

I. narozeniny 31.12.1954

Motorový vůz M 131.1386 byl vyroben na základě výnosu MD č. 25 ze dne 20. června 1953 ve vagónce Tatra n.p. Studénka - Butovice s výrobním číslem 54347. Technicko-policejní zkouška byla vykonána 31. prosince 1954 na trati Cheb - Karlovy Vary a zpět dlouhé 102 km, při které bylo dosaženo maximální rychlosti 77 km/h. Téhož dne vůz ČSD prozatímně převzaly. 21. listopadu 1955 následovala kolaudační prohlídka v dílnách Šumperk, byly opraveny závady a vůz byl definitivně převzat. Motorový vůz byl v nepřetržitém provozu ČSD především ve služebnách Cheb, Karlovy Vary, Klatovy a Plzeň. Z provozu byl odstaven až v prosinci 1984 v depu Plzeň z důvodu poruchy nápravové převodovky.



Motorové vozidlo

Číslo vozu: 46

Opis.

Dále tento dokladné listovník k prohlídce a prozatímnímu převzetí motorového vozidla, motorové dráhy, motorového kola, motorového vozíku.

Zápis

o prohlídce a prozatímním převzetí

motorového vozidla, motorové dráhy, motorového kola, motorového vozíku

číslo vozu: 131.1386

výrobní číslo: 54347

datum prohlídky: 31.12.1954

prohlídkář: [signature]

prozatímní převzatel: [signature]

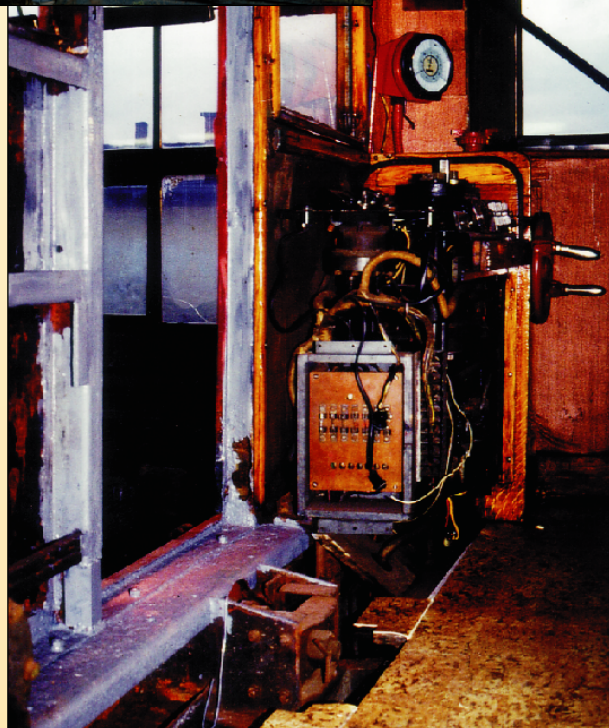
Technické údaje:

Motorové vozidlo	131
Počet vozíků	2
Motorové kolo	1
Motorový vozík	1



II. narozeniny 2.5.1997

1. května 1984 byl motorový vůz předán základní škole v Bezručicích. Tady pak na podstavci v prostoru železniční stanice sloužil motoráček jako modelářská klubovna. Po ukončení činnosti kroužku bylo třeba rozhodnout jak dál s motorovým vozem. Železničářské duše, které se do posledních okamžiků okolo stroje pohybovaly, ho samozřejmě nechtěly nechat postupně chátrat na podstavci, a tak bylo nakonec rozhodnuto o jeho znovuzprovoznění. 14. ledna 1993 přijel do Bezručic nářadový vlak s kolejovým jeřábem, aby motorový vůz navrátil na koleje.



Pak byl přepraven do plzeňského lokomotivního depa za účelem opravy. 12. června 1995 byla podepsána nájemní smlouva mezi základní školou v Bezručicích a spolkem Lokálka Group. Opravné práce pokračovaly v režii spolku a za významné pomoci pracovníků plzeňského depa a sponzorů solidním tempem, i když řešení některých technických problémů si vyžádalo více času.



Motorový vůz tak prodělal vlastně generální opravu všech důležitých částí včetně interiéru i skříně, což obnášelo několik tisíc hodin práce. Finišem opravy byl konečný lak skříně vozu v srpnu 1996, následoval nátěr střechy a výroba nápisů podle původní normy písma. Revizí tlakových jímek, elektroinstalace a vážením vozu byly splněny další nutné požadavky pro vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky. Ta byla provedena 30. ledna 1997 na trati Plzeň - Rokycany a zpět, jejíž součástí byly jízdní i brzdné zkoušky včetně kontroly činnosti jednotlivých agregátů. Závada na nápravové převodovce nakonec oddálila o několik měsíců termín definitivního zprovoznění vozidla. Po opravě a úspěšné jízdní zkoušce 2. května 1997 byl vozidlu vystaven Průkaz způsobilosti.

