



## Praha opraví „mevro“ pro komerční jízdy a linku č. 41

06.05 2021 20:59, Libor Hinčica, Tramvaje

Přírůstku flotily tramvají nasazovaných na nostalgickou linku číslo 41 a pro potřeby komerčních jízd se dočká DP hl. m. Prahy, a. s. V pondělí 3. 5. 2021 opustil nádvoří střešovické vozovny silniční trajler se vzácným nákladem v podobě motorového vozu přezdívaného „mevro“, který zamířil do Krnovských opraven a strojíren (KOS Krnov), kde se má podrobit celkové opravě. Na jejím konci bude vůz uveden opět do stavu, který bude odkazovat na éru, kdy byla tramvaj v běžném provozu s cestujícími.

Tramvaje „mevro“ jsou posledními dvounápravovými tramvajemi vyrobenými pro Prahu a představují zároveň vyvrcholení produkce konstrukce těchto vozů v smíchovském závodě Ringhoffer. Jejich cesta na pražské koleje přitom byla trnitá. Elektrické podniky si objednaly sérii 30 motorových a 30 vlečných vozů již v roce 1941 (na základě povolení z října 1940), ale s ohledem na přednost válečné produkce byla realizace zakázky neustále odkládána. K jejímu uskutečnění mohlo dojít až po skončení druhé světové války, nicméně jako první zamířily do výroby vlečné vozy „krasin“, jejichž kompletace byla z pochopitelných důvodů jednodušší a s jejichž výrobou měl navíc závod Tatra (někdejší Ringhoffer-Tatra) zkušenosti, protože šlo o identický typ, jaký byl dodáván do Prahy od roku 1930 (Praha odebrala do roku 1946 celkem 280 „krasinů“).





„Tři centimetry sněhu, a u Muzea čtyři!“ Zpívá Jaromír Nohavica ve své slavné písni Ladovská zima. Dobová fotografie vozu mevro ev. č. 3096 ukazuje, že Praha měla u Muzea i větší sněhové nadílky. (sbírka. Tomáš Dvořák)

Od roku 1946 se tak postupně objevovaly v ulicích Prahy další vlečné vozy „krasin“, zatímco produkce motorových se rozeběhla až v závěru téhož roku (materiál na jejich výrobu byl zajištěn na úrovni ministerstva dopravy v srpnu 1946). Předpokládalo se, že motorové vozy budou předávány DP od podzimu 1947, došlo ale ke zpoždění a dodávky bylo možné zahájit až o rok později (1948). Konstrukčně se vycházelo z předešlého typu motorových vozů přezdívaných „ponorka“ (v letech 1936–1942 bylo vyrobeno celkem 63 těchto vozů), došlo ale k několika významným inovacím. Vozy měla například nízkonapěťový 24V obvod napájený skrze baterii, která byla dobíjena samostatným motorgenerátorem, ruční brzda stejně jako dveřní pohony využívaly elektrohydraulický systém a jízda vozu byla spínána linkovým stykačem. V případě poruchy nízkonapěťové části se vůz dal přepnout do režimu „stará tramvaj“, takže se pomocné obvody nepoužívaly. Stejně jako se dala i ruční brzda ovládat v případě poruchy tradičním způsobem „kolem“.

Na první pohled bylo patrné užití třídvéřové vozové skříně (v historii pražské tramvajové dopravy vůbec poprvé), přičemž na rozdíl od předchozí generace vozů nebyla použita snížená plošina v přední části vozu a tramvaj měla jednotnou výšku podlahy v celém interiéru. Zvýšená přední plošina byla navíc důležitým prvkem v rámci celkové pevnosti vozu (na rozdíl od „ponorek“). Samotné provedení jednotlivých dveří se lišilo, neboť u prostředních dveří byl použit – stejně jako u předchozí generace „ponorek“ – výklopný stupínek a samotný dveřní otvor byl tak v tomto případě výše a jeho celková výška tak byla nižší. Zároveň se u prostředních vstupovalo již přímo do interiéru. Nástup cestujících byl usměrněn tak, že přední dveře sloužily pouze pro nástup, zatímco druhé a



třetí pro výstup.



Pohled na stanoviště řidiče měřicího vozu mevro. (foto: Martin Frank)

Praha odebrala celkem 30 vozů, které obdržely ev. č. 3069–3098. Svou přezdívku mevro (potažmo MEVRO či Mevro) získaly tramvaje podle **Mezinárodní výstavy rozhlasu**, která se konala od 15. 5. do 11. 7. 1948 v Praze na výstavišti v Holešovicích, a která se i přes bojkot západních států dočkala obrovského zájmu veřejnosti. Právě v době konání výstavy měly být nové tramvaje uváděny poprvé do provozu. Vozidla o délce 11 680 mm (bez spřáhel), šířce 2 130 mm a výšce 3 125 mm měla celokovovou elektricky svařovanou konstrukci, k níž bylo boční opláštění přinýtováno. Podlaha byla dřevěná, stejně jako vnitřní obložení stěn, které bylo tvořeno mahagonovými překližkami. Mahagon byl pak použit také na podélně uspořádaných lavicích v interiéru, a to ve formě latí ve střídavé kombinaci s jasanovými latěmi. Strop byl vyhotoven z dřevotřísky. Celková obsaditelnost činila 82 osob, z toho 22 míst bylo určeno k sezení.

Sérií 30 vozů se však neměla dodávka vozů mevro ještě definitivně uzavřít. Praha totiž dostala nárok v rámci dvouletého plánu na přiděl dalších nových tramvajů, konkrétně 20 motorových a 30 vlečných vozů, které měly být dodány v letech 1947 a 1948. Elektrické podniky ale pořízení těchto vozů už v lednu 1947 odmítly s tím, že se hodlají soustředit raději na nákup připravovaných čtyřnápravových tramvajů moderní koncepce a o vozy dvounápravové – tzv. staré konstrukce – už neměl dopravce zájem. Zajímavé je jistě podívat se na pokrokové smýšlení vedení DP té doby, které nákup tramvajů vnímalo strategicky ve vztahu k dlouhodobým potřebám města: *„Ředitelství Dopravních podniků se rozhodlo vzhledem k předpokládanému modernisování vozového parku elektr. drah čtyřnápravovými velkoprostorovými vozy, upustiti v budoucnu od zařazení dalších motorových a vlečných vozů starého*

*typu, které by opět prodloužily život vozů starého systému v provozu, a které by na dosavadní tratě bylo možno stěží zařaditi pro velkou přetíženost vnitroměstských traťových úseků elektr. drah a křižovatek.“*

Praha potřebovala vzhledem k rozsáhlým plánům na rozvoj trolejbusové dopravy nové trolejbusy, a tak požádala o záměnu přidělu 20 motorových vozů mevro a 30 vlečných vozů za dvojici nových čtyřnápravových tramvajů a 35 trolejbusů. Tak se také stalo, byť první tramvaje typu T1 (resp. v té době správně TI) byly dodány až v roce 1951.

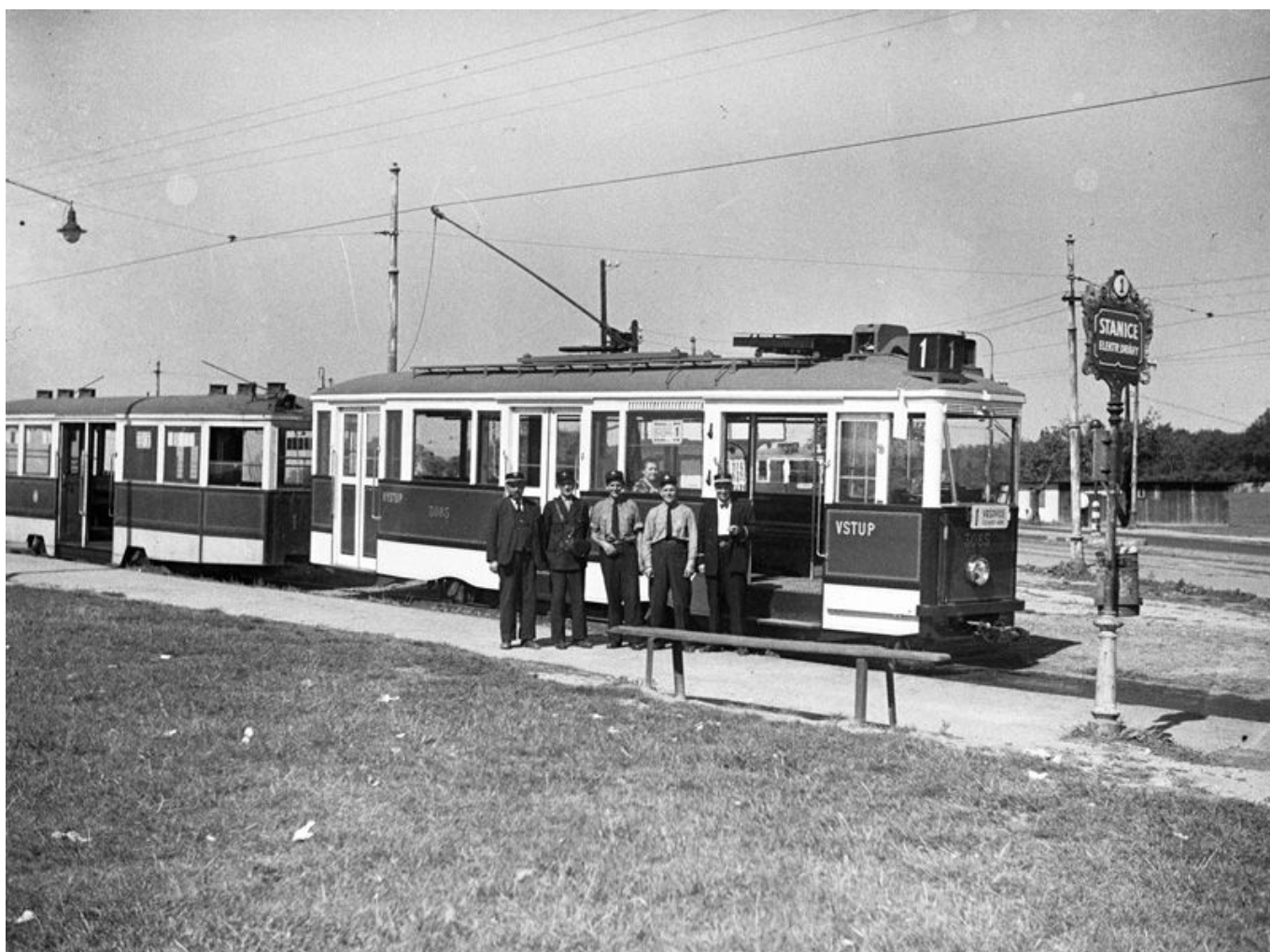


Pohled do interiéru vozu mevro ve stavu po dodání. Ze snímku je dobře patrné pracoviště průvodčího. (foto: archiv DPP)



Flotila vozů mevro se tedy s ohledem na výše uvedené nerozrostla a zůstala na třiceti kusech. V roce 1958 počet těchto tramvají poprvé poklesl, když po požáru v dílnách Rustonka musely být vyřazeny vozy ev. č. 3085 a 3086. Velké vyřazování poté přišlo v roce 1966, kdy došlo k odstavení všech vozů mevro s výjimkou tramvají ev. č. 3081, 3083 a 3089. Ty dojezdily až o rok později (1967), kdy se zároveň uzavřela historie provozů tramvají „ponorka“. Paradoxně tak v pražských ulicích zůstávaly nadále (do zprovoznění metra v roce 1974) vozidla starší koncepce a let výroby, zatímco modernější vozy konstrukce třicátých let byly již vyřazeny. Hlavním důvodem měl být údajně nedostatek náhradních dílů, některé zdroje hovoří také o údajně nízké kvalitě vozů mevro v důsledku nedostupnosti kvalitních materiálů v prvních poválečných letech.

Ať tak či tak, po roce 1967 přežily v Praze už jen dva vozy mevro. Tramvaj ev. č. 3083 byla převedena do muzejní sbírky pražského DP a dnes je možné ji obdivovat v areálu štrešovického muzea. Vůz ev. č. 3098, vůbec poslední vyrobená dvounápravová tramvaj konstrukce Ringhoffer (později byly vyráběny podle dokumentace vagonky Gotha ještě dvounápravové vozy T2D a B2D pro východoněmecké zákazníky, které ale nelze považovat za vozy československé konstrukce), byla vyřazena v roce 1966 a ještě v téže roce přestavěna na měřicí vůz a přeznačena na služební ev. č. 4100.



Tramvaje mevro byly určeny pro provoz s vlečnými vozy krasin. (foto: archiv DPP)

Z hlediska provedení elektrické výzbroje se na tramvaji neprováděly žádné změny, úprav se ale dočkal design vozidla, když byly nezvykle na čele umístěny dva reflektory namísto původního jednoho a nový podélný transparent, v němž byl umístěn prosvětlený nápis MĚŘICÍ VŮZ. Došlo také k náhradě sběrače za klasický pantograf z vozů řady T, jenž byl navíc umístěn do přední části vozu.

V zadní části naopak vznikla prosklená nástavba (částečně otevírací), která sloužila pro sledování troleje a současně zde bylo vytvořeno místo pro napojení zkratovacího zařízení na trolej. V interiéru se objevily měřicí přístroje a tramvaj sloužila pro měření napětí v troleji, zkratových proudů a výšky a klikatosti troleje. Jako služební plnila svou roli až do roku 1989, kdy byla odstavena a nahrazena vozem T3 ev. č. 6258 (po rekonstrukci nově jako služební vůz ev. č. 5521). Při této rekonstrukci byla z vozu vyjmuta patrně část měřicích přístrojů, která s největší pravděpodobností posloužila právě v nové služební „té trojce“. Samotné mevro ale nebylo zlikvidováno a bylo předáno do podnikového muzea, kde bylo umístěno v depozitu pro další možné využití.



Stejně jako „ponorky“ byly i vozy „mevro“ už pouze jednosměrné. (foto: Luděk Vidím; zdroj: facebook: Muzeum MHD Praha - mimochodem tuto stránku na facebooku rozhodně doporučujeme sledovat všem fanouškům dopravy, kolektiv autorů zde odvádí vynikající práci!)

V případě potřeby sloužila tramvaj jako zdroj náhradních dílů pro historický vůz mevro ev. č. 3083, nebo pro „ponorku“ ev. č. 3062 využívanou pro komerční jízdy. Právě tato „ponorka“ obdržela nejvzácnější součást, a to nápravy s motory. Původní nápravy z ní však nebyly zlikvidovány a nyní naopak poslouží pro vůz mevro ev. č. 3098 (po repasi kol a motorů), který dlouhou dobu čekal na svůj další osud. Bylo zřejmé, že vůz má svou historickou hodnotu, a to i ve služební (byť z hlediska vnitřní technologie nekompletní) verzi. Nakonec však padlo rozhodnutí, že vůz bude upraven do stavu, jenž bude odkazovat na éru běžného provozu tramvají mevro v Praze v osobní dopravě, a tedy že jeho netradiční vzhled v (porovnání s historickým vozem ev. č. 3083) bude obětován ve prospěch návratu historické podoby. Opravy vozu se zhostily Krnovské opravy a strojírny, které opravu vozu nabídly za částku 5 179 650 Kč bez DPH. Vůz ev. č. 4100 by se tak měl do Prahy vrátit zpět už jako

vůz ev. č. 3098. Na provedení opravy má KOS Krnov dle smlouvy 24 měsíců.

Jak už to u vozů pro komerční provoz bývá, tramvaj bude mít nezbytné úpravy umožňující její pravidelný provoz v ulicích (z pohledu předpisů), zároveň však budou učiněny i ústupky, které znamenají nedodržení historické věrnosti. V interiéru to například znamená, že nebude použito stanoviště průvodčího, čímž bude dosaženo vyšší obsaditelnosti. Z hlediska elektrické části nebude použit motorgenerátor, který byl poměrně hlučný a také problémový z hlediska údržby i poruchovosti. Namísto něj se ve voze objeví klasický statický měnič z produkce Cegelecu používaný na vozech T3R.P. Ten by měl kromě napájení 24V okruhu a nabíjení palubní baterie umožnit i napájení dodatečně vytvořené sítě 230 V sloužící pro napájení dalších spotřebičů.

*Autor článku děkuje za pomoc s přípravou článku panu Martinu Frankovi.*

Url: [Praha opraví „mevro“ pro komerční jízdy a linku č. 41](#)