

Konec tramvají Tatra T3D-M v Chemnitz

11.10 2025 19:03, Libor Hinčica, Tramvaje

Více než pět let po ukončení běžného nasazení tramvají typu Tatra T3D-M v německém Chemnitz dojde dne 19. 10. 2025 k finální rozlučce se zbylými vozidly, jež dopravce až dosud využíval především pro potřeby cvičných jízd a jako rezervu. Definitivně se tak uzavře kapitola provozu „té trojek“ v Německu, do nějž bylo dodáno v průběhu let 1967 až 1988 celkem 247 motorových vozů (T3D) a k nim (od roku 1973 do roku 1988) ještě 118 vlečných vozů (B3D). Jedinými odběrateli vozů T3 v někdejší NDR byly dopravní podniky v Chemnitz (tehdy Karl-Marx-Stadtu) a ve Schwerinu, do dalších německých provozů zařazených do tzv. *Tatra-Programmu* mířily vozy s užší vozovou skříní T4D/B4D, které jsou nadále provozovány už jen v Lipsku.

Chemnitz v letech 1968 až 1988 získalo 132 motorových (ev. č. 401–532) a od roku 1973 do roku 1988 ještě 62 vlečných vozů (ev. č. 701–762). Dodávky prvních „té trojek“ spadají do prosince 1968, historicky první nasazení do provozu s pasažéry je datováno dne 25. 2. 1969. Zpočátku se tramvaje objevovaly v soupravách tvořené dvojicí motorových vozů, po zahájení dodávek vlečných vozů přibyly i tzv. *Großzugy* složené ze dvou motorových a jednoho vlečného vozu, s ohledem na dostatečný výkon motorů a topografii města se však objevovala v provozu (byť méně často) i „dvojčata“ ve složení T3D+B3D.

Krátce po sjednocení Německa bylo rozhodnuto, že část flotily se dočká kompletní modernizace. Vytipovány pro ni byly vozy mladších ročníků výroby (od roku 1981 do roku 1988), konkrétně 36 motorových vozů ev. č. 497 až 532 a 14 vlečných vozů ev. č. 749 až 762, celkem tedy 50 tramvají. Rekonstrukce vozidel se mohla uskutečnit jen díky finančním prostředkům, které do bývalého východního Německa začaly proudit ze západu. Západoněmecké firmy pak byly do projektů oprav a rekonstrukcí (a to nikoli pouze u tramvají) někdejšího komunistického souseda zpravidla zapojeny, čímž se část peněz zase protočila ekonomikou zpět. Chemnitz nebylo v tomto směru výjimkou, když se firmou zodpovědnou za dodávku elektrické výzbroje stala *AEG-Westinghouse Transportsysteme GmbH*. Opravy mechanické části se pak zhostila společnost *Waggonbau Bautzen GmbH* (dnes

součást Alstomu).

Výsledkem modernizace byla mj. zásadní změna vzhledu vozidel. Vozy lichých evidenčních čísel byly určeny jako první do souprav, což mj. znamenalo použití mohutného krytu spřáhla, zásadnější ale byla úprava kabiny řidiče a její zvětšení, což vedlo ke zúžení prvních dveří. Všechny dveře byly nově na tramvajích řešeny jako vně výklopné a dvoukřídlé, vyjma oněch prvních dveří prvního vozu, jež byly pouze jednokřídlé. Nový tvar obdržely u čelních (lichých) vozů také přední transparenty (nově byly mnohem větší) a prakticky identické provedení bylo použito i na pravých bočnicích všech vozů. Tomu se pak přizpůsobilo i řešení střešní obliny, která byla zásadně vyvýšena. Jako transparenty sloužily původně převíjecí plátna, teprve v průběhu let 2007 a 2008 došlo k jejich náhradě za elektronický informační systém. Zajímavým doplňkem modernizace bylo použití ventilačního systému, který ovšem nepředstavoval plnohodnotnou klimatizaci. Vedení vzduchového kanálu se pak rovněž podřizovalo nové provedení střechy.



Odstavené vozy Tatra T3D-M ve vozovně v Chemnitz v červenci 2020. (foto: Libor Hinčica)

Finální dokončovací práce probíhaly přímo v Chemnitz, přičemž není jistě bez zajímavosti, že pro manipulaci s tramvajemi po dílnách se používaly jalové podvozky o rozchodu 925 mm. To byl původní rozchod tramvají v Chemnitz, který byl postupně od roku 1960 opouštěn ve prospěch rozchodu normálního. Poslední úzkorozchodná trať byla zrušena až 6. 11. 1988, i poté ale kvůli nedostatku finančních prostředků zůstávala původní uspořádání kolejí v některých vozovnách a dílnách. Zkušební jízdy první modernizované soupravy (ev. č. 501 + 502 + 751) byly zahájeny v květnu 1992.

Po dokončení rekonstrukce všech 50 vozů další vozy nenásledovaly a město již mohlo postupně nakupovat tramvaje nízkopodlažní. Nemodernizované vozy T3D a B3D bylo proto možné vyřazovat a od roku 1998 začal jejich rozprodej do Ruska a Kazachstánu. Krátce po vyřazení posledních kusů v původním provedení se kupodivu začalo přistupovat i ke snižování počtu relativně nedávno

modernizovaných vozů T3D-M – prvních šest kusů bylo odstaveno již v srpnu 2004. V červnu 2010 se poté stal minulostí i provoz s vlečnými vozy B3D-M. Přesto se bez služeb zbylých tramvají T3D-M nemohlo město ještě obejít a nahradit je mohlo až s příchodem nových tramvají Škoda 35T ForCity Classic. Pravidelné nasazování bylo ukončeno v létě 2020, kdy dopravce CVAG (*Chemnitzer Verkehrs AG*) disponoval posledními 11 vozy. Tramvaje ovšem nebyly po vyřazení zlikvidovány, neboť část z nich zůstala nadále ponechána jako provozní rezerva. To přišlo vhod v červnu 2021, kdy se musela část vozů vrátit na dobu několika týdnů na linky kvůli vysokému správkovému procentu jiných typů tramvají.

Kdy došlo k poslednímu vypravení tramvají T3D-M na linku s cestujícími se nám bohužel nepodařilo dopátrat. Některé zdroje – bez bližšího určení konkrétního data – uvádějí, že k tomu mělo dojít v roce 2022 (za případné upřesnění ze strany čtenářů budeme rádi). Vcelku pravidelně bylo možné na „té trojky“ narážet v ulicích v rámci cvičných jízd, formálně byly poslední čtyři tramvaje (dvě dvouvozové soupravy) drženy jako provozní rezerva. Letos však bylo rozhodnuto, že i v této roli již skončí.
V neděli dne 19. 10. 2025 se proto v Chemnitz uskuteční rozlučková akce, při níž bude možné se naposledy tramvajemi na trase od nádraží (Hauptbahnhof) do Altchemnitz svézt, a to v čase přibližně od 11:00 do 17:00. Jízdní řád mohou zájemci nalézt pod tímto odkazem. Zvláštní zpáteční jízdenka vyjde na 5 €.

Url: Konec tramvají Tatra T3D-M v Chemnitz