

Konec vlečných vozů Tatra B6A2 v Magdeburgu

03.05 2026 09:29, Libor Hinčica, Tramvaje

Československé tramvaje Tatra v německém Magdeburgu jsou definitivně minulostí. Dne 29. 4. 2026 zde byl do provozu naposledy vypraven vlečný vůz Tatra B6A2M ev. č. 2207, čímž skončila nejen provozní éra tohoto typu v hlavním městě spolkové země Sasko-Anhaltsko, ale i v celosvětovém měřítku.

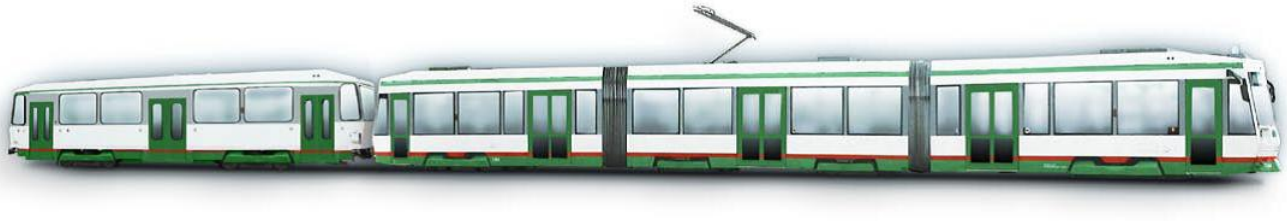
Vlečné vozy B6A2 byly vyvinuty v závodě ČKD Tatra v 80. letech jako náhrada tramvají B4D. Prototyp byl vyroben v roce 1985, sériová výroba však odstartovala až od roku 1988 a vzhledem k politicko-ekonomickým změnám se udržela jen po dobu dvou let – poslední vleky opustily smíchovský závod v roce 1990. Celkem spatřilo světlo světa jen 92 vlečných vozů B6A2, jež všechny zamířily do Německé demokratické republiky. Rozdistribuovány byly sice do šesti měst, ve většině z nich ale měly symbolické zastoupení.



Původní magdeburské tramvaje T6A2 s vleky B6A2 dojezdily ve městě na jaře 2024. Celkem ve městě sloužilo 12 motorových a 6 vlečných vozů, jež původně tvořily šest třívozových souprav. S postupným vyřazováním se však stále častěji objevovaly v provozu soupravy pouze dvouvozové v kombinaci motor+vlek. (foto: Jürgen Schwarz)

Nejvíce jich obdržel Berlín (62 ks), za nímž s velkým odstupem následovalo Lipsko (14 ks). Šest vleků bylo v provozu v Rostocku, pouhé dva (včetně prototypu) v Drážďanech a po třech tramvajích obdržela města Magdeburg a Schwerin. Druhé jmenované ovšem usilovalo o vozy T6A5/B6A5, nikoli o tramvaje s užší vozovou skříní (T6A2/B6A2), a tak byly tyto vozy záhy předány do Magdeburgu, aniž by kdy svezly ve Schwerinu cestující.

Magdeburg tak provozoval flotilu 12 motorových a 6 vlečných vozů typové řady T6A2/B6A2, přičemž ze všech německých měst se zde udržely nejdéle. Rozlučková akce s původními magdeburskými tramvajemi (mezi něž tedy počítáme vzhledem k okolnostem i vozy ze Schwerinu) se uskutečnila dne 28. 3. 2024. Ve městě ale zůstalo ještě několik vlečných vozů B6A2 v modernizované variantě, které si Magdeburg pořídil jako ojeté z Berlína v roce 2009. Tyto vlečné vozy byly využívány ve spojení v soupravách s nízkopodlažními tramvajemi NGT8D, čímž byly řešeny kapacitní problémy po nárůstu počtu cestujících, resp. po postupném snižování počtu třívozových tramvajových souprav Tatra T4D+T4D+B4D, za než Magdeburg nepořizoval adekvátní náhradu.



Vizualizace z roku 2009, kterou dopravce MVG prezentoval předpokládanou očekávanou výslednou podobu souprav tramvají NGT8D a B6A2M. (zdroj: MVG)

Vozidla NGT8D, kterými bylo město zásobeno od konce roku 1994 do roku 2002, byla pouze třicetimetrová. Magdeburg se sice rozhodl dokoupit u Alstomu dalších 11 vozů tohoto typu (dodány byly v roce 2012), u nichž původně zvažoval možnost dodání v prodloužené cca 40m verzi (jako typ NGT10D), jenomže na projekt se nepodařilo získat financování. Podobně skončila i idea alternativního řešení kratších vozů, jež by měly délku jen 22 m a byly by spojovány do souprav. Nakonec bylo rozhodnuto využít možnosti nákupu vlečných vozů B6A2 z Berlína.

Ten svou flotilu tramvají T6A2 a B6A2 na počátku 90. let nákladně modernizoval v *Mittenwalder Gerätebau*, přičemž dokonce využil možnosti dokoupení pěti rozpracovaných hrubých staveb vozů B6A2 (původně určených pro Rostock) od ČKD, jež nechal dokončit (těchto pět vozů je započteno do výše uvedeného soupisu dvaadevadesáti vyrobených kusů). Tramvaje byly rekonstruovány v letech 1992–96 (vleky pak konkrétně v letech 1994–96), avšak v provozu se udržely jen do prosince 2007. Následně byly pro nadbytečnost všechny vozy (po modernizacích označené jako) T6A2M/B6A2M odstaveny a nabízeny k odprodeji. Zájem byl primárně o motorové vozy T6A2M, které zamířily do Polska i na Ukrajinu, po vlecích sáhl pouze Magdeburg (pomineme-li o řadu let později – v roce 2018 – uskutečněný transfer 14 souprav T6A2M+B6A2M do Egypta, kde však nikdy nedošlo k zařazení těchto tramvají do provozu).



Přeprava tramvají B6A2M z Berlína se uskutečnila na jaře 2009. Z 12 vozů bylo pro provoz rekonstruováno 11, ten dvanáctý pak sloužil jen jako zdroj náhradních dílů. (foto: Andreas Gürtler)

Magdeburg pořídil na jaře 2009 celkem 12 ex-berlínských vozů B6A2M, u nichž byl zahájen projekt „magdeburgizace“ dle požadavků nového vlastníka. Vozidla prošla v podnikových dílnách další omlazovací kúrou. Navíc byl doplněn kamerový systém přenášející obraz do čelního nízkopodlažního vozu, intercom pro komunikaci s řidičem, nový statický měnič zajišťující napájení palubní sítě (24 V DC), upraveny byly dveře (doplněny byly tzv. citlivé hrany zabraňující sevření cestujícího) i brzdový systém, který musel být přizpůsoben řízení vozů NGT8D. Tehdejším trendům byl přizpůsoben také interiér a vnější lakování bylo napasováno na vzhled nízkopodlažních vozů. Na střeše navíc přibyly nízké krycí plenty, rovněž designově odvozené od tramvají NGT8D.

Úpravy se ale týkaly také samotných nízkopodlažních vozů určených k tahání vleků. Vyhrazeno pro ně bylo 11 vozů NGT8D z první výrobní série (tj. vůbec nejstarší vozy), u nichž byl dodatečně instalován silnější trakční měnič, současně došlo k úpravě pozice spřáhla na zadním čele, protože u vozů B6A2 bylo výše položené, takže bylo nutné tento výškový rozdíl vyrovnat.



Pohled do interiéru vozu B6A2M po dílčí modernizaci v Magdeburgu. (foto: MVB)

Z 12 ex-berlínských vleků posloužil jeden (ex-Berlín ev. č. 5560) pouze jako zdroj náhradních dílů, zbylé byly popsaným způsobem opraveny a obdržely magdeburská evidenční čísla 2201 až 2211. Práce probíhaly vždy na dvou vozech paralelně trojčlenným týmem, čímž bylo zajištěno, aby se zkušenosti s případnými problémy přenášely ihned na další vůz.

Dne 2. 3. 2011 byl představen slavnostně první rekonstruovaný vůz ev. č. 2204. Celková obsaditelnost činila 89 osob, z toho 29 sedících. Souprava s nízkopodlažním vozem NGT8D dosahovala délky zhruba 45 m, přičemž tramvaje byly vypravovány hlavně na linku číslo 9 (Neustädter See – Reform), často se pak objevovaly také v rámci mimořádných posilových spojů, zejména při fotbalových utkáních.

Celkové náklady na pořízení a opravu každého z vleků se pohybovaly jen na úrovni mezi 110 000 až 115 000 € (tehdy cca 2,7–2,9 mil. Kč), takže šlo již ve své době hovořit o velmi výhodné investici. Během provozu byla v Magdeburgu na vlecích uskutečněna ještě jedna velká prohlídka. Ta musí v Německu následovat vždy po osmi letech, anebo po nájezdu 500 000 km. Tyto milníky byly postupně u ex-berlínských vleků opětovně dosahovány v průběhu loňského roku, kdy už byly do města dodávány nové tramvaje Alstom NGT10D (Flexity Magdeburg), které se s délkou 38 m staly adekvátní náhradou za tramvajové soupravy. Většina vlečných vozů B6A2M byla odstavena mezi zářím a prosincem 2025. Do letošního roku vstoupily už jen dva vozy ev. č. 2202 a 2207, avšak první z nich byl už v lednu 2026 taktéž odstaven.



Vlečný vůz B6A2M po provedených úpravách v Magdeburgu za vozem NGT8D. (foto: Jürgen Schwarz)

Posledním mohykánem se tak stal vůz ev. č. 2207, který naposledy vyjel na linku dne 29. 4. 2026. Během tří let tak z ulic Magdeburgu zmizely všechny tramvaje Tatra – dne 28. 3. 2024 skončily původní vozy T6A2 a B6A2, dne 23. 12. 2025 tramvaje KT4DtM (pořízené rovněž z Berlína na přechodnou dobu) a nyní i ex-berlínské vozy B6A2M. Po 58 letech se tak československé tramvaje Tatra v osobní dopravě staly v Magdeburgu minulostí (nadále jsou ale k dispozici ještě tři služební vozy T6A2M rekonstruované z ex-berlínských vozů i několik starších služebních tramvají T4D), současně poprvé po 127 letech skončil ve městě provoz vlečných vozů a všechny tramvaje v Magdeburgu jsou poprvé v historii nízkopodlažní.

Samotný konec vlečných „bé šestek“ je ale i milníkem přesahujícím hranice Magdeburgu, protože v žádném dalším městě již nejsou tyto tramvaje provozovány. Ex-rostocké vlečné vozy byly v maďarském Szegedu rekonstruovány na motorové vleky (včetně nouzového stanoviště), takže je nelze za klasické vleky již považovat, byť v upraveném typovém označení TB6A2 si písmeno „B“ ještě drží.

Pro úplnost doplňme konec tramvají B6A2 ke zbylým německým městům:

Berlín: 6. 12. 2007;
Drážďany: 4. 11. 2000;
Lipsko: 30. 11. 2007;
Rostock: duben 1997 (odprodej do Szegedu v roce 2005, zde přestavba na TB6A2);
Schwerin: *březen 1990* (dodány v lednu 1990, předány do Magdeburgu bez nasazení do provozu).

Url: Konec vlečných vozů Tatra B6A2 v Magdeburgu