

Elektrolokomotiven der Baureihen 112 und 243/143

Im Jahre 1980 hatte der Lokomotivbau Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" (LEW) in Hennigsdorf den Auftrag zur Entwicklung einer Bo'Bo' - Elektrolokomotive für die Deutsche Reichsbahn erhalten. Vorgesehen waren eine Schnellzuglokomotive für 140 km/h und eine Güterzugvariante für 120 km/h, beide auf derselben Konstruktionsbasis, jedoch mit unterschiedlichen Übersetzungen.

Bereits zur Leipziger Frühjahrsmesse 1982 konnte der Prototyp mit der Betriebsnummer 212 001 der Öffentlichkeit präsentiert werden. Aufgrund der weissen Lackierung, mit einem umlaufenden und seitlich versetzten, breiten roten Band, erhielt diese Lok später den Beinamen "White Lady". Die Erprobung mit umfangreichen Messfahrten erfüllte zwar alle Erwartungen, der Mangel an leistungsfähigen Mehrzwecklokomotiven führte jedoch zur Änderung der Prioritäten bei der Fahrzeugbeschaffung. Die Probellokomotive wurde für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h umgebaut, danach als 243 001 bezeichnet und einer erneuten erfolgreichen Erprobung unterzogen.

Ab 1984 erfolgte nun die Serienfertigung der Baureihe 243, von der bis 1990 insgesamt 646 Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurden. Keine andere Bauart hat in der ehemaligen DDR eine solch grosse Stückzahl erreicht. In dem ab 1992 einheitlichen Nummernplan tragen die Lokomotiven die Baureihenbezeichnung 143.

Im Sommer 1990 bekundete die Schweizer Süd-Ost Bahn (SOB) ihr Interesse an dieser Lokomotivkonstruktion und mietete die 243 922 nach zufriedenstellenden Probefahrten an. Wenig später trafen im Oktober 1990 vier Maschinen im Bw Offenburg ein, bereits zur Reihe 143 umgezeichnet, die von der Deutschen Bundesbahn auf den Strecken des Schwarzwalds einer Erprobung im Vergleich mit der Baureihe 139 unterzogen wurden. Auch hierbei bewährten sich die LEW-Lokomotiven so gut, dass die DB im Jahre 1992 schliesslich 150 Maschinen angemietet und im Raum Dortmund und im Schwarzwald eingesetzt hat. Für die Verwendung im S-Bahn-Verkehr an Rhein und Ruhr sowie im Nürnberger Raum erhielten 1991 einige Fahrzeuge ein Zeitmultiplexe-Wendezug-Steuerung (ZWS) und die S-Bahn-Lackierung in verkehrsweiss/orange. Als erste dieser Loks trat die 143 635 ihren Dienst in Nürnberg an, weitere folgten.

Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten ergaben sich für die DR neue Perspektiven im Hinblick auf den Streckenausbau und die dadurch möglichen höheren zulässigen Geschwindigkeiten. Aus einer 243-Bauserie wurden vier Lokomotiven entnommen und als Vorserie 212 002 bis 005 der Erprobung bei der DR und der DB für den Einsatz bis 160 km/h zugeführt. Ab August 1991 erfolgte die Indienstellung der Serienlokomotiven 212 006 bis 040 für die DR, seit 1. Januar 1992 als Reihe 112 bezeichnet. Auch davon waren verschiedene Fahrzeuge in der Betriebserprobung vor IC- und IR-Zügen der DB und im Bw Seelze beheimatet. Am 21. Februar 1992 kam es zwischen der DB, der DR und der AEG zu einem Liefervertrag für je 45 Lokomotiven der Baureihe 112. Die 112 101 bis 145 wurden für die DR vorgesehen, die 112 146 bis 190 für die DB. Für alle Fahrzeuge war zuvor eine einheitliche Farbgebung nach den Vorgaben der DB festgelegt worden. Erst kurz vor dem Vertragsabschluss waren die LEW am 22. November 1991 wieder in den Besitz der AEG übergegangen, die bis 1946 in Hennigsdorf eine Lokomotivfertigung unterhielt.

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO MODELLE IN SPUR 0 - MASSSTAB 1:43,5

Messing-Handarbeitsmodelle aus über 1200 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge	383 mm	Stromaufnahme ohne Belastung	12 V 650 mA
Gewicht	3200 g	Mind. Radius	1200 mm

Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat. Nr. O-039	DR 243 824-0	1-15	15 Exemplare	1994
Kat. Nr. O-039/1	DR 143 855-2	1-20	20 Exemplare	1994
Kat. Nr. O-039/2	SOB 143 922-3	1-20	20 Exemplare	1994
Kat. Nr. O-039/3	DR S-Bahn 143 635-1	1-15	15 Exemplare	1994
Kat. Nr. O-039/4	DB 112 153-2	1-30	30 Exemplare	1994

- Türen zum Öffnen
- Führerstandseinrichtung mit abschaltbarer Beleuchtung
- Federpuffer
- Präzise Nachbildung der Drehgestelle sowie Rahmendetails
- Abschaltbare Konstantbeleuchtung 1.5 Volt mit Fahrtrichtungswechsel
- Einzelachsantrieb mit Freilauf, 4 starke Canon-Gleichstrommotoren EN-22 12-14 Volt (abschaltbar), gefederte und kugelgelagerte Radsätze