

Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatelky Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šiler, Renčova 14, CZ - 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 41218918 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ - 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101-0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 150,- Kč. Náklad 270 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na červnovou členskou schůzi, která se koná dne 4. 6. 1996 ve velké učebně školního oddělení Dopravního podniku města Brna v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné dokumentární videoprogram Aktuálie z MHD v Polsku, který připravil Tomasz Palkón.

Zdeněk Nesiba

Oprava pražského motorového vozu evid. č. 240

Ivo Soukup

Po tom, co byla v roce 1994 dokončena oprava vlečného vozu pražských elektrických drah evid. č. 1562 (Ringhoffer 1946), následovala v Pars DMN spol. s r. o. Šumperk renovace motorového vozu evid. č. 240. Vůz byl vyroben v roce 1908 (Ringhoffer, výr. č. 72567, el. výzbroj Křižík) v sérii vozů evid. č. 237 až 275 na základě zakázky č. 269 z roku 1907. Technicko - policejní zkoušku vykonal 29. 2. 1908. Během svého provozu prošel řadou rekonstrukcí a úprav a v roce 1952 byl předán do Plzně. Tam dojezdil jako pracovní vůz evid. č. 73. Po vyřazení z provozu byla zvažována jeho oprava, a tak byl převezen zpět do Prahy. Oprava se však neuskutečnila a vůz dlouhý čas dále chátral. Až v roce 1992 byl společně s vlečným vozem evid. č. 1562 odeslán na opravu do tehdejšího ŽOS Šumperk, kam se oba vozy dostaly 29. 10. 1992. Při opravě byla snaha uvést vůz v rámci možností do stavu po vyrobení - tedy odstranit většinu úprav a rekonstrukcí. Po vyvážení dvojkolí a demontáži spodku byl rám s vozovou skříň v rámci kooperace (která se nakonec ukázala jako nešťastná) odeslán do České Vsi. Tam byla vozová skříň demontována a rám se vrátil na opravu zpět do Šumperka.

Oprava rámu, spodku a jezdu

Rám byl včetně demontovaných dílů spodku otryskán. Vzhledem k výše uvedeným požadavkům na stav po výrobě bylo provedeno zvětšení rozvoru na původních 3600 mm a zúžení vstupního prostoru. Proto byly demontovány rozsochy, koníky, konzoly závěsů rozpor zdrží a trakčních motorů. Z důvodu velké koroze a nutnosti převrtání většího počtu otvorů byly vnější podélníky vyměněny. Nově byly vyrobeny i vstupní schůdky. Nepotřebné konzoly byly upáleny, nepotřebné otvory jakož i poškozená místa byla zavařena a opravena. Po vyrovnání rámu byl tento rozměřen a byly navrtány nové otvory pro uchycení rozsoch, koníků, brzdových konzol, konzol trakčních motorů, vstupních schůdků, konzol spráhel, atd. Všechny dílce byly po své opravě na rám provizorně našroubovány. Před namontováním byly jednotlivé dílce i rám opatřeny základním nátěrem. Původní dlouhé koníky poskytl pražský DP (originální řešení závěsů vozu na dvojkolí pomocí dlouhých ok). Takto připravený rám byl převezen na nýtování do Valašského Meziříčí (Mostní obvod Brodek u Přerova - stavební vlak Valašské Meziříčí). Všechny připravené dílce byly přinýtovány, volné a poškozené nýtované spoje byly opraveny. Čelní plech skříně byl z důvodu koroze a nutnosti prodloužení vyroben nově, přinýtován k původním úhelníkům prodlouženým do vstupního prostoru a přišroubován k rámu vozu.

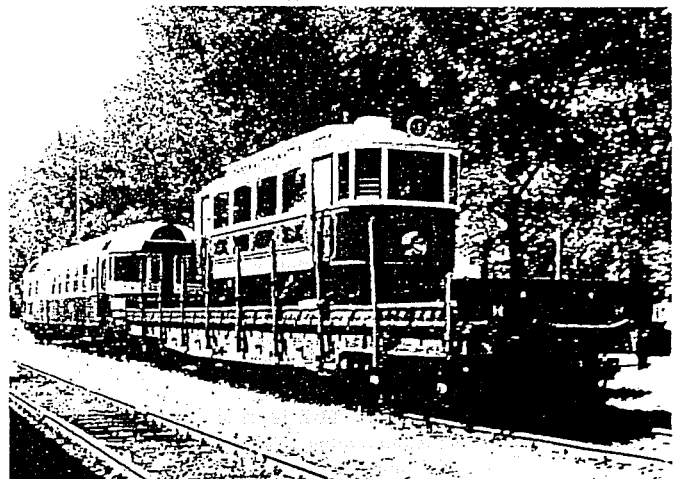
Veškeré dílce zařízení na spodku - pákový mechanismus brzdy, ochranné zařízení proti přejetí, konzoly spráhel, mechanické a ruční písečnický, zvony, apod., byly opraveny, chybějící vyrobeny nově. Nově byly

vyrobeny také mřížky ochranného zařízení proti přejetí (rám s výpletem), jeden šípový rám ochranného zařízení, přičemž guma byla opět nahrazena březovým proutím a částečně bylo změněno zavěšení ochranného zařízení na rámu. Dvojkolí s trakčními motory byla v rámci uvažované opravy po převozu z Plzně dosazena „nová“ v celkem dobrém stavu. Při opravě byly obnoveny středící důlky, plochy tlapových a nápravových ložisek byly válečkovány. Jízdní profil byl přesoustrožen a ozubení trakčního převodu přebroušeno. Ložiskové domky nápravových ložisek byly opraveny, páncve nápravových i tlapových ložisek nově odlity a nově byly vyrobeny mazací knoty ložisek. Listové pružiny byly rozebrány, zlomené a poškozené listy doplněny z náhradních starých pružin.

Skříň vozu a interiér

Pro velký rozsah změn provedených na skříni vozu za dobu provozu a z důvodu její značné zchátralosti a neúplnosti bylo rozhodnuto o postavení nové (na rozdíl od opravy vlečného vozu evid. č. 1562, kde bylo většinou použito dílů původních). Po neúspěchu kooperace pokračovala oprava skříně vlastními silami. Demontované dílce a část nově vyrobených byly dovezeny do Šumperka a zde začala stavba skříně prakticky opět od začátku. Při stavbě skříně a interiéru byla snaha v co největší míře zachovat druh dřev jako při výrobě vozu (včetně např. mahagonu). Kde toho nebylo možno dosáhnout, pomohlo vhodné moření.

Skříň byla vyztužena prvky získanými při demontáži. U těch lze však hůře určit, zda šlo ve všech případech o původní či dosazené během provozu. Některé výtuhy byly pro doplnění vyrobeny nově. Interiér byl zhotoven dle původního provedení s podélnou lavicí na jedné straně



Dne 11. 8. 1995 se ze Šumperka vydala po kolejích do Prahy souprava motorového vozu depa Libeň 853.002 se čtyřnápravovým nízkostěnným vozem s naloženou dvěstěčtyřicátkou. Způsob přímé přepravy s dohledem až na místo určení byl zvolen pro špatné zkušenosti po přepravě vlečného vozu evid. č. 1562 nákladním vlakem klasickým způsobem, kdy došlo k jeho poškození. Foto 11. 8. 1995 © Ivo Soukup.