



Ivo Köhler

KT 4

Der Kurzgelenkwagen aus Prag

242 Farb- und 104 s/w-Abbildungen,
35 Zeichnungen, 59 Tabellen;
Format 235 × 215 mm; 240 Seiten; gebunden.
ISBN 978-3-89218-104-0.

€ 34,80 Euro

Erscheinungstermin: vsl. 14. Dezember 2009.

Verlag GVE • www.gve-verlag.de

Zwischen 1975 und 1997 baute der tschechische Schienenfahrzeughersteller ČKD Prag insgesamt **1750 Straßenbahnentriebwagen des Typs KT4**. Die Firma lieferte diese Fahrzeuge an Verkehrsbetriebe in damals drei Staaten: in die DDR, in die Sowjetunion und nach Jugoslawien. Durch Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen und die Änderungen staatlicher Strukturen findet man **diese Bahn heute in 12 europäischen und asiatischen Ländern in insgesamt 34 Betrieben**.

Der KT4 hat sich als universell verwendbares Fahrzeug mit schnellem Fahrgastwechsel sowohl für kleinere als auch für Großbetriebe erwiesen.

Die Vorarbeiten zu seiner Entwicklung begannen noch in der DDR der 1960er Jahre.

Konstruiert und gebaut wurde er schließlich im Böhmischem. **Die Betrachtung der**

Geschichte dieses Fahrzeuges erlaubt Einblicke in viele Themen: Eigenheiten der DDR-Wirtschaft und ihre Wechselwirkungen innerhalb des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW), Möglichkeiten und Grenzen der Planwirtschaft, gesellschaftliche Umbrüche und deren Auswirkungen auf Technik und Transport, Ertüchtigung und Modernisierung vorhandener Fahrzeuge, Veränderungen im früheren „Ostblock“, auch Produktkopien und Kriegseinflüsse.

Der Autor beschreibt ausführlich die **Fahrzeugentstehung**, die **Erprobung** des Prototyps, der Nullserien- und der Serienfahrzeuge, die **Verteilung** auf die einzelnen Betriebe. Die **technische Beschreibung** erläutert umfangreich den mechanischen und den elektrischen Teil. Der Anhang enthält eine **Liste aller 1750 Fahrzeuge**.

Inhalt

Vorwort	4
1. Cape Hope, Mirage und GT 4 – die „Ahnen“ und „Verwandten“ des KT4	6
2. Kurzgelenkwagen für DDR-Betriebe?	16
3. Zentrale Planung und Leitung – Straßenbahnkauf in der DDR	20
4. Kurzgelenkwagen – Entwicklung und Erprobung in der ČSSR	26
5. Erprobung in der DDR	34
6. Technische Beschreibung	46
6.1 Mechanischer Teil	46
6.2 Elektrischer Teil	52
7. Modernisierung und Weiterentwicklung	58
7.1 Modernisierungskonzepte	58
7.2 Veränderte Fahr- und Bremssteuerungen	60
7.3 Niederflur-Erweiterungen	66
7.4 Projekt RT 4 SM/LT 24V	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
8.4 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
9. KT4 International	154
9.1 Lieferungen ab Werk	154
9.1.1 Sowjetunion – KT4 SU	154
9.1.2 Jugoslawien – KT4 YU	166
9.1.3 Kopie aus China in Nordkorea	169
9.2 Gebrauchte KT4 D in Asien und Osteuropa	170
Kasachstan	170
Polen 171	
Rumänien	172
Ungarn 178	
Tschechische Republik	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