

# Tramvaje T6A2 v Německu končí. Magdeburg chystá rozlučku

19.01 2024 18:14, Libor Hinčica, Tramvaje

Magdeburg, poslední německý provozovatel československých tramvají typu Tatra T6A2, se chystá uzavřít kapitolu jejich nasazení. Symbolická tečka za provozem tohoto typu v zemi našeho západního souseda by měla být učiněna dne 28. 1. 2024 – přesně 38 let od dodání prvního prototypu uvedeného modelu do Drážďan. Souprava posledních vozů T6A2 a B6A2 se však má udržet v provozu až do konce března.

Vývoj tramvají typové řady T6A2 a B6A2 primárně určených pro zákazníky ve východním Německu (NDR; Německá demokratická republika) byl zahrnut do širšího plánu na obnovu výrobního programu smíchovského závodu ČKD Tatra. Prototyp motorového vozu byl dodán dne 28. ledna 1986 na zkoušky do Drážďan, které fungovaly jako jakýsi polygon pro výrobce již při vývoji předchozí řady T4D/B4D. V červnu téhož roku se k prvnímu motorovému vozu přidal další a k němu jeden vlečný vůz, čímž bylo možné zahájit zkoušky třívozového vlaku (tzv. *Großzug*). Drážďany následně získaly ještě jeden třívozový vlak „té/bé šestek“, ale tím se jejich dodávky do saské metropole ukončily a další sériové vozy putovaly do jiných východoněmeckých měst. Jako zajímavost můžeme uvést, že drážďanské soupravy mezi sebou byly technicky odlišné, takže nebylo možné spřáhnout vozy jedné soupravy s vozy druhé soupravy.

Největším provozovatelem se stal Berlín, který převzal přímo od výrobce 118 motorových a 59 vlečných vozů v letech 1988 až 1991, k nimž v roce 1995 ještě za zvýhodněných podmínek dokoupil dalších pět vlečných vozů určených původně pro Rostock. Ten obdržel 24 vozů T6A2 (mezi nimi dva určené původně pro Chemnitz) a k nim 6 vlečných vozů B6A2 v letech 1989 a 1990, další vozy však už neodebral. Pouze 28 „té šestek“ a poloviční počet vleků zařadilo do provozu v letech 1988–1991 Lipsko. Zajímavá byla situace ve Schwerinu, kam byly v roce 1989 dodány vozy pro utvoření tří *„Großzugů“*. Vinou chyby komunikace mezi importérem vozidel a výrobním závodem ale byly dodány

tramvaje o šířce vozové skříně 2,2 m, ačkoli Schwerin (coby jeden ze dvou východoněmeckých provozovatelů tramvají T3D) požadoval tramvaje o šířce 2,5 m. Tramvaje sice byly ve Schwerinu složeny, ale v ulicích se objevil jen jeden vůz T6A2 na zkušební jízdě, načež byla všechna vozidla po dohodě předána do Magdeburgu – města, v němž se nakonec „té šestky“ udržely nejdéle.




Původní provedení tramvají T6A2/B6A2 v Magdeburgu dokumentuje tento snímek. Souprava vozů 1286+1275+2148 byla první, na níž se objevily reklamní polepy. (foto: MVB)

Magdeburg přímo z výrobního závodu obdržel v roce 1989 šest vozů T6A2 (ev. č. 1275–1280) a k nim poloviční počet vleků (2143–2145). Po převzetí tramvají ze Schwerinu v březnu 1990 stoupl jejich počet na dvojnásobek (nové vozy obdržely ev. č. 1281–1286 a 2146–2148). Nasazování do provozu probíhalo také zde ve třívozových soupravách, přičemž první vypravení s cestujícími se odehrálo dne 2. 5. 1990 na trase linky číslo 7 (tehdy v trase *Neustädter See – Salbker Platz*). Od léta 1990 se přidalo nasazení i na linku číslo 13, a následně i na trasy čísel 1, 8, 9 a 10. Vypravování na všechny linky magdeburské tramvajové sítě začalo až od poloviny 90. let.

Pro ty čtenáře, jež mají tendenci s nostalgií hledět na úspěchy československého hospodářství v době socialismu, je nutno zdůraznit, že tramvaje T6A2/B6A2 opouštěly výrobní závod v naprosto otřesné kvalitě zpracování, což bylo předmětem řady reklamací a stížností provozovatelů, ale zejména příčinou, proč ihned po pádu železné opony využili Němci možnosti naplánované dodávky stornovat (neuskutečnily se tak ani dodávky vozů T6A2/B6A2 pro úzkorozchodné provozy, ani vozů T6A5/B6A5 pro Schwerin a Chemnitz). Nízká kvalita výroby typická pro poslední dekádu socialistického režimu u nás významně poškodila jméno výrobce i v prvních porevolučních letech, kdy se snažil marně etablovat se svými produkty i na západních trzích. Byl to právě technický ředitel magdeburského DP, který v roce 1991 odrazoval norské Oslo od pořízení československých tramvají. Nutno říci, že mu to rozhodně nešlo zazlívat.

Ještě v roce 1990 muselo dojít k přelakování všech tramvají, protože lak byl po pár měsících provozu „opršený“, a tedy nevýrazný a matný. Ex-schwerinské vozy, jež byly provozovány v červeno-krémové kombinaci, se tím dočkaly lakování v barvě slonové kosti se zeleným proužkem. Jedna souprava obdržela i první reklamní polepy (1286+1275+2148) na noviny *Volksstime*. Nekvalitní lak ale nebyl jediným neduhem dodávaných vozidel. Tramvaje byly drahé na údržbu, již v roce 1991 musel dopravce řešit bující korozi na skříních vozidel a vozy měly vysoké správkové procento. Magdeburg proto další dodávky tramvají T6A2/B6A2 kategoricky odmítl.




V současné době zůstává pro provoz už jen jediné „trojče“ vozů T6A2/B6A2. (foto: MVB)

Početní stav vozů se snížil po nehodě vozu T6A2 ev. č. 1286 dne 7. 7. 1994. Poškození rámu se ukázalo natolik fatální, že byl vůz po vytěžení náhradních dílů v lednu 1995 nakonec zlikvidován. Zbylých 11 „té šestek“ a všech šest vlečných vozů prošlo v letech 1995 až 1997 v dílnách *Brückfeld* malou modernizací, při níž obdržely novou podlahovou krytinu, okna s výklopnou vrchní částí, nový informační systém a polopantografy. Lakování se změnilo na nový městský lak s dominantní bílou (resp. světlounce šedou) barvou doplněnou o zelené prvky a červený proužek ve spodní části vozové skříně. Vylepšení se dočkaly i podvozky (doplnění vypružení), sedačky v interiéru byly pouze přečalouněny. V tomto provedení jezdily vozy T6A2 i v nadcházejících letech, vyměněn byl pouze elektronický informační systém (za novější dle provedení používaného na vozech NGT8D) a později byly u vozů měněny v rámci vyšších stupňů prohlídek i původní dveře z ČKD za nové (laminátové) z produkce firmy SKD Trade.

Přestože na počátku 90. let Magdeburg další nákup tramvají T6A2/B6A2 odmítal, v roce 2009 rozšířil svou flotilu o dvanáct vlečných vozů odkoupených z Berlína. Z tuctu vlečných vozů posloužil jeden jako zdroj náhradních dílů, zbytek byl po provedených úpravách nasazen do provozu v soupravách za nízkopodlažními tramvajemi NGT8D. Volba na vozy B6A2 (resp. v berlínské modernizovaném provedení B6A2M) padla poté, co se prohlubovala ve špičkových časech nedostatečná kapacita nízkopodlažních vozů. Ty se kapacitně ukázaly jako nevyhovující již v polovině 90. let, kdy se poprvé uvažovalo o možnosti dokoupení nových vlečných nízkopodlažních vozů. Situace se později zdánlivě stabilizovala, avšak s rostoucím počtem 30m nízkopodlažních tramvají, ubývajícím stavem

třívozových souprav tramvají Tatra T4D/B4D a komplikovanějším sháněním řidičů padla nakonec netradiční volba na pořízení starších vozů B6A2M.




Ex-berlínský vůz T6A2M nesoucí v Magdeburgu evidenční číslo 701 představuje zajímavou služební tramvaj. Ta je koncipována jako autoškola, nikoli však ale v provedení pro obsluhu typu T6A2, ale s pultem řidiče dle nízkopodlažních vozů NGT8D). (foto: Libor Hinčica)

Ačkoli se ještě v roce 2009 počítalo s tím, že se éra provozu tramvají T6A2/B6A2 (s výjimkou oněch nově pořízených vleků) naplní do konce roku 2012, nabraly události nakonec jiný směr. Větší vyřazení se uskutečnilo až v roce 2014, kdy z původních šesti magdeburských vleků B6A2 zůstaly nadále ve stavu pouze dva (ev. č. 2144 a 2147) a podobně bylo vyřazeno v témže čase sedm vozů T6A2, takže pro provoz zůstaly nadále už jen čtyři motorové vozy (ev. č. 1281–1284). Ve skutečnosti však oněch sedm motorových a čtyři vlečné vozy nebyly nasazovány do provozu už od června 2013, kdy se tyto tramvaje nepodařilo včas evakuovat do vyšších poloh města během povodní na Labi. Právě poškození vodou vedlo k rozhodnutí tramvaje neopravovat a nechat je o rok později vyřadit.

Přesto se počet „té šestek“ v Magdeburgu ještě jednou navýšil, a to v roce 2016, kdy město dokoupilo další tři vozy v modernizovaném provedení z Berlína (T6A2M), všechny ovšem posloužily pro přestavbu na služební vozy ev. č. 701, 703 a 704, z nichž první jmenovaný je využíván jako vůz autoškoly (jeho stanoviště je uzpůsobeno tak, aby rozmístění ovládacích prvků odpovídalo nízkopodlažním tramvajím NGT8D), zbylé dva byly upraveny na brousicí vozy.

Na počátku letošního roku je v provozu s cestujícími pouze jediná souprava tvořená motorovými vozy ev. č. 1280+1281 a vlekem ev. č. 2144, jež byla zpravidla nasazována v uceleném třívozovém vlaku (jako „dvojče“ se začala více používat až od podzimu 2023). „Té šestka“ (či „té šestky“) s vlekem se objevuje v provozu výhradně v pracovní dny ve dnech školního vyučování na lince č. 2 či 10. Jelikož vozu ev. č. 1281 končí dne 31. 1. 2024 platnost prohlídek, rozhodl se místní dopravce MVB

uspořádat na 28. 1. 2024 ve spolupráci s místním muzeum městské dopravy a kolem něj sdruženým spolkem fanoušků symbolické rozloučení, které odstartuje ve 13:30 na ploše muzea Sudenburg (na ulici Halberstädter Straße 133), kde bude možnost si tramvaje vyfotografovat. V čase od 14:00 do 16:00 bude možné se tramvajemi i projet na zvláštní okružní trase za částku 5 €.




Ex-berlínský vlečný vůz B6A2M za nízkopodlažní tramvají NGT8D. Provoz vleků by měl pokračovat zřejmě do roku 2026. (foto: Libor Hinčica)

Osmadvacátým lednem každopádně provoz „té šestek“ v Magdeburgu ještě zcela nekončí. Zbývající „dvojče“ ev. č. 1280+2144 může být nasazováno do provozu až do 31. 3. 2024 (kdy rovněž vyprší platnost prohlídek), čehož hodlá místní DP využít. Teprve koncem března (posledním pracovním dnem je v Sasku-Anhaltsku 28. březen) by se měly i tyto vozy odporoučet na odpočinek, nikoli však do kovošrotu, ale do sbírek podnikového muzea. Momentálně přitom ještě není jasné, zda bude historická souprava pouze statickým exponátem či provozním. Důvodem jsou obavy ze získávání náhradních dílů pro tyristorovou elektrickou výzbroj TV3. Doplňme, že u vlečných vozů B6A2M využívanými za nízkopodlažními tramvajemi se počítá s vyřazením v průběhu roku 2026.

Hodí se rovněž připomenout, že konec tramvají T6A2 v Magdeburgu neznamená ještě úplný konec provozního nasazení vozů řady T6 v Německu. Od roku 2003 je totiž ve Strausbergu v sousedství Berlína v provozu jediný vyrobený obousměrný vůz typu T6C5, s nímž hodlala ČKD Tatra svého času prorazit ve Spojených státech amerických. Přestože je tramvaj vypravována jen příležitostně, dopravce *Strausberger Eisenbahn* ji hodlá i nadále využívat jako záložní vozidlo.

**Provoz tramvají řady T6/B6 v bývalé NDR:**

Berlín: 1988–2007 (ponecháno historické „trojče“ T6A2+T6A2+B6A2)

Drážďany: 1986–2000 (ponechán historický vůz T6A2)

Frankfurt nad Odrou: – (od roku 2012 je zde k dispozici jeden služební vůz T6A2M původem z Berlína)

Lipsko: 1988–2007 (ponecháno historické „dvojče“ T6A2+B6A2)

Magdeburg: 1989–2024 (11 vlečných vozů B6A2M zůstává nadále v provozu, dále jsou k dispozici 3 služební vozy T6A2M a zachována má zůstat souprava vozů T6A2+B6A2 jako historická)

Rostock: 1989–2015 (ponechán historický vůz T6A2, dále jsou k dispozici 2 služební vozy)

Schwerin: 1989 (pouze zkušební jízda jednoho vozu T6A2, tramvaje předány do Magdeburgu)

Strausberg: 2003– *v provozu* (zde typ T6C5)

---

*Autor článku děkuje za možnost konzultace a cenné připomínky panu Martinu Jungemu.*

Url: Tramvaje T6A2 v Německu končí. Magdeburg chystá rozlučku