

MOTOROVÉ VOZY

Na konci 20. let se do výrobního programu vagonky ve Studénce zařadily motorové vozy.

Prvním, prokazatelně vyrobeným motorovým vozem ve Studénce, byl vůz řady M132.001. Často je Studénce přisuzována výroba motorového vozu řady M210.0. Protože se tato nesrovnalost neustále opakuje, pokusím se osvětlit zjištěná fakta:

První zmínka o voze M210.0 se nachází v 2. díle Atlasu lokomotiv (s. 14) autora Ing. Jindřicha Beka z roku 1969, který přisoudil výrobu Studénce. Později ve svém dopise Vagonářskému muzeu píše: „Dnes vím jen jedno, že vaší továrnou vůz řady M210.0 neprošel ani administrativně...“ (Praha 21. 1. 1981) V časopise Železniční revue, ročník VII., číslo 21 ze dne 7. 11. 1925 píše autor Ing. Neuman R. v článku Železniční motorové vozy na str. 322: „...Za tím účelem zakoupilo min. železnic první motorový vůz s pohonem výbušným motorem u fy Deutsche Werke v Kielu ... Motorový vůz byl dodán koncem měsíce srpna t. r. a po provedených zkouškách a výcviku vodičů uveden do provozu na trati Zaječí – Čejč – Žďánice.“ (srovnej: Atlas lokomotiv 2. díl, s. 15).

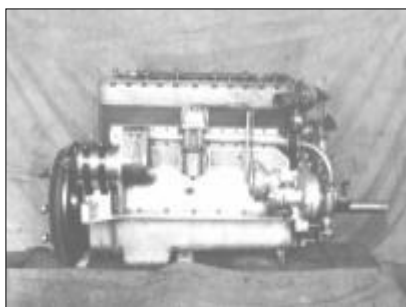
Nově se stejná chyba objevuje v Atlase vozidel – Motorové vozy a jednotky ČD a ZSSK, který vydal Železniční magazín v roce 2003 na s. 14 a 15, kde se s výrobou vozu řady M210.0 operuje jako s faktem. Vagonová kniha vagonky ve Studénce však nemá žádný záznam o výrobě vozu M210.0 až v roce 1927 u vozu řady M132.001. (poznámka autora, MŠ)

MOTOROVÉ VOZY M132.0, M131.0 - První vozy

System Gebus

Vagonka byla pro zahájení výroby motorových vozů nucena navázat spolupráci s rakouskou firmou Gebus, která jí poskytla licenci na svůj patentovaný elektrický přenos výkonu. Poprvé použil tohoto systému v roce 1921 konstruktér ing. Moriz Gelinek při stavbě elektrické lokomotivy. Po udělení patentu v roce 1924 byla prodána licence na jeho použití do Francie, Polska, Litvy, Německa a dalších států včetně Československa, kde ji vedle vagonky zakoupila Ferrovía Praha pro výrobu důlních lokomotiv.

System Gebus se skládal z hlavního generátoru a budiče, jímž bylo jednoduché derivační dynamo s předřadným odporem, kterým se měnila charakteristika buzení hlavního generátoru a tím i jeho výkon. Ovládání předřadného odporu se přímo odvozovalo od jízdního kontroléru, kterým se ovládala i klapka zplynovače spalovacího motoru.



Motor Gräf & Stift SR6

Vagonka se snažila pro nový motorový vůz získat tuzemský spalovací motor, který jí však ostatní firmy nebyly ochotny z konkurenčních důvodů dodat. Zakoupila proto benzinové, vodou chlazené motory vídeňské firmy Gräf & Stift o výkonu 100 k (73 kW).

U prvního motorového vozu **M132.001** poháněl generátorem vyrobený proud stejnosměrný sériový motor uložený z jedné strany patkovými ložisky na hnací nápravě a z druhé strany na silných pružinách zavěšených na spodku vozu. Motor měl pastorek a hnací náprava velké ozubené kolo, obojí chráněné plechovým krytem.



Motorový vůz M132.001 z roku 1927



Interiér M132.003 z roku 1928



Ocelová kostra motorového vozu M132.001 z roku 1927



Zadní čelo motorového vozu M132.001



Zadní čelo motorového vozu M132.003



Řídicí pult předního stanoviště vozu M132.001

Spalovací motor s dynamem a pomocnými stroji se umístil do samostatného rámu, který se zavěsil pod podlahu na spodek v podélné ose vozu.

Skříň byla ocelová, nýtovaná, na každém čele vozu se nacházelo stanoviště pro strojvedoucího i s nástupní plošinou a čelními dveřmi s přechodovými můstky. Oddíl pro cestující vytápěný výfukovými plyny měl 48 míst k sedění.

Konstrukce tohoto motorového vozu probíhala ve spolupráci s výrobou velmi rychle. Již po 11 měsících od zahájení konstrukčních prací bylo možno zahájit provozní zkoušky na trati Studénka-Štramberk. Do používání ČSD se motorový vůz M132.001 předal 31. října 1927. Vlastní váha M132.001 činila 19 800 kg, takže u dalších vozů řady M132.0 se provedlo vylehčení skříně návratem ke smíšené stavbě, čímž se váha vozů snížila na 19 200 kg.

Vůz M132.003 byl po odstavení z osobní dopravy přestavěn pro účely prohlídky a údržby troleje na trati Rybník-Lipno, kde jezdil až do vyřazení v roce 1974.



Motorový vůz M131.001 z roku 1929



Motorový vůz M131.007 z roku 1929



Přední řídící pult vozu M131.001



Zadní řídící pult vozu M131.001

Následující motorové vozy řady **M131.0** se stavěly rovněž ve smíšené stavbě s vylehčenou konstrukcí dvojkolí, lehkým tahadlem a nářadlem řešeným speciálně pro motorové vozy. Společně s řadou M132.0 měly shodný hnací agregát i elektrický přenos výkonu Gebus.