

# Nové barevné řešení lokomotivou tažených vozů Českých drah

Pro železniční modeláře, kteří chtějí na svém kolejisti věrně ztvárnit provoz vlaků osobní přepravy, případně pro ty šikovnější, kteří chtějí své vozy opatřit aktuálním nátěrem ČD, přinášíme následující popisný materiál.

Železniční fotografové to znají: udělat pěkný snímek československého (poté českého, slovenského) lokomotivou taženého (zvláště elektrickou stejnosměrnou) vlaku byl donedávna problém; ono totiž takový „persing“ v čele soupravy vozů řady A, B, AB, BDs apod. jedoucí v (jinak zcela pěkné) přírodě, byl na snímku i toho nejlepšího fotografa, vybaveného nejlepším fotoaparátem, vždy jen zelený „persing“, táhnoucí zelené vozy v zelené přírodě (ještě, že obloha má obvykle jinou barvu).

Protože však nejen choutky fotografií, ale i fakt, že obal prodává (a že vozová skříň je celkem pěkný kus obalu) rozhodly, že je nutné s barevným řešením vozů ČD něco dělat, vznikla myšlenka na změnu koncepce barevného řešení lokomotivou tažených vozů ČD. Vycházelo se z porovnání tří různých koncepcí okolních železnic (u ČD se o koncepci nikdy nedalo mluvit), která byla následující:

- MÁV: všechny vozy natřeny jednotně bez ohledu na jejich kvalitu a určení (kombinace tří pruhů barev modré a bílé),
- PKP: vozy natřeny různě dle vozových tříd, kvality a určení (např. kombinace tří pruhů barev zelené a běžové pro vozy 2. vo-



Vlak IC 77 Mathias Corvinus v čele s 350.008 dne 25. 7. 1995 u Předklášteří.

zové třídy a červené a běžové pro vozy 1. vozové třídy; to vedlo ke krajně neestetickému řešení vozů s oběma třídami, které byly tudíž uprostřed vizuálně rozpuštěny),

- DB: vozy natřeny jednotně dle určení pro produkty dálková doprava o vyšší kvalitě (bílo-červené vozy), dálková doprava

o standardní kvalitě (bílo-modré vozy) a místní doprava (bílo-zelené vozy; nyní ovšem nahrazeno červeno-bílou koncepcí).

Autoři nového barevného řešení lokomotivou tažených vozů ČD navrhli pro ČD kombinaci koncepcí PKP a DB (koncepte MÁV se svým takřka 100 % jednotným ná-

těrem ignoruje informační hodnotu nátěru vozu, byť esteticky jím na rozdíl od jednotně zelených vozů ČD nelze upřít). Od DB byla převzata myšlenka barev dle kvality vozů pro různě kvalitní produkty denní dopravy (místní i dálkové), od PKP myšlenka barev dle určení vozu pro noční (dálkovou) dopravu (ubytovací vozy) bez ohledu na jejich kvalitu (nehledě na to, že ČD kvalitní ubytovací vozy stejně nevlastní).

Pro další postup se v zásadě vycházelo z následujících postulátů:

- zeleň vagonová (military green, khaki apod.) není nevhodnější barvou pro obal, který by měl prodávat,
- světlemodrá barva (ale i její další odstíny) rovněž nejsou nevhodnější barvou pro obal, který by měl prodávat (i když vždy přijatelnější, než barva předchozí),
- jednobarevné vozy, byť by byly natřeny tou nelegantnější barvou, nejsou nejhezčími vozy,
- barva by měla něco vyjadřovat, a to něco by mělo být orientováno na zákazníka, ne na technickou podstatu vozu,



Lokomotiva 350.017 v čele EuroCity 174 Comenius u Březové dne 3. 2. 1998.

# SKUTEČNOST A MODEL

- mělo by se vyjít z toho, že vozy určitých řad (Bte a pod.) již opustily klasický nátěr (a že to nevypadá zrovna nejhůř),
- počet barevných kombinací vozů ČD by se měl v základě ustálit na čísle 3 (místo stávajících 5),
- určení toho, který detail na voze jakou barvu bude mít, by rovněž mělo vycházet z orientace na zákazníka (barva jako důležitá součást informačního systému ve vztahu železnice - cestující).

Z výše uvedeného vyplynula úvaha, že:

- barva vozu by měla vyjadřovat jeho určení pro ten který produkt ČD (vlaky standardní kvality, vlaky vyšší kvality, vlaky s ubytovacími vozy),

- podélná stěna vozu by měla být dvoubarevná (kde jedna barva bude vždy jednotičí, druhá rozlišovací),
- dveře vozu, určené pro veřejnost, by měly být zvýrazněny,

zatímco dveře, které nejsou určeny pro veřejnost, by měly být barevně co nejvíce potlačeny.

Konkrétně to znamenalo, že vozy ČD (s výjimkou vozů vyráběných v období do šedesátých let, které nebyly pro jejich malý význam pro provoz a pro jejich určitou historickou hodnotu řešeny) níže uvedených řad by měly být:

- bílo-zelené (Bh, Bt, Bte, Bymee, B, Bee, Beer, BDs, BDmee, BDmeer, Bmee, A, Aee, AB a Ds),
- bílo-červené (Aeel, Ahee, Beel, Bhee, Ampz, Bmz, BRm, WR, WRRm a WRRmz; restaurační vozy navíc s tzv. hokejkou),
- bílo-modré (WLAbv, WLAb, Bc).

Bílo-zelená koncepce se podřizovala pragmatickému názoru, že takové vozy již existují, bílo-červená koncepce prakticky rovněž a bílo-modrá koncepce dávala najevo, že tmavomodré od-

stín vyjadřuje barvu noční bezoblačné oblohy (té, která se vznáší během jízdy ubytovacího vozu nad ním).

Z výše uvedeného plyne, že nová koncepce se snažila o co maximální respektování již existujících nátěrových trendů u ČD, s výjimkou zeleně vagónové, atypického nátěru vozů řady Beer (tzv. „circus Humberto“) a s jemnou změnou dosavadního barevného řešení ubytovacích vozů. Dveře pro veřejnost měly být celé v barvě příslušného okenního pruhu (zde byla rovněž vidět předchozí nekonceptnost, kdy vozy Bmee již dveře celé jednobarevné měly, ovšem vozy následující - BDmeer a BRm - opět nikoliv), dveře neveřejné měly zůstat půlené. Barva střechy měla zůstat původní. Stručně řečeno, takový byl ideový záměr tvůrců nové koncepce, tvůrců, kteří neřešili detaily ani ekonomiku, byť jim to bylo permanentně předhazováno se snahou o co nejrychlejší znechu-

cení práce (k tomu argumenty, že zelené vozy jsou lepší, neboť se nemusí mytí, neboť na nich není vidět špiná apod. - ale to jsou staré známé věci).

Po asi půlročním úsilí tvůrců ideového návrhu kompetentní složky ČD zplodily konečně oficiální materiál v téměř paragrafovém znění, jehož stručný výčet pro srovnání s původními záměry následuje:

Rozdělení železničních kolejových vozidel (ŽKV) osobní přepravy pro účely barevného řešení:

2.1 vozy pro vnitrostátní IC vlaky, rychlinky a osobní vlaky vyjma vozů dle bodu 2.2,

2.3 (Aee, Beer, Bee, Bmee, A, AB, B, Bh, Bt, Bte, Bymee ...)

2.2 vozy pro EC a mezinárodní IC vlaky (Apmz, Bmz, Ahee, Bhee, Aeel, Beel)

2.3 vozy restaurační vyjma vozů BRm (WR, WRRm, WRRmz)

**SC** 502 Manažer Ostrava - Praha



**R** 1250 Praha - Paris



**EuroCity** 72 Smetana Wien - Praha



**EuroCity** 130 Polonia Budapest - Warszawa



**R** 274 Slovenská strela Bratislava - Praha



**EuroCity** 170 Hungaria Budapest - Berlin



**IC** 264 Franz Kafka Praha - München



**EuroCity** 166 Albert Einstein Praha - Zürich



**EuroCity** 172 Vindobona Wien - Berlin



**R** 224 Hornád Košice - Praha



# SKUTEČNOST A MODEL

2.4 vozy lůžkové a lehátkové (WLAB, WLABv, Bc)

2.5 vozy patrové (Bmo)

2.6 vozy služební, privátní, salonní... (Ds, BDs, BDmee, BDmeer, SR, Salon...)

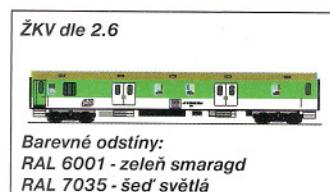
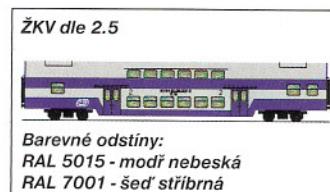
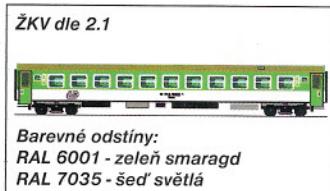
2.7 motorové, připojné a řídicí vozy za motorové vozy (809, 810, 811, 820, 830, 831, 842, 843, 850, 851, 852, 853, 854, 010, 011, 012, 013, 014, 020, 021, 042, 043, 050, 053, 054, 056, 943...)

2.8 elektrické jednotky stejnosměrné trakce (451, 452, 460, 470,)

2.9 elektrické jednotky střídavé trakce (560)

2.10 historické motorové a elektrické vozy

Zde popsané barevné řešení osobních vozů, platné od ledna 1997, není nové; vychází z dřívějšího pojetí barevného řešení, které se již několik let aplikuje na vozy restaurační a později v modifikaci



přešlo na osobní vozy, které se již delší dobu převádějí z tmavé vagónové zeleni na šedozeLENý nátér.

Vozy jsou rozlišeny podle kategorie. Nosným odstínem podokenní části je vždy šed' světlá - RAL 7035. Podle kategorie vozu je okenní část zelená, červená nebo modrá. Restaurační vozy zůstávají v červeno-šedém provedení s protažením pruhu šikmo ke střeše. Dveře a čela jsou vždy v barvě okenní části.

Jak je patrné, ačkoliv původní záměr byl zhruba dodržen, neodborné zásahy laiků (jak přes psychologii cestujícího, tak přes

estetično) a úředníků v jedné osobě zplodily výše uvedený paskvIL, kdy neveřejné dveře jsou celé v barvě (pro změnu) podokenního pruhu a barva střechy je rovněž jiná, než byl původní záměr.

Zatímco kombinace této barvy k světlezelené barvě okenního pruhu vozů pro vlaky standardní kvality ještě esteticky vyhovuje, nedá se totéž říct v případě vozů pro vlaky vyšší kvality (červené) nebo vozů ubytovacích (modré).

Kapitoulou samou pro sebe je konkrétní provedení detailů, na nichž je vidět pečef příslušné „fabri-

ky“, která nový nátér prováděla, případně tyto detaily nejsou řešeny kompetentními složkami ČD vůbec. Jen tak se může stát, že zatímco jeden vůz řady BDs má olemované celé dveře příslušnou (světlezelenou) barvou (tj. rám je rovněž světlezelený), druhý vůz téže řady nikoliv (viz ilustrace). Rovněž tak detailní řešení čel vozů není zcela jednotné.

**Ing. Igor Chovanec**  
**Ilustrace: autor**  
**Snímky:**  
**Ing. Milan Sáblik**



EC 166 Albert Einstein v čele s dvojicí lokomotiv 754.028 + 060 u Nýřan dne 6. 12. 1997.



## Poznámky k výše uvedeným nátěrům:

- vlak 72: vozy ČD řad Ahee a Bhee jsou ve skutečnosti v zeleném provedení, ačkoliv výnos stanoví jinak; rozpor vznikl pozdním vydáním předpisu
- vlak 130: bez poznámek
- vlak 166: bez poznámek
- vlak 170: bez poznámek
- vlak 172: bez poznámek
- vlak 224: vůz ČD řady DDm není k dispozici
- vlak 264: bez poznámek
- vlak 274: vozy ŽSR řad Amee a Bmee tento nátěr teprve dostávají
- vlak 502: vozy ČD řad Ahee a Aeel jsou ve skutečnosti v zeleném provedení, ačkoliv výnos stanoví jinak; rozpor vznikl pozdním vydáním předpisu
- vlak 1250: bez poznámek

(použité ilustrace vozidel jsou duchovním majetkem autora a bez jeho souhlasu nesmí být veřejně publikovány)