

Inhalt

| | | | |
|--|-----------|--|------------|
| Vorwort | 4 | 7. Modernisierung und Weiterentwicklung | 58 |
| 1. Cape Hope, Mirage und GT 4 – die „Ahnen“ und „Verwandten“ des KT 4 | 6 | 7.1 Modernisierungskonzepte | 58 |
| Der kurze Gelenkwagen | 6 | 7.2 Veränderte Fahr- und Bremssteuerungen | 60 |
| Der Cape Hope von Roman Liechty | 7 | Serien-/Parallel-Schaltung | 60 |
| Für steile Strecken: | | Choppersteuerungen | 61 |
| Gelenktriebwagen der Maschinenfabrik Esslingen | 9 | Choppersteuerung: ČKD Trakce | 61 |
| Angepaßt: GT 4 in Bremen | 11 | Choppersteuerung: Kiepe | 62 |
| Blau-Weiß: GT 4 in München | 12 | Choppersteuerung: LVB/ABB | 64 |
| Schweizer Präzision: Mirage | 13 | 7.3 Niederflur-Erweiterungen | 66 |
| Tiefergelegt: Der MAN-Niederflurwagen | 14 | KT NF 6 | 66 |
| 2. Kurzgelenkwagen für DDR-Betriebe? | 16 | KT NF 8 | 68 |
| Eine Studie und erste Entwürfe | 16 | 7.4 Projekt RT 4 SM/LT 24 V | 70 |
| Doppelstock-Kurzgelenkwagen | 18 | 8. Einsatz in Deutschland | 72 |
| 3. Zentrale Planung und Leitung – Straßenbahnkauf in der DDR | 20 | 8.1 Bedingungen für den Einsatz und die Instandhaltung | 72 |
| Kühlwagen gegen Straßenbahnen – | | 8.2 Verteilung der Wagen und Tätigkeit des Außenhandels | 74 |
| Planspiele der Staatlichen Plankommission | 21 | 8.3 Berlin | 78 |
| 4. Kurzgelenkwagen – Entwicklung und Erprobung in der ČSSR | 26 | 8.3.1 Das „Tatra-Programm“ | 79 |
| 5. Erprobung in der DDR | 34 | 8.3.2 Testprogramm | 81 |
| Ergebnisse der Erprobung | 37 | 8.3.3 Serienwagen im Linienbetrieb | 81 |
| Nullserienwagen | 39 | 8.3.4 Modernisierung | 93 |
| Serienwagen | 43 | 8.4 Brandenburg (Havel) | 100 |
| 6. Technische Beschreibung | 46 | 8.5 Cottbus | 104 |
| 6.1 Mechanischer Teil | 46 | 8.6 Erfurt | 108 |
| Wagenkasten | 46 | 8.7 Frankfurt (Oder) | 116 |
| Drehgestelle | 47 | 8.8 Gera | 120 |
| Gelenksteuerung | 49 | 8.9 Görlitz | 126 |
| Innenausbau | 50 | 8.10 Gotha | 129 |
| 6.2 Elektrischer Teil | 52 | 8.11 Leipzig | 132 |
| Bordnetz | 52 | 8.12 Naumburg | 135 |
| Starkstromkreise | 52 | 8.13 Potsdam | 136 |
| Fahr- und Bremssteuerung PCC | 53 | 8.14 Plauen | 142 |
| PCC-Steuerung mit Serien-Parallel-Schaltung | 56 | 8.15 Schöneiche | 146 |
| Fahr- und Bremssteuerung mit Halbleiterelementen | 56 | | |

| | |
|--|------------|
| 8.16 Zwickau | 148 |
| 8.17 Planungen | 151 |
| Dresden: Lockwitztalbahn | 151 |
| Halle (Saale) | 152 |
| Jena | 152 |
| Rostock | 153 |
| Würzburg | 153 |
| 9. KT 4 International | 154 |
| 9.1 Lieferungen ab Werk | 154 |
| 9.1.1 Sowjetunion – KT 4 SU | 154 |
| Jewpatorija/Євпаторія | 155 |
| Kaliningrad/Калининград | 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 – KT 4 YU | 166 |
| Beograd/Београд | 166 |
| Zagreb | 168 |
| 9.1.3 Kopie aus China in Nordkorea | 169 |

| | |
|---|------------|
| 9.2 Gebrauchte KT 4 D 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 |
| Galati | 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 KT 4-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