



HISTÓRIA DAS LOCOMOTIVAS – CLASSE 143 E 243 – DR e DB AG

A classe DR 243 incorpora locomotivas eléctricas universais da antiga DR (Deutsche Reichsbahn da extinta República Democrática Alemã), usadas para o serviço ferroviário geral.

Na nova DB (Deutsche Bahn AG), a locomotiva encontra-se matriculada como Classe 143. As locomotivas de classes 143/243 ainda hoje pertencem à classe de maior sucesso de locomotivas eléctricas alemãs

Desenvolvimento

A partir do início da década de 80 e devido ao preço do petróleo em crescente alta, a Deutsche Reichsbahn da RDA começou a incrementar a electrificação das suas linhas. Anteriormente, a DR tinha usado, principalmente, locomotivas a diesel de origem Russa.

Assim, a empresa VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke und Hennigsdorf, o único fabricante de locomotivas eléctricas na RDA, recebeu ordem para desenvolver, com base na locomotiva de carga pesada DR classe 250, uma locomotiva mais ligeira, de quatro eixos e uma tecnologia mais moderna, para transporte de passageiros e serviços de carga média. Os componentes mecânicos foram desenvolvidos e produzidos em Hennigsdorf. Os motores eléctricos foram fabricados pela EMW Dresden.

O protótipo da locomotiva 212 001 foi construído em 1982 e apresentado ao público no mesmo ano, com uma velocidade máxima prevista de 140 quilómetros por hora (mph 87). Foram efectuados vários testes antes de ser modificado para funcionar a uma velocidade máxima de 120 km / h (75 mph), Também a sua matrícula foi modificada para 243 001. Por causa de sua pintura especial (branco com listras vermelhas), esta locomotiva experimental, ganhou o apelido de Weiße Lady (Dama Branca). A produção da série foi iniciada em 1985 após o teste com a 243 001 ter sido bem sucedido.



Produção em Série

DR classe 243

Em 1985 na maior parte do sistema ferroviário da DR não eram permitidas velocidades superiores a 120 km / h (75 mph) pelo foram adquiridas grande número de locomotivas Classe 243; em 1984 foram entregues as primeiros 20, seguidas por 80 em 1985, 100 em 1986, 110 em 1987 e 114 em 1988. No final de 1989, tinham já sido entregues 500 destas locomotivas.

As locomotivas fabricadas a partir de 1987 (a partir de 143 302) foram equipadas com uma frente mais aerodinâmica, o que permitiu reduzir o consumo de energia em cerca de 5%, por redução da resistência do ar.



A partir de 1988 as locomotivas de classe 243.8 receberam equipamento de controlo para unidades múltiplas. Posteriormente 109 locomotivas sem controlo de múltiplas unidades de trem foram adquiridos até dezembro de 1990, o que fez ascender a 636 total locomotivas da Classe 243 que a DR tinha à sua disposição. A 243 659 foi a última locomotiva da classe 243 a entrar em serviço em 02 de Janeiro de 1991.

Após a reunificação alemã, o tráfego de mercadorias na ex-Alemanha Oriental, praticamente paralisou pelo que a maioria das locomotivas da Classe 243 ficaram paradas, sem nenhuma ocupação. Em Agosto de 1990 a locomotiva 243 922 (mais tarde DB 143 922) foi contratada para a Südostbahn (Suíça Sul-Eastern Railway) e outras foram para Freiburg e Düsseldorf para serem testadas pela Deutsche Bundesbahn DB.

DBAG Classe 143

No ano seguinte muitas destas locomotivas foram levadas para a zona oeste, onde foram utilizados na Schwarzwaldbahn, na Höllentalbahn, na Rhein-Ruhr S-Bahn e em comboios de mercadorias a partir de Dortmund.

Após a unificação da DB e da DR em 1994, para formar a Deutschen Bahn AG, as locomotivas da classe 143 foram usados em muitas mais linhas na antiga Alemanha Ocidental.

A primeira 212 001 (Dama Branca) propriedade da LEW, depois dos primeiros testes efectuados pela DR 1982-1984 continuou a ser utilizada como banco de ensaios para futuros desenvolvimentos. Foi vendida em 2002 para a EKO-Trans agora com a matrícula 143 001 e pintada em vermelho e prata. Em 2007 vestiu novamente roupagens brancas mas agora com a inscrição AEG. Em Maio de 2008 a 143 001 foi repintado de laranja com o logotipo de seu novo proprietário, a Arcelor Mittal.





Seis locomotivas Classe 143 locomotivas (041, 069, 186, 191, 286, 874) foram vendidos para Bahn- und der Hafenbetriebe Ruhrkohle AG e mais seis (179, 204, 257, 344, 851, 864) para Mitteldeutsche Eisenbahn Gesellschaft (MEG), onde foram renumerados como o MEG 601-606.

Classes DR 212 e DBAG 112

Após a reunificação alemã, as rotas de comboio para Berlim foram reconstruídas para uma velocidade máxima de mais de 120 km/h. A DR Deutsche Reichsbahn não tinha locomotivas capazes de atingir essa velocidade e por isso teve de adquirir novas locomotivas mais rápidas.

No entanto, a classe 212 tinha sido originalmente concebido para uma velocidade máxima de 160 km/h. Depois de quatro locomotivas protótipo (numerada 212 002 a 212 005, o número 212 001 havia sido originalmente usada para 143 001 e não foi reutilizado) foi produzida uma nova série de 35 locomotivas (212 006 a 212 040).

A Classe 112 destas locomotivas tornou-se um símbolo inesperado da reunificação alemã, pois foram as primeiras locomotivas a serem utilizadas tanto pelo Deutsche Reichsbahn como pela Deutsche Bundesbahn. DR e DB, cada encomendou 45 locomotivas ligeiramente melhorada da classe 112.1, à AEG, que, entretanto, havia retomado posse da LEW Hennigsdorf, pois tinha sido sua dona até 1946. A decisão de produzir estas locomotivas teve como principal motivo apoiar a fábrica de Hennigsdorf pois a DB teria preferido uma locomotiva de velocidade superior a 200 km/h para todo o serviço, por exemplo do tipo classe 120.

Após superar alguns problemas iniciais da classe 112, estas locomotivas foram utilizados principalmente em comboios InterRegio. Em 1995, 112 025 (antiga 212 025) passou a figurar como locomotiva de teste 755 025. Após o término dos serviços InterRegio e a modernização da Regional-Express o material circulante para velocidades de 140 km/h e 160 km/h (classe 112) são usados principalmente para serviços regionais. Em 01 de Janeiro de 2004 DB transferiu todas as suas locomotivas classes 112,1 para a DB Regio.

Fontes de pesquisa:

Wikipédia:

- Michael Dostal: *Baureihen 112, 143: Moderne Elektrolokomotiven für ganz Deutschland*. GeraMond, München 2000 [ISBN 3-932785-50-9](#)
- Gottfried Köhler: *Neuentwickelte Ellok BR 212/243 für die DR*. In: *Modelleisenbahner*. Nr. 7/Jahrgang 31/1982. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, [ISSN 0026-7422](#), S. 4-6.
- Wolfgang Faust: *Die neue Ellok in der Betriebserprobung*. In: *Modelleisenbahner*. Nr. 10/Jahrgang 33/1984. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, [ISSN 0026-7422](#), S. 4.
- Michael Gröbner: *Baureihe 143. Im Führerstand*. In: *LOK MAGAZIN*. Nr. 250/Jahrgang 41/2002. GeraNova Zeitschriftenverlag GmbH München, [ISSN 0458-1822](#), S. 48-51.

AS MINHAS LOCOMOTIVAS CLASSES 143 E 243:

Tenho um especial carinho por estas locomotivas ao ponto de possuir na minha colecção quase todas as variantes que a Marklin produziu:

