

Kurzgeschichte zum Hochbahnwagen Nr. 220

Lieber Bastler!

Mit Namen kann ich mich leider nicht vorstellen - Schiffe haben Namen; Flugzeuge, manchmal auch noch Lokomotiven. Soetwas Profanes wie Hochbahnwagen haben Nummern - gestatten: 220. Diese Nummer, meine Nummer, trage ich von Geburt an. Das war übrigens 1920, 9 Jahre nach Einführung dieses für Hamburg neumodischen Verkehrsmittels, das man "Hochbahn" nannte.

Sie meinen, die Jahrzehnte, die ich auf dem Buckel (oder besser auf den Achsen) habe, sähe man mir nicht an? Na, ich fühl' mich auch so wie in den "Goldenen Zwanzigern"!

Eigentlich hatte ja mein letztes Stündlein schon geschlagen. Wie die meisten meiner alten Arbeitskollegen mußte ich jüngeren Platz machen. Statt aber den Weg zum Schrotthändler einzuschlagen, wurden ich und Nummer 11 ausgewählt, einmal "Verkehrsgeschichte" in Hamburg zu repräsentieren (Kollege Nummer 18 befindet sich heute in Berlin). Nummer 11 ist ja nun wirklich der allerälteste Hamburger U-Bahnwagen - er war von Anfang an dabei. Warum aber gerade ich? Nun, vielleicht bin ich doch etwas Besonderes und nicht einfach eine "Nummer" ...

Obleich mein Brötchengeber immer die Hamburger Hochbahn AG, die HHA, gewesen war, gehörte ich ihr doch nicht. Mein rechtmäßiger Eigentümer war der hamburgische Staat: ich wurde als sogenannter "Staatswagen" für die Strecken der "Langenhorner Bahn" und der "Walddorfer Bahn" gebaut. Diese Strecken gehörten (bis zum Ende des Jahres 1969 übrigens) der Stadt Hamburg, wurden allerdings durch die HHA betrieben. Die Fahrgastzahlen waren noch niedrig, weshalb man nicht mit langen Zügen fahren wollte. Für die Fahrgastfrequenzen waren schon 2-Wagen-Züge lang! Im Gegensatz zu den meisten anderen Wagen wurden aus meinem Geburtsjahrgang (der "6. Lieferung") die Nummern 219 und ich mit zwei Fahrerständen ausgerüstet (aus der 7. und 8. Lieferung kamen später noch einige weitere hinzu). Wir konnten daher ganz allein fahren. Der Spitzname für uns war "Esel".

Um im Bereich der Zoologie zu bleiben: auch als Versuchskaninchen hat man mich benutzt. Da wir nur bergab und mit Rückenwind mehr als 50 km/h erreichten, wurde ich versuchsweise mit neuen Motoren ausgerüstet, statt den üblichen zwei bekam ich 4 (für Techniker: AEG-Halbspannungsmotore Type UK 381 mit 47 kW). Das war so gegen Ende der 20er Jahre. 1929 fand ich mich plötzlich ohne Sitzlatten, dafür aber mit allerlei elektrischen Gerätschaften wieder. Man machte mit mir Versuche zur Stromrückgewinnung. Eigentlich eine ganz geniale Sache: beim Fahren verbrauchen die Motore Strom, beim Bremsen werden sie zu Generatoren und produzieren Strom. Daß man dabei eine Menge Geld sparen kann, ist eigentlich klar! Natürlich muß man allerdings elektrisch bremsen - wir aber bremsen zeitlebens mit Druckluft und statt Strom zu erzeugen, produzierten wir tonnenweise gußeisernen Bremsstaub. Irgendjemand hat 'mal

ausgerechnet, es seien 750 kg pro Wagen und Jahr! Dieses Problem war nie so richtig gelöst worden und hat sicherlich dazu beigetragen, daß die letzten alten Wagen, obwohl noch rüstig auf den Räder, Ende 1970 aus dem Personenverkehr verschwanden.

Die Lackierung, in der ich mich heute befinde, hatte ich ursprünglich bis 1929, danach fing man bereits an, zu "rationalisieren": oben dunkelgrün - unten kräftig gelb und ohne diese eigentlich überflüssigen Zierlinien, die meinem Farbleid aber doch erst den rechten "Pfiff" geben.

Ab 1930 hatte ich 382 Artgenossen neben mir - wir sahen uns eigentlich alle ziemlich ähnlich, nachdem die ältesten von uns umgebaut worden waren. Die technische Seite, die natürlich immer Verbesserungen unterworfen war, lag im Verborgenen (ich will Sie hiermit garnicht langweilen) und Feinheiten in der Dachform, Fensteraufteilung usw. sind den meisten von Ihnen sicherlich kaum aufgefallen.

Von uns 383 haben 125 den Krieg nicht überlebt. Ich war schon lange vor 1939 wieder normaler Personenwagen, hatte meine Sitzlatten und konventionellen Motore wieder. Ab 1949 erhielten wir alle eine neuartige Lackierung - ich hatte sie schon vorher bei den neuen Straßenbahnwagen gesehen - oben cremefarben und unten rot.

Ich kam mir ganz schrecklich "modern" vor, als sich im Mai 1953 meine Türen plötzlich automatisch schlossen - sie taten das so heftig, daß meine alten Holztüren dabei in die Brüche gingen und ich neue aus Leichtmetall bekam. Und damit bin ich eigentlich am - vorläufigen - Ende meiner Lebensgeschichte.

Am 6. November 1969 verschenkte mich die Stadt Hamburg an ein paar Leute, die meinten, ich sei prächtig für ein Verkehrsmuseum geeignet, besonders wegen meiner beiden Fahrerstände. Der zweite war zuvor zwar einmal entfernt worden, aber mit vielen freiwilligen Arbeitsstunden und unentbehrlicher professioneller Hilfe meines früheren Arbeitsgebers, der HHA, sehe ich heute wieder aus wie "damals", in den "Goldenen zwanziger Jahren".

Eine besondere Freude machte man mir im März 1981, als ich Modell stehen durfte. Gerade rechtzeitig vor dem 70. Geburtstag des Hamburger U-Bahn-Systems, der im Februar 1982 stattfindet, baute man mich im Maßstab 1:87 (HO) nach. Mein Bausatz gibt mir dann die Gelegenheit, durch Ihr Wohnzimmer zu fahren (Sie hatten ja jahrzehntelang Gelegenheit, in meinem "Wohnzimmer" zu fahren). Ich freue mich schon darauf. Wenn Sie auch Interesse an meinem jüngeren Bruder, dem B-Wagen, haben sollten (Fachleute nennen ihn auch TU 1), sagen Sie es bitte dem Händler, von dem Sie mein kleines Ebenbild erhalten haben. Dort gibt es übrigens auch ein Buch über die Hamburger U-Bahn, und meine "Familienchronik" ist bestimmt nicht langweilig.

Ihr "Wagen Nr. 220"