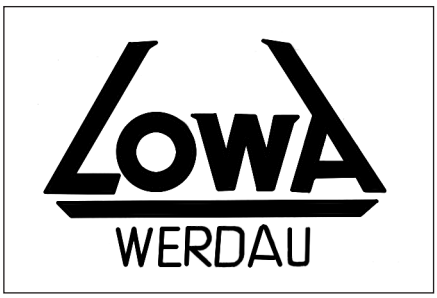
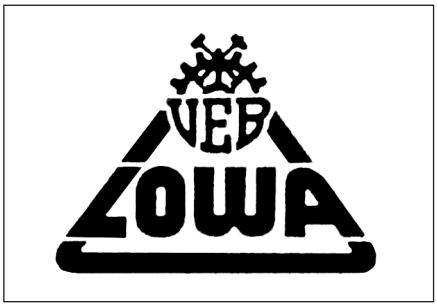


1948

1949



1949

Der Lowa-Dampfschlepper auf Tournee durch die DDR im Jahre 1951

Die Kooperation der EKM Elbewerke Rosslau und dem Lowa Waggonbau Werdau

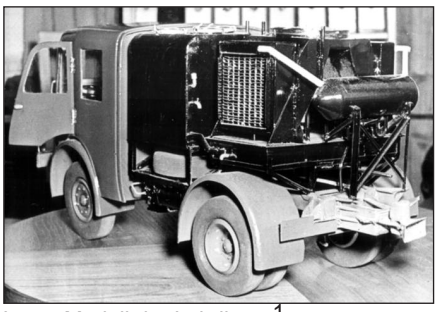
Lowa
1949 – 1956

Nach dem Zweiten Weltkrieg und angesichts des rasch aufziehenden Kalten Krieges rückte die Energiefrage vorübergehend ins Blickfeld. Eine Kommission in der sowjetischen Besatzungszone beriet den Einsatz von Dampffahrzeugen, wobei man auf die geheime Arbeit der Gebr. Sachsenberg Akt.-Ges. (> Sachsenberg) zurückgreifen konnte.

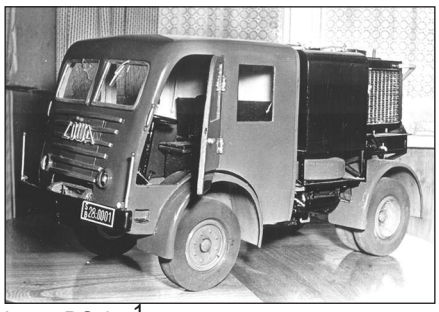
Ein kurzes Intermezzo blieb der Versuch des Diplom-Ingenieurs Werner Hans Fritsch (> Fritsch), die Sachsenberg-Konstruktion zu vervollkommnen. Er hatte unter seinem Namen erstmals eine der Dampfzugmaschinen auf der Leipziger Herbstmesse 1947 vorgestellt.

Deren Weiterentwicklung wurde schließlich in den durch den Befehl 64

Versuchs-Schlepper der EKM Werke Roßlau



Lowa-Modell der Lehrlinge [1]



Lowa DS 65 [1]

LOWA
WERDAU

1951

Formschön präsentieren sich 1951 die Lowa -Dampfschlepper DM 65 und DS 120 [1]

Lowa-Oberleitungsbus der Normgröße I Typ 600 in Eberswalde 1951

Lowa-Oberleitungsbus Normgröße I in Eberswalde 195x

der sowjetischen Besatzungsmacht vom 1. Juli 1948 enteigneten und somit volkseigenen Betrieben VEB EKM Elbewerke Rosslau (Energie und Kraftmaschinenbau) und VEB Kraftfahrzeugwerk Ernst Schumann, vorm. Schumann, Greizer Straße 70, Werdau, gemeinsam weiterbetrieben.

In Zusammenarbeit mit dem VEB EKM Elbwerke Rosslau (> Sachsenberg) begann man auf Initiative des Hauptdirektors Singhuber der VEB Lokomotiv- und Waggonbau (LOWA), Werdau, im Januar 1951 nach überarbeiteten Plänen der Diplom-Ingenieure Rudolf Hasenzahl und Hanns Werner Fritsch eine Dampfzugmaschine zu bauen, die auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1951 vorgestellt wurde. Die Dampfzugmaschine DM 65, auch als DS 65 bezeichnet, besaß eine 65-PS-Zweizylinder-Dampfmaschine. Sie hatte einen koksbefeuerten Zweitrommel-Wasserrohrkessel mit 25 atü Betriebsdruck und 325 – 380° Überhitztemperatur. Zwei Behälter mit 785 Liter Wasser und eine Kondensationsanlage sorgten dafür, dass der Nachschub für die Dampferzeugung nicht nachließ. Eine Beschickung mit Brennstoff (Brennstoffvorrat 750 kg) reichte ca. 400 km. In der Ebene konnten 40 km/h erreicht werden. Die Zugkraft lag bei 2,3 t. Die Dampfzugmaschine war längere Zeit im Institut für Schienenfahrzeuge für Versuchszwecke eingesetzt. Anschließend stellte LOWA in kleiner Serie diese Fahrzeuge her.

Ebenfalls 1951 entwarf das Konstruktionsbüro der VVB LOWA, Wildau, eine 120-PS-Schwerlastzug-Dampfzugmaschine, die als Versuchsfahrzeug das LOWA-Werk, Vetschau, fertigte. Bei diesem Dampffahrzeug wurde Brikettfeuerung versucht, einem in der DDR ausreichend vorhandenen

Ein Lowa-Oberleitungs-Omnibus W 601 in Berlin im April 1954 auf der Fahrt vom Alexanderplatz zum Ostring [1]

Lowa-Oberleitungszugmaschine ES6 in Ost-Berlin 1955

In der gleichen Baureihe entstand auch der Typ 500 für den Überlandverkehr DQA

Werbung des VEB Lokomotivbau – Elektrotechnische Werke in Hennigsdorf [1]

Brennstoff. Das Projekt scheiterte am zu starken Funkenflug. Zwar versuchte sich der > IFA-Fahrzeugbau noch bis in die späten Fünfziger Jahre mit der Erprobung von Holzgasanlagen für die aktuelle Lkw-Serie, doch sah man die Zukunftchancen eindeutig im Dieselmotorenbau.

In Werdau blickte man auf eine lange Tradition zurück.

Vor dem Krieg hatte sich die Fahrzeugbau Schumann G.m.b.H., Werdau, auch mit Omnibus-Karosserien einen Namen gemacht und auch nach Kriegsende wurden die ersten Fahrzeuge von 1945 bis 1949 auf angelieferte Fahrgestelle aufgebaut. Engpässe in der Reifenproduktion der Nachkriegszeit führten dazu, dass sich die Entwicklung des ersten selbsttragenden Oberleitungsbusses der LOWA auf die Normgröße I mit nur zwei Achsen konzentrierte. Die ersten elektrischen Aggregate lieferten die Verkehrsbetriebe Erfurt.

Erstmals präsentierten sich die neuen Lowa-Obusse auf der Frühjahrsmesse 1950 in Leipzig der Öffentlichkeit. Das Fassungsvermögen betrug 27 Sitzplätze mit Fahrer und Schaffner und 27 Stehplätze (Gesamtgewicht 8,5 t).

In den Jahren 1950 und 1951 folgten O-Busse der Normgröße II mit 29 Sitzen und 45 Stehplätzen, ausgerüstet mit 120-kW-Aggregaten des VEB LEW Hennigsdorf, den ehemaligen > AEG-Werken. In geringer Stückzahl liefen die Lowa-Oberleitungsfahrzeuge in Berlin, Potsdam und Erfurt. In verbesserter, längerer Ausführung mit Anhänger liefen sie ab ???? in Berlin, Erfurt, Weimar, Leipzig und Warschau etc. Eine Besonderheit war ein Doppeldecker-O-Bus. Ferner wurde eine Frontlenkerversion des Horch H 3 als Bus gebaut.

Der Typ W602a (14,61 t zGG) wurde ab 1953 eingesetzt, zumeist mit einem Anhänger (W 700, 31 Steh-, 27 Sitzplätze). 28 Sitze und 44 Stehplätze bot der Hauptwagen, der Motor leistete 2×60 kW.

Nach dem 2. Weltkrieg wurden bis 1949 sogenannte Kriegseinheits-Obusse für die damalige sowjetische Besatzungszone mit vorhandenen Fahrgestellen und Elektroausrüstungen bei

Schumann in Werdau / Sachsen hergestellt.

Der inzwischen verstaatlichte Betrieb „Volkseigene Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus, Fahrzeugwerk Ernst-Grube Werdau“ stellte ab 1950 DDR-Eigenkonstruktionen her. Von 1952 bis 1957 baute man 133 Obusse der Typen W601, W602 und W602a (ab 1956 in Ammendorf, vormals Lindner) sowie eine größere Zahl von Anhängern für die 11 Obusbetriebe der DDR und den Betrieb der polnischen Hauptstadt Warschau. Diese Fahrzeuge entsprachen der Normalgröße II, die vom Vereinheitlichungsausschuss Anfang der 1940er Jahre festgelegt worden war.

In der selben Typenreihe baute man schwere Autobusse (Typ W500) in Linienausführung und in einer Stadtvariante (ausschließlich für Berlin) mit aus Panzern gewonnenen Maybach-HI120-Benzinmotoren.

So kamen auch die ersten Elektroausrüstungen der Obusse aus „Altbeständen“ der einzelnen Verkehrsbetriebe. Ab 1952 lieferte der „Vereinigte Elektromaschinenbau – VEM“ Werk Hennigsdorf (vormals AEG) die Steuerung, und das Sachsenwerk Dresden die Motoren. Die Ausrüstung war ein Nachbau der vielerorts bewährten Vorkriegsentwicklung, Schwingregler mit Doppelkollektormotor. Der Regler arbeitete mit 4 manuell zu betätigenden Anfahrstufen (in Reihenschaltung der Teilmotoren) und einer 160 Kontakte umfassenden Schwinge – eine motorstromabhängige Schaltung der Parallelfahrstufen.

Weiterentwicklungen der Fahrzeuge sowie die gesamte Obus-Produktion musste die DDR 1957 durch einen Beschluss des „Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW oder COMECON genannt) einstellen.

Die Ostberliner Verkehrsbetriebe (BVG – später BVB) beschafften 41 fabrikneue und 3 gebrauchte Obusse vom Typ W602a und 42 Stück Anhänger vom Typ W700 (einige gebraucht). Nach Eberswalde kamen 2 Züge dieser Bauart, die bei einer Typenbereinigung 1959 nach Berlin abgegeben wurden. Die Obuszüge wurden bis zur Einstellung des Lichtenberger Netzes 1973 eingesetzt. Als Lauben oder Schuppen

Lowa-Oberleitungsbusse wurden von 1953 bis 1956 gebaut: Typ 602a

Eine Lowa-Oberleitungszugmaschine ES6 in der Versuchsausführung von 1953

Lowa 1953 Typ W 602a für Ost-Berlin

verkauft, überlebten einige Fahrzeuge bis Ende der 1980er Jahre. Im Jahre 1988 konnte ein Anhänger und 1989 der Obus Nr. 1520 (Baujahr 1953) sichergestellt werden. Beide Fahrzeuge befinden sich zur Zeit bei der Fa. MANIKA in Güstrow zur Aufarbeitung.

Ab 1955 versuchte sich im Ostberliner Obusnetz eine Oberleitungszugmaschine (vergleichbar einer Zugmaschine) mit einem doppelstöckigen Anhänger zur Personenbeförderung (seit 1953 im Versuchsbetrieb). Dieser Obuszug trug die Bezeichnung ES6 und wurde von LOWA Werdau und LEW Hennigsdorf gebaut. Bei der BVG-Ost erhielt er die Ordnungsnummer 2001 (Zugmaschine) und 201 (Beiwagen).

Der doppelstöckige Obuszug bot auf seiner Länge von fast 15 Metern 42 Sitzplätze und 3 Stehplätze im Oberdeck, desweiteren 20 Sitzplätze und 39 Stehplätze im Unterdeck an.

Am 1. Juli 1952 wurde die LOWA in VEB IFA Kraftfahrzeugwerk Werdau „Ernst Grube“ und zum 1. Januar 1954 in VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau umbenannt.

1953 begann die Produktion des 6 t LKW „H 6“, eine > Horch-, > Sachsenring-Konstruktion, die auch als Omnibus karossiert wurde.

1956 wurde der damals schwerste LKW der DDR, der Dreiachser „G 5“ in Werdau produziert. Als Antrieb diente ein wassergekühlter Viertakt-Sechszylinder-Dieselmotor (120 PS). Die Kraftübertragung erfolgte über ein fünfgängiges Wechselgetriebe auf das Verteilergetriebe und von dort über Gelenkwellen getrennt auf die hintere Doppelachse. Zusätzlich besaß das Fahrzeug einen Geländegang. Die Druckluftbremsanlage wirkte auf alle sechs Räder, die Handbremse auf die Mittelachse. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h.

Als Spezialaufbauten gab es Dreiseitenkipper, Muldenkipper, Kranwagen und Tankwagen für 4000 l Inhalt.

Eine weitere Spezialausführung als Großschneepflug wurde 1956 vom VEB Spezialfahrzeug Berlin ausgerüstet. Am Heck des Fahrzeugs wurde ein zweiter Fahrerstand angebaut, um rückwärts fahren zu könne. Der von den Pflugscharen zusammengeschobene Schnee wurde durch Schneefräser und Gebläse von der Straße geschleudert.

1956 wurde die Produktion des „S 4000 1“ vom > VEB Sachsenring Automobilwerke, Zwickau, nach Werdau verlegt und dort bis 1967 fortgesetzt.

Zudem bestand ein enormer Bedarf an Omnibussen. Hier rückte der VEB Lowa ins Blickfeld. Ab 1950 entwickelte man dort schwere Omnibusse und Oberleitungsbusse in Zusammenarbeit mit dem > VEB LEW in Hennigsdorf bei Berlin.

Das Auto 1950 7 207) Kraftfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1950: ... An Omnibussen zeigte Lowa VEB (Lokomotiv- und Waggonbau Wildau) einen Omnibus-Zug mit insgesamt 56 Sitz- und 58 Stehplätzen. ...

Unter großen Schwierigkeiten entwickelte man einen großen Stadt- und Überland-Omnibus des Typ 600

Ab dem 13. April 1951 führt der Betrieb den Namen VEB Lowa Waggonbau Werdau. Eine neuerliche Umbenennung des Werdauer Betriebes zum 1. Juli 1952 signalisierte die erfolgte Umstellung auf Fahrzeugbau, sie lautete: VEB IFA Kraftfahrzeugwerk Werdau „Ernst Grube“ Schließlich firmierte man ab 1. Januar 1954 VEB Kfz.-Werk „Ernst Grube“ Werdau.

Hier entsanden ab … die IFA-Lkw der DDR H3A, G5, H6 und S4000. Die hier entwickelte Nullserie W 45 und die Vorarbeiten für den Serien-Lkw W 50 beendeten den Straßenfahrzeugbau in Werdau.

Der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) beschloss 1956 das Ende des Lkw und Omnibus-Baus in der DDR. Damit endete der Busbau in Werdau und auch der Bau von Schwer-Lkw.

Stadtverkehrs-Omnibusse des Typs W 500 aus Werdau mit Maybach-Motoren 1951 Suhr