



## Východoněmecké tramvajové vleky LOWA v Polsku

04.09 2026 20:42, Libor Hinčica, Tramvaje

V závěru dubna 2026 byl poprvé veřejnosti představen nový přírůstek do sbírky historických tramvají v polském Krakově v podobě vlečného vozu přezdívaného dle původního výrobce „LOWA“. Vlek svým vnějším provedením po dokončené opravě odkazuje na provedení, jež bylo provozováno v 50. letech ve Varšavě. Kapitola dodávek vlečných vozů LOWA do Polska je přitom nepříliš známá, a tak si je dnešním článkem stručně připomeneme.

Po bezpodmínečné kapitulaci Německa v květnu 1945 bylo zapotřebí mj. investovat opět do veřejné dopravy. Zatímco v západních sektorech docházelo k uplatňování reparací formou demontáží výrobních prostředků v minimální míře, v sovětské okupační zóně byla situace diametrálně odlišná, což restart života ve východním sektoru značně ztěžovalo. Pomineme-li novostavby vozových skříní na podvozcích starších tramvají, bylo možné zahájit vývoj zcela nové tramvaje až po dubnu 1949 (tj. ještě před vyhlášením Německé demokratické republiky), kdy byl založen podnik VVB LOWA (*Vereinigung Volkseigener Betriebe Lokomotiv- und Waggonbau*), jehož centrála byla v Berlíně, nicméně samotná vagónka, která dostala projekt tramvají na starosti, byla ve Werdau.



Vlečný vůz EB 54 původem z dráhy Klingenthal – Sachsenberg – Georgenthal během působení v Geře. Tramvaj zde sloužila cestujícím v letech 1972 až 1990. Od roku 1973 byla přestavěna na jednosměrnou. (sbírka: Frank Gecks)

Jako základ pro novou tramvaj posloužily komponenty dříve vyvinuté v rámci projektů ESW (ještě předválečný projekt tzv. jednotné/unifikované tramvaje) a KSW (zde se jednalo rovněž o tzv. jednotný typ, ale ve válečném – a tudíž značně zjednodušeném – vyhotovení). Týkalo se to například motorů, kontroléru či výchozího typu sběrače. První dokončená souprava dvounápravového motorového a vlečného vozu byla představena v roce 1950, původně pod označeními W 250 (motorový vůz) a W 200 (vlečný vůz), jež se záhy změnila na ET 50 a EB 50, která odkazovala opět na unifikaci vozidel (*Einheitstriebwagen* a *Einheitsbeiwagen*, tedy jednotný motorový a vlečný vůz). Výroba těchto vozů probíhala do roku 1954, kdy došlo v důsledku restrukturalizace k převedení produkce do vagónky Gotha. Zde byly oba výchozí modely dílčím způsobem modernizovány, takže inovovaná verze byla označena jako typy ET 54 a EB 54. Jejich výroba probíhala do konce roku 1956.

Souhrnně se všechny vozy vyráběné v letech 1950–56 nazývají bez ohledu na místo produkce jednoduše „LOWA“. Celkem bylo vyrobeno 245 motorových vozů ET 50 a ET 54, z toho 148 pro zákazníky v NDR a 97 pro Sovětský svaz. V případě vlečných vozů byly počty vyšší a dohromady bylo dodáno 431 vleků EB 50 a EB 54, z nichž 318 skončilo ve východním Německu, 97 zamířilo do SSSR a 16 do Polska.



Pohled do renovovaného interiéru. (foto: Daniel Skrodzki)

Jediným polským odběratelem vlečných vozů LOWA se stala Varšava, která získala oněch šestnáct vozů v říjnu 1951. Šlo o výchozí provedení modelu EB 50 ještě před dílčí modernizací (ta proběhla v roce 1952, přičemž označení typu EB 50 se neměnilo, interně se ale upravená verze označovala jako W 202). Vozidla byla originálně vyhotovena v obousměrném provedení a obdržela ev. č. 1800–1815. Oproti vozům pro NDR (a později i SSSR) se na první pohled odlišovaly upravenou konstrukcí střechy, na níž chyběly linkové orientace. Podle německých zdrojů měly být všechny tramvaje, jež ve Varšavě obdržely typové označení P18, vyrobeny v roce 1951. Polské ale uvádějí, že to platí pouze pro prvních 13 vozů, zatímco vozy ev. č. 1813 až 1815 měly být dokončeny již v roce 1950. Tyto vozy byly současně vybaveny dřevěnými sedadly, zatímco třináctka patrně mladších vozů měla mít sedadla čalouněná zelenou koženkou.

K zařazení všech 16 vleků do provozu mělo dojít v říjnu 1951. Tramvaje byly alokovány ve vozovně Wola, odkud byly vypravovány především na linku číslo 30 ve spojení s motorovými vozy řady N, jež byly upravenými kopiemi německých tramvají KSW, případně se objevovaly i v rámci třívozových souprav (v kombinaci N+ND+P18).



Takto vypadal vlečný vůz LOWA EB 54 v Klingenthalu v roce 2018. (zdroj: Wikipedia.de; autor: Dor Jörsch)

Ve Varšavě se však východoněmecké vlečné vozy dlouho neudržely. Z dosud neznámých důvodů byly už v roce 1952, tedy po zhruba roce provozu, odstaveny. Záhy mělo dojít k dohodě o jejich převzetí ze strany Štětína (Szczecin), převezeny na severozápad Polska ale byly až v roce 1954. V únoru šlo nejprve o vozy ev. č. 1800 až 1812, v červenci 1954 pak dorazily i zbylé tři vozy ev. č. 1813 až 1815. Ve Štětíně byly vozy označeny ev. č. 300 až 315. Na přelomu 60. a 70. let zde mělo dojít k jejich přestavbě ve vlastních dílnách na jednosměrné vozy, přičemž doplněn byl i elektrický pohon dveří a kolejnicové brzdy. Jejich vyřazování začalo v roce 1976, poslední vůz ev. č. 310 se udržel v provozu až do roku 1983.

Žádný z originálních polských vleků LOWA EB 50 se zachránit coby historický exponát nepodařilo, přesto se v dubnu letošního roku uskutečnila v Krakově premiéra historického vozu, který na tuto kapitolu historie odkazuje. Vůz byl vyhotoven v provedení odkazujícím na kratičkou provozní éru ve Varšavě, přičemž obdržel ev. č. 1817, které pouze volně navazuje na původních 16 vozů. Nejedná se ovšem o vůz odpovídající typu EB 50, ale jeden z vozů ze závěrečné etapy výroby - verzi EB 54 z roku 1956.



Souprava motorového vozu 4Nj s vlekem EB 54. Motorový vůz byl zapůjčen z Varšavy, s vleky LOWA EB 50 se ale v polské metropoli potkat nemohl. Vyroben byl totiž až v roce 1957, a to jako jediný vůz svého typu v jednosměrném provedení. Paradoxně se však mohl s vleky EB 50 potkat ve Štětíně, kam byl v roce 1966 předán a jezdil zde až do roku 1995. (foto: MPK Kraków)

Původně byla tramvaj dodána na dráhu Klingenthal – Sachsenberg – Georgenthal v těsné blízkosti československých hranic, jež byla zajímavá tím, že přes její tramvajový charakter byly jejím provozovatelem východoněmecké dráhy DR (Deutsche Reichsbahn). Pro provoz byly dodány dva motorové a dva vlečné vozy ET 54 a EB 54, na které o dva roky později navázaly již novější vozy Gotha ET 57 a EB 57. Když byl provoz na dráze v roce 1964 zastaven, bylo všech osm vozů předáno do Plauen, z nichž sedm později putovalo ještě do dalších podniků. To byl i případ vlečného vozu EB 54, který nakonec skončil svou pouť v Krakově.

Na dráze v Klingenthalu nesl v letech 1956–64 číslo EB 19 803, v Plauen, odkud se v roce 1972 přesunul do Gery, mu bylo přiděleno číslo 10. V Geře byl pak označen ev. č. 234 a hned v následujícím roce (1973) se podrobil – společně s druhým převzatým vlekem EB 54 původem rovněž z Klingenthalu – opravě a rekonstrukci na jednosměrné provedení. Oba vleky byly vyřazeny až v roce 1990, a zatímco vůz ev. č. 235 (ex-Plauen 11 a ex-Klingenthal EB 19 804) byl zlikvidován, vlek ev. č. 234 zamířil k hlavnímu nádraží v Geře, kde byl nalakován a opatřen fiktivním číslem 90, načež sloužil jako prodejní stánek s občerstvením. Dne 20. 3. 2002 se podařilo tramvaj dostat zpět do Klingenthalu, kde v té době již existoval pomník dráhy tvořený soupravou mladších vozů Gotha ET 57 a EB 57.



Vlečný vůz připomíná původní provedení vozů EB 50 ve Varšavě. Ty ale neměly originálně střešní transparenty. (foto: MPK Kraków)

Plány na zachování a opravu tramvaje ale narážely na nedostatek financí. Původní „pomníková“ souprava byla nakonec v roce 2017 zlikvidována (přičemž z pohledu našince je zajímavé, že podvozek motorového vozu skončil nakonec v Liberci), vlek LOWA EB 54 se podařilo ještě tři roky uchovat ve značně zbídačeném stavu na soukromém pozemku v Klingenthalu, než se podařilo zajistit jeho převoz zpět do Gery, kde zůstal v areálu místního dopravního podniku GVB. V roce 2025 se podařilo dohodnout předání vozidla do Krakova, čímž tramvaj unikla jinak jisté likvidaci. Do Krakova byl vůz přivezen dne 10. 4. 2025, načež začala jeho náročná oprava v podnikových dílnách do stavu, který měl co nejvíce připomínat provedení tramvaje po dodání do Varšavy v roce 1951.

Po opravě tak vůz připomíná původní provedení EB 50. Na druhé straně zůstalo zachováno provedení s nízkonapěťovou částí 24 V DC (originálně měly vozy EB 50 veškerá zařízení napájená přes trakční napájení) a neměnila se ani celková konstrukce vozu, kdy u vozů EB 54 platilo, že byly nepatrně vyšší (o cca 40 mm). Historicky nepřesné zůstalo provedení střechy s transparenty pro číslo linky, které varšavské vozy originálně neměly, jak jsme vzpomínali výše.

Celkově je však vůz vzorně rekonstruován a připomíná dnes málo známou a nedostatečně zmapovanou historii východoněmeckých tramvají LOWA v Polsku. Jeho slavnostní představení se uskutečnilo dne 28. 4. 2026, premiéra na krakovské historické lince proběhla dne 1. 5. 2026.

Url: [Východoněmecké tramvajové vleky LOWA v Polsku](#)