

M 130.5001 (reko M 130.1107; TVD H. Králové)

Motorový vůz pro práce na trakčním vedení vznikl rekonstrukcí původního dvounápravového motorového vozu M 130.1107 z roku 1934. Rekonstrukce, která spočívala zejména v úpravách původního oddílu pro cestující a osazení jedné pevné a jedné otočné plošiny na střechu vozu byla provedena ve druhé polovině 50. let. Otočná plošina umožňuje práci i pod napětím. Vůz byl přidělen k depu Praha Libeň a zrušen v roce 1962. Hmotnost vozu byla cca 18 t.

reko M 132.0

V letech 1927 a 1928 dodala vagonka ve Studénce pět vozů této řady. Jednalo se o první motorové vozy s elektrickým přenosem výkonu u ČSD. V provozu se ovšem neosvědčily a tak byly přestavěny na vozy pro výstavbu a údržbu trakčního vedení (kdy?).

reko M 133.0

reko M 142.0

1938 1 ks, 1A, 70 km/h, 23,70 m

reko M 231.102 (M 251.102)

Vůz vyrobila Tatra Kopřivnice v roce 1931. Po vyřazení z provozu u ČSD byl předán k elektroúseku Vrútky, kde po rekonstrukci sloužil pod označením EL 58067 a později EL 51319. Existoval ještě v roce 1991.

reko M 232.204

Motorové vozy řady M 232.2 vyrobila v počtu 20 ks pro ČSD v letech 1933 a 34 moravskoslezská vozovka ve studénce. Vůz byl v 50. letech rekonstruován pro údržbu trakčního vedení na trati Rybník – Lipno nad Vltavou. Nesl označení 51937 a počátkem 70. let byl nahrazen motorovým vozíkem s izolovanou plošinou. Před rekonstrukcí vozu se na této trati používal vůz s izolovanou plošinou.

reko M 251.201; 202

Oba vozy vyrobila brněnská královopolská v roce 1933. V roce 1949 byly přestavěny na přípojné a nakonec v roce 1956 zrušené i jako osobní. Byly dále rekonstruovány pro potřeby elektroúseku Kolín, kde nesly označení EMV 53274 resp. EMV 53280. Z Kolína oba přešly k EÚ Pardubice, kde byl druhý vůz zrušen v roce 1977. Datum zrušení prvního vozu se zjistit nepodařilo. Jiné zdroje uvádějí (Železničář 24/1986), že EMV 53 274 byl v provozu ještě v roce 1985 u EŽ.

reko M 264.0

V roce 1933 vyrobila ČKD Praha dva rychlíkové čtyřnápravové motorové vozy M 264.001 a 002. Tyto byly vyřazeny z provozu v roce 1947 a zrušeny v roce 1953. Poté byly rekonstruovány, již bez vlastního pohonu pojezdu. M 264 001 nejprve jako pomocný vůz k parnímu jeřábu LD Žilina, později na vůz pro prohlídky trakčního vedení s označením EL 58061 resp. 84 56 017 1 201-9 a byl přidělen elektroúseku Poprad, kde je používán doposud(?). M 264 002 byl upraven na EL 58062 u EÚ Poprad, později EL 51316 u EÚ Vrútky. Ještě počátkem 90. let byl odstaven u měnirny v Liptovském Mikuláši, sešrotován byl v roce 1994 v Hanisce při Košicích.

reko M 274.0

V letech 1934 až 1936 vyrobila Škoda Plzeň celkem čtrnáct čtyřnápravových rychlíkových motorových vozů řady M 274.0 známých také pod názvem „Modré šípy“. Tyto byly z provozu vyřazovány v letech 1952 až 1957, přičemž některé byly předány podniku Elektrizace železnic. Zde přešly úpravou pro použití při stavbě trakčního vedení, která spočívala zejména v úpravě vnitřního prostoru vozu a střechy. Původní oddíl pro cestující byl nahrazen dílnou s potřebným nářadím a zařízením pro elektromontážní četu. Na střechu byl osazen kontrolní sběrač, montážní plošina a pozorovací kabina. Takto upravené vozy byly provozovány ještě v 70. letech, některé byly schopné jízdy vlastní silou. Čtyři z nich byly poté převezeny do Č. Třebové za účelem zachování pro muzeální účely, odkud byly v roce 1990 vozy M 274 002, 004 a 005 převezeny do MDC Bratislava. V roce 1995 byly přesunuty do RD Vrútky, kde s použitím dílů z ostatních vozů vznikl renovovaný M 274 004.

reko M 275.0

V roce 1934 vyrobila továrna ČKD pro ČSD osm motorových vozů řady M 275.0. Tyto byly z provozu z provozu vyřazené v roce 1966 a některé předané k elektroúsekům kde posloužily za základ montážních vozů..

reko M 283.0

Na počátku roku 1944 nasadily slovenské železnice do provozu motorové vozy M 283.003 a 004, které navazovaly na předchozí dva stroje, známe pod přezdívkou Arpád. Z provozu byly vyřazeny v letech 1964-65 a přiděleny Elektroúseku Košice.

reko M 284.101

Vůz vyrobila v roce 1951 v Královopolské Brno. Po vyřazení z provozu u ČSD byl rekonstruován pro potřeby elektroúseku Praha a pod označením EL 53779. Existoval ještě v roce 1993.

reko M 295.0

Prohlídkové vozy trakčního vedení vznikli přestavbou motorových jednotek M 295.0 maďarské výroby po jejich vyřazení z osobní dopravy v roce 1966. Dvě jednotky byly rekonstruované ve vagonce Tatra Studénka (nasazené v Tišnově a Mořicích, zrušené již k 31.7.1968) a jedna v Bratislavě 1967. Jako montážní vozy již bez vlastního pohonu byly využívány do 80. let.

M 264.001 reko M 296.001a/b

Po ukončení druhé světové války zůstali v rámci konfiskace u ČSD dvě dvouvozové motorové jednotky DR původní řady VT 137 čísel 289-290 a 291-292, které u ČSD dostaly označení M 296.001a/b a M 296.002a/b. Po jejich vyřazení z osobní dopravy byla první jednotka k 1.12.1963 rekonstruována na prohlídkový vůz trakčního vedení s označením M 264.001. Kromě úpravy prostoru pro cestující a dosazení nezbytných technických zařízení byl vyměněn také původní motor za motor ČKD 12V170DR při zachování elektrického přenosu výkonu. Původní automatická spřáhla Sharfenberg byla nahrazena narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby. Délka jednotky je 44,25 m a hmotnost 90 t. Druhá jednotka byla zrušená 27.5.1959 a byla upravená na prohlídkový vůz trakčního vedení bez vlastního pohonu pojezdu. S označením EL 53 752 byla přidělena elektroúseku Pardubice.

reko M 485.0 (MAN)

V čase druhé světové války firma MAN vyrobila také tři kusy dvoudílné jednotky původně pro Turecko. Ze zakázky nakonec sešlo a tyto stroje koupily slovenské železnice. Poslední z nich byla rekonstruována pro elektromontážní práce.