



Fahrzeuge der Hamburger U-Bahn

# Der DT2

1962 - 2015



Marcel Auktun • Carsten Christier



# Inhalt

Vorwort

Bisherige Fahrzeuge der HHA

Die Entwicklung der Baureihe DT2

Die Prototypen der Baureihe DT2.0

    Auslieferung und Inbetriebnahme

    Das Ende der Prototypen

Die ersten Serienfahrzeuge DT2.1

Die zweite Serie DT2.2

Die dritte Serie DT2.3

Die vierte Serie DT2.4

Die fünfte Serie DT2.5

Nachträgliche Änderungen

    Die ersten Jahre im Einsatz

    Die ersten Automatikversuche

    Erste Umbauten und Versuche

    Umbau der Türsteuerung und Modernisierung des Innenraums

    Die weitere Entwicklung

    Die DT2 werden ertüchtigt

    Die Kunstbahnen der Hamburger Morgenpost

    Neue Wagennummern für die DT2-Einheiten

Serienmäßige Zugfahrerselbstabfertigung

Der weitere Werdegang

Untersuchungen zur Modernisierung der DT2.5 und DT3-  
Triebwagen im Jahre 1997/1998

Die elf Jahre als Betriebsreserve

Die ersten Jahre Betriebsreserve

Die letzten Jahre auf der U1

Die Abschiedswoche

Perspektiven

Zum Schluss

Verwandte Fahrzeuge

Anhang: Fahrzeugliste

Anhang: Zielbänder

Zielband 1975 (Ausgabe 1)

Zielband 1975 (Ausgabe 2)

Zielband 1979 (Ausgabe 3)

Zielband 1980 (Ausgabe 4)

Zielband 1982 (Ausgabe A)

Zielband 1984 (Ausgabe B)

Zielband 1988 (Ausgabe C)

Zielband 2009

Linienband 1984

Linienband 2009

Anhang: Bibliographie

# **Vorwort**

Über 53 Jahre oder genau 19464 Tage vom 15.08.1962 bis zum 28.11.2015 durften die Fahrgäste der Hamburger U-Bahn ihn im Einsatz erleben: Den DT2. Wie viele Fahrgäste ihn im Laufe dieser Zeit benutzt haben, lässt sich gewiss nicht mehr nachvollziehen, jedoch kann kaum einer dieser Fahrgäste behaupten, ihn im Laufe der Jahre nicht kennen gelernt zu haben.

372 Wagen oder 186 Doppeltriebwagen wurden in den Jahren 1960 bis 1966 von der Hamburger Hochbahn AG beschafft.

Viele Fahrgäste erinnern sich bestimmt noch an die harten Kunstoffsitze der ersten Serien, die den Fahrzeugen den Beinamen Plastikbomber verliehen, andere werden sich an die letzten Fahrten auf den Verstärkerkursen auf der Linie U1 zurück erinnern.

Wir wünschen jedem Leser dieses Buches viel Vergnügen beim Stöbern in alten Erinnerungen.

Bedanken möchten wir uns an dieser Stelle besonders bei den Herren Guus Gugelot, Hans-Peter Martin, Manfred Schwanke, Chris Mangelsdorff, Andreas Lignow, Christian Linow, Bernd Freimann, Thorsten Sojka, Carsten Kossow, Jens Ode, Dr. Holger Christier und Stefan Benecke, die mit Rat, Tat, wertvollen Daten und Fotomaterial ausgeholfen haben. Außerdem herzlichen Dank an die Hamburger Hochbahn AG sowie an die Firma Vossloh Kiepe GmbH.

Hamburg im März 2016

**Marcel Auktun und Carsten Christier**

## Bisherige Fahrzeuge der HHA



*Museumszug 220 - Foto: Marcel Auktun*

In den ersten Jahren setzte die HOCHBAHN auf einzelne Wagen mit nur einem Führerstand. In insgesamt 15 Lieferserien wurden so 397 T-Wagen gebaut, wovon nur einzelne für den Betrieb auf dem Rothenburgsorter Zweig mit einem zweiten Führerstand ausgestattet. Mit den beiden letzten Serien, der 14. und 15. Lieferung testete die HOCHBAHN sowohl neue Antriebe als auch Hersteller. Nach dem Krieg entschied man sich, die inzwischen bis zu vierzig

Jahre alten Fahrzeuge neu aufzubauen, zunächst entstanden zwischen 1947 und 1954 118 sogenannten B-Wagen (heute TU1), wovon die letzten acht (176, 91, 192, 182, 77, 199, 193 bzw. Wg 8914 - 8920) Versuchsfahrzeuge für den DT1 waren. Von den T-Wagen sind heute noch die Wagen 11, 18 (nicht aufgearbeitet) und 220 erhalten, ebenso wie der TU1 8838 und der TU2 8762.



*DT1 in der Haltestelle Kellinghusenstraße im Ursprungslack - Foto: Archiv HOCHBAHN*

Die DT1 - die ersten Doppeltriebwagen - wurden von Mai 1958 bis Juli 1959 geliefert, insgesamt wurden 50 Einheiten (=100 Wagen) von der Waggonfabrik Uerdingen (in Zusammenarbeit mit SSW, AEG und Knorr) gebaut. Die Züge hatten aufgrund ihres hohen Gewichts einen hohen Stromverbrauch, sodass ein leichteres Fahrzeug entwickelt werden sollte, mehr dazu im nächsten Kapitel. Aus diesem Grund nahm man Abstand von einer Nachbestellung über



50 weitere Einheiten. Von den bis 1991 eingesetzten Zügen sind noch drei Stück im Netz der HOCHBAHN: Der Alstermilch-DT1 9030/31 (EDV: 516) als Gesellschaftszug „Hanseat“ sowie 9022/23 und 9034/35, welche allerdings nicht aufgearbeitet sind.



*TU2 mit Testlack an der Front - Foto: Archiv HOCHBAHN*

Insgesamt 102 zur HU anstehende T-Wagen - alle noch im Auslieferungszustand befindlichen Wagen der 9. bis 13. Lieferung - wurden in den Jahren 1960/61 umgebaut. Die Fahrzeuge erhielten die Typbezeichnung TU2 und waren Hamburgs erste Silberlinge. Das Design der DT2 und DT3 mit ihrer gesickten Außenhaut kam hier bereits zur Ausführung. Seit 2008 fährt einer dieser Züge als Museumszug (8762).

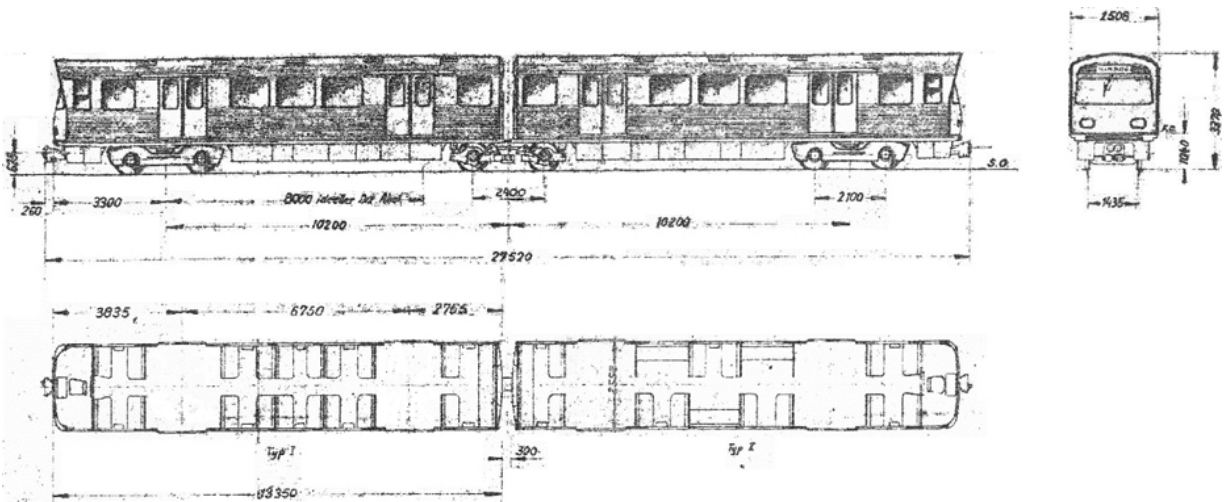
## **Die Entwicklung der Baureihe DT2**

Nachdem man mit der ab Mitte der 50er Jahre konzipierten Baureihe DT1 in Bezug auf Stromverbrauch unzufrieden war, versuchte man als nächste Serie ein leichteres Fahrzeug auf die Schienen zu stellen, welches auf wirtschaftliche Art und Weise die noch zahlreich vorhandenen Vorkriegsfahrzeuge ablösen sollte.

Zusammen mit dem Hersteller der Fahrzeuge, der Firma Linke-Hoffmann-Busch in Salzgitter und der renommierten Hochschule für Gestaltung in Ulm wurde ein neuer Fahrzeugtyp entwickelt, der in technischer Hinsicht alles revolutionieren sollte. Für das Design zeichneten sich die Designer Hans Gugelot, Herbert Lindinger und Helmut Müller Kühn verantwortlich, die Farbgestaltung übernahmen die Herren Otl Aicher und Peter Croy.



*Sitzmodelle in Bau - Foto: Archiv Gugelot*



*DT2-Skizze von 1959 - Quelle:*

*Archiv HOCHBAHN*

Schon 1959 gab es Planungen zum DT2, wie diese Skizze zeigt. Damals waren noch zwei

Bestuhlungstypen untersucht worden, die später gewählte (links) sowie eine DT1-Ähnliche Kombination aus Längs- und Quersitzen (rechts).

Auch interessant ist die unebene Front von der man sich allerdings verabschiedet hat



*Fahrzeugmodell - Foto: Archiv Gugelot*

Designtechnisch wurde Wert daraufgelegt, dass das Fahrzeug mehr Sitzplätze als bisher haben sollte und die Türen und Einstiegsräume einen ausreichenden Platz bieten sollten, um ein angenehmes Aus- und Einsteigen zu erleichtern. Außerdem sollte in den Fahrzeugen durch den Verzicht auf Holzverkleidungen eine angenehme, freundliche und moderne Atmosphäre geschaffen werden. Darüber hinaus sollten mehrere Einheiten im Verbund einen

geschlossenen freundlichen Gesamteindruck beim Fahrgast hinterlassen.

Der Hamburger Hochbahn wurde vor Anlieferung der Prototypen ein Holzmodell von LHB zur Verfügung gestellt, welches sowohl die Außenansicht demonstrierte, als auch einen Teil des Innenraums zeigte.

Hier waren die gezeigten Außenwände der Designstudie noch ohne Sicken ausgeführt.





*1:1-Fahrzeugmodell- Fotos: Archiv HOCHBAHN*

# Die Prototypen der Baureihe DT2.0

Fahrzeuge 9100-9103



*DT2.0 9100/01 in Barmbek - Foto: Archiv Vossloh Kiepe*

Die Außenhaut der Seitenwände wurde bei den fertigen Prototypen dann aus gesicktem Nirosta-Stahlblech gefertigt, die Fronten waren ebenfalls aus Nirosta hergestellt. Die Seitenwand wies unterhalb der Fenster 23 feine Sicken auf, oberhalb waren dies elf. Die erste Einheit 9100/01 verfügte in den Bereichen zwischen den Fenstern über blankes Nirostablech, die zweite Einheit 9102/03 wies an dieser