

Historická tramvaj mevro DPP vyjíždí po téměř 60 letech do provozu s cestujícími

6.12.2024 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Historická tramvaj „mevro“ evidenčního čísla 3098 Dopravního podniku hl. m. Prahy (DPP) vyjíždí po rozsáhlé opravě a zkušebních jízdách do provozu s cestujícími. Naposledy se tak stalo v roce 1966, kdy DPP tento vůz vyřadil z pravidelného provozu.

V rámci zkušebních jízd s cestujícími jej DPP bude nasazovat na historickou linku č. 42. Po získání Průkazu způsobilosti jej DPP plánuje provozovat na obou historických linkách č. 41 a 42, nebo si jej zájemci budou moci pronajmout na soukromé jízdy po Praze.

Jednosměrný motorový vůz „mevro“ představuje důležitý milník v historii vozidel pražské tramvajové dopravy. Jedná se o poslední typ dvounápravových motorových tramvají pro osobní dopravu v Praze, následník tzv. ponorek a předchůdce čtyřnápravových tramvají T1, průkopníků nadčasové koncepce PCC, která je díky vozům T3 v Praze stále přítomna.

„Inspirací pro předchůdce tramvají ‚mevro‘ – jednosměrné ‚ponorky‘ byly vozy Peter Witt, které se od roku 1928 vyráběly pro italský Milán, kde stále jezdí v pravidelném provozu. Nicméně zatímco tramvaje Peter Witt už byly čtyřnápravové, ponorky i mevro měly z úsporných důvodů pouze dvě nápravy a menší obsaditelnost. Celkově tak byla tato platforma ve srovnání s koncepcí tramvají Peter Witt, s níž bývala často srovnávána, méně odvážná – což se částečně projevilo i v její provozní životnosti. Jednalo se nicméně o nové tramvaje, které měly sloužit k posílení provozu pro všesokolský slet v roce 1948. Protože v Praze v té době probíhala také velká Mezinárodní výstava rozhlasu, začalo se jim říkat mevro, podle zkratky této výstavy,“ říká Jan Šurovský, místopředseda představenstva a technický ředitel DPP - Povrch.

Vůz ev. č. 3098 je unikátní tím, že se jednalo o poslední vyrobenou a dodanou tramvaj typu „mevro“, ale i poslední dvounápravovou tramvaj pro osobní dopravu v Praze vůbec. Historie vozů „mevro“ spadá již do válečných let, kdy byla objednána jejich výroba ve standardním provedení jejich předchůdců, jednosměrných vozů typu „ponorka“ vyráběných v letech 1935 až 1942. Válečná objednávka se však pro materiálová omezení neuskutečnila. Po válce se Dopravní podnik rozhodl tuto sérii realizovat, ačkoliv se koncepčně jednalo o již zastaralou platformu. Provedl ale v technickém zadání některé změny – zejména doplnění středních dveří či zrušení sníženého přední plošiny. Zásadní inovace však byly v elektrické části a znamenaly důležitou přípravu na příchod moderních vozidel koncepce PCC. Zejména to bylo doplnění okruhu 24 V s akumulátorovou baterií dobíjenou motorgenerátorem, což umožnilo osadit poprvé v historii pražských tramvají kolejnicové brzdy napájené z akumulátorové baterie zcela nezávisle na trolejovém napětí či přítomnosti brzděného proudu trakčních motorů. Ve své době to byl významný bezpečnostní prvek, který byl nedílnou součástí brzdových systémů i u vozů PCC. Kolejnicové brzdy byly švédské provenience od firmy Lumak. Slaboproudá výzbroj dále posloužila pro signalizační a pomocné obvody vozu. Nadproudová ochrana byla nově řešena linkovým stykačem. Ostatní prvky trakční výzbroje vycházely z osvědčených starších vzorů, vyjma inovovaných kontrolérů Praga. Finálním výrobcem byl národní podnik Tatra, závod Smíchov, trakční výzbroj vyrábělo dráhové oddělení ČKD ve Vysočanech, slaboproudá výzbroj byla dodávkou firmy ERA v Karlíně. Montáž elektrické výzbroje si prováděl Dopravní podnik sám v ústředních dílnách v Rustonce stejně jako u starších typů. Celkem se vyrobilo 30 kusů – v duchu původní objednávky. Všechny byly zařazeny do provozu v roce 1948. Vůz č. 3098 posloužil jako poslední vůz série k řadě experimentů pro tehdy probíhající vývoj vozů PCC – zkoušelo se zde např. zářivkové osvětlení napájené střídavým výstupem z motorgenerátoru, nový typ tyčového

sběrače, ukazatele směru různých typů, vlakový rozhlas či zrychlovač v improvizovaném zapojení.

Provozní život tramvají „mevro“ byl velmi krátký – pouhých 18 let. Původně se počítalo, že jednosměrné vozy budou ze starých tramvají vyřazovány až jako poslední. Ještě na počátku 60. let sehrály významnou roli při zavádění provozu bez průvodčích, s nástupem masivních dodávek tramvají T3 od roku 1962, kdy se roční dodávky ustálily na 100 vozech ročně, se jejich dny rychle sečetly. Výměna vozového parku probíhala rychlým tempem a postup vyřazování byl navržen tak, že přednostně byly z provozu vyřazovány přestálé a atypické, málo početné série. Do této množiny spadaly i všechny jednosměrné vozy – tzn. „ponorky“ a „mevra“ i jejich blízcí příbuzní – zjednosměrněné motorové vozy řady 2000, které byly hromadně vyřazeny v rozmezí let 1966 až 1968, ačkoliv byly z vozového parku starých tramvají nejmladší a technicky nejpokročilejší. U vozů „mevro“ a zjednosměrněných vozů byly přitěžující okolnosti kontroléry typu Praga, které byly málo odolné posílenému napájení budovanému pro nové tramvaje T3 a docházelo u nich k častým haváriím.

Vůz ev. čísla 3098 ukončil pravidelný provoz s cestujícími v roce 1966. Následně byl přestavěn na měřicí vůz č. 4100, který sloužil pro tyto účely až do konce 80. let 20. století, kdy jej nahradil současný „pomeranč“, tj. vůz ev. čísla 5521. Od té doby byl vůz č. 4100 odstaven a uschován pro možné další využití pro nostalgické jízdy případně muzejní expozici (jako pracovní vozidlo). Ve sbírce Muzea MHD ve vozovně Střešovice je typ „mevro“ již od roku 1967 zastoupen vozem č. 3083, který je dochován v posledním provozním stavu, kdy tvořil ucelenou soupravu s rekonstruovaným jednosměrným vozem typu „krasin-rychlík“ č. 1583. Vůz č. 3098 se na počátku druhé dekady 21. století dočkal zásadního rozhodnutí o rekonstrukci do provozního stavu pro nostalgické jízdy. Od května 2021 byl vůz přistaven do generální opravy v Krnovských opravárnách a strojárnách, dokončovací práce po návratu vozidla provedli pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy. Vůz přibližuje provozní podobu vozů „mevro“ v prvním desetiletí provozu s některými odchylkami nezbytnými pro současný provoz – např. vypuštění stanoviště průvodčího, ponechání pantografu či dosazení moderního statického měniče místo původního motorgenerátoru.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2853-historicka-tramvaj-mevro-dpp-vyjizdi-po-temer-60-letech-do-provozu-s-cestujicimi