



1949



18.09.1954 – 696 133



**LEW**  
1946 – 1955

Das Zentrum des Elektrofahrzeugbaus der DDR war das VEM VEB Kombinat LEW, Hennigsdorf/Osthavelland,

Der Kürzelbandwurm bedeutet: Volkseigener Elektrotechnik und Maschinenbau Volkseigener Betrieb Kombinat Lokomotivbau – Elektrotechnische Werke.

Das LEW-Kombinat war nach dem Zweiten Weltkrieg aus den ehemaligen AEG-Fabriken entstanden, wo schon seit 1926 Elektrofahrzeuge hergestellt wurden. Berühmt geworden war das Hennigsdorfer Werk durch den Lokomotivbau (seit 1931 zusammen mit Borsig).

Nach Kriegsende (in Hennigsdorf 22. April 1945) begann man am 4. Mai 1945 nach Erlaubnis des sowjetischen

Stadtkommandanten mit Aufräumarbeiten. Trotz Kriegsschäden war im Werk noch Material für etwa 300 Elektrofahrzeuge übrig, jedoch lediglich 30 dafür notwendige Elektromotoren. Nach Plünderungen und anschließender Demontage (Potsdamer Abkommen) blieb nicht mehr viel übrig.

Anfänglich unterstand das Werk der Sowjet-Aktiengesellschaft (SAG). Man wandte sich dem Bau von Sackkarren, Kochgeschirr und ähnlichem zu, reparierte aber schnell auch alte Elektrofahrzeuge. 1946 wurde das Werk Lan-

deseigentum der Provinzialregierung Brandenburg und kurz darauf Volkseigentum.

Die noch 1945 von der AEG-Zentrale Berlin eingesetzten neuen Direktoren der Landeseigenen Betriebe Brandenburg AEG – Borsig Lokomotivwerke Hennigsdorf, Richard Gause (Technik) und Willy Krüger (Kaufmännischer Bereich), richteten in einem neubauten Gebäude die Fließfertigung für die Elektrokarren-Produktion ein. Auf Basis der Vorkriegskonstruktionen (EK 1002 und EK 2002) entwi-



LEW Typ EK 2002 Dex für die Deutsche Post in den frühen 50er Jahren

**VEM**  
**LOKOMOTIVBAU · ELEKTROTECHNISCHE WERKE**

**Elektrokarren EK 2002 D**

Tragfähigkeit	2000 kg
Eigengewicht	1290 kg
Motorleistung	2,9 kW
Auf guter ebener Fahrbahn beträgt:	
Geschwindigkeit mit Vollast	10 km/h
Geschwindigkeit ohne Last	13 km/h
Fahrbereich	50 km
Bereifung:	
Vollgummi	540/410/100
Luftreifen	23" × 5"

**Steigfähigkeit:**  
Auf eine Weglänge von 150 m ohne Last 17%, mit Halblast 10%, mit Vollast 6%.  
Kurze Rampen bis zu 15% können mit Vollast befahren werden.

**Zugkraft an der Zugkupplung:**

60 min ohne Last	82 kg	mit Halblast	62 kg	mit Vollast	42 kg
30 " " " "	116 " " "	" " " "	96 " " "	" " " "	76 " "
5 " " " "	250 " " "	" " " "	230 " " "	" " " "	210 " "

(1) HENNIGSDORF / OSTHAVELLAND  
FRÜHER AEG u. BORSIG-LOKOMOTIVWERKE HENNIGSDORF

LEW-Werbung für die Elektrokarre Typ EK 2002 D 1

ckelte man in Hennigsdorf gezwungenermaßen eigene Typen.

Einerseits fehlte es an notwendigen Spezialwerkstoffen und Maschinen, andererseits drängte die politische Führung darauf, unabhängig vom Westen zu werden. Eigene Motoren und Fahr-schalter-Konstruktionen entstanden. Willy Krüger floh aus der sowjetischen Zone und wechselte zu der Firma > Gaubschat im amerikanischen Sektor Berlins, wo er die Grundlage für deren Elektrofahrzeugbau legte.

Der neue Namen lautete nun VEM (Volkseigener Elektrotechnik und Ma-

schinenbau) VEB (volkseigener Betrieb) Lokomotivbau – Elektrotechnische Werke (LEW).

Der Zweijahresplan 1949/1950 der DDR sah eine Produktion von 800 Elektrofahrzeugen pro Jahr vor, wovon jedoch gerade 46% fertiggestellt werden konnten. Der größte Anteil davon ging wie viele andere Produkte als Reparationslieferungen an das wiedererstandene Polen und in die verwüstete UdSSR.

Der Fünfjahresplan 1950 bis 1955 sah wiederum 800 Elektrokarren pro Jahr vor. Die Produktion beinhaltete

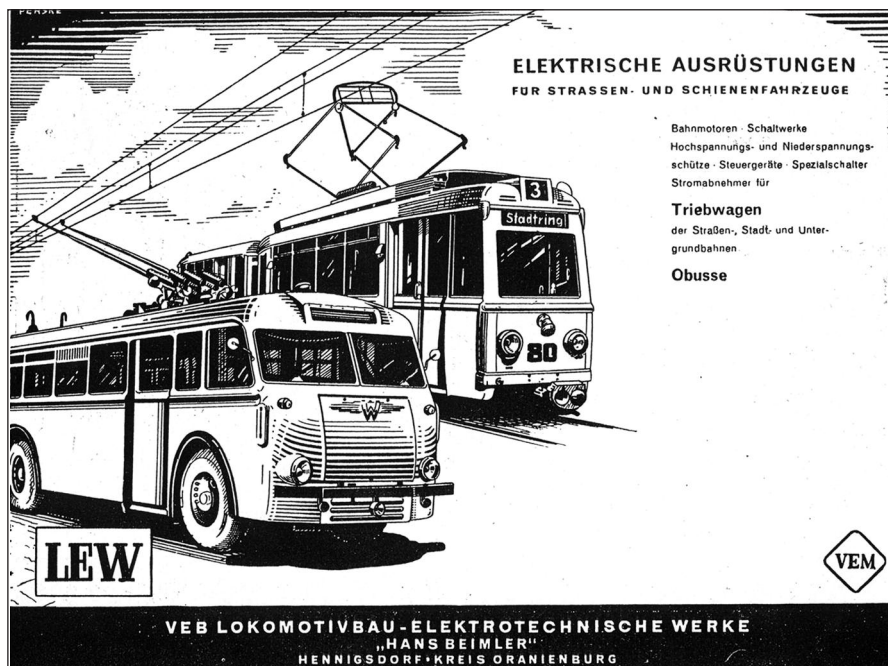
die Typen EK 2002 als EK 2002 DL (Differential und Luftreifen), EK 2002 DLF (plus Führersitz), EK 2002 D (Vollgummireifen) und EK 2002 Dex (plus explosionsgeschützt). 1953 wurden sie durch den stärkeren Typ 3002 (3 t) ergänzt.

Für 1951 waren zusätzlich 1500 Elektrowagen für den Export im Plan aufgenommen worden, die als Zweittonner die Bezeichnung ELA 2 (Elektro-Lastauto) trugen. Die projektierten Stückzahlen wurden jedoch nie erreicht. So stellte man 1954 lediglich 26 und 1955 nur noch 13 Exemplare des ELA 2 her. Mit Ablauf des Fünfjahresplans 1955 stellten die Hennigsdorfer den Elektrofahrzeugbau ein. Ersatz für den innerbetrieblichen Transport boten die „Dieselameisen“ (> IFA, > Multicar) aus Ludwigsfelde.

Im 2. Quartal 1951 nahm man in Hennigsdorf auch den Bau von 90-kW- und 120-kW-Elektromotoren auf und rüstete unter anderem damit Omnibusse aus den > Lova-Werken zu Oberleitungsomnibussen um. Der Bedarf an neuen Fahrzeugen in der DDR war immens. Da die DDR-Produktion jedoch die Nutzfahrzeug-Nachfrage nicht befriedigen konnte, griff man auf andere Fabrikate aus dem RGW-Raum zurück.

1952 hatte das Hennigsdorfer LEW den Zunahmen „Hans Beimler“ erhalten (1936 im spanischen Bürgerkrieg gefallenes kommunistisches Mitglied der Internationalen Brigaden). Nach der Wende in der DDR erhielt die AEG, nunmehr Teil der > Mercedes-Benz Akt.-Ges., das Werk zurück.

... ABB



LEW-Werbung für elektrische Ausrüstungen



LEW-Elektro-Lastautos für 2 Tonnen Nutzlast Typ ELA 2 wurden bis 1955 gebaut <sup>DQA</sup>