



Baureihe 472/473 der Hamburger S-Bahn GmbH



Neben Berlin führte die Hansestadt Hamburg im Jahre 1939 zur Bewältigung des Massenverkehrs im Ballungsraum eine S-Bahn ein. Hinsichtlich der Erfahrungen nach der Großen Elektrifizierung 1929/30 in Berlin entschloss man sich in Hamburg ebenfalls die S-Bahn-Triebzüge über eine seitlich bestrichene Stromschiene mit Gleichspannung zu versorgen.

Die zum damaligen Zeitpunkt angeschafften Triebzüge der Baureihe 471 sind nach 60 Betriebs-

jahren aus dem aktiven Liniendienst ausgeschieden und weitestgehend dem Schneidbrenner geopfert worden. Nur noch einige dieser Triebfahrzeuge wurden zu musealen Zwecken aufgearbeitet und werden heute zu Sonderfahrten eingesetzt.

Als eine völlige Neuentwicklung ist die Baureihe 472 anzusehen, welche ab 1974 für die Hamburger S-Bahn angeschafft wurde.

Die Wagenkästen entstanden in Hamburg erstmals aus Aluminium mit Strangpressprofilen und tragender Beblechung unter Federführung der Firmen Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter (Endwagen) und Messerschmitt-Bölkow-Blohm in Donauwörth (Mittelwagen). Diese Fahrzeuge waren speziell für die neue City-S-Bahn von Hauptbahnhof über Landungsbrücken nach Altona und ihre Fortführung Richtung Pinneberg vorgesehen. Aufgrund der vielen kreuzungsfreien Ausfädelungen weist diese Strecke Rampen mit starken Steigungen auf, die maßgebend die Leistungsdaten der Triebzüge mitbestimmten: Als einzige Baureihe in Hamburg erhielt der 472er einen Allachsantrieb mit einer Antriebsleistung von 12 x 125 kW. Der angetriebene Mittelwagen ist deshalb als BR 473 bezeichnet.

Der Triebwagenführer fertigt den Zug selber ab. Hierbei überwacht er den Aus- und Einstieg über drei seitlich im Führerraum angebrachte Monitore. Über einen Außenlautsprecher am Zug vernimmt der Fahrgast den Abfahrtauftrag.

Ich wünsche allen BVE'ern viel Spaß und immer eine entgleisungsfreie Fahrt.

Peter Schötz

(Peter.Schoetz@t-online.de)