



Fahrzeuge der Hamburger U-Bahn

T-Wagen

1912 - 1970





Vorwort

Am 15.02.1912 ging das erste Teilstück der Hamburger U-Bahn in Betrieb. Hierfür wurden bereits im Jahre 1911 die ersten Fahrzeuge für den Personenverkehr in Betrieb gestellt und rechtzeitig zur Eröffnung in Betrieb genommen.

Bevor es in den 50er Jahren zu den ersten Nachkriegsbeschaffungen kam, wurden so bis zum zweiten Weltkrieg 397 Wagen in mehreren Serien beschafft. Jede dieser Serien ist einzeln aufgelistet, Unterschiede beschrieben und mit Bildern und reichhaltigen Skizzen und Zeichnungen illustriert.

Unternehmen Sie mit uns einen Streifzug durch die Geschichte der ersten Personenfahrzeuge der Hamburger U-Bahn.

Bedanken möchte ich mich bei Hans-Peter Martin, der auch für dieses Buch wieder sein Archiv geöffnet hat, bei Herrn André Loop und bei der Hamburger Hochbahn AG für die Genehmigung zur Nutzung Ihres Archives.

Hamburg im Dezember 2016

Carsten Christier

Inhalt

Vorwort

Die erste Beschaffungsperiode

Die erste Lieferung (T1)

Die zweite Lieferung (T2)

Die dritte Lieferung (T3)

Die vierte Lieferung (T4)

Die fünfte Lieferung (T5)

Änderungen an den Fahrzeugen der ersten Beschaffungsjahre

Die zweite Beschaffungsperiode

Die sechste Lieferung (T6)

Die siebte Lieferung (T7)

Die achte Lieferung (T8)

Weitere Änderungen an den bisherigen Fahrzeugen

Die dritte Beschaffungsperiode

Die neunte Lieferung (T9)

Die zehnte Lieferung (T10)

Die elfte Lieferung (T11)

Die zwölfte Lieferung (T12)

Die dreizehnte Lieferung (T13)

Die Probewagen der vierzehnten Lieferung (T14)

Die Probewagen der fünfzehnten Lieferung (T15)
Bestandsaufnahme nach dem zweiten Weltkrieg
Der Wiederaufbauwagen (TU1)
Änderungen an den noch vorhandenen Fahrzeugen 1.
bis 15. Lieferung
 Erprobung neuer Techniken in den 50er- Jahren
 Weitere Umbauten in den 50er Jahren
Die Umzeichnung 1960
Die Umbaufahrzeuge (TU2)
Das Ende der Altbaufahrzeuge
T-Wagen als Arbeitsfahrzeuge
 Schienenpflege AT1 (A33/8040 und 8041)
 Messwagen BB1 (8157)
 Bauzugloks AT2 (8050-8059)
 Schienenspritzwagen AT3 (8060)
 Schienenspritzzug AT3 (8050 und 8051)
T Wagen im Museumsbestand
Anhang
Anhang: Bibliographie
Auch lesenswert

Die erste Beschaffungsperiode

Die erste Lieferung (T1)

Für den Betrieb auf den ersten U-Bahnstrecken beschaffte die Hamburger Hochbahn in einer ersten Serie insgesamt 80 Wagen, die fortan als 1. Lieferung bezeichnet wurde. Die Bezeichnung T-Wagen entstand erst in den 50er Jahren, als es zur Beschaffung von Neubaufahrzeugen kam. In diesem Buch werden die Fahrzeuge dennoch der Einfachheit halber mit der späteren Bezeichnung geführt. Diese ersten Fahrzeuge waren somit der Type T1 zugeordnet.

Bestellt wurden insgesamt 40 Fahrzeuge mit Fahrgastplätzen nur der 3. Klasse, sowie weitere 40 Fahrzeuge mit Fahrgastplätzen der 2. und der 3. Klasse.

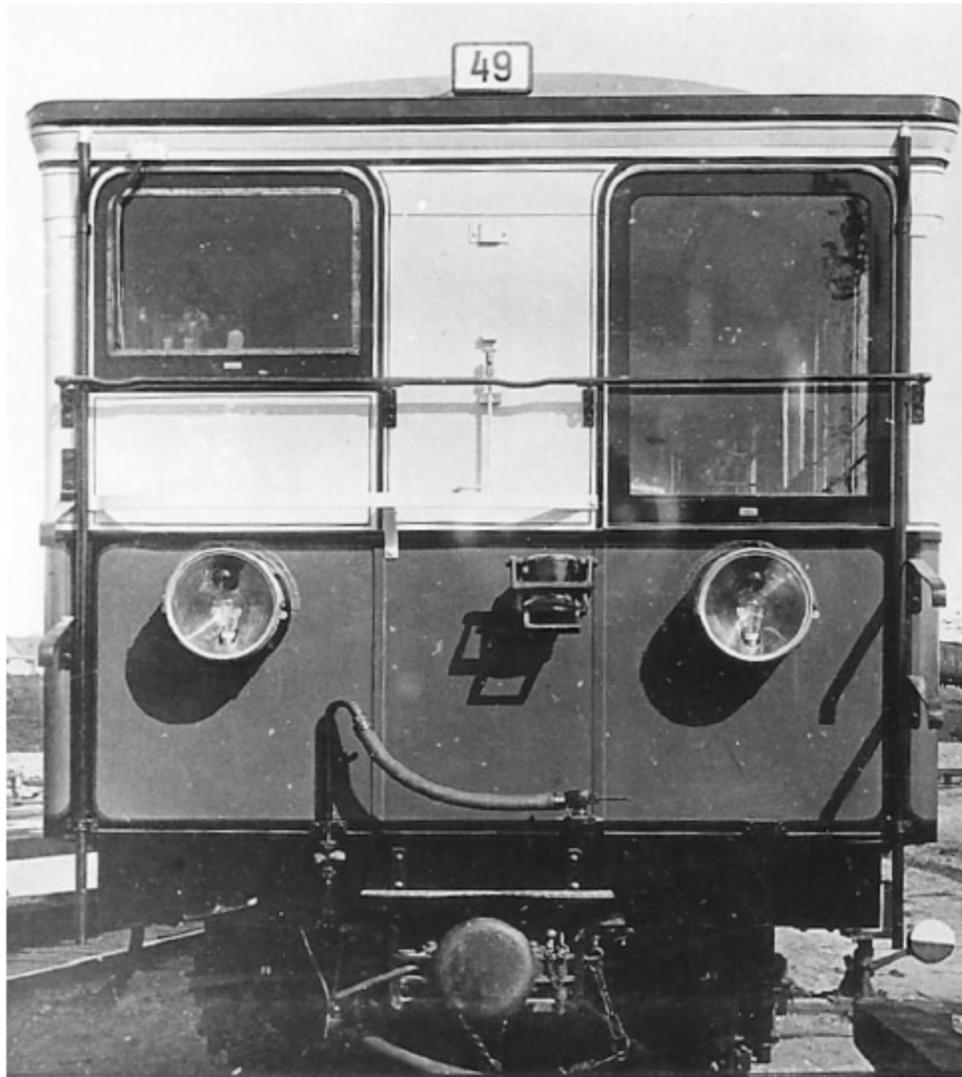
Im Innenraum wurden bei den gemischtklassigen Wagen die Abteile mittels einer Trennwand mit Schiebetür voneinander getrennt.

Jedes Fahrzeug verfügte über zwei Drehgestelle mit jeweils zwei Achsen von denen die jeweils außenliegenden angetrieben wurden. Die Fahrzeuge bestehen aus einem Eisenrahmen, auf denen die Wagenkästen jeweils aufgebaut wurden. Bei den Wagenkästen handelte es sich um ein Eichenholzgerippe, welches seitlich mit Stahlblech beplankt war. Die Fahrzeuge verfügten über ein Tonnendach, welches an den Stirnseiten ebenfalls zur Dachleiste heruntergezogen war. Es handelte sich um ein Holzgerippe, welches mit imprägniertem Segeltuch bespannt wurde.

Je Seite waren zwei Fahrgasttüren vorgesehen, welche aus Holz bestanden und eine lichte Türöffnung von 860mm

boten.

Zwischen den Türen wurden vier 1.380mm breite Fenster mit Lüftungsclappen vorgesehen, im Innenraum gab es vier Sitzboxen, von denen die äußeren beiden Längsbänke und die inneren beiden Querbänke aufwiesen.



Wagen 49 aus der ersten Lieferung (Archiv Hochbahn)

An einer Stirnwand war ein Fahrerstand installiert, welcher etwa 2/3 der Frontpartie auf der rechten Seite einnahm. Im Linken Drittel der Frontpartie gab es einen Klappsitz für den

Zugbegleiter. An der Rückstirnwand waren hinter den Türen je zwei Längsbänke angeordnet.

Die Innenverkleidung, sowie die Sitzbänke der dritten Klasse bestanden aus Eichenholz, welches in Mahagoni gebeizt war. Die Sitzbänke der zweiten Klasse aus Polsterstoff. Die zweite Klasse war grundsätzlich bei den entsprechenden Wagen an der dem Fahrerstand abgewandten Seite angeordnet.

Die Fußböden der dritten Klasse bestanden aus Lattenholz, der der zweiten Klasse aus Linoleum. Zwischen den Türen und Stirnwänden waren jeweils zwei 700mm breite Fenster eingebaut. An den Stirnwänden waren jeweils zwei 800mm breite Fenster eingebaut, wovon das Fahrerstandsfenster nur die halbe Höhe aufwies. Somit wurden die Fahrzeuge im Stehen gefahren.



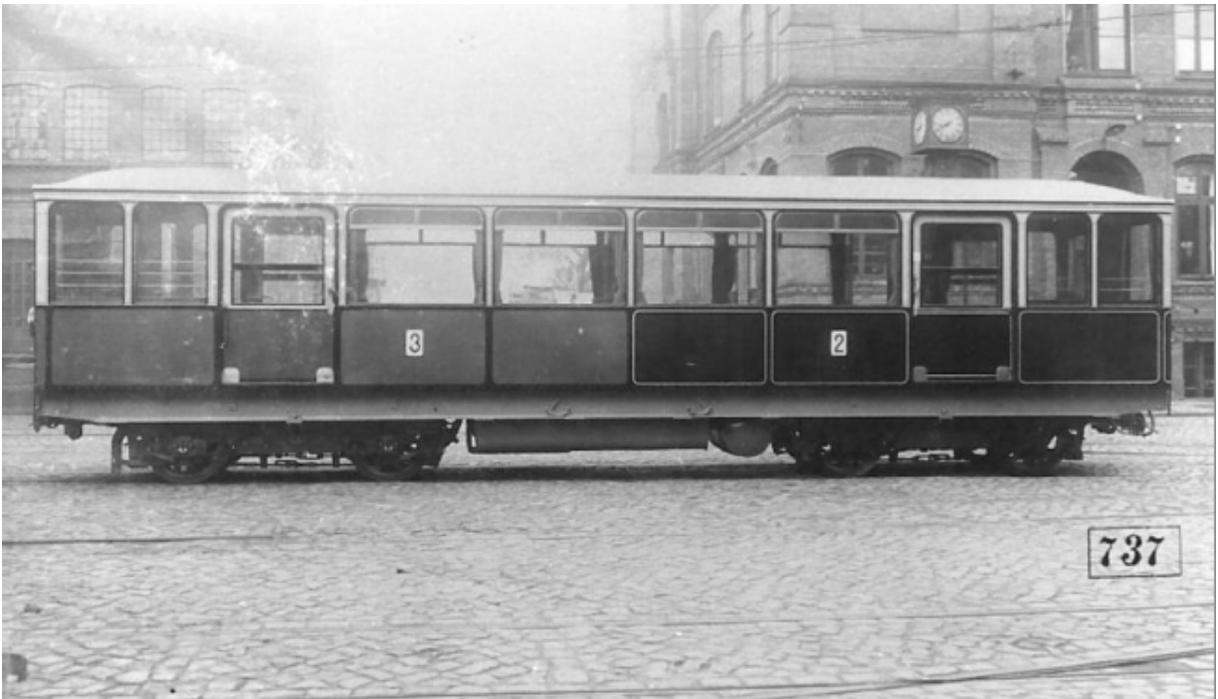
Innenraum der zweiten Klasse (Archiv Hochbahn)



Innenraum der dritten Klasse (Archiv Hochbahn)

Der Achsstand der ersten Wagen betrug 2.100mm. Die Radsätze verfügten über Speichenräder und liefen in Gleitlagern. An den Seiten der Drehgestelle waren die Stromabnehmer auf Holzbohlen befestigt.

Die ersten Wagen verfügten über einen Außenanstrich in creme oberhalb der Fensterunterkante, Der untere Teil des Wagenkastens war bei der dritten Klasse zitronengelb lackiert, bei der zweiten Wagenklasse rot. Außerdem gab es dunkelgrüne Zierleisten. Entsprechend der Fenster wurden die Flächen aufgeteilt. Das Dach der Fahrzeuge war braun gehalten, der Rahmen und die Drehgestelle grau lackiert.



Wagen der 1. Lieferung (beide: Archiv Hochbahn)

Da der obere Bereich der Fahrzeuge schnell unansehnlich aussah, tauschte man den oberen cremefarbenen Lack gegen einen dunkelgrünen mit gelben Zierlinien aus. Dies geschah bei den ersten Wagen bereits im Jahre 1912.



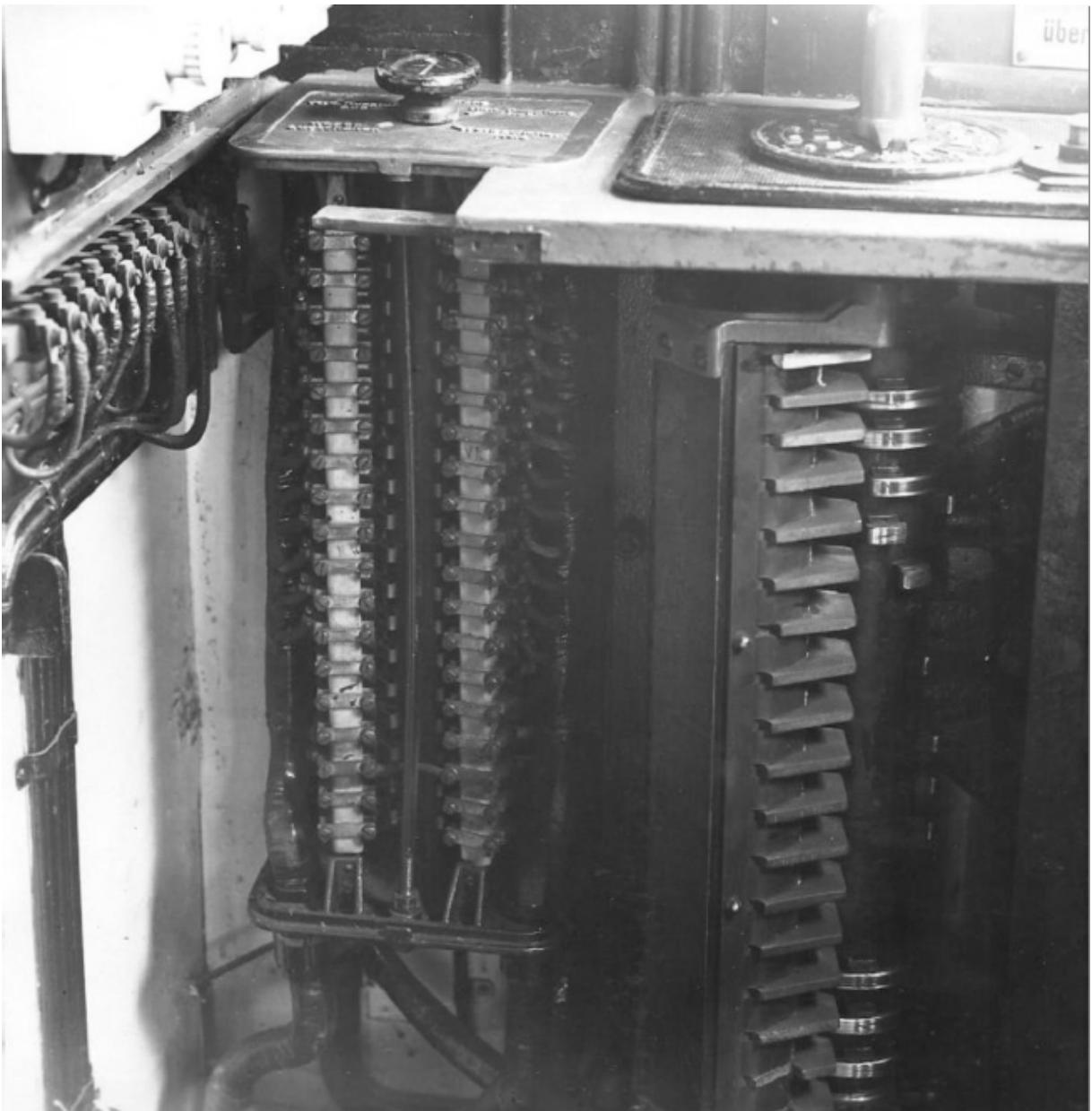
*Wagen 111, bereits mit grüner Lackierung oberhalb der Fensterunterkante
(Archiv Hochbahn)*

Die Fahrzeuge wurden über eine Mittelpufferbolzenkupplung gekuppelt, die Brems- und Steuerleitungen von Hand gekuppelt, eine zeitaufwändige und nicht ganz ungefährliche Konstruktion.



Wagen 150 (Archiv Hochbahn)

Jeder Wagen war für sich allein elektrisch voll ausgerüstet. Pro Drehgestell war ein Motor gebaut. Diese stammten von SSW mit 74KW Leistung oder von AEG mit 81KW. Mit dieser Ausrüstung konnte eine Geschwindigkeit von 60 km/h erreicht werden. Ursprünglich hatten die Fahrzeuge 9 Fahrstufen, die Stufen 1 bis 5 waren Serienfahrstufen, die Stufen 6 bis 9 Parallelfahrstufen, eine 10. Fahrstufe wurde 1926/27 durch Tausch der Fahrschalter nachgerüstet.



Geöffneter Fahrshalter (Archiv Hochbahn)

Bei Stromschienenlücken erlosch im Grundsatz die Beleuchtung der Fahrzeuge, eine elektrische Durchschaltung wie in den modernen Fahrzeugen gab es noch nicht. Die Innenleuchten bestanden aus Messingfassungen und geschliffenen Glaskuppeln.

Da die Stirnwindfenster versenkbar waren, wurden die kombinierten Scheinwerfer und Rückleuchten außen auf die