

Provozovatel: Společnost brněnských elektrických pouličních drah | Období provozu: 1919–1963 (–1968) | Řada evidenčních čísel: 59–73

Výrobce: Grazer Waggon- und Maschinen-Fabriks-Actiengesellschaft, Graz (mech. část); A.E.G. – Union Elektrizitäts-Gesellschaft, Wien (el. výzbroj) | Rok výroby: 1920

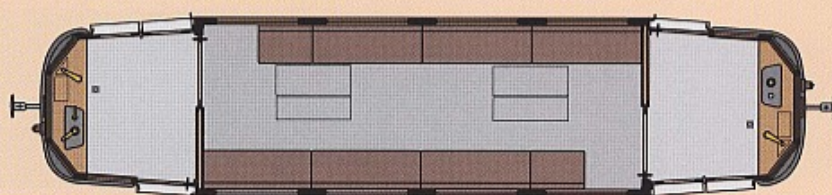
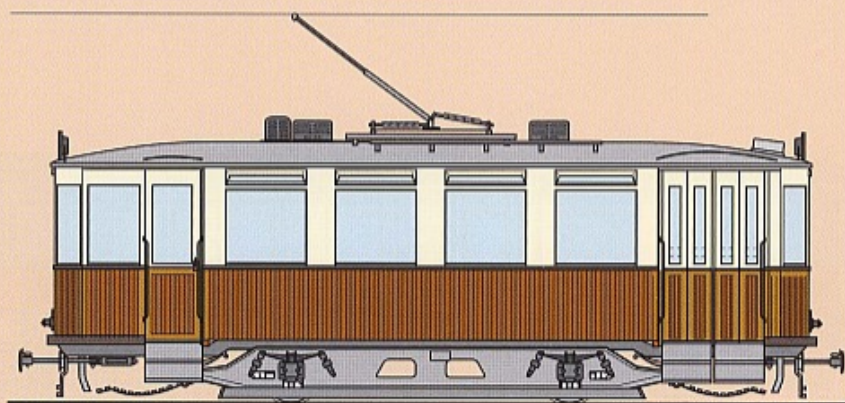
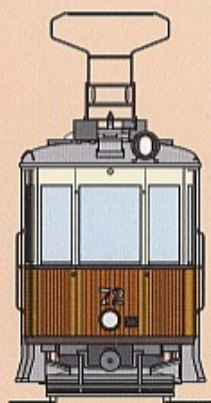
Hmotnost (kg)	12000
Délka skříně/vozu přes spřáhla (mm)	9750 / 10650
Šířka vozu (mm)	2300
Výška vozu (mm)	3350
Obsaditelnost (míst k sedění + stání)	23 + 27
Pojezd – dvounápravový podvozek	
Rozvor (mm)	3600
Rozchod (mm)	1435
Průměr dvojkolí (mm)	820
Brzdy – elektrodynamická; ruční	
Regulace – odporová, 6+5 jízdní a 6 brzdových stupňů	
Výkon trakčních motorů DU 158 (kW)	2 × 40,5



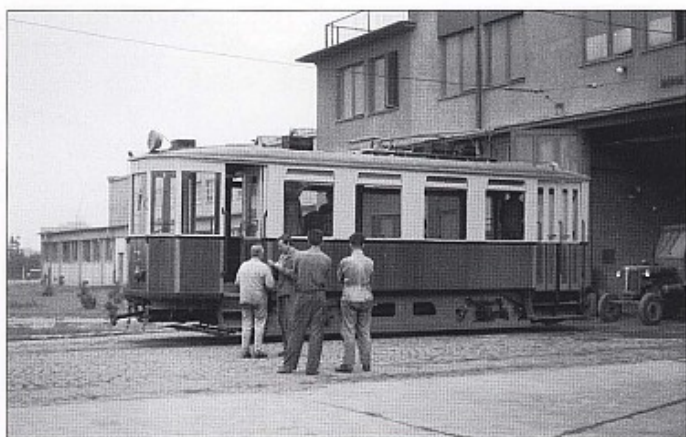
Již v roce 1916 objednala společnost GBES ve vagónce Graz dalších patnáct tramvají, u nichž se uplatnily konstrukční prvky obou předchozích typů. Půdorysný tvar skříně, jejíž šířka byla zmenšena na 2,3 m, stejně jako provedení střechy vycházelo z vozů 50–55, tramvajím CMg odpovídala velká boční okna, peřejkové obložení spodní části karoserie a uspořádání sedadel. Uzavřené plošiny měly jednokřídlé dveře, vždy na pravé straně ve směru jízdy zdvojené. Naposledy zde byla použita elektrická výzbroj AEG s kontroléry B6-30 a novými trakčními motory DU 158 o výkonu 40,5 kW. Pojezd vozu tvořil dvounápravový podvozek nýtovaný z ocelových plechů a válcovaných profilů. Primární i sekundární

vypružení zajišťovaly listové pružiny, nápravná ložiska byla opět kluzná. Dodávka celé patnáctikusové série se ovšem uskutečnila až v roce 1920, takže první čtyři vozy byly zařazeny do provozu 29. 10. 1920. Jejich první provozní úpravou byla rekonstrukce zdvojených plošinových dveří. Po vzoru vlečných vozů z roku 1920 byla jejich jednoduchá křídla nahrazena dvoudílnými skládacími. Třicátá léta byla také ve znamení přechodu od kladkových na lištové sběrače proudu. Pro tramvaje série 59–73 byl zkonstruován lyrový sběrač, jenž však kvůli možným odskokům nezaručoval plynulý přívod proudu, takže posléze byl nahrazen pantografem. Při hlavních opravách byla též upravena stupátka rozdělením na dva schody, čímž se

usnadnil nástup do jinak poměrně vysokých tramvají, následovalo odstranění příčných sedadel a jejich nahrazení sedadlem podélným. Tramvaje série 59–73 (v roce 1950 přechíslované na 19–33) byly z osobní dopravy vyřazeny v letech 1963 až 1965. Větší část z nich byla nadále používána jako služební vozy převážně do roku 1967, poslední tři byly vyřazeny o rok později. Vůz původního evid. č. 72 byl v ústředních dílnách DPMB renovován v letech 1968–1969 a odpovídá stavu po hlavní opravě dokončené k datu 31. 5. 1937.

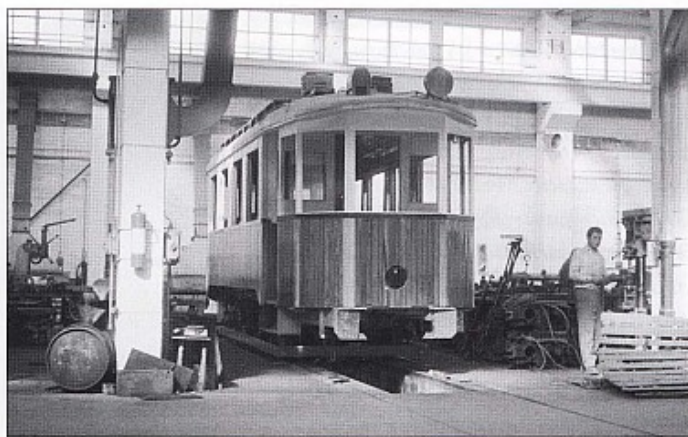






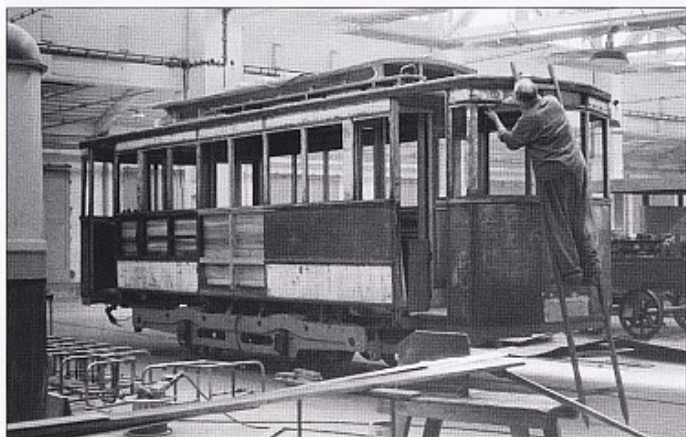
Předávání motorového vozu č. 72 po renovaci před halou ústředních dílen, 30. 5. 1969.

(LR)



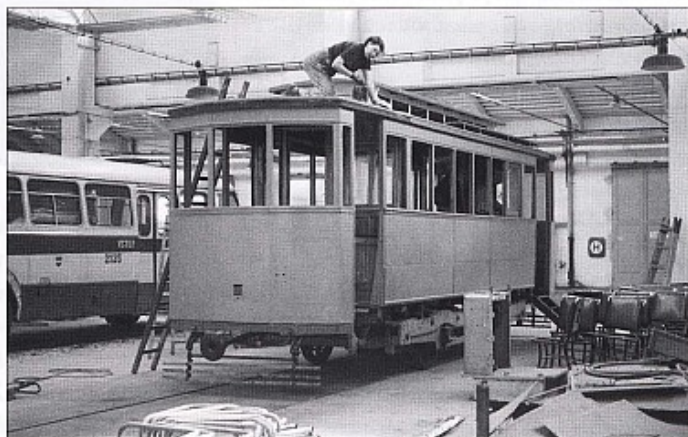
Motorový vůz č. 57 (ex služební 815) v průběhu renovace v ústředních dílnách, 1969.

(LR)



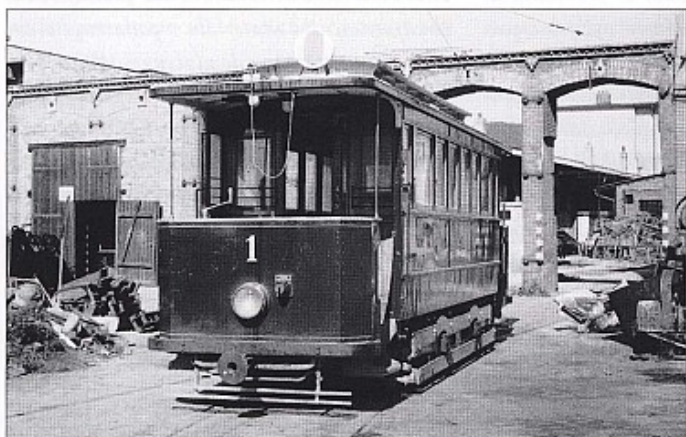
Rekonstrukce skříňe vozu č. 6 již posazené na renovovaném podvozku služebního vozu č. 802 (ex 5), 1969.

(LR)



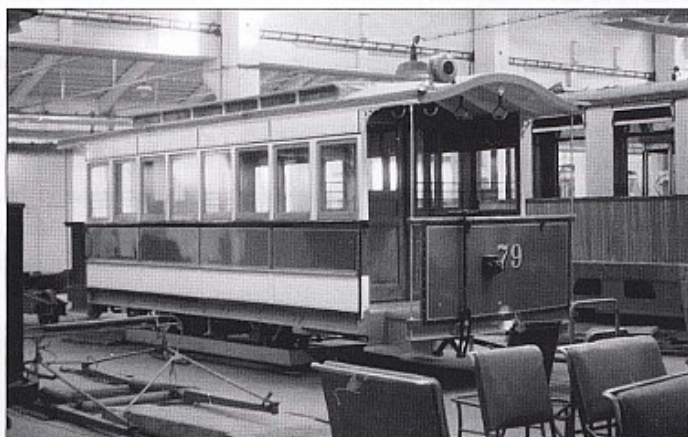
Trmelení vozové skříňe motorového vozu č. 6 během renovace, 1969.

(LR)



Renovovaný motorový vůz č. 1 před vyhořelou starou vazočnou v Pisárkách, 1969.

(LR)



Dokančení vlečného vozu č. 79 v ústředních dílnách v Kladově Polí, 1969.

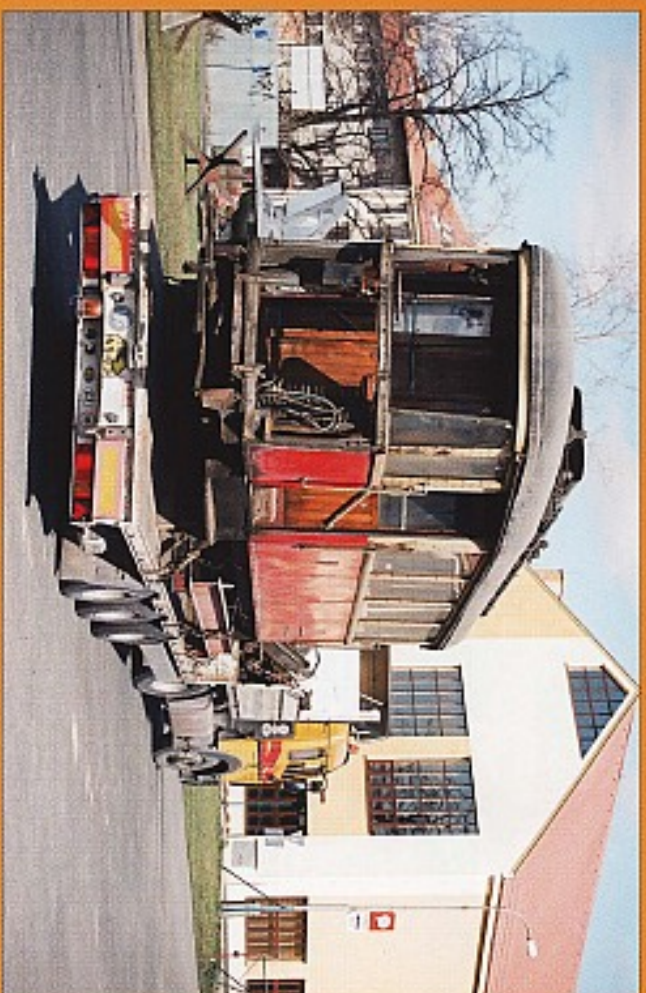
(LR)



Souprava parní tramvaje a motorový vůz č. 6 na Nových Sadech, 16. 8. 1969.

(OP)





Doprava na MFT 2. 11/7 z Brezice do Ljubovca dne 20. 3. 2001.

(10)



Exkurzija na c. 18 km od vrstana z avtobusom 1814 a o navedo bi postaji odzove 2011 (povodno posredovalec, post. avtob. vozilov izmarovska, 18. 11. 2005. (10))

Prigovne blaznove avtob. 15T, 15T1 „Avto“ s šteta 15T 15T1 (povodno z fotoobzora Soboty, postaji postavlja in dopr. Prava blaznovec razredni in povodno na izkazniševca) v stanju v feldu (Ljubovca) do Brez. 2. 9. 1979.

(10)

