

Při zvláštní jízdě na trati Praha-hlavní nádraží—Vrané nad Vltavou a zpět představila počátkem srpna 1976 Vagónka Görlitz z Německé demokratické republiky zástupcům federálního ministerstva dopravy, Výzkumného ústavu železničního a správy Severozápadní dráhy nové standardní patrové osobní vozy řady Bap, které pro Československé státní dráhy vyrobila. Jízdy se zúčastnili zástupci odborů 11, 13 a 15 FMD, náčelník Severozápadní dráhy spolu s náčelníky služeb 11 a 15, zástupce provozního oddělu Praha a některých odborných pracovišť, která o nové vozy budou pečovat.

Technický ředitel Vagónky Görlitz dipl. ing. Kurt Krueger během jízdy podal odbor-

NOVÉ PATROVÉ VOZY Bap

MARIE HAMTILOVÁ

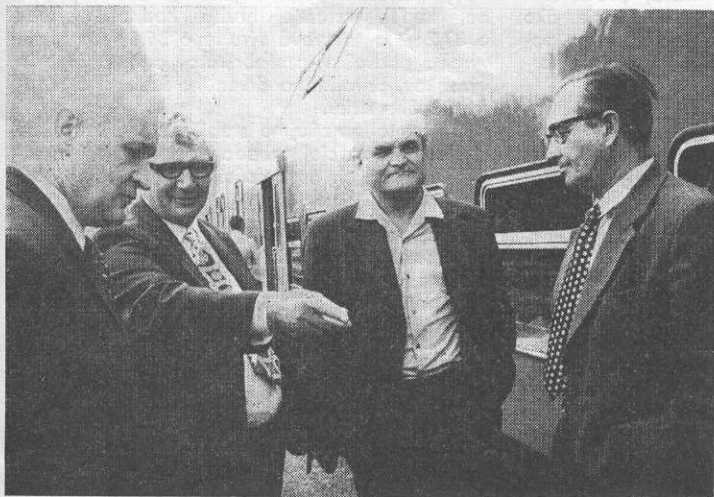
jitá okna a další výhody vozů. Účastníci jízdy měli možnost se seznámit se zařízením vozů, posoudit je a při zastávce ve Vraném nad Vltavou vyzkoušet zavírání dveří, způsob otevírání oken a další novinky, ke kterým také vyslovili své připomínky.

Na rozdíl od dříve dodávaných patrových vícedílných jednotek, které jsou v provozu na některých tratích ČSD, mají nové patrové vozy řady Bap nesporně tu výhodu, že jsou

Patrová konstrukce vozů má řadu výhod:

- větší sedadlovou kapacitu při stejné délce vlaku
- nízké dopravní náklady
- optimální parametry váhy jednoho místa k sezení
- snadnou údržbu jednotlivých vozů
- umožňuje vyšší propustnost tratí
- nevyžaduje rozšíření současných drážních zařízení
- poskytuje krátké odbavovací doby
- umožňuje rychlou frekvenci cestujících

Diskuse o technických parametrech nových patrových vozů ve Vraném nad Vltavou. Zleva: ředitel odboru 13 FMD ing. Jaroslav Šimůnek, náčelník služby 15 Severozápadní dráhy František Filípek, náčelník dráhy ing. Miroslav Oháňka a Stanislav Heršálek z odboru 15 FMD • Za dobrou organizaci předváděcí jízdy poděkoval ředitel odboru 11 FMD ing. František Kotora (stojící vlevo), který vyzvedl význam spolupráce NDR—ČSSR



ný výklad o vývoji konstrukce těchto nových patrových vozů, informoval účastníky jízdy o zlepšení, které Vagónka Görlitz na nich uplatnila, upozornil na zlepšený komfort sedění vlivem nového typu dvounápravového podvozku typu Görlitz VI K, na dvo-

samostatné — tedy že soupravy lze sestavovat z jejich různého počtu, připojovat je k různým vlakům a hlavně opravovat jednotlivě, nikoliv tedy vyřadit z provozu celou patrovou soupravu, jako tomu musí být u patrových jednotek.

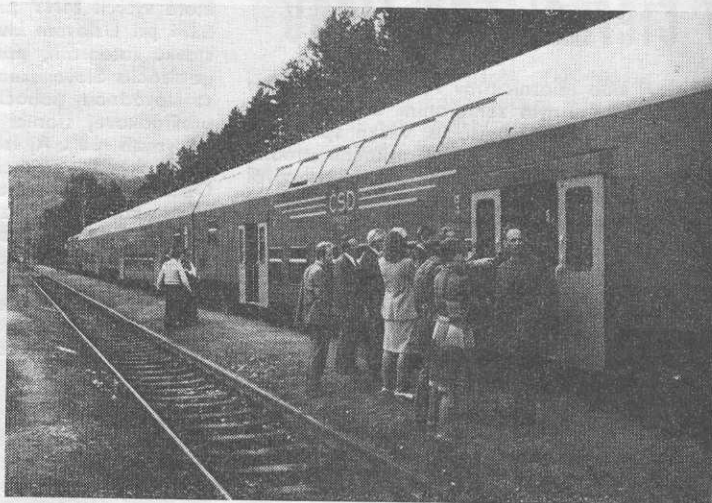
- poskytuje větší pohodlí za jízdy
- umožňuje pohodlné a nízké nástupy

Nové patrové osobní vozy Bap jsou vybaveny speciálními narážedly, která pro ně jako subdodavatel vyrobila Vagónka Studénka, aby umožnila bezpečnou jízdu těchto

Ing. František Kotora (vlevo) v diskuzi se strojvedoucím-instruktozem Zdeňkem Vošahlíkem z lokomotivního depa Praha-Vršovice • Technický ředitel vagónky Görlitz dipl. ing. Kurt Krueger (první zprava) při jízdě v rozhovoru s náčelníkem Severozápadní dráhy ing. Miroslavem Oháňkou (u okna) a náčelníky služeb 11 a 15



NA TRATĚ SEVEROZÁPADNÍ DRÁHY



Ředitel odboru 11 FMD ing. František Kotora a s. Štěpánka Nemešová z odboru 11 při předváděcí jízdě • Souprava z nových patrových vozů Bap dojezdila až do Vraného nad Vltavou

vozů ve velkých obloucích na tratích ČSD, pro které jsou vozy určeny. Koncem srpna byly první z těchto vozů zařazeny do provozu na trati Praha—Čerčany a Praha—Dobříš přes Vrané nad Vltavou. Do konce července jich bylo dodáno ČSD již čtrnáct a do konce kalendářního roku 1976 jich obdržíme celkem padesát. Všechny budou zařazeny do provozu v Severozápadní dráze.

Každý vůz má 126 míst k sezení a 212 k stání, maximální rychlost jízdy je 100 km/h. Sedadla pro cestující jsou umístěna

Délka vozu s nárazníky činí 26 800 mm, délka skříně 26 400 mm. Každý podvozek je vybaven samostatnou samočinnou tlakovzdušnou zdržovou brzdou DAKO-P s automatickou regulací přítlaku podle zatížení systému KE.

Elektrické osvětlení vozů je zářivkového typu (25 W). Jeho ovládání je místní i dálkové běžného uspořádání pomocí tlačítek. Vozy mají jednokanálové tlakovzdušné topení s recirkulací a automatickou regulací

některé úpravy ve vstupním prostoru, zmírnit rychlost zavírání dveří ap.

Jménem přítomných zástupců ČSD promluvil ředitel odboru 11 FMD inž. František Kotora. Zástupcům Vagonky Görlitz vyjádřil poděkování za předvedení vozů, ocenil vynikající organizaci při předváděcí jízdě a vysokou kvalitu práce pracujících NDR, kteří se na výrobě vozů pro naše dráhy podíleli.

Cena jednoho osobního patrového vozu Bap činí 2 606 000 Kčs. Nákup padesáti vozů tohoto typu představuje tedy ohromnou in-



Pohled do spodního patra vozu při předváděcí jízdě • V salónu na pražském hlavním nádraží promluvil závěrem technický ředitel Vagonky Görlitz dipl. ing. Kurt Krueger (stojící vlevo)

ve spodním patře, v mezipatře i v horním patře. Dveře mají nástupní hranu ve výšce 600 mm a jejich zvláštností je, že jejich zavírání ovládá průvodič z kteréhokoliv stanoviště, ale otevírá si je při dojezdu do stanice po zastavení vlaku každý cestující sám.

Ke zvláštnostem těchto vozů patří uzavřené čelní dveře při průjezdu oblouky tvaru S. Parní topné spojky je nutno spojovat podélně — tedy rovnoběžně se šroubovkou. Vozy neodrážet, nespouštět!

teploty. Ovládání je opět tlačítka běžného uspořádání.

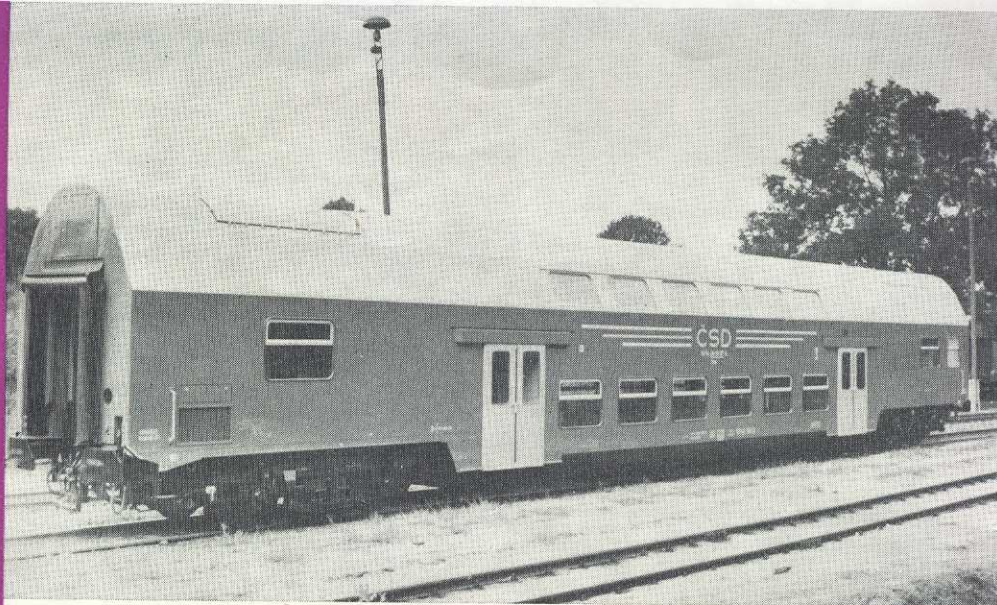
Na společném obědě, který pro účastníky předváděcí jízdy uspořádala v salónu na hlavním nádraží v Praze Vagonka Görlitz, promluvil její technický ředitel dipl. ing. Kurt Krueger o péči, s kterou pracující v NDR tyto vozy vrobili, poděkoval za to, že se ČSD aktivně podílely na vývoji tohoto patrového vozu. Jménem výrobce se zavázal respektovat některé připomínky a uskutečnit

vestici, kterou vkládají Československé státní dráhy do zlepšení kultury cestování na našich nejfrekventovanějších tratích. Vozy Bap mají sloužit hlavně v dělnických vlacích a umožnit našim pracujícím pohodlnou jízdu do zaměstnání i za rekreaci. Zařazení těchto vozů na tratě Severozápadní dráhy je dalším krokem k modernizaci osobní přepravy po železnici. Ne nadarmo přece byly za svou vysokou úroveň vyznamenány na Lipském veletrhu v roce 1972 zlatou medailí.

NOVÉ VOZY ŘADY Bap

Foto: Marie Hamtilová
Miroslav Malec

TEXT NA STRANĚ 240–241



Celkový pohled na nový osobní patrový vůz řady Bap, vyrobený Vagónkou v Görlitz



Prostor pro cestující ve spodním patře



Prostor pro cestující v horním patře



Jedny z prvních vozů Bap na odstavných kolejích v Praze-Vršovicích



Souprava patrových vozů ve stanici Vrané nad Vltavou