

Straßenbahnwagen des Typs KT4D in Potsdam

Im Dezember 1974 trafen in Potsdam zwei Straßenbahnwagen ein, die eine neue Ära beginnen sollten. Die KT4D Prototypen 8001 und 8002 aus Prag. Die KT4D sind aus dem Stadtbild Potsdams heute nicht mehr wegzudenken – noch nicht, denn trotz der „Combino-Krise“ werden sich Nachfolger finden. Bis dahin kann es aber noch etwas dauern.



Prototyp 001 ist bis heute museal erhalten.

Vorgeschichte

Die DDR hatte in den 60er Jahren den Bau von Straßenbahnen im Rahmen des RGW (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe) zugunsten der Tschechoslowakei aufgegeben und trotzdem war sie eine treibende Kraft, wenn es um die Forderung nach Neuentwicklungen von Straßenbahnwagen ging. Für die kleinen und mittleren Betriebe wurde ein Fahrzeug gebraucht, welches auch in engen Altstädten einsetzbar war und starke Gefälle meistern konnte. Als Vorbild für galten hierfür die seit 1960 in Bremen und München eingesetzten Kurzgelenktriebwagen. Und so begann die CKD in Prag, besser bekannt als „Tatra“, mit der Entwicklung eines Kurzgelenkwagen, der später 1767-mal gebaut werden sollten.

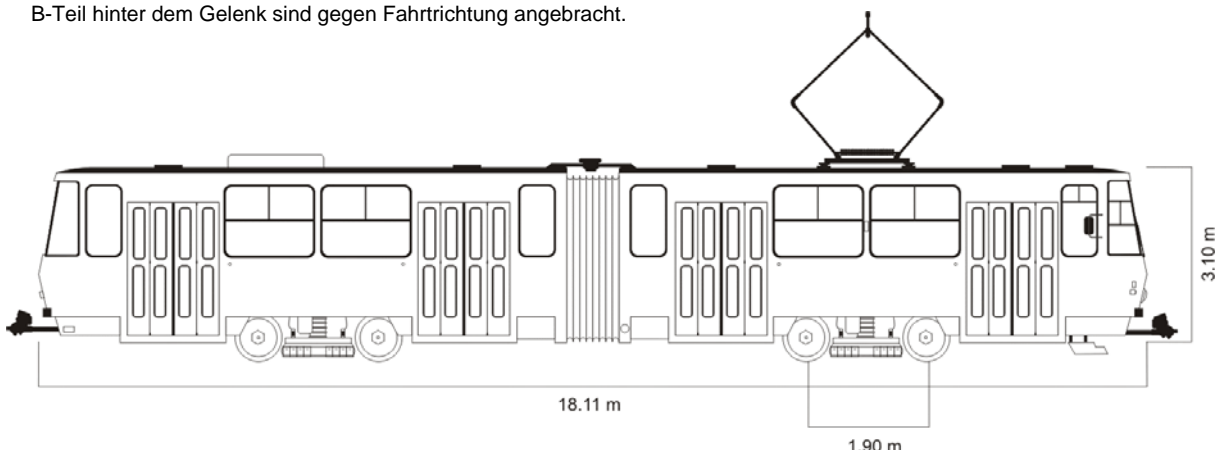
1972 entstanden die beiden Prototypen 8001 und 8002, die man zwischen 1973 und 1974 in Prag testete. Nun ging es darum, einen geeigneten Betrieb in der DDR zu finden, der diese Fahrzeuge im täglichen Einsatz erproben sollte. Recht schnell erkannte man in Potsdam die Chance an neues Wagenmaterial zu kommen, litt man doch sehr unter dem verschlissenen Wagenpark. Mit Erfolg bemühte sich die Bezirkshauptstadt und die Wagen fuhren ab dem 9. Januar 1975 als Testwagen mit den Nummern 001 (ex 8001) und 002 (ex 8002) durch die Stadt. Im Mai 1975 konnten auch die Potsdamer erstmals die „Neuen“ testen. Am 30. Oktober 1975 war die Testphase abgeschlossen und die Wagen wurden in den normalen Linienverkehr eingegliedert. Bereits 1975 hatte die CKD in Prag mit der Produktion der Nullserie begonnen. Die Serienproduktion begann dann 1977 und sollte erst 1997 enden.

Fahrzeugaufbau

Der Wagenkasten besteht aus zwei spiegelsymmetrischen Hälften, die in der Fahrzeugmitte durch zwei Gelenke verbunden sind, welche sich auf dem Dach und im Fußboden befinden. Besonders interessant ist der Lenkmechanismus des Bodengelenkes, welcher durch Eisenstangen mit den Drehgestellen verbunden ist. Dadurch können beide Fahrzeughälften auf gerader Strecke immer in der gleichen Lage gehalten werden. Beide Wagenteile sind am Gelenk durch einen Faltenbalg verbunden und das Gelenk im Fußboden wird durch eine aufklappbare Drehscheibe überbrückt.

Der Wagenkasten selbst besteht aus einer geschweißten Skelettkonstruktion, die mit vier, je 1300mm breiten Türen und großen Fenster versehen ist. Der Kasten ist durch glatte Seitenbleche verkleidet, wobei diese Bleche bei den beiden Potsdamer Prototypen gesickt waren. Innen ist der Wagenkasten mit Platten und lackierten Spanplatten (Deckenbereich) verkleidet. Die Decke ist zusätzlich mit einer Dämmschicht versehen.

Bei den Sitzen handelt es sich um Plastikschalen, die fast alle in Fahrtrichtung angeordnet sind. Nur die beiden Einzelsitze im B-Teil hinter dem Gelenk sind gegen Fahrtrichtung angebracht.



Fahrzeugdaten

Wagenkastenlänge: 18110 mm
Wagenkastenbreite: 2200 mm
Wagenkastenhöhe: 3100 mm
Sitzplätze: 34 (100er) 36 (200er)
Motorleistung: 4 * 45 kW
Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h Leergewicht: 20.3 t

Serienlieferung nach Potsdam

Nach langer Durststrecke kamen im Februar und März 1978 die ersten Serienfahrzeuge nach Potsdam. Hierbei handelte es sich um die Wagen 003 bis 009. Im Mai 1979 folgten weitere zehn Wagen, die mit den Nummern 010 bis 019 in das Potsdamer Nummernschema eingeordnet wurden.

Eigentlich für die Hauptstadt der DDR waren drei Fahrzeuge gedacht, die im September 1980 Potsdam erreichten. Dies war zum einen KT4D Nr. 011", der den 1980 verunfallten 011' ersetzte und zum anderen 020 und 021. Im Übrigen ist die einer der seltenen Fälle, in denen Potsdam Berlin die Wagen wegschnappte – sonst war das immer umgekehrt.

1981 erreichten weitere siebzehn Wagen (022-038) Potsdam und 1982 nochmals vier (039-042). 1983 rächte sich die BVB und nahm von den zehn für Potsdam hergestellten KT4D neun für sich (9304-9312). Lediglich 044 erreichte sein Ziel. damit endete die Lieferung von neuen KT4D an Potsdam. Doch die Berliner Verkehrsbetriebe konnten nicht alle gelieferten Fahrzeuge einsetzen, da das Stromnetz überlastet worden wäre. Daher erging von „ganz oben“ die Weisung, Fahrzeuge nach Potsdam abzugeben. Dieser glückliche Umstand bescherte Potsdam von Juni 1989 bis Mai 1990 80(!) fast neue Wagen (045-0124) und die komplette Umstellung des Wagenparks auf KT4D. Acht Jahre lang, bis zur Lieferung des „Combinos“ 401, wurde in Potsdam typenrein mit KT4D gefahren.

Heute sind keine originalen KT4D in Potsdam mehr im Einsatz. Am 28. Mai 1999 wurde der letzte Zug (032+034) von der Linie 93 abgezogen. Die Fahrzeuge hatten danach recht unterschiedliche Schicksale. Neben dem Prototypen 002, fielen auch die Wagen 004-006', 009,011',013,018,022',038' und 042' dem Schneidbrenner zum Opfer. Die Wagen 007" und 019 gingen 1992 nach Mittenwalde, wo sie der örtlichen Gerätebaufirma, die sich vor allem mit der Modernisierung von Straßenbahnen beschäftigt, als Ersatzteilspender dienten. Die Wagen 006",008", 010,012",014",016", 020,022",026-032,036"-043 kamen zwischen Dezember 1996 und Dezember 2002 in die rumänische Stadt Ploiesti. Der Prototyp 001 wurde mittlerweile aufgearbeitet und in den historischen Wagenpark aufgenommen. Alle anderen Fahrzeuge (85 Stück, alle ehemaligen Berliner Wagen und die Wagen 012,014-017 und 036) wurden in Bautzen und Hennigsdorf modernisiert.

Das Modernisierungsprogramm

Im Jahre 1990 wurde mit der Neulackierung der Tatra-Wagen begonnen. Dabei verabschiedete man sich beim Verkehrsbetrieb von der Rot-Weißen-Einheitslackierung. Diese Maßnahme stellte allerdings nur den Anfang einer umfangreichen Aufwertung des Wagenparks dar.

Die recht neuen KT4D entsprachen nicht den gängigen westdeutschen Vorschriften und die Zeit der HU war mittlerweile ebenso herangerückt. 1991 wurden daher die ersten Wagen (024,025, 032-035, 037, 040, 041 und 067) an das RAW Schönevide zur Hauptuntersuchung übergeben. Dort änderten die KT4D ihr Aussehen nicht, es wurde lediglich die Technik erneuert und die Sitzschalen mit einer Polsterung versehen. Einzig der Wagen 067 wurde erheblich umgebaut. Er wurde zum Fahrschulwagen.



KT4D Nr. 006 war der erste Potsdamer Serienwagen



KT4D Nr. 031 kurz vor dem Abtransport nach Rumänien

Generalüberholung

Im Jahre 1992 schloss der Verkehrsbetrieb Potsdam einen Vertrag mit der Waggonfabrik in Bautzen. Im Mai 1992 trat der Wagen 090 seine Reise nach Bautzen an. Bis 1994 wurden dort 44 KT4D modernisiert (101-112,121-132 und 201-208,212-232). 1995 begann dann in Hennigsdorf bei Berlin der Umbau von weiten 41 Wagen (141-162 und 241-259). 1997 konnte der letzte KT4Dm an Potsdam zurückgegeben werden. Er trägt die Nummer 162.

Insgesamt sind die Umbauten an den Wagen sehr umfangreich, wenn sie auch nicht ganz das Niveau von Berlin erreichen. In Potsdam verzichtete man auf den Einbau neuer Sitze und auch die Fahrerkabine in den 200er-Wagen wurde nur generalüberholt. Dasselbe gilt für den Stromabnehmer dieser Wagen.

Die wichtigsten Neuerungen im Überblick:

- Veränderte Stirnfront
- Außenschwingtüren
- gepolsterte Sitzschalen
- rutschfeste Fußböden
- Klappfenster
- Rollbandanzeigen
- neue Drehgestellrahmen
- neuer Fahrerstand (100er Wagen)



Ein KT4Dm des Potsdamer Verkehrsbetriebes

Der Anfang vom langsamen Ende

Auch von den KT4Dm sind heute nicht mehr alle im Einsatz. Fast alle in Bautzen modernisierten Wagen haben Potsdam bereits in Richtung Szeged (Ungarn) oder Ploiesti (Rumänien) verlassen oder sind abgestellt. Der Zug aus 129 und 229 sowie 159 und 259 wurden nach Unfällen verschrottet.

Die „Combino-Krise“ und der Aufschub des Neukaufes von Straßenbahnwagen, beschert den KT4Dm derzeit noch eine unerwartete Galgenfrist. Einige Wagen werden nun noch einmal hauptuntersucht und erhielten sogar noch eine Chopper-Steuerung eingebaut. Man könnte Siemens fast dankbar sein, daß sie den Tatra noch ein zweites Leben geschenkt haben ...

