreservierung,
50 % Anreiseermäßigung auf 200 km.
Fahrpreise: Erw. 90.-DM (120.-), Kinder 50.-DM (70.-),
in Klammern 1. Kl.
Info/Anmeldung: Kölner Eisenbahn Club, Schubertstr.
24, W-5060 Bergisch Gladbach 1, Tel: 02204/63343.

1.5. Sonderfahrt

mit 91 134 von Schwerin nach Rehna
Info mit Freiumschlag: Mecklenburgische Eisenbahn-
freunde Schwerin e.V., Zum Bahnhof 13, O-2758
Schwerin.

1.5. Spessart-Expres

mit DB und 01 1066 ab Karlsruhe nach Gemünden
Albtalbahn, Ettligen-Stadt - Bad Herrenalb am 1.5.;
30.5.; 27.6.; 25.7.; 29.8.; 26.9.; 31.10.
Lokalbahn, Amstetten - Gerstetten mit 98 812 am 1.5.;
20.5.; 6.6.; 27.6.; 11.7.; 8.8.; 22.8.; 5.9.; 26.9.; 10.10.
Schmalspur-Museumsbahn Amstetten - Oppingen mit
99 7203 am 1.5.; 20.5.; 10.6.; 20.6.; 18.7.; 1.8.; 22.8.;
12.9.; 26.9.; 10.10.

Info: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Geschäftsstelle,
Hasenackerstr. 46, W-7057 Leutenbach

1.5. Saisonöffnung

Bruchhausen-Vielsen - Asendorf. Weitere Fahrtage:
2.5.; 9.5.; 20.5.; 23.5.; 30./31.5.; 16.5. Kleinbahntag.
Info gegen Rückporto: Deutscher Eisenbahn-Verein
e.V. W-2814 Bruchhausen-Vielsen.

2.5./6.6. Dampfzugfahrten

von Nördlingen nach Feuchtwangen.
9.5./30./31.5. Dampftrieb von Monheim nach Fünf-
stetten.
15./16.5. Dampftage im Museum Nördlingen, Fahr-
zeugausstellung
23.5. Saisonöffnung mit 50 0072 von Nördlingen
nach Wassertrüdingen.
Info: Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V, PF 1316,
W-8860 Nördlingen, Tel: 09081/9808.

2.5. Sonderfahrt mit VT 789

Hof, Kirchenlamitz/Ost, Weißenstadt,
Kirchenlamitz/Ost, Hohenbrunn, Leupoldsdorf, Hohen-
brunn, Wiesau, Waldsassen, Wiesau, Liebenstein, Hof.
Fahrpreis: 89.-DM. Überweisung auf Konto 320411-
858, PGA Nürnberg, BLZ 760 100 85.
Info: IG Schienenverkehr e.V., Jürgen Grumpelt, Heng-
dorf 30, W 8541 Rohr.

2.5. Fahrt mit EuroCity

von Augsburg nach Werfen; 8.5. Bereisung des
Streckennetzes der Augsburger Lokalbahn; 14.5. Ab-
schied vom Vt 798 Mittelschwaben - Augsburg; 15.5.
Abschied vom Vt 798 Mittelschwaben - Augsburg (Ver-
anstalter IBSE e.V.).
Für beide Fahrten genaue Fahrtroute erfragen.

Info: Staudenbahnfreunde e.V., Bahnhofstr. 29,
W-8939 Markt Wald, Tel: 08374/7036.

8.5. Abschiedsfahrt

vom „Bielefelder“, Preis: 35.- DM
Info gegen 2.-DM in Briefmarken (wird bei Mitfahrt an-
gerechnet), Bahnfreunde Rhein-Neckar-Pfalz e.V., R.
Dißinger, Klagenfurter Str. 8, W-6700 Ludwigshafen.

8./9.5. Sonderfahrten

mit 91 134 von Dessau nach Wörlitz. Dessau ab 8.50,
12.40, 15.15 Uhr, Wörlitz ab 10.15, 13.40, 16.25 Uhr.
Info: Dessau-Wörlitzer Eisenbahnfreunde e.V., V. An-
ton, R.-Breitscheid-Str. 72, O-4450 Gräfenhainichen.

9.5. Tag der offenen Tür

im Bf Buckow, mit Modellbahnausstellung. Fahrt mit
Traditionszug der DR nach Buckow. Abfahrtszeit bei
Rbd Berlin erfragen,
Info: D. Gottschalk, Ph.-Müller-Str. 41, O-1260 Straus-
berg, Tel: 03341/313562.

16.5. Modellbahn- und Autotauschbörse

im Speiseraum der Trotha-Schule, Hans-Dittmar-Str. 9,
O-4050 Halle-Trotha.
Info: MEC 78 e.V., Steffen Trundt, Binnenhafenstr. 5,
O-4050 Halle/S., Tel: 0345/874636.

16.5. Mit Dampf ins Münsterland

Sonderzug von Recklinghausen über Dorsten, Coesfeld
durch das Münsterland. Ab Ahaus weitere Pendelzüge.
Info: initiative nostalgiefahrten Dorsten e.V., PF 523,
W-4270 Dorsten.

22.5./28.8. Sonderfahrten

mit hist. Straßenbahnen ab Magdeburg Hbf, jeweils um
10 Uhr. Fahrzeugbau auf dem Betriebshof. Teilnahme-
gebühr: 20.- DM Überweisung auf Konto 108096694,
Sparda Bank Berlin, BLZ 120 965 97.
Info: Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V., Jürgen
Puchert, Hans-Grade-Str. 108, O-3038 Magdeburg.

Veranstaltungen in Polen**Posener Eisenbahnclub**

22.5. Poznan, Gniezno, Damaslawek, Naklo, Wagro-
wicz, Poznan mit Ty43-123 und Doppelstockzug.
Info und Reservierung: Poznanski Klub Modelarzy Ko-
lejowych, ul. Fredry 13, PL-61-701 Poznan.

Krakauer Eisenbahnclub

3.4. Abschied von der Schmalspurbahn
Kocmyrzow, - Jedrzejew, Anfahrt nach Kocmyrzow mit
SN61-168 ab Krakow.

25.4. Krakow, Chrzanow, Wadowice, Sucha, Beskidz-
ka, Krakow mit Ty2 oder SN61.

1.5. - 3.5. Mit Dampf in das Bieszczady-Gebirge
mit Tr12-25 und Ty2. 1.5.: Jaslo, Kroscienko, Zagorz;
2.5. Besuch der Waldbahn Lupkow-Cisna; 3.5. Zagorz,
Jaslo, Ströze, Chabowka.

8.5. - 14.5. Rundfahrten im Raum Krakow mit Tr2-25.
15./16.5. Chabowka, Nowy Sacz mit Tr12-25 oder
OKz32-2.

29.5. - 9.6. Rundfahrten im Raum Krakow mit O112-7.
Info und Reservierung: Krakowski Klub Modelarzy, Ko-
lejowych, ul. Filipa 6, PL-30-960 Krakow.

Kattowitzer und Gdinger Eisenbahnclub

17.4. Puszczka Bialowoeska
Sonderfahrt mit Dampflok Tx1112 (ex HF) auf der
600 mm Waldbahn bei Hajnowka, Preis 40.- DM.

18.4. Schmalspurbahn Elk
Sonderfahrt mit Diesellok. Preis 30.- DM

2.5. Waldbahn Lupkow - Cisna mit Diesellok Lyd2,
Preis 30.- DM

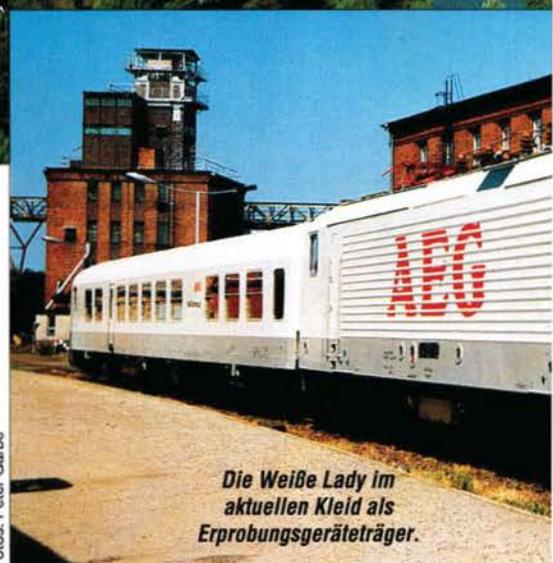
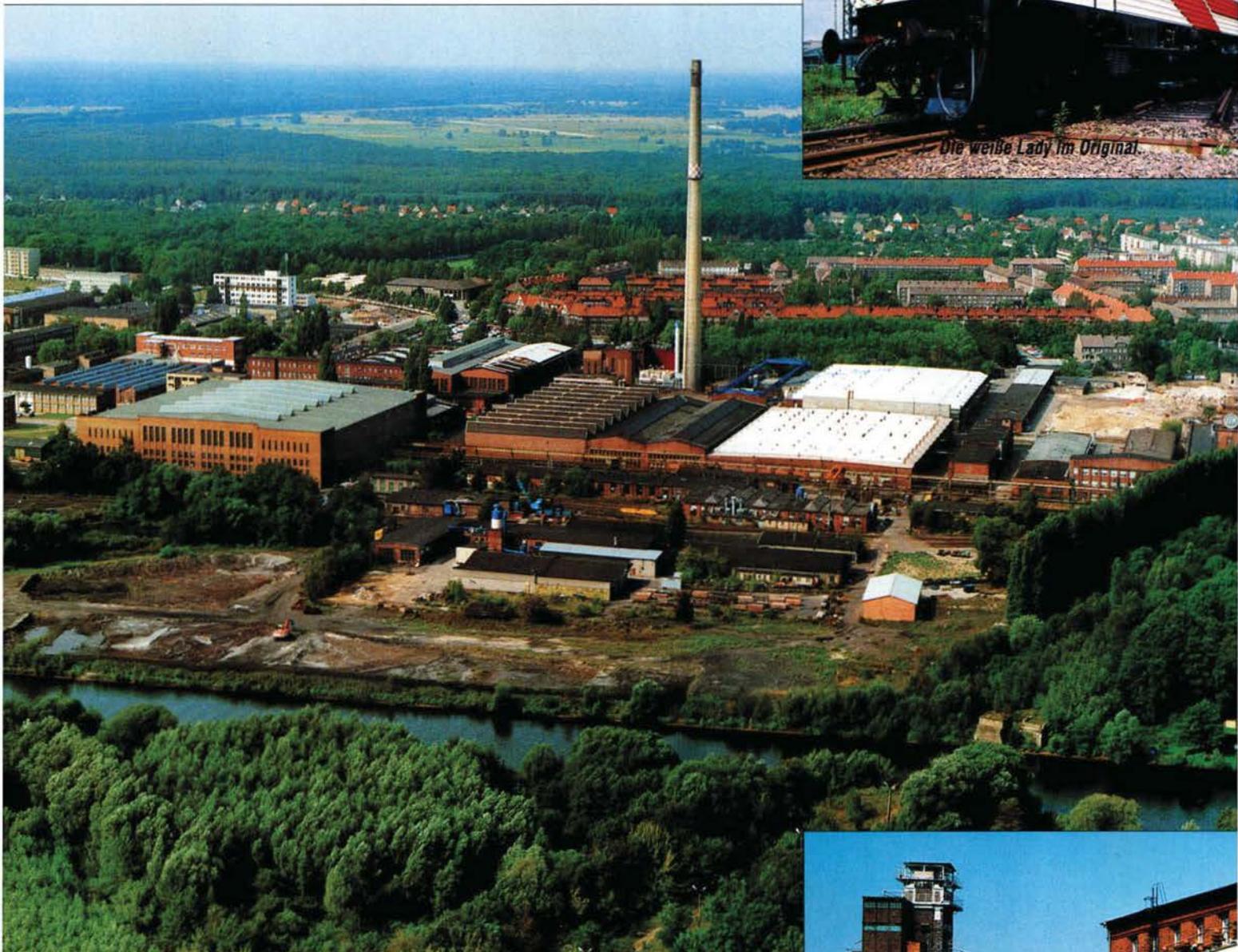
15.5. Mit Dampfzug durch die Kaschubische Seenplat-
te von Gdynia nach Koserzyna, Besuch des Dampflok-
Museumsdepots möglich. Preis 40.- DM.

16.5. Naleczow, Sonderfahrt auf der Schmalspurbahn
westlich von Lublin mit Lxd2-Diesellok, Preis: 30.- DM.
Info: POLTRAIN, Andrzej Cichowicz, ul. Heweliusza
8/8, Pl-59-220 Legnica.

Lokschmiede



Die weiße Lady im Original.



Die Weiße Lady im aktuellen Kleid als Erprobungsgeräteträger.

Fotos: Peter Garbe

Hennigsdorf

Seit über einem Jahr ist nun auch für die AEG das Motto „Triebfahrzeuge aus einer Hand“ Trumpf. Zwar gilt das aktuell (noch) nicht für den ICE, aber die Rückkehr der ostdeutschen Lokomotivschmiede unter Konzerndach verbessert generell die Marktposition als Komplettanbieter.

Aus dem früheren Stammbetrieb des „Kombinats VEB Lokomotivbau Elektromaschinenwerke Hans

„Die Fähigkeit, komplett ausgestattete Züge vom Hof zu fahren, ist die Meßlatte, an der sich die deutsche Industrie orientieren muß.“ –

Dr. Peter Gold, Geschäftsführer der AEG Schienenfahrzeuge GmbH im brandenburgischen Hennigsdorf, bringt auf den Punkt, was der Wettbewerb erfordert: Die Deutschen haben aufzuholen. Es ist keine gute Basis, wenn sie in Korea und Taiwan mit zehn bis fünfzehn Konsortialfirmen den ICE offerieren, während GEC-Alstom mit dem TGV allein auftritt.

Beimler (LEW)“ rollten Loks und Triebzüge von jeher schlüsselfertig zu den Kunden, auf eigener Teststrecke gründlich geprüft. Alle anderen großen deutschen Hersteller dagegen produzieren Aufbauten, mechanische und elektrische Ausrüstungen arbeitsteilig in verschiedenen Werken. Selbst bei Inlandsaufträgen tritt jetzt aber verstärkt die internationale Konkurrenz auf den Plan: Seit Januar 1993 müssen alle Fahrzeuge europaweit ausgeschrieben werden.

Traditionsfabrik

Als die AEG am 1. Januar 1992 an ihren Lokomotivbau-Standort der Jahre 1913 bis 1946 zurückkehrte, lobte die Konzernleitung die hohe Leistungsbereitschaft und Qualifikation der ostdeutschen Schienenfahrzeugbauer. Das war keine Floskel, um die Motivation der bisherigen LEW-Mitarbeiter zu stärken, sondern beruhte auf Erfahrungen mit bewährter Kooperation. Sie reichte bis ins Jahr 1979 zurück und gipfelte 1988/89 in der Fertigung von zwölf dieselelektrischen InterCity-Triebzuggarnituren für die griechische Staatsbahn. An dem dazu gebildeten Konsortium war auch der VEB Waggonbau Bautzen beteiligt.

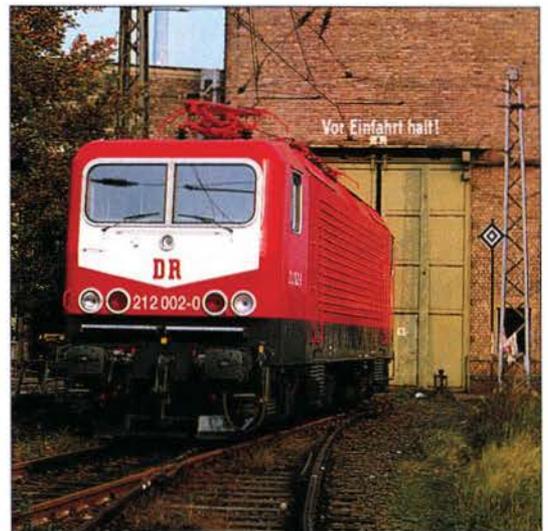
In der Phase der Übernahmeverhandlungen 1990/91 imponierte den AEG-Managern, wie flexibel die Hennigsdorfer auf die Anforderungen des neuen Betriebs-



252 004 am 2. März 1991.



112 149 für die DB.



212 002 auf dem Werkgelände, 18. Oktober 1990.

so rasch, weil LEW auf höhere Geschwindigkeiten längst vorbereitet waren. Die Musterlok 212 001 von 1982 war bereits für 140 km/h ausgelegt. Außerdem gab es schon in den 60er Jahren eine – allerdings für 25 kV 50 Hz ausgeführte – E 211 001 für 160 km/h. Eine Schnellfahr-E 11 für 15 kV 16 2/3 Hz war ebenfalls projektiert. Daß sie nicht gebaut wurde, lag an den damaligen Vorgaben der ostdeutschen Bahnverwaltung.

Das Know-how der LEW-Ingenieure ging über die Bedürfnisse des DDR-Marktes stets hinaus. Wie ihre AEG-Kollegen der Vorkriegsära bestimmten sie die Entwicklung der Bahntechnik entscheidend mit. Waren es in den 20er und 30er Jahren Pionierleistungen wie der Federtopftrieb für die neuen elektrischen Einheitsschnellzug-Loks oder die kohlestaubgefeuerte 05 003, so fanden in der Nachkriegszeit besonders Exportlokomotiven für vielfältigste Betriebsbedingungen

und klimatische Verhältnisse weltweit Beachtung.

Dampflokomotiven

Nach weitgehender Zerstörung der Fabrikhallen wurden ab 1946 auf dem von der sowjetischen Besatzungsmacht beschlagnahmten Hennigsdorfer AEG-Gelände zunächst Dampflok-

pariert. 1948/49 stellte die innerhalb der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Elektro-Maschinenbaus (VEM) neu gegründete Firma „Lokomotivbau Elektrotechnische Werk Hennigsdorf/Osthavelland“ ein zehn Stück umfassendes Baulos der BR 44 (44 1231 bis 44 1240) fertig. Begonnen hatte die Montage noch in Regie der Borsig-Lokomotiv-



143 632 und 143 598, modifiziert für die S-Bahn Rhein-Ruhr.

Fotos: Bodo Schulz

werke GmbH, deren Werkstätten sich seit 1935 vollständig in AEG-Besitz befanden. Es folgten noch 24 zwei- und dreifach gekuppelte Tenderloks für Industriebahnen. Auch die 1954 entstandenen DR-Loks 65 1001 und 65 1002 sowie die Kessel der dann von der Lokfabrik in Potsdam-Babelsberg abgelieferten 25 001 und 25 1001 stammen von LEW.

Industrielokomotiven

Stückzahlmäßig am bedeutendsten war die Fertigung elektrischer Industrielokomotiven. Damit hatte im Jahr 1948 die Nachkriegsproduktion von Elloks be-



Bw Halle P, 1984: 250 109, 242 274 und 211 033.



251 004 im Mai 1984 auf der Rübelandbahn (Harz).

Kurzchronik

- 1911 AEG-Fabriken für Porzellan, Öltücher, Lacke, Heizapparate; Grundsteinlegung für Lokomotivfabrik
- 1913 Umzug der Lokomotivfertigung aus der Berliner Brunnenstraße nach Hennigsdorf
- 1915 Flugzeugbau (bis 1919); Beginn des Dampflokomotivbaues,
- 1920 AEG-eigenes Stahlwerk, 1927 wieder verkauft
- 1926 Schnellzuglokomotive E 21 mit Federtopfantrieb
- 1927 Großserienbau Berliner S-Bahnzüge Kohlestaubfeuerung für Dampflokomotiven
- 1931 Borsig-Lokomotiv-Werke GmbH (mit AEG-Beteiligung)
- 1935 Borsig-Stromlinienlokomotive 05 001; Schnellzuglokomotive E 18 01; AEG wird Alleinbesitzer des Werkes
- 1938 05 003 mit Kohlestaubfeuerung
- 1939 Schnellfahrlokomotiven E 19 01 und E 19 02
- 1944 Kriegsbedingtes Ende des Lokomotivbaues 1945. 80 Prozent des Werkes sind zerstört.
- 1946 Beschlagnahme und Überführung in Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG)
- 1947 VEM Vereinigung Volkseigener Betriebe des Elektromaschinenbaus – Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hennigsdorf
- 1948 Wiederaufnahme der Ellokproduktion
- 1951 VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (Beimler war als deutscher Kommunist Bürgerkriegskämpfer in Spanien und ist dort 1936 gefallen)
- 1970 Stammbetrieb des Kombinates VEB Lokomotivbau-Elektromaschinenwerke „Hans Beimler“
- 1990 Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf GmbH
- 1992 AEG Schienenfahrzeuge GmbH

1951 bestellten die Polnischen Staatsbahnen für ihr 3-kV-Gleichstromnetz die ersten von insgesamt 59 Lokomotiven der Typen E 04 und E 05. Die 1955 bis 1959 übergebenen Universalmaschinen bewährten sich bestens und glänzten mit störungsfreien Laufleistungen von mehr als 300 000 Kilometern. Bemerkenswert ist das um so mehr, als in Hennigsdorf die Produktion elektrischer Vollbahnlokomotiven immerhin sieben Jahre lang (seit 1944) unterbrochen war.

Vollbahn-Elloks

Abgesehen von einem weiteren Auslandsauftrag über 32 Gleichstromlokomotiven EL 104 für Algerien (1971/72) wurden ab 1961 Vollbahn-Elloks ausschließlich an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Den beiden Prototypen E 11 001 und E 11 002 folgten von 1963 bis 1976 93 Serien-E 11 und 290 in der Übersetzung modifizierte E 42. Fast zeitgleich zur E 11 entstanden in Hennigsdorf zwei Versuchslokomotiven für Wechselstrom 25 kV 50 Hz. Hintergrund waren Pläne der Reichsbahn, den Norden der DDR mit diesem Sy-

stem zu elektrifizieren. Die Maschinen LEW I und LEW II wurden ab 1962 auf einer 23 km langen Versuchsstrecke zwischen Hennigsdorf und Wustermark erprobt. 1966 gesellte sich als Prototyp noch die bereits erwähnte 160 km/h schnelle Universallok (!) E 211 001 hinzu. Zu einer 15 Stück umfassenden 50-Hz-Serie kam es aber nur in Gestalt der E 251 für die Rübelandbahn. Anfang der 70er Jahre forderte die DR für ihr Hauptbahnnetz die Konstruktion einer neuen Universal-Ellok. Die ab 1974 in Dienst gestellte sechsachsige BR 250 (jetzt 155) entsprach dem internationalen Standard hinsichtlich Fahrzeugtechnik, Elektrik sowie vor allem auch der Leistungs-, Steuerungs- und Informationselektronik. Zum Einbau gelangten Schaltwerke mit Thyristorstellern, elektronische Fahr- und Bremssteuerung und der speziell von LEW entwickelte Gummikegelfederantrieb mit elastischer Aufhängung der Fahrmotoren. Ein 50-Hz-Drehstrombordnetz versorgt – wie schon bei der BR 251 – die Hilfsaggregate. Im Hinblick auf die rasche Verfügbarkeit einer zuverlässigen Allround-Maschine wurde damals die Dreh-

gonnen. Eine erste Serie von 126 Maschinen ging in die Sowjetunion, dem in den folgenden Jahrzehnten wichtigsten Exportland für LEW-Fahrzeuge. Dorthin und an Erz- und Kohletagebaubetriebe in Ostdeutschland, Bulgarien, China, Jugoslawien und Polen wurden bis 1991 rund 4 000 Industrieloks geliefert. Hinzu kamen bis heute mehr als 3 000 Grubenlokomotiven für Fahrdrabt- und Batteriebetrieb unter Tage. Abnahme fanden sie in den schon genannten Ländern, aber auch in Rumänien, der Tschechoslowakei, in Ungarn und Brasilien.



V 60 als Werklok in Hennigsdorf, 18. Oktober 1990.



Eine ex-V 100 als 199 863 auf der Selketalbahn 1989.



Eine ältere EL 2 im Tagebau Seese-Ost am 13. Januar 1991.

stromtechnik bei den Fahrmotoren bewußt zurückgestellt. In der LEW-Modellpolitik genoß absolute Betriebstauglichkeit stets den Vorrang vor technisch schon realisierbaren, aber noch nicht ausgereiften Lösungen.

Diesellokomotiven

Nachdem bereits seit 1953 verschiedene Werkbahntypen zum Programm gehörten, begann 1964 die Lieferung dieselhydraulischer Lokomotiven an die Deutsche Reichsbahn: Vom VEB „Karl Marx“ Babelsberg übernahm LEW die Serienproduktion der V 60. Etwa die Hälfte der 2086 in Hennigsdorf entstandenen V 60 fand bei zahlreichen DDR-Industriebetrieben und ausländischen Bahnen Abnehmer, u.a. in Algerien, Ägypten, Bulgarien und Österreich.

1966 lief dann die 1140 Stück umfassende V-100-Serie an. Die Prototypen kamen ebenfalls aus Babelsberg. Interessanterweise entwickelte LEW auch Mehrzwecklokomotiven mit dieselektrischem Antrieb: Mit 90 bzw. 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und 1050 bzw. 1400 PS lagen sie in der Leistungsklasse, die die

Reichsbahn ausschließlich mit hydraulischen Maschinen abdeckte. 83 Exemplare der für Meterspur ausgeführten Typen DE I, DE II und DE III exportierte LEW 1967/68 nach Brasilien.

Nahverkehrs-Triebzüge

In den 50er und 60er Jahren lieferte das Werk die Elektrik für Straßenbahnen der DDR und Stadtschnellbahnen in Warschau und Budapest. Seit 1969 laufen in der ungarischen Hauptstadt komplett in Hennigsdorf gefertigte Elektro-Triebzüge, seit 1972 in Ägypten zwischen Kairo und Heluan und seit 1982 auch auf der griechischen Vorortlinie Athen–Piräus. Die speziell für die Betreibergesellschaft ISAP konstruierten Züge entstanden zum Teil in Kooperation mit Siemens und MAN.

Eine Episode blieb der Einsatz für die Berliner U-Bahn bestimmter Kleinprofilzüge in Athen. Dort wurden 1982 wegen der Leichtathletik-Europameisterschaften dringend Fahrzeuge benötigt. Kurzerhand wurden die schon seit 1975 hergestellten GI-Doppeltriebwagen dafür modifiziert. Mitte der 80er Jahre kehrten sie



EL 9 (Spurweite 750 mm) am 8. September 1990 in Klostermansfeld.

Fotos: Neddermeyer

nach Berlin zurück und bewältigen heute mit den übrigen GI-Wagen den Verkehr auf der Linie Pankow–Mohrenstraße. Schließlich knüpfte LEW im Jahre 1979 an die AEG-Tradition als Hersteller Berliner-S-Bahnwagen an: Die Montage der Baureihe 270 begann. Zwischen der Ablieferung der ersten vier Baumuster-Viertelzüge und der Aufnahme der Serienproduktion vergingen sieben Jahre. Seit 1987 fertigte LEW dann 166 Zwei-Wagen-Ein-

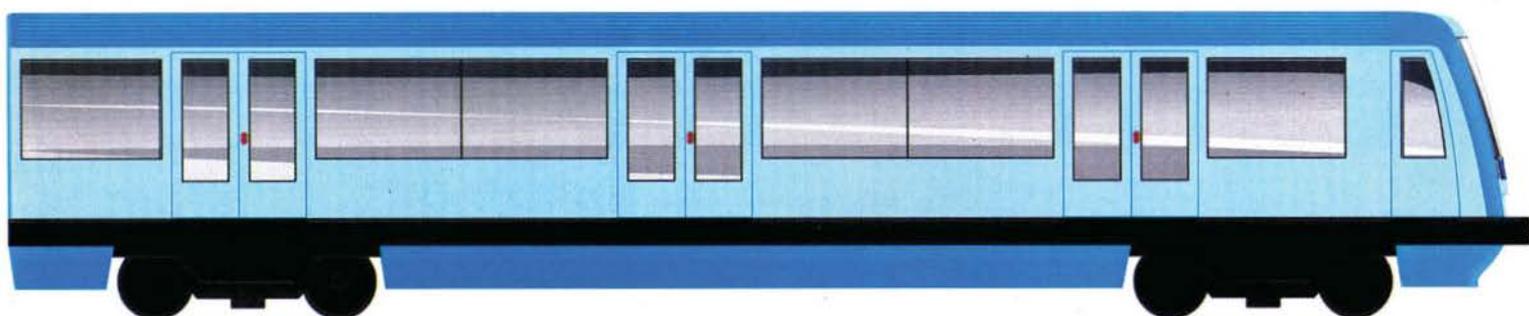
heiten. Zur Anwendung kam hier das eigens dafür konstruierte Schweißkarussell: Eine drehbare Kammer ermöglicht es, die Aluminium-Wagenkästen stets so zu positionieren, daß alle Schweißungen als liegende Naht erfolgen. Die bei Schräg- oder Fallnähten zwangsläufigen Schweißunhebheiten können so weitgehend vermieden werden.

Übrigens setzte sich bei den Serienzügen der BR 270/485 der Hersteller mit seinem Farbkonzept durch: Die Reichsbahn hatte bordeauxrot-elfenbein vorgesehen, doch 1987 lackierte LEW einen Halbzug in rot-anthrazit – eine Kombination, die auch Erich Honecker ausdrücklich guthieß.

Die Weiße Lady

Durch ihr gestyltes Äußeres – weißer Lokomotivkasten, angewinkelte, breite rote Zierstreifen – sorgte auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 eine Hennigsdorfer Elektrolok für beträchtliches Aufsehen. Aber auch das Innenleben der die Nummer 212001 tragenden Weißen Lady beeindruckte die Fachwelt. Elektronische Bauelemente waren gegenüber der 250er nochmals ↔

Das ist die projektierte Duo-S-Bahn, die einmal über Hennigsdorf hinaus nach Velten, Kremmen und Neuruppin fahren könnte.





IC-Triebwagen für Griechenland.

weiterentwickelt worden. Sie verfügte über einen arbeitsmedizinisch optimal gestalteten und klimatisierten Führerraum. Ausgelegt war die Maschine für 140 km/h. Ende 1983 erhielt sie jedoch entsprechend den Vorgaben des Auftraggebers eine geänderte Übersetzung für nur noch 120 km/h und wurde in 243 001 umgezeichnet. Ihr folgten dann bis 1990 die 645 Serienmaschinen – für Reichsbahn und LEW gleichermaßen Rekordstückzahl an Vollbahn-Elektroloks einer Baureihe. Als Nachschlag kamen 1990/91 die 39 auf Tempo 160 km/h getrimmten 112er-Schwestern hinzu.

Das Baumuster dieser überaus erfolgreichen Lokfamilie diente dem Hersteller 1988/89 als Erprobungsträger für die Drehstromantriebstechnik. Inzwischen trägt sie als 143 001 ein mit umweltverträglichem Wasserlack erneuertes weißes Farbleid und wird vom Eigentümer AEG zu unterschiedlichsten Versuchs- und Meßfahrten herangezogen.

Im Jahr 1991 verließen schließlich noch vier schwere sechsachsige Lokomotiven das Werk: die 252 001 bis 252 004, jetzt als 156 001 bis 156 004 bezeichnet. Auch ihr technisches Gesamtkonzept beruht auf den Baureihen 243/143 und 250/155. Die Höchstgeschwindigkeit von nur 120 km/h will jedoch nicht so recht zur Kopfform passen: Hier hatten die Konstrukteure noch anderes im Sinn als das von der Reichsbahn geforderte Betriebsprogramm. Windkanal-Untersuchungen der Technischen Universität Dresden ergaben, daß sich die Maschinen ganz vorzüglich für Tempo 160 km/h und darüber eignen. Weiterentwickelt wurde im übrigen auch die Bordelektronik; in den Lokomotiven 156 003 und 156 004 gelangte ein Siemens-Mikrocomputersystem zum Einbau. – Das stark gesunkene Güterverkehrsaufkommen

führte schließlich zur Stornierung der ursprünglich geplanten Serienlieferung.

Produktpalette 1993/94

Erneut beherrschen seit November letzten Jahres in der modernen Endmontagehalle Lokomotiven das Bild, denen ihre Abstammung von eben jener Weißen Lady anzusehen ist – mag das am Ende des Produktionsdurchlaufs aufgetragene Make up mit Lätzchen auch fast darüber hinwegtäuschen. Meist sind fünf Maschinen gleichzeitig in Arbeit. Bis Mai 1994 erhält die größte, aus einer einzigen Fabrik kommende Ellok-Familie nochmals Zuwachs. Die 90 Exemplare der BR 112.1 sind von beiden deutschen Bahn-

die Produktion von zunächst 29 Niederflur-Straßenbahnzügen für die Berliner Verkehrsbetriebe an. Weitere Beschaffungsraten bis zu insgesamt 120 Stück sind vorgesehen.

Ob dazu schon bald auch neue Fahrzeuge für den Fernverkehr kommen, steht bisher nicht fest. Immerhin wäre die erwähnte BR 156 ohne weiteres für 160 km/h auslegbar und damit ideal für Express-Güterzüge. Der Unternehmensbereich Güterverkehr benötigt aber mittelfristig leistungsfähige Renner für eilige Fracht. Mit einer Anfrage an die Industrie ist deshalb 1993 zu rechnen.

Im vergangenen Jahr hat die DB die Ausschreibung für 400 Drehstromloks der BR 121 wieder zurückgezogen. Nun wird – vor-

Maffei ein harter Konkurrent. Die Münchner Firmengruppe schickte bereits eine modifizierte Version des nach Spanien gelieferten Eurosprinters S 252 ins Rennen: die 127 001.

Für jahrelang gefüllte Auftragsbücher würde auch der S-Bahn-Triebzug 481 sorgen. Bis 1999 sind für das Berliner Gleichstrom-Netz 550 Einheiten vorgesehen. Auch hier gab es 1992 schon eine Ausschreibung über zehn Baumuster-Doppeltriebwagen, die jetzt ebenfalls international wiederholt wird. Dazu und für weitere S-Bahn-Varianten gibt es in Hennigsdorf längst Fahrzeugstudien.

In jüngster Zeit ist die Ausdehnung des Berliner Gleichstromsystems ins Umland übrigens umstritten. Angesichts dessen halten die AEG-Ingenieure eine unkonventionelle Lösung parat, Duo-S-Bahn genannt. Mit einem 240 kW starken Dieselmotor in den Beiwagen schon vorhandener 485/885-Einheiten könnten auch Streckenabschnitte ohne Stromschiene befahren werden, umsteigefrei über die bestehenden S-Bahn-Endpunkte hinaus. Außerdem gibt es Projekte für einen neuen Regionalschnellbahn-Triebzug mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit und einen Nahverkehrstriebwagen mit Baugruppen aus der Busfertigung.



752 002 (ex 120 002) als Versuchsträger für Komponenten der künftigen Baureihe 121. Im Hintergrund ein Testzug für die Berliner U-Bahn mit Dachstromabnehmern.



Wagenkasten für die Metro in Shanghai.



Nahverkehrstriebwagen 628.4 in Serienfertigung.

verwaltungen bestellt worden. Für Auslastung der Fertigungskapazität sorgt zusätzlich der Auftrag über 63 Dieseltriebzüge der BR 628.4. Beim Außenanstrich wird hier erstmals serienmäßig Wasserlack verwendet, der nur noch einen sehr geringen Anteil umweltschädlicher Lösungsmittel enthält. Montiert werden derzeit auch die letzten von 15 Sechswagen-Zügen für die U-Bahn Shanghai und noch einige Grubenlokomotiven für Kasachstan. Voraussichtlich ab Juni 1994 läuft

behaltlich des weiteren Bedarfs für eine Universallok – der günstigste Anbieter europaweit ermittelt. AEG Hennigsdorf installierte inzwischen in der Vorserie-120 002, vorübergehend als 752 002 bezeichnet, GTO-Stromrichter mit Wasserkühlung. Sie spielen als mögliche Komponente der künftigen 121 eine Rolle im Wettbewerb um den Großauftrag. Den will die Bahn am liebsten an einen einzigen Hersteller vergeben. Neben ABB/Henschel ist hier vor allem Siemens/Krauss-

Produktionsmethoden

Der Fertigungsablauf wird im Hennigsdorfer Werk weiter optimiert. 1992 ging die modernste, in der Schienenfahrzeugindustrie eingesetzte Schweißanlage in Betrieb, entwickelt noch in LEW-Regie. Computergesteuert ermöglicht eine fahrbare Bühne bis zu 5 000 Schweißpunkte „in einem Rutsch“. Die Maschine ist derzeit für die Punktstahlschweißung ausgelegt, jedoch auf durchgehende Strecken-