



## Další historická „té dvojka“ v Liberci. Z Německa

10.12 2016 15:42, Redakce, Nezařazené

Ve čtvrtek 1. prosince dorazil na návěsu do Liberce a o den později ráno pak dosedl na tramvajové koleje v liberecké vozovně nový muzejní vůz, jenž bude tvořit součást sbírky Boveraclubu. Jedná se o tramvaj, jež ve svém typovém označení nese pojmenování T2. Nejde ale o legendární českou „té dvojku“, ale tramvaj Gotha T2-62, která byla pořízena z Jeny. Proč se tato tramvaj, vyrobená ve východním Německu v roce 1964, v Liberci objevila?

Tramvaje Gotha byly pro tehdejší Německou demokratickou republiku (NDR) stejně typické jako třeba Trabant nebo Wartburg. První vozy tohoto vzhledu se v ulicích východoněmeckých měst objevily v roce 1957, jednalo se o typ T57. V roce 1962 byl tento typ zmodernizován a nadále vyráběn pod označením T2-62. Třetí modernizace přišla na svět v roce 1965 s typem T2-65. V červenci tohoto roku zároveň došlo v rámci RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci zemí východního bloku) k dohodě, na jejímž základě se producentem tramvají stala československá ČKD. To německým provozům nabídlo tehdy vyráběné tramvaje T3 a z nich odvozený typ T4 s užší skříní (2200 mm oproti 2500 mm). Zejména díky energetické náročnosti a jízdnímu profilu byly tyto vozy pro menší provozy zcela nevhodné a proto tyto požadovaly nadále dodávky dvounápravových tramvají typu Gotha. V roce 1966 proto ČKD Tatra Smíchov převzala výrobu typu T2-65. V témže roce vznikl prototyp, sériová výroba se uskutečnila v letech 1967 a 1968, kdy ČKD vyrobila 117 motorových a 116 vlečných vozů, které byly určeny výhradně pro německé úzkorozchodné provozy, a proto nikdy v ČSR ani neabsolvovaly zkušební jízdy. Motorové vozy byly označeny jako typ T2D, vlečné B2D. ČKD provádělo hrubou stavbu a finální montáž, většinu elektrické výzbroje i jednotlivých částí vozů nadále dodávaly německé podniky, v menší míře se uplatnily i československé firmy.

Ukončením výroby těchto vozů v ČKD ovšem výroba tramvají Gotha zcela neskončila, v roce 1969 vzniklo ve vagónce Gotha ještě cca 70 vlečných vozů shodných s typem T2D, do roku 1975 vznikly další vozy s podobnou karoserií, tentokrát s volnoosým pojezdem, tzv. Rekowageny, na kterých se ovšem vagónka Gotha již nepodílela. V roce 1973 navíc uvedla pražská ČKD do provozu náhradu těchto vozů v podobě typu KT4, jenž si v dalších letech našel cestu do většiny východoněmeckých provozů a v některých tvoří značnou část vozového parku dodnes.

Tato zajímavá a nepříliš známá historie výroby tramvají u nás dala základ myšlence na vhodnější

připomenutí. V roce 2009 se Boveraclubu podařilo získat kompletní v Československu vyrobený vůz T2D z roku 1968 (v. č. 156 966), který postupně prošel provozy v Halle (ev. č. 812), Geře (177) a Jeně (114, od roku 1993 č. 144), jehož oprava do provozního stavu by si ovšem vyžádala několikamilionovou investici, což je momentálně nad síly spolku. Další nebývalá příležitost se naskytla v letošním roce, kdy se Dopravní podnik města Jany z důvodu ztráty jednoho venkovního stání rozhodl výrazně snížit počet historických a pracovních dvounápravových tramvají. V červenci pořídil Boveraclub z tohoto města rovněž v Československu vyrobený vlečný vůz B2D ev. č. 197 z roku 1967 (v. č. 157 053) a prozatím ho umístil na venkovní expozici Technického muzea Liberec. Aby bylo možné v budoucnu vlečný vůz provozovat, rozhodl se Boveraclub pro pořízení dalšího motorového vozu. Tentokrát se jedná o vůz T2-62 (vyrobený ještě v NDR) z roku 1964, který jezdil v Jeně postupně pod čísly 131 (do roku 1981), 6630/026 (do roku 1993) a 145. Protože v posledních letech sloužil k výcviku řidičů, je vybaven zdvojeným řízením. Nejde tedy o tramvaj, která by byla (na rozdíl od vleku či v roce 2009 zachráněného vozu) vyrobená v Československu, jedná se ale o typ, ze kterého pozdější československá T2D vycházela.

Oba vozy jsou kompletní, před uvedením do provozu budou vyžadovat několik oprav a úprav. Původní vůz T2D zakoupený v roce 2009 poslouží pouze jako zdroj náhradních dílů a s jeho renovací se již nepočítá. S opravenou východoněmeckou soupravou se počítá zejména pro komerční účely, a to např. pro převozy větších skupin cestujících nebo pro svatební či narozeninové jízdy, kdy zákazník vyžaduje starší vůz, ale nepožaduje konkrétní typ. Tím dojde k ulehčení provozu tramvají GTM4 „Bovera“ č. 78 z roku 1929, které je prohlášena za kulturní památku (a podle toho by se k ní mělo přistupovat), i soupravy 6MT č. 117 (1953) s vlekem č. 44 (1932). Navíc německá souprava bude atraktivní i pro fanoušky dopravy z Německa, kteří si jízdy libereckých historických tramvají objednávají v poměrně velké míře. Neposlední výhodou je možnost provozu soupravy jak na rozchodu 1000 mm, tak i na 1435 mm, umožněného výměnou patričných podvozků.

*Text: Zdeněk Mazánek*

Url: [Další historická „té dvojka“ v Liberci. Z Německa](#)