



Do ulic Prahy vyrazila opravená tramvaj „mevro“

03.12 2024 18:52, Libor Hinčica, Tramvaje

Od 25. 11. 2024 se na zkouškách v ulicích Prahy objevuje historický motorový dvounápravový vůz ev. č. 3098 přezdívaný „mevro“ (někdy též psáno jako MEVRO či Mevro), který od jara 2021 procházel kompletní opravou realizovanou dodavatelsky v Krnovských opravách a strojárnách. Tramvaj je určena pro komerční provoz a již v nejbližších dnech se očekává její první vypravení na nostalgickou linku číslo 42.

Přestože tramvaje „mevro“ reprezentují poslední typ poválečných dvounápravových tramvajů vyráběných pro Prahu, objednávka na jejich dodávku pochází již z roku 1941, kdy si tehdejší Elektrické podniky objednaly celkem 30 vlečných vozů se středním vstupem a k nim 30 motorových vozů, jež měly navazovat na předešlé dodávky tzv. „ponorek“, kterých bylo předáno v letech 1936 až 1942 do provozu celkem 63. S ohledem na omezení v důsledku válečné výroby se ale Praha nových vozů až do konce druhé světové války nedočkala a po jejím skončení se podařilo narychlo vyrobit konstrukčně jednodušší vlečné vozy, zatímco na motorové si československá metropole musela počkat déle. Papírově byl příslib materiálu na jejich výrobu zajištěn ze strany ministerstva dopravy již v srpnu 1946, těžkosti poválečné produkce ovšem neumožnily splnit termín dodávky v původně avizovaném termínu od podzimu 1947 a první vozy byly zařazovány až od poloviny roku 1948. Právě tehdy se také zrodila jejich přezdívka „mevro“, která je akronymem od **Mezinárodní výstavy rozhlasu**, která probíhala na pražském výstavišti v době uvádění vozidel do provozu.



Jeden z dvojice vozů „mevra“, které v roce 1958 shořely při požáru dílen Rustonka. (zdroj: archiv DPP)

Tramvaje obdržely ev. č. 3069–3098, a i když konstrukčně vycházely z předválečné školy a nezapřely svůj původ v dříve vyráběných „ponorkách“, došlo u nich k několika zásadním inovacím. V elektrické části šlo například o použití linkového stykače pro spínání jízdy, který se nacházel originálně na střeše vozidla, avšak pro časté poruchy se později u některých vozů přistoupilo k jeho montáži pod vůz. Malá kola, jež byla převzata z „ponorek“, byla poměrně náchylná ke smyku, což bylo u „mevra“ vyřešeno aplikací kolejnicových brzd, které byly samostatně napájeny z 24V palubní baterie, jež byla dobíjena samostatným motorgenerátorem ukrytým pod podlahou v zadní části vozu. V případě poruchy nízkonapěťové části šlo vůz ovládat a brzdít i tradičním způsobem (při současném vypnutí linkového stykače). Pro cestující představovalo zásadní změnu použití třídveřové skříně (s předními dveřmi pro nástup, druhými a třetími pro výstup). V porovnání s „ponorkami“ došlo k narovnání výšky podlahy po celé délce vozu, opustilo se tedy od snížené přední plošiny, která negativně ovlivňovala pevnost vozové skříně.



Motorový vůz mevro ev. č. 3078 pod kulisou Prašné brány v roce 1956. (foto: Fortepan; György Faragó)

Na 30kusovou sérii měla navázat původně ještě další čítající celkem 20 vozů (a k nim 30 vlečných). Ty sice byly zařazeny do dvouletého plánu (pro léta 1947 a 1948), avšak Praha se jich sama zřekla s tím, že už hodlá v dalších letech pokračovat jen v nákupu moderních vozů koncepce PCC. Nutno říci, že navzdory tomuto prohlášení by se stejně vozů nedočkala, takže se jen formálně distancovala od něčeho, o čemž věděla, že bylo v dané době tak jako tak nedostupné. Provozovatelé elektrických drah napříč Československem totiž nahlásili do dvouletky své potřeby motorových a vlečných vozů, které nebylo možné ani zdaleka uspokojit, k čemuž se navíc přihodily starší nesplněné objednávky z válečných let. Výrobci tato situace vyhovovala, protože čím více měli dodávek zařazených v plánu, tím větší šanci měli, že se dočkají alespoň nějakého materiálu, z něž bude možné část nalajnovaných zakázek skutečně splnit. Ani dodavatelé, ani odběratelé ovšem neměli iluzi o tom, že by byla naděje obstarat potřebný materiál na krytí všech (byť oprávněných a schválených) požadavků, a tak se za pochodu vytvářely nejrůznější kličky.



Pohled do interiéru vozu „mevro“ s kabinou průvodčího. (zdroj: Archiv VÚKV)

V případě tramvajových vozů byla dopravcům daná nabídka, o které se dlouho rozmýšlet nemuseli. Budto zruší své žádosti o přiděl tramvají a nahradí je žádostmi o přiklepnutí trolejbusů (kterých bylo nově naopak k dispozici 35; šlo s největší pravděpodobností o trolejbusy s francouzskou karoserií VETRA), anebo mohou pochopitelně trvat dále na tom, že chtějí tramvaje a nikdo jim nebude upírat, že je mají v plánu přislíbené, jen je zkrátka nedostanou, neboť je není z čeho vyrobit a není možné tříštit pozornost ve vývoji a výrobě současně na nové typy tramvají (bezprostředně po válce byl

kromě čtyřnápravového vozu americké koncepce PCC navrhován ještě jeden přechodný typ normalizované tramvaje) a vozy staré konstrukce.

Provozní nasazení vozů „mevro“ nebylo příliš dlouhé. Pomineme-li vyřazení dvou vozů (ev. č. 3085 a 3086) po požáru v dílnách Rustonka v roce 1958, byly všechny tramvaje odstaveny v průběhu let 1966 a 1967. V provozu se tedy neudržely ani 20 let. Hlavním motivem vyřazování mladších vozů (ve stejném období se z ulic Prahy odporoučely také poslední „ponorky“) měl být nedostatek náhradních dílů, údajně horší kvalita výroby a zvýšená poruchovost daná použitím složitějších systémů v porovnání s vozidly starší konstrukce s designem Jana Kotěry, které se tak udržely v provozu až do roku 1974.



Pohled do rekonstruovaného interiéru, v němž však oproti historické přesnosti absentuje místo pro průvodčího. (foto: Luděk Vidím)

Pro potřeby podnikového muzea byl ponechán jediný vůz „mevro“ ev. č. 3083, zatímco tramvaj ev. č. 3098 byla po svém vyřazení v roce 1966 přestavěna na měřicí vůz, který se pak objevoval v ulicích Prahy až do roku 1988 (některé zdroje uvádějí 1989) pod ev. č. 4100. V roce 1995 se podařilo již vyřazený vůz převézt do muzea ve Střešovicích, kde sloužil primárně jako zdroj náhradních dílů. Později padlo rozhodnutí tramvaj zachránit a rekonstruovat s tím, že bude zařazena do flotily určené pro komerční provoz. Vůz byl odvezen dne 3. 5. 2021 do Krnovských oprav a strojírén, které nabídly jeho opravu za částku 5 179 650 Kč (bez DPH). Podle smlouvy měla být oprava dokončena do 24 měsíců, nicméně práce nabraly skluz a hotové vozidlo bylo převezeno do Prahy až na podzim loňského roku, přičemž deponováno bylo nejprve ve vozovně Strašnice, odkud bylo v prosinci 2023 přetaženo do Střešovic. První oficiální zkušební jízda se uskutečnila již 10. 1. 2024, „mevro“ se ale nepohybovalo vlastní silou, ale bylo jen tažené tramvají T3R.P ev. č. 5573 (T3 Coupé). Následně probíhaly na tramvaji ještě další úpravy. Dne 2. 5. 2024 byly provedeny zábrzdné zkoušky, což bylo poprvé, kdy se vůz dostal za brány střešovické vozovny již bez cizí pomoci, následně dále probíhalo odstraňování reklamačních vad na hydraulickém systému, takže znovu se po získání průkazu způsobilosti mohl vůz podívat do pražských ulic až v předvánočním čase - od 25. 11. 2024.



Vůz ev. č. 3098 během opravy v Krnovských opravách a strojárnách. (foto: Libor Hinčica)

Tramvaj byla po rekonstrukci uvedena do stavu, jenž má vůz přibližovat provedení po zařazení do provozu v roce 1948. S ohledem na pravidelné používání ale bylo částečně nutné a částečně chtěné přijít oproti historické přesnosti s určitými kompromisy. Tou jistě na první pohled nejpatrnější je

použití pantografu místo tyčového sběrače. Současná tramvajová síť v Praze totiž neumožňuje provoz s klasickou kladkou ani se sběrací botkou a speciálně upravený tyčový sběrač s lištou, používaný při výjimečných jízdách muzejních vozů za brány střešovické vozovny, je pro pravidelný provoz nevhodný (vzhledem k jeho k hmotnosti je nutné projíždět oblouky mimořádně pomalu). V interiéru byla použita místo gumové podlahové krytiny s pochozími lištami protiskluzová podlahová krytina ALTRO (na níž jsou umístěny lišty), vnitřní osvětlení je provedeno pomocí LED svítidel, s ohledem na zvýšení obsaditelnosti nebylo použito stanoviště průvodčího, třebaže bez něj v provozu „mevra“ nikdy nebyla. Poruchový a hlučný motorgenerátor pro napájení 24V sítě byl pod vozem nahrazen statickým měničem SMTK 6,3 z produkce společnosti Electric Components (dříve Cegelec), původní linkový stykač se nachází pod vozem. Upraven byl rovněž čelní reflektor (s cílem dosáhnout snazšího přístupu) a historicky nevěrné (ve vztahu k roku 1948) je umístění tyče na přehazování výhybek (zachováno bylo provedení z 60. let).

V provozu s pasažéry na nostalgické lince č. 42 by se měla tramvaj objevit poprvé již během tohoto týdne. Slavnostní prezentaci plánuje pražský DP na čtvrtek 5. 12. 2024.



Motorový vůz „mevra“ ev. č. 3098 během zkušební jízdy. (foto: Martin Frank)

Url: [Do ulic Prahy vyrazila opravená tramvaj „mevra“](#)