

Inhalt

Vorwort	4
1. Cape Hope, Mirage und GT 4 – die „Ahnen“ und „Verwandten“ des KT4	6
Der kurze Gelenkwagen	6
Der Cape Hope von Roman Liechty	7
Für steile Strecken:	
Gelenktriebwagen der Maschinenfabrik Esslingen	9
Angepaßt: GT 4 in Bremen	11
Blau-Weiß: GT 4 in München	12
Schweizer Präzision: Mirage	13
Tiefergelegt: Der MAN-Niederflurwagen	14
2. Kurzgelenkwagen für DDR-Betriebe?	16
Eine Studie und erste Entwürfe	16
Doppelstock-Kurzgelenkwagen	18
3. Zentrale Planung und Leitung – Straßenbahnkauf in der DDR	20
Kühlwagen gegen Straßenbahnen –	
Planspiele der Staatlichen Plankommission	21
4. Kurzgelenkwagen – Entwicklung und Erprobung in der ČSSR	26
5. Erprobung in der DDR	34
Ergebnisse der Erprobung	37
Nullserienwagen	39
Serienwagen	43
6. Technische Beschreibung	46
6.1 Mechanischer Teil	46
Wagenkasten	46
Drehgestelle	47
Gelenksteuerung	49
Innenausbau	50
6.2 Elektrischer Teil	52
Bordnetz	52
Starkstromkreise	52
Fahr- und Bremssteuerung PCC	53
PCC-Steuerung mit Serien-Parallel-Schaltung	56
Fahr- und Bremssteuerung mit Halbleiterelementen	56
7. Modernisierung und Weiterentwicklung	58
7.1 Modernisierungskonzepte	58
7.2 Veränderte Fahr- und Bremssteuerungen	60
Serien-/Parallel-Schaltung	60
Choppersteuerungen	61
Choppersteuerung: ČKD Trakce	61
Choppersteuerung: Kiepe	62
Choppersteuerung: LVB/ABB	64
7.3 Niederflur-Erweiterungen	66
KTNF6	66
KTNF8	68
7.4 Projekt RT4SM/LT24V	70
8. Einsatz in Deutschland	72
8.1 Bedingungen für den Einsatz und die Instandhaltung	72
8.2 Verteilung der Wagen und Tätigkeit des Außenhandels	74
8.3 Berlin	78
8.3.1 Das „Tatra-Programm“	79
8.3.2 Testprogramm	81
8.3.3 Serienwagen im Linienbetrieb	81
8.3.4 Modernisierung	93
8.4 Brandenburg (Havel)	100
8.5 Cottbus	104
8.6 Erfurt	108
8.7 Frankfurt (Oder)	116
8.8 Gera	120
8.9 Görlitz	126
8.10 Gotha	129
8.11 Leipzig	132
8.12 Naumburg	135
8.13 Potsdam	136
8.14 Plauen	142
8.15 Schöneiche	146

8.16 Zwickau	148	
8.17 Planungen	151	
Dresden: Lockwitztalbahn	151	
Halle (Saale)	152	
Jena	152	
Rostock	153	
Würzburg	153	
9. KT4 International	154	
9.1 Lieferungen ab Werk	154	
9.1.1 Sowjetunion – KT4SU	154	
Jewpatorija/Євпаторія	155	
Kalingrad/Калинінград	156	
Liepāja	157	
Lwiw/Львів – Lwow/Львов	158	
Pjatigorsk/Пятигорск	160	
Schytomyr/Житомир	161	
Tallinn	162	
Winnyzja/Вінниця – Winniza/Винница	165	
9.1.2 Jugoslawien – KT4 YU	166	
Beograd/Београд	166	
Zagreb	168	
9.1.3 Kopie aus China in Nordkorea	169	
9.2 Gebrauchte KT4D in Asien und Osteuropa	170	
Kasachstan	170	
Almaty/Алматы	170	
Temirtau/Теміртау	170	
Polen: Szczecin	171	
Rumänien	172	
Brăila	172	
Cluj-Napoca	173	
Constanța	174	
Craiova	174	
Galați	175	
Oradea	176	
Ploiești	177	
Ungarn: Szeged	178	
Tschechische Republik: Liberec	179	
10. Rück- und Ausblick	180	
11. Anhang	181	
11.1 Glossar	181	
11.2 Technische Daten	182	
11.3 Fahrzeugliste	184	
11.4 Verkehrsbetriebe DDR / Bundesrepublik	220	
11.5 Typenschema ČKD	221	
11.6 Quellennachweis	222	
11.7 Namen- und Sachverzeichnis	224	
11.8 Herstellerportrait	230	

Impressum

Autor Ivo Köhler

Redaktion Mathias Hiller (Chefredakteur), Veiko Kunkis, Karsten Seifert

Produktion und Gestaltung Mathias Hiller Verlagsservice

www.mathias-hiller.de

Bildnachweis Die Angaben finden sich bei den Bilddokumenten.

Druck Oktoberdruck, Berlin-Friedrichshain

Verlag und Vertrieb Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V. | info@gve-verlag.de | www.gve-verlag.de

ISBN 978-3-89218-104-0

© 2009 GVE. Alle Rechte vorbehalten.

Titelbild Vor der Aufnahme der KT4-Serienfertigung erprobten ČKD und verschiedene DDR-Institutionen zwei Prototypwagen. Sie befanden sich zwischen 1975 und 1989 im Linieneinsatz in Potsdam. Wagen 001 konnte als historisches Fahrzeug erhalten und restauriert werden. Im Mai 2005 befand er sich auf einer Sonderfahrt in der Potsdamer Puschkinallee. Foto: Holger Schöne. Weitere Fotos v.o.: Tomáš Dvořák, Ivo Köhler, Holger Schöne, Mattis Schindler

Umschlaggestaltung sehsinn.com • Web- und Printdesign