● Ekologické řešení železniční dopravy v Pardubickém kraji... str. 2 ● Třetina železničních spojů neprojde kontrolami ministerstva ... str. 2 ● Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (7) ... str. 2 ● Strojvůdce ukradl rychlík i s šokovanými esenbáky a prchnul ze země. Ohromil svět ... str. 3 ● Srážka vlaku Os 6051 s protijedoucím Pn 62422 ve výhybně Bezděčín ... str. 4 ●

číslo 3

17. února 2025
ročník 78

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Schválené akce z prostředků CA BOZP

Počátkem ledna proběhlo schválení akcí na úpravu či zlepšení pracovního prostředí z prostředků CA BOZP dohodnutých v PKS na rok 2025.

OŘOD Východ

- SLČ Studénka - oprava nocležen a nástupní místnosti pro strojvedoucí.
- PP Brno Maloměřice - oprava nocležen v 1.patře provozní budovy včetně nábytku.
- SS Opava - vybavení nocležen a šaten pro strojvedoucí.
- SLČ Otrokovice - rekonstrukce zázemí pracoviště strojvedoucích.
- SLČ Kroměříž - rekonstrukce budovy.
- SS Šumperk - rekonstrukce denní místnosti pro strojvedoucí.
- SS Havlíčkův Brod - oprava WC pro strojvedoucí a strojmistry.
- SLČ Přerov - výmalba budovy a vybavení nábytkem.
- SLČ Telč - výměna oken v šatnách pro strojvedoucí.
- PP Bohumín - dokončení zasedací a školící místnosti po provedené rekonstrukci.

OŘOD Západ

- SLČ Domažlice - rekonstrukce sociálního zázemí v 1.patře a oprava střechy rotundy (rekonstrukce bude provedena v případě úspěšné soutěže o P3).

OŘOD Střed

- RPP Česká Třebová - úprava prostor pro zaměstnance a výměna inventáře RPP ČT.
- RPP Praha - klimatizace ve školících místnostech pro strojvedoucí – Vršovice.
- RPP Praha - rekonstrukce soc. zařízení pro provozní zaměstnance SLČ Kladno.
- RPP Praha - inventář pro provozní zaměstnance - stěhování do nových prostor z provozní budovy.
- RPP Praha - rekonstrukce sociálního zázemí a šaten – Vršovice.

Jaroslav Vincour

Spadlé stromy na kolejích se staly nebezpečným evergreenem

Velké varování od Znojma

Problematika padajících stromů do kolejiště a na trakční vedení zatěžuje dlouhá léta nejen strojvedoucí, ale také cestující a přepravce. Každé najetí vlaku na spadlý strom znamená zastavení provozu, často náhradní autobusovou dopravu, náročné vyšetřování MU a bohužel také újmy na zdraví a nemalé hmotné škody.

Podívejme se na několik případů.

* 21. července 2011 v 11.46 hod. najel 0s 5408 mezi stanicemi Hodkovice nad Mohelkou a Rychnovem u Jablonce nad Nisou na trati č. 030 na odlomenou korunu stromu a motorový vůz ř. 810 vykolejil. Bylo zraněno pět cestujících a vlakvedoucí.

* 17. září 2013 ve 4.45 hod. najel Os 19800 v prostoru Kladna na trati č. 093 na spadlý akát. Strojvedoucí byl zraněn na hlavě a následně 45 dnů v pracovní neschopnosti. Pěticentimetrová jizva u očí mu připomíná, že se v ten den podruhé narodil…

* 11. ledna 2015 v 6.55 hod. najel Os 14905 mezi stanicemi Rožná – Nedvědice na trati č. 256 na dva spadlé stromy postižené hnilobou. Strojvedoucí byl lehce zraněn.

* 22. ledna 2025 v 17 hod. najel Os 24836 mezi stanicemi Olbramkostel – Šumná na trati č. 241 na spadlý dub. Strojvedoucí byl těžce zraněn a po vyproštění hasiči ze zcela zdemolovaného stanoviště řídícího vozu ř. 914 jednotky Regionova byl transportován do Fakultní nemocnice Brno.

To jsou případy mimořádných událostí. Každoročně však dochází k mnoha desítkám případů, kdy se strojvedoucímu podaří zastavit vlak před spadlým stromem. Také v těchto případech dochází k zastavení provozu a ve většině případů k zásahu HZS Správy železnic. Odříkání vlaků, zpoždění a náhradní autobusová doprava také není zadarmo. A zvláště na jednokolejných tratích to znamená naprostý rozvrat taktové dopravy.

Stromoví ohrožující bezpečnost

Život naší společnosti upravuje předlouhá řada právních přepisů. Ústavní zákony, zákony, vyhlášky ústředních orgánů správní správy, nařízení vlády a řada dalších normativů. V drážní dopravě je to především zákon o dráhách č. 266/1994 Sb. V záležitostech ochrany přírody zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Ten upravuje i podmínky kácení stromů.

Postupem doby, pod tlakem různých okolností , dochází i ke změnám právních předpisů. Na základě řady bezpečnostních doporučení vydaných v souladu se zákonem o dráhách Drážní inspekcí, tlakem odborových organizací – zde si dovoluji připomenout mnoho desítek článků v Zájmech strojvůdce – a také tlaku dopravců, byly novelizovány i oba výše zmíněné zákony.

První zásadní změnu přinesl zákon č. 319/2016 Sb. Ten novelizoval § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Orgán ochrany přírody může zakázat kácení dřevin u železničních tratí pouze na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu. Shodně to bylo stanoveno i v § 56a zákona o dráhách. Zákon je účinný od dubna 2017.

Další zásadní změnu představoval zákon č. 367/2019 Sb., účinný od 15. ledna 2020. Ten doplnil dosavadní § 10 zákona o dráhách o nové odstavce 3 až 5. V § 10 odst. 3 je stanoveno mimo jiné, že „…stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy…“.*(pozn. red. - prosazení zmíněného 3. odstavce §10 ZoD je zásluha FSČR).*

Bezpečné dřeviny

Provozovatelé dráhy, tedy zejména Správa železnic, s. o., mají již dostatek právních titulů k tomu, aby stromoví ohrožující bezpečnost drážního provozu bylo včas odstraňováno. Jde jen o to, aby platné zákony byly důsledně uváděny v život v každodenní praxi. A to se nejspíš v dostatečné míře neděje.

V této úvaze se ještě zmíním o obsahu bezpečnostního doporučení Drážní inspekce, vydaného v souladu s § 53e, odst. 1 zákona o dráhách k MU z 13. února 2023 v 19.22 hod., kdy R 895 Slovácký expres najel mezi stanicemi Červenka – Štěpánov na trati č. 270 na vzrostlý strom vyvrácený přes obě koleje. Bezpečnostní doporučení byla adresována Ministerstvu zemědělství ČR, Ministerstvu dopravy ČR a Drážnímu úřadu. V podstatě doporučuje MZ ČR, aby iniciovalo změnu zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (lesní zákon) v tom směru, aby lesy v ochranném pásmu dráhy byly zařazeny do kategorie „lesy zvláštního určení“. To by umožnilo vlastníkům lesa hospodařit pouze tak, aby v ochranném pásmu dráhy byly pěstovány jen dřeviny, které svou výškou a umístěním při pádu nezasáhnou do průjezdného průřezu železniční dráhy.

Závěrečná zpráva o této MU ze dne 9. září 2024 včetně bezpečnostního doporučení je veřejně přístupná na internetových stránkách Drážní inspekce. Změna lesního zákona ve smyslu bezpečnostního doporučení DI by znamenala zásadní krok ke zvýšení bezpečnosti drážní dopravy a samozřejmě také nemalý ekonomický přínos pro provozovatele dráhy i dopravce a nezpůsobila by ani škody vlastníkům lesa. A bylo by nekonfliktním řešením celého problému. V případě další nečinnosti se vystavujeme riziku, že může dojít ke ztrátám na lidských životech při dalších mimořádných událostech. A to si snad nikdo nepřeje. Těžké zranění strojvedoucího Regionovy u vlaku 24836 mezi stanicemi Olbramkostel a Šumná v okrese Znojmo je velkým varováním.

Strom spadlý na trať vnikl do kabiny strojvůdce a těžce ho zranil
Foto Hasiči SŽ

Čekání na odpověď

Loni 2. října jsem se obrátil dopisem na ministra zemědělství a poslance Marka Výborného, ve kterém jsem zdůraznil důležitost bezpečnostního doporučení DI. Odpovědi jsem se ani přes urgence u jeho poslaneckého asistenta zatím nedočkal.

Vladimír Selucký

EIB půjčí státu 11,75 miliardy Kč na modernizaci železnice

Evropská investiční banka (EIB) půjčí státu 11,75 miliardy korun na modernizaci české železnice, zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) a stavbu bezpečných železničních přejezdů. Finance jsou součástí balíčku ve výši přibližně 25 miliard korun, který EIB schválila v roce 2023 a který má podpořit zkvalitnění českých železnic. Ministr dopravy Martin Kupka, ministr financí Zbyněk Stanjura a viceprezident EIB Kyriacos Kakouris podepsali 6. února na ministerstvu financí podepsali smlouvu o půjčce. EIB dnes uzavřela také smlouvu o půjčce městu Ústí nad Labem ve výši 1,08 miliardy korun, která je určena na modernizaci městské infrastruktury.

„Modernizací železniční sítě zvyšujeme kvalitu železničních služeb, ale přispíváme také k ekologičtější a udržitelnější budoucnosti,“ uvedl viceprezident EIB Kyriacos Kakouris. Modernizace železnic v ČR a dalších evropských zemích má EU pomoct splnit cíl dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Zhruba 40 modernizačních projektů financovaných z nového úvěru EIB mají být hotovy do konce roku 2028. Kromě zaměření na udržitelnost mají také zlepšovat regionální soudržnost.

Zavedení ERMTS

„Díky úvěru bude Správa železnic schopná získat dotace na jednotlivé projekty z evropského mechanismu spravedlivé transformace, což ještě zvýší efektivitu tohoto způsobu financování," řekl ministr financí. Finanční podpora EIB například umožní Správě železnic zavést evropský systém řízení železničního provozu ERTMS. Nový systém řízení železniční dopravy je v EU povinný. Podle dřívějšího vyjádření ministerstva dopravy výrazně snižuje riziko lidských chyb a mimořádných událostí a umožňuje zvýšení kapacity železnice.

Podpora zamíří také do rekonstrukce osmi železničních stanic ve třech uhelných regionech na Karlovarsku, Ústecku a Ostravsku. Rekonstrukce má zlepšit pohodlí a bezpečnost cestujících, zlepšit přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a zajistit větší energetickou úsporu budov. Některé z těchto budov budou přestavěny na nové kancelářské či obchodní prostory.

Tři smlouvy

Podle dřívějšího vyjádření Stanjury má Česko s EIB aktuálně tři investiční smlouvy na podporu rozvoje dopravní infrastruktury, jednu z roku 2019 na částku 11,5 miliardy korun, úvěr z roku 2023 ve výši zhruba 25 miliard korun a loni podepsanou smlouvu na částku 13 miliard korun. EIB v Česku působí od roku 1992.

Českou železniční síť tvoří téměř 9500 kilometrů hlavních tratí, zhruba třetina je elektrifikována. V roce 2023 železniční dopravci v ČR přepravili zhruba 184,6 milionu cestujících, 95 procent počtu z předcovidového roku 2019. Za první tři čtvrtletí loňského roku vlaky podle statistik na webu Českého statistického úřadu přepravily téměř 142 milionů cestujících. V roce 2023 vlaky přepravily 90,2 milionu tun nákladu, což bylo 91,5 procenta nákladu z roku 2019. Za první tři čtvrtletí loňského roku vlaky přepravily 62,9 milionu tun nákladu.

Projekty za 62,6 mld. Kč

Skupina EIB loni v Česku podpořila projekty za 2,47 miliardy eur (62,6 miliardy korun). Proti roku 2023 se podpora zvýšila o třetinu. Hlavní část prostředků směřovala do modernizace a rozvoje železnice a na podporu energetické infrastruktury. Novinářům to dnes v Praze řekl Kakouris. Za tři desetiletí působení EIB v Česku byla celková podpora více než 30 miliard eur (755 miliard korun).

V rámci modernizace české železnice poskytla loni EIB české vládě půjčku 527 milionů eur (13 miliard korun) na zkvalitnění železniční sítě. Dalších 300 milionů eur (7,5 miliardy korun) půjčila banka Českým drahám na modernizaci vozového parku. V oblasti energetiky poskytla EIB úvěr 400 milionů eur (deset miliard korun) společnosti ČEZ na rozvoj rozvodné sítě.

U EIB výhodněji

Náměstek ministra financí Marek Mora na tiskové konferenci uvedl, že vláda při jednání o půjčkách od EIB vždy zvažuje i možnost, že by si prostředky zajistila vydáním státních dluhopisů. „Musíme vždy vyhodnotit, jak je půjčka od EIB výhodná, jako stát s dobrým ratingem si také můžeme levně půjčovat. U dopravy ale peníze od EIB stále vycházejí výhodněji,“ řekl.

EIB loni podpořila i české podniky. Poskytla financování za 90 milionů eur (2,3 miliardy korun) internetovému prodejci potravin Rohlík a 30 milionů eur (755 milionů korun) softwarové společnosti Y Soft na podporu výzkumu. Prostřednictvím českých bankovních institucí nabídla také výhodné úvěry malým a středním firmám.

Proti záplavám a suchu

V letošním roce plánuje EIB v Česku dál financovat rozvoj dopravní a energetické infrastruktury. Podle Kakourise by peníze měly jít i na opatření proti záplavám a proti suchu. Podpora se chystá i pro rozvoj dostupného bydlení. Mora doplnil, že Česko má zájem i o podporu v oblasti jaderné energetiky. Zároveň ale připustil, že toto téma je citlivé, protože akcionáři EIB jsou všechny země Evropské unie a část z nich se k jaderné energetice staví odmítavě.

Evropská investiční banka je institucí Evropské unie, která se specializuje na poskytování dlouhodobých úvěrů. Jejími akcionáři jsou členské státy EU. Dává k dispozici peníze na životaschopné projekty a přispívá tím k dosažení politických cílů EU. **(čn)**

Ekořešení železniční dopravy v Pardubickém kraji

Prezentační jízda bateriového vlaku Regiopanter se v Pardubickém kraji uskutečnila 23. ledna. Nejzajímavější byla v části neelektrifikované trati Lichkov-Dolní Lipka-Červená Voda Pod rozhlednou a zpět , ve které byla jednotka provozována na baterie. Zájem Pardubického kraje by byl na jejich provozování na tratích Litomyšl-Choceň-Česká Třebová - Moravská Třebová a na trati Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov - Moravský Karlov. Za několik měsíců bude o případném nákupu jednat Zastupitelstvo Pardubického kraje.

Prezentační jízdy se zúčastnil hejtman Pardubického kraje Martin Netolický spolu s radním pro dopravu Ladislavem Valtrem. Oblastní centrum obchodu zastupoval obchodní manažer OCO Střed Josef Huryta a obchodní ředitel OCO Střed Jakub Goliáš. Z regionálního provozního pracoviště Česká Třebová přijel regionální manažer David Vavroušek.

Elektrický bateriový vlak se dá považovat za průlom v řešení ekologie, bezpečnosti a efektivnosti železniční dopravy. Verze Regiopanter pak přináší ekologické řešení pro regionální a příměstské tratě.

Stodvacítkou na baterie

Výrobcem jednotky je tuzemská firma Škoda Group. Regiopanter má označení řady 690 a 691. Na neelektrifikovaných tratích má dojezd až 80 km. V bateriovém režimu dosahuje maximální rychlosti 120 km/hod , v trolejovém režimu 160 km/hod. Jednotka je dvousystémová, pro stejnosměrné napětí v troleji 3 kV a střídavé napětí v troleji 25 kV 50 Hz. Je dvouvozová, nízkopodlažní, s interierem a bezbariérovými vstupy. Řídící systém umožnuje vícečlenné řízení.

Komfort a efektivita

Stroj je vybaven nejmodernějším zabezpečovacím systémem ETCS a systémem Automatického vedení vlaku (ATO). Ve vozech jsou ergonomická sedadla, přehledný informační systém, kamerový systém, prostorná toaleta i pro imobilní cestující. Široké vstupní dvoukřídlé dveře umožňují snadný nástup i výstup cestujících. Interiér je také vybaven nastavitelnou intenzitou vnitřního osvětlení a LED osvětlením pro individuální potřebu. Regiopanter přináší komfortní cestování a je velkým přínosem k zeefiktivnění železniční dopravy.

Text a foto Jiří Adolf

Na fotografii zleva: obchodní manažer OCO Střed Josef Huryta, radní pro dopravu Pardubického kraje Ladislav Valtr, hejtman Pardubického kraje Martin Netolický, obchodní ředitel OCO Střed Jakub Goliáš a regionální manažer RPP Česká Třebová David Vavroušek

Tak nám zabili Ferdinanda – vlastně dílnu

Začal nový rok a mezi akce, které se pravidelně pořádají, patří výroční členské schůze. I v naší ZO FS v Mladé Boleslavi tomu není jinak. K prvnímu lednu ovšem došlo v naší strojovce k opatření, které se projevilo posunutím termínu konání výroční členské schůze na poslední den v lednu. Pouhé posunutí termínu není zajisté důvodem k napsání článku do novin. Jedná se totiž o likvidaci dílenského zázemí v Mladé Boleslavi.

Na programu schůze byla přednesena zpráva o hospodaření za rok 2024, plán na rok 2025 a zpráva revizní komise. Pak se projednávaly otázky turnusů a další práce pro strojvedoucí po změnách GVD v březnu a červnu, hlavně posílení víkendové a turistické dopravy. Poté se ujal slova člen prezidia Jiří Šafařík a popsal situaci v ČD Cargo. Hlasovalo se též o členských příspěvcích.

Přednosta PP Liberec R. Kvíčala popsal stav v celé oblasti. Nejdříve uvedl, jaká je situace okolo vozidel. Vychází to tak, že turnusová potřeba se „na šroubek“ kryje s počtem provozních vozidel. Není k dispozici ani jedno navíc. Ať jde o 814 nebo 840/841. Dále popsal situaci, která letos nastane díky dlouhodobým výlukám SŽ na Liberecku a Frýdlantsku v létě a na podzim.

Pak přišel na řadu bod, kvůli kterému jsme posunuli termín konání schůze. Nastala totiž chvíle rozloučení s pracovníky dílny a skladnicí Janou Eglyovou. Jmenovaní byli „rozprášeni“ mezi pracoviště v Liberci, Nymburce a Praze. Přestože nebyli členy naší ZO FS, rozhodli jsme se, že je pozveme na výroční schůzi, všem jim od srdce poděkujeme a předáme na rozloučenou malý věcný dar. Na závěr proběhla široká diskuze na všechna projednávaná témata, do které se zapojili i naši důchodci, kteří se opět dostavili v hojném počtu.

Myslím si (a nejspíš nejsem sám), že zrušení dílny v Mladé Boleslavi je střelením se do vlastní nohy. Jsem pro šetření, ale ne za každou cenu. Oprava, například rozpadlého vypínače nebo vadného jističe, je otázkou deseti minut a dá se vyřídit ve stanici při obratu mezi vlaky. Vadné klínové řemeny zaberou cca 30 minut na kanále a „Regina“ může vyrazit na další výkon. Po zrušení dílny se vozidlo veze do 70 km vzdáleného Liberce = zbytečně propálená nafta, zbytečné poplatky za dopravní cestu atd.

A jelikož je vozidel k dispozici málo, jsou strojvedoucí nuceni brát na výkon i vozidla např. s nefunkčním infosystémem, některými nefunkčními dveřmi (zbytek přece stačí), nefunkčním topením (ať si lidi přelezou do druhého vozu nebo vezmou svetr navíc - nepřipomíná vám to něco...?) Komentáře v závorkách jsem si vyslechl i v telefonu. Nehledě na to, že pak padají pokuty od krajů, od ROPIDu. A přitom dílna byla doma. A navíc s kolektivem srdcařů, kteří dokázali kouzla. A i kdyby se jednou někomu z vedení rozsvítilo v hlavě a dílnu chtěl do MB vracet, tak už nemá šanci. Takové machry se zlatýma rukama, jako je Roman Černý nebo Ivan Brzobohatý, budeme jen těžko hledat. Jak se říká: „Když namachrovanej novej pingl vyhodí starého štamgasta z hospody, ten už mu zpátky do lokálu nepřijde“.

Nemám nic proti šetření, je to nutné, a to i v situaci, kdy je peněz v ekonomice dost, ale šetřit na čtyřech zámečnících, jednom elektrikáři a jedné skladnici, kteří navíc vedli i údržbu celé strojovky a administrativu pro provoz, se mi zdá poněkud krátkozraké. Hlavně, že jsou peníze na zbytečnosti, o kterých jsem se už zmínil. Ty peníze totiž jdou „z jiné hromádky“. Jako kdyby všechny nebyly jedné firmy. Vskutku „turecké“ hospodaření.

Vzpomínám si, že před mnoha lety jsem na dráze slyšel větu: „Hlavně že ušetřím korunu, i kdyby to mělo stát milión…“

Text a foto Petr Ossendorf,m
předseda RK ZO FS Mladá Boleslav

Zleva: Ivo Mikula, Ivan Brzobohatý, Roman Černý, Jana Eglyová, Petr Turek

Třetina železničních spojů neprojde kontrolami ministerstva

Chybějící nebo zastaralé vagony bez klimatizace, bez zásuvek, nefunkční informační obrazovky a rozhlas – to jsou časté nedostatky v rychlících a expresech na české železnici. Kontrolami ministerstva dopravy neprojde třetina spojů objednávaných státem. Resort tak rozšíří inspekce, nově budou moct vlaky kontrolovat také krajští úředníci. Jak taková inspekce probíhá, zjišťoval

Při kontrole vlaku se inspektoři zaměřují hned na několik věcí. Zajímá je funkčnost informační tabule a rozhlasu, čistota interiéru, či zda ve vlaku nejsou graffiti. Dále kontrolují funkčnost a čistotu toalet.

Dlouhé opravy

V první kontrolované soupravě Jan Přikryl z ministerstva dopravy nedostatky nevidí. Přestupuje tak do vlaku jiného dopravce – Českých drah. „Zkontrolujeme obdobné věci jako v předchozím případě. Už vidíme v tomto voze, protože se jedná o vůz východoněmecké výroby z roku 1984, že nesplňuje informační systém, ani akustický, ani vizuální. Řazení není dodrženo,“ uvádí Přikryl. Tento vůz by tak v soupravě vůbec neměl být. „Tady má jezdit dělený vůz první a druhé třídy rakouské výroby,“ dodává.

Právě nesprávné řazení vagonů je podle zástupce ministerstva nejčastější chybou, a to napříč dopravci. Ti zařazují vozy zastaralé, případně žádné, čímž se ale zase zmenší kapacita spoje. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského jde o dlouhodobý problém s prodlužujícími se opravami vagonů. „Je to obvykle kvůli nějaké technické závadě, která se objeví během provozu. Stále platí ten dlouhodobý problém, že externí opravci překračují lhůty a termíny, ve kterých by měli vozy zrevidovat, opravit a vrátit zpátky do provozu, a ty vozy potom samozřejmě v provozu chybí a my je musíme pak třeba nahradit jiným typem. Někdy, bohužel, jde i o starší typ,“ doplňuje mluvčí.

Takový problém však má východisko. Konkurenční dopravce vyřešil problémy s kapacitou na lince z Kolína do Ústí nad Labem pronájmem nových souprav. Do jízdního řádu od nového roku nasadil nové jednotky 665. Zatím jsou dvě, třetí má dorazit v lednu či únoru, vysvětluje mluvčí dopravce.

Desetitisícové pokuty

Úředníci ministerstva dopravy loni zkontrolovali stovku státem objednávaných spojů. To je zlomek ze všech vypravených vlaků. U třetiny našli nedostatky a uložili sankce za 1 200 000 Kč. Jedno porušení smluvních podmínek tak dopravce vyjde řádově na desetitisíce korun.

Teď se inspekce rozšíří. Kontrolovat státem objednávané dálkové spoje budou moct také krajští úředníci. „Jako ministerstvo dopravy máme omezené kapacity na kontrolní činnost a využíváme toho, že vlaky zčásti jezdí na území krajských integrovaných dopravních systémů. Tudíž uzavíráme dohody s jednotlivými kraji, které už letos platí,“ říká mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

Resort se na kontrolách dohodl zatím z osmi kraji. S dalšími smlouvy dokončuje.

Jakub Vik, Radiožurnál,
ilustrační snímek Fotobanka CD

Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (7)

O jiné realitě

V této sérii článků se zaměřujeme na dokument, který v roce 1969 vydala tehdejší Federace lokomotivních čet. Jedná se o Výňatek lékařské zprávy kolektivu vedeném ve spolupráci s doc. Dr. K. Benem. Tento dokument vycházel ze starší studie „Otázky patofyziologického ovlivnění cest nervové soustavy u dispečerů a strojvůdců všech trakcí“. V tomto pokračování se budeme věnovat nejnebezpečnějšímu druhu absence vědomí, a to „mentálnímu bloku“. *(citace jsou typovány kurzívou).*

Při mentálním bloku se sice strojvedoucí dívá, ale nevidí. To znamená, že nezhodnotí viděné, aby na to reagoval pohybem. Je to jako spánek, ale člověk při něm nespí.

Nic nevaruje

Před příchodem tohoto stavu nepřicházejí žádné pocity únavy nebo ospalosti. Nic, co by varovalo, že něco takového přijde. Stane se to náhle. Přepadovka. Velmi často je příčinou tohoto stavu sčítání spánkového dluhu. Důsledek dlouhých nočních směn, nebo na sebe nenavazujících směn, bez řádného odpočinku. Během přibližně dvaceti let mé strojvůdcovské praxe, mi již několik kolegů potvrdilo, že s tímto stavem mají své zkušenosti.

Nikdo z nás proti tomuto stavu není imunní. Prostě to přijde v den, kdy to nečekáte a v hodinu, kdy se nenadějete, pokud mohu citovat jednu slavnou knihu. Odborníci tento stav připodobňují podobnému stavu jako hypnóza. Vidíte, slyšíte, ale nemáte šanci reagovat. Ruce ani nohy vás neposlouchají a mozek často ani nedá žádný pokyn k reakci. Prostě v ten okamžik jste jakoby v jiné realitě.

Spánková opilost

Odborná literatura tento stav někdy popisuje i výrazem „Spánková opilost“. Neznamená to v podstatě nic jiného, že tělo a vědomí pracují už za hranicí svých možností, tedy toho, co lze ještě snášet. Vykonáváte všechny vžité a naučené věci, jako například jídlo, mytí, chůzi do zaměstnání, ale nevěnujete pozornost svému okolí. Nevidíte své známé, nekontrolujete situaci na chodníku, na přechodu pro chodce. Najednou se probudíte, když na přechodu před vámi prudce zabrzdí auto. Vy si uvědomíte, že ani nevíte, jak jste se tam dostali a o faktu, že vstupujete pod kola jedoucího auta jste neměli nejmenší ponětí. Mozek v tomto stavu neusíná, nespí a neprobudí se jako celek, ale má jednotlivé vrstvy, které spí dříve, než vrstvy jiné.

Do tohoto stavu se může dostat naprosto každý a v případě trvalého přetěžování organismu pak může přejít až do patologických forem ospalosti. Zpráva naštěstí konstatuje, že i přes důkladné vyšetření mnoha strojvůdců, nebyl nalezen jediný strojvedoucí s právě zmíněnou patologickou formou ospalosti.

Fyzická odolnost

Pokud tomu předcházet lze, jak to udělat? To je samozřejmě správná otázka. Ze všeho nejdůležitější je skutečnost, aby další směnu strojvedoucí absolvoval až po vyprchání spánkového dluhu ze směny předchozí. Důležitá je ale také fyzická odolnost, protože i ta má na pocitech únavy zásadní podíl. Jedinec, který sportuje, nebo je fyzicky činný (byť jen na rekreační úrovní), má větší předpoklady zvládat tento stav daleko lépe, než ten, kdo se většině pohybových aktivit více či méně vyhýbá.

Zrádné energiťáky

Jedním z prvků, které přináší dnešní doba, je boj s únavou pomocí energetických nápojů. Nic proti nim, proti gustu žádný dišputát. Je ovšem nutné si uvědomit jednu věc. Množství nápoje, které mi stačí na dnešní noční, mi nemusí stačit na stejnou noční za měsíc, či dva.

Je to samozřejmě velmi jednoduchá matematika. Tělo si zvyká na množství dodávaného cukru, kofeinu a teinu, které jsou důležitou součástí těchto nápojů (o různých přísadách typu „E“ se záměrně nezmiňuji) a tvoří si na ně pomalý, ale přesto zvyšující se návyk. To znamená, že se v těle zvyšuje hladina těchto látek a abyste i po nějakém období dosáhli požadovaného účinku, musíte tuto hladinu překonat. Tak se ovšem velmi často dostáváte se do začarovaného kruhu. Po čase zjistíte, že vám nestačí jedna třídecová plechovka, ale musíte si na noční směnu koupit dvě. A pak tři. A jednou za čas prospíte několik dnů v kuse, protože spánkový dluh energetickým nápojem nezlikvidujete, jen únavu odložíte. A pak může nastat kolaps. Když tento stav přijde, neexistuje proti němu žádná ochrana. Prostě musíte spát. Běda, jestli vás to zastihne na směně. Proto bychom si s únavou a nedostatkem spánku neměli zahrávat. Nic se automaticky neodbourá a tělo si vše pamatuje. Dříve či později nám za podobný hazard předloží účet.

Evžen Mikolajek

Strojvůdce ukradl rychlík i s šokovanými esenbáky a prchnul ze země. Ohromil svět

Vlak svobody

Úterý 11. září 1951. Zbývá pět minut do desáté hodiny dopolední. Z Hlavního nádraží v Praze vyjíždí expresní vlak do Chebu. Do cílového města dorazí v brzkém odpoledni. Na chebském nádraží odpojí rychlíku zadní vagony a na zbylou soupravu tří osobních vagonů a jednoho služebního vozu najede parní lokomotiva řady 365.0. Vzniká tím osobní vlak 3717 směřující do Aše.

Strojní četu tvoří strojvedoucí Jaroslav Konvalinka a topič Josef Kalabza. Mají před sebou sedmadvacetikilometrovou trasu přes Františkovy Lázně či Hazlov do nejzápadnější výspy Československa. Dál už je jen totalitním režimem střežená státní hranice a za ní Spolková republika Německo.

Strojvedoucí Konvalinka na svém domovském nádraží otočí těsně před odjezdem mašinu kotlem ve směru jízdy. To je neobvyklé. Na této trati do Aše totiž jezdí lokomotiva tendrem dopředu. Konvalinka ví, co dělá. Chce, aby vlak dosáhl co možná nejvyšší rychlosti. Proč? To se za necelou hodinu ukáže.

Protikomunistický odboj

Ve 14 hodin a 12 minut se souprava dává do pohybu. Stejně tak se rozbíhají události, které zanedlouho radikálně změní osudy desítek lidí.

Právě Jaroslav Konvalinka je hrdinou tohoto příběhu. Zločinným aktérem pak zvrhlý komunistický režim, který se zejména na sklonku 40. let a v 50. letech urputně snažil zničit své skutečné i domnělé odpůrce. Tajná policie - Státní bezpečnost se na podzim roku 1951 chystala došlápnout nejen na strojvůdce Konvalinku, ale i na jeho dva komplice - někdejšího přednostu železniční stanice v Chebu Karla Truksu a ašského zubního lékaře Jaroslava Švece. Všichni tři se zapojili do protikomunistického odboje, Konvalinka převážel lidi prchající před komunisty v tendru na uhlí, Truksa uprchlíkům pomáhal a skrýval je. Oba se kvůli odbojové činnosti již jednou ocitli ve vězení.

„Truksa měl za sebou pětiměsíční pobyt v pracovním táboře. Byl odsouzen za to, že poskytl útočiště dvěma mužům, kteří se skrývali před tajnou policií," popsal mi v roce 2011, tehdy do Mf Dnes, badatel Ladislav Nykl, který tuto pozoruhodnou událost zmapoval.

Moment překvapení

Ke Konvalinkovi StB později poznamenala:

„V červenci 1951, po vyhodnocení jedné akce, bylo zjištěno, že strojvedoucí z Chebu Konvalinka je osoba, která pracuje špionážně pro zahraničí a převádí lidi do Západního Německa."

Estébáci na Konvalinku dokonce nasadili agenta. Sledovali ho. Nebylo tedy pochyb, že žalář či pracovní lágr nyní mužům hrozil znovu. Jediným řešením byl útěk za hranice.

A tak zmíněná trojice vymyslela neobvyklou akci. Únos vlaku.

Josef Holek v roce 2021 na webu Železničář popsal:

„Tento způsob útěku za hranice v sobě skrýval jednu obrovskou výhodu. Železniční dopravní cesta ještě nebyla důsledně uzavřená těžkými zátarasy, ale jen dřevěnou závorou. Do hospodářsky zničeného Německa totiž z Československa proudily nákladní vlaky s dřívím a uhlím. Jedinou faktickou překážkou by tak mohla být špatně postavená výhybka. Do vlaku bylo možné naložit velké množství materiálu, tajně dohodnutí emigranti se navíc mohli pohodlně maskovat coby cestující. Organizátoři akce počítali i s jistým momentem překvapení a bezchybnou předodjezdovou přípravou. Riziko bylo vysoké, jakékoliv zaváhání by mělo fatální následky."

Předstíraná závada

Zkušení železničáři vše důkladně naplánovali. Ve Františkových Lázních nastoupí do vlaku rodiny hlavních aktérů. Truksa se veze již z Chebu. Do Aše v tu chvíli míří 110 cestujících, lidé vracející se z práce, studenti chebského gymnázia či pacienti z Františkových Lázní. Ale také dvanáct uniformovaných příslušníků Sboru národní bezpečnosti.

Na další stanici v Hazlově sestoupí Konvalinka z lokomotivy, předstírá technickou závadu na brzdách vagonů. Agilně mu jde pomoci Truksa, který je v tuto chvíli obyčejným cestujícím. Vlakvedoucí Alois Bém se podivuje, ale neudělá nic. Muži však místo toho odpojí potrubí ke vzduchovým brzdám a kladivy oťukávají brzdové špalíky, aby se nezasekly do kol. Odpojují i záchranné brzdy. Funkční tak zůstanou jen ruční brzdy ve vozech.

A ty hlídají další komplicové s ukrytými pistolemi. Jedním z nich je třiadvacetiletý Karel Ruml, skaut z Nymburka vyhozený komunisty ze studií práv, který pracoval v přádelně ve Frýdku-Místku. Zde se zapojil do protikomunistického odboje. Jak už v minulosti popsala Zuzana Hronová na Aktuálně.cz: Ruml se po tajném výcviku v sebeobraně a střelbě ze zbraně stal kurýrem zpráv došlých z Polska. Ze zříceniny na hranicích převážel v duté tužce mikrofilm do skrýše v lavičce na pražském Petříně.

Už zítra

Jenže kurýrní síť byla brzy prozrazena a StB spustila sérii zatýkání. V červnu 1951 Rumlovi dorazí pohlednice se vzkazem od vedoucího jeho odbojové buňky „Vzpomínám na společné dny." Tato zpráva podle dřívější dohody znamená, že má neprodleně utéct. Nakonec mu pomůže jeho životní láska Lada, která ho zavedla ke svému strýci Františku Šilhartovi, jenž byl do plánování únosu vlaku zapojen, ale samotné akce se přímo neúčastnil.

Trojici únosců se ozbrojený kluk, jenž by hlídal třetí ruční brzdu v posledním vagonu, hodí. A tak ho Šilhart do plánů zasvětí. „Ten vlak ale vyjíždí již zítra," dodá kvapně.

Rumla čeká zřejmě nejtěžší večer v jeho životě. Při večeři naposled pozoruje otce, matku a sestru. Snaží se jejich tváře vrýt do paměti. Tuší, že už se nikdy neuvidí. Mamince, která trpí rakovinou v pokročilém stádiu, se nakonec svěří a slíbí jí, že neprozradí své jméno a bude identitu rodiny za každou cenu krýt.

Do vlaku nastoupí druhého dne v Praze. O několik hodin později v Chebu je již připraven s pistolí pod kabátem u ruční brzdy.

V Hazlově do vlaku jako poslední nastoupí doktor Jaroslav Švec, který měl za úkol obhlédnout hraniční bod u Aše a zkontrolovat, zda dřevěná hraniční závora není přes trať a výhybka na ašském nádraží je postavená správným směrem do Německa.

Pozdě

Konvalinkovi a Truksovi, jenž využil nepozornosti ostatních a vyšvihl se za strojvedoucím do kabiny, dá posunkem znamení, že vše je v pořádku. Cesta je volná. Mašina s obrovskou rudou hvězdou na čelní straně kotle mohutně zadýmá z komínu a pomalu se rozjede. Až se příště zastaví, nebude již obyčejným osobním vlakem číslo 3717, ale Vlakem svobody.

Souprava se protáhne čtyřkilometrovým zářezem mezi Slatinným a Chebským lesem a vyjede na planinu před městem Aš. Místo, aby zde Konvalinka jako obvykle zpomaloval, naopak zrychlí. Karel Truksa ozbrojený pistolí v ten moment kvapně zpacifikuje topiče a donutí ho lehnout na zem obličejem k zemi. Vlak tažený mohutnou černou lokomotivou se prožene stanicí rychlostí sedmdesáti kilometrů za hodinu.

V cestě za svobodou v tu chvíli stojí už jen táhlý levotočivý oblouk trati, několik příslušníků SNB přítomných ve vlaku a kulometné střílny na hranicích. V okamžiku, kdy si zkoprnělý pohraničníci i policisté ve vagonech uvědomili, že je něco špatně, bylo již pozdě. Záchranné brzdy nefungovaly a u ručních stály připravení odbojáři.

Žádné zátarasy

„Tělnatý policajt, který se sápal po mé brzdě, zůstal bezradně stát, mou pistoli zabořenou do břicha, jen na mě nenávistně civěl. Z pusy mu smrdělo pivem, buřty a cibulí. Modlil jsem se k Bohu, abych nemusel stisknout spoušť… A tak jsem se dostal za hranice," líčil později již na Západě Karel Ruml. Střílet nemusel, esenbák se neodvážil pohnout. Při akci nepadl jediný výstřel.

Strojvůdce Konvalinka popsal:

„Přitáhl jsem páku regulátoru páry úplně na doraz. Na trati nebyly žádné hraniční zátarasy. Na jedné straně bylo deset nebo dvanáct pohraničníků, ale byli naprosto překvapeni. Když jsme překročili hranici, spadl mi kámen ze srdce."

Pomalou jízdou do Selbu

Jsou čtyři minuty po třetí hodině odpolední. Konvalinka vlak zastavuje po zhruba tři sta metrech v Spolkové republice Německo u strážního domku číslo 30 západně od vesnice Wildenau nedaleko městečka Selb. Hlouběji do vnitrozemí se mu nechce, nezná profil tratě a s odpojenými brzdami u vagonu nemíní riskovat, že by se koleje spustily z kopce a lokomotiva by pak rozjetý kolos neubrzdila.

Vlakvedoucí Alois Bém vyskočí z vozu a nasupeně se hrne k lokomotivě, ale Konvalinka ho suše odbyde s tím, že už mu nemá co povídat. Uniformovaní příslušníci SNB vyskočí také, ale utíkají opačným směrem - zpět do komunistického Československa. Ten poslední si v obavách sundá blůzu stejnokroje a ukryje ji u ženy, která sedí poblíž.

„Tito hrdinové jistě věděli, že jsme za hranicemi, a zřejmě věřili, dle každodenní komunistické propagandy, že jim bude na Západě ublíženo," vzpomínal později pro americká média Karel Ruml.

Zanedlouho na místo dorazí džíp s udivenými vojáky americké a německé armády. Truksa ze strážního domku zavolá německému výpravčímu, který posléze vlaku povolí pomalou jízdu do stanice Selb-Plössberg. Tady již čekají kvapně povolaní důstojníci US Army.

Propaganda

Web Železničář připomíná, že odsud stačil telefonem podat zprávu do Československa i zdrcený vlakvedoucí, který se podle svědectví několika cestujících bál vězení a před nadřízenými se už při telefonátu kál za to, že mu nebylo podezřelé, když výpravčí Truksa se strojvůdcem Konvalinkou během cesty několikrát kontrolují brzdy.

Komunistický režim nejprve o události mlžil a tvrdil, že se vlak před hranicemi kvůli technickým problémům vymkl kontrole. Rychle však nastoupila propaganda. Úřední zpráva o únosu vlaku, kterou komunisté v upravené podobě poskytli ČTK a dnes je uložena v Archivu bezpečnostních složek, obsahuje ideologické bláboly a výmysly:

„Na druhé straně hranic byl vlak již očekáván agenty americké CIC, kteří se přivítali s teroristy Truksou a spol. V Selbu pak byl vlak očekáván silně ozbrojeným oddílem amerického vojska, který soupravu obklíčil a ohrožoval cestující namířenými těžkými kulomety. Československým občanům bylo zakázáno vystoupiti z vagonů a nebylo jim povoleno vzdalovati se ze svých míst. Takto byli drženi ve vlaku celé dva dny a dvě noci. Mimo teroristů, kteří únos již předem připravovali, ani jeden z československých občanů se ani po nátlaku amerických úřadů nedal přemluviti k tomu, aby se nevrátil do vlasti. Naopak s hrdostí, vlastní občanům lidově demokratického státu, odmítli po celý prvý den přijímati od Američanů potravu."

Přes třicet jich zůstalo

Ve skutečnosti se k životu vně hranic totalitního Československa nakonec rozhodlo jedenatřicet, podle jiných zdrojů čtyřiatřicet cestujících, kteří se většinou ocitli v Západním Německu nevědomky. Byli mezi nimi studenti chebského gymnázia, kteří se vraceli za rodiči do Aše, celé rodiny jedoucí na rekreaci, nebo také lidé jedoucí z práce.

Cestující čekaly administrativní úkony a výslechy na americké základně v Gafenwöhru. Po čtyřech dnech se vydalo zpět do Československa sedmasedmdesát lidí autobusem vypraveným hlavním stanem americké zpravodajské služby sídlící ve Straubingu. Vlak převzala americká okupační správa a do Československa ho vrátila neporušený o měsíc později.

Emigrantka v bavorském Selbu. Vlevo je vidět jeep americké armády

„Skupina hrdinných československých občanů, kteří byli tak podlým způsobem zavlečeni do Američany okupované zóny Německa, si svým rozhodným stanoviskem, jak vůči Američanům, tak i vůči jejich hanebným přisluhovačům z řad zrádné emigrace, vynutili návrat do vlasti a dali tak pádnou odpověď nepřátelům a štváčům, pokoušejícím se brzdit a mařit mírovou socialistickou výstavbu naší země," soptí oficiální zpráva totalitního systému.

Letáková akce

A zuří nejen špičky Komunistické strany Československa, ale své rozhořčení adresuje prezidentu Klementu Gottwaldovi i sovětský vůdce Stalin, který požaduje hlavu odpovědného ministra národní bezpečnosti Ladislava Kopřivy. Paradoxně konzervativního stalinisty nejhrubšího zrna, který se po únoru 1948 podílel na politických procesech.

Pravda je, že mnozí z cestujících, kteří se rozhodli vrátit, měli posléze nezaviněně problémy ve škole i v zaměstnání, sledovala je StB, protože se domnívala, že byli při svém krátkém pobytu za hranicemi zverbováni americkou výzvědnou službou. Sousedé a spolužáci se jim pak posmívali, že jsou zbabělci, když za čárou nezůstali.

Na začátku října pak území Československa zasypaly dva miliony letáků, které přiletěly v balonech z Německa a vysvětlovaly lidem za střeženou hranicí pohnutky organizátorů únosu.

Zmizeli spolu

Později se ukáže, že strojvůdce Konvalinka nejprve přemýšlel, že se svou rodinou přejede státní hranice u Aše do svobodné části světa pouze lokomotivou. Když ale zjistil, že zmizet před komunisty chtějí i jeho kamarádi, rozhodli se pro celý vlak. V podstatě jen stačilo do soupravy číslo 3717 onoho 11. září 1951 nastoupit.

Což se podle dochovaných spisů povedlo třeba i Konvalinkovu někdejšímu spolupracovníkovi, bývalému příslušníkovi Sboru národní bezpečnosti Václavu Truhlovi, který byl po komunistickém puči z února 1948 od policie vyhozen. Několik týdnů před útěkem skončil ve spárech tajné policie a estébáci ho v domnění, že ho přiměli ke spolupráci, nasadili právě na Konvalinku. Zmizeli spolu.

Akce Selb

Československé orgány spustily masivní vyšetřování, které dostalo krycí název Akce Selb. Ve vazbě skončily bezmála čtyři desítky lidí, často příbuzných organizátorů útěku i obyčejných cestujících, kteří se rozhodli zůstat v Západním Německu. Další čekají tvrdé výslechy a šikana.

Následuje velký soudní proces, rozdělený do tří částí. Web Železničář zmiňuje, že je při něm souzeno sedmdesát osob, které mnohdy čekají drakonické tresty. František Šilhart, který byl do plánování únosu vlaku zapojen, ale zůstal v Československu, byl nejdříve odsouzen k smrti, později mu byl trest zmírněn na doživotí. Další odbojáři nakonec odešli s tresty v délce od 15 do 25 let, ostatní dostali nižší tresty.

Na hranicích zatím, jako reakce na podařený útěk, režim instaluje těžké závory, výkolejky a další překážky. Koleje později železničáři zcela vytrhají.

Zátarasy, bariéry, dráty

„Třídní boj se zostřuje, soudruzi. Připomeňme si gangsterský únos vlaku. Je možné, abychom v době, kdy nepřítel zesiluje svůj nástup, měli sebeméně oslabenou národní bezpečnost? Ne, to není možné! A já pevně věřím, že s pomocí všech komunistů dokážeme se zbavit nedostatků lidí, kteří nesmýšlejí poctivě ani s komunistickou stranou, ani s naší národní bezpečností," prohlásí při projevu zmiňovaný ministr národní bezpečnosti Ladislav Kopřiva.

Je to v okamžiku, kdy na podzim roku 1951 obhajuje zákon o ochraně státních hranic, který umožní výstavbu neprostupné železné opony s několika liniemi hlídaných zátarasů, vysokými bariérami, dráty pod elektrickým proudem či různými pastmi a nástražnými zařízeními.

Během čtyřiceti let komunistické vlády zahynou na hranicích téměř tři stovky lidí prchajících z Československa.

Osudy těch, co se nevrátili

Jeden z nejvýznačnějších představitelů českého protikomunistického exilu, spisovatel Pavel Tigrid půl století po událostech napsal:

„Vlak svobody byl událostí, která tehdy, na podzim roku 1951, mediálně oběhla svět. Ten se zřídkakdy zajímal o tu zemičku v srdci Evropy, z níž vyjel, šedivé komunistické Československo, trapný satelit velmocenského Sovětského svazu, zemi se západním světem sousedící, třikrát dokola obehnanou ostnatým drátem, posetou minovými poli, hlídanou ve dne v noci ostrými střelci a ostrozubými vlčáky. Neprůchodná, neprůjezdná, smrtonosná. A přece se podařilo - doslova a do písmene - ji prorazit. Vlakem svobody."

A jaké jsou osudy těch, kteří se do vlasti zmítané komunistickým terorem nevrátili? Jedenáct uprchlíků dostalo azyl v Kanadě, několik mladých mužů z rychlíku 3717 po čase vstoupilo do francouzské cizinecké legie, se kterou se účastnili bojů v Indočíně. Karel Ruml v Severní Americe dokončil studia práv a stal se expertem v pojišťovnictví. A Jaroslav Konvalinka s Karlem Truksou, kteří se dostali i na stránky časopisu Life, se s rodinami usadili v americkém New Jersey. Tam oba získali práci v továrně firmy Lionel. V továrně, která vyráběla vláčky pro děti.

Pavel Švec, Aktualně.cz

Foto archiv Josefa Olivy

Srážka vlaku Os 6051 s protijedoucím Pn 62422 ve výhybně Bezděčín

K boční srážce s nákladním vlakem došlo 14. září 2023 v 16.19 hodin při rychlosti osobního vlaku 16 km/h a nákladního vlaku 12 km/h. Následky: 3 zranění (dva cestující a strojvedoucí z motorového vozu), celková škoda 2 526 003 Kč. Výše škody ke dni zveřejnění Závěrečné zprávy DI nebyla konečná.

Drážní dopravu v dopravnách Bezděčín, Dobrovice a Luštěnice-Újezd organizuje výpravčí DOZ, sídlící v žst. Mladá Boleslav hl. n. Výhybna Bezděčín leží v km 25,498 dráhy železniční, kategorie celostátní, neelektrizované trati Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Ke srážce vlaků Os 6051 a Pn 62422 došlo na dobrovickém zhlaví výhybny Bezděčín, mezi námezníkem a koncem výhybky č. 1, v km 24,850, v místě doteku / průniku průjezdných průřezů SK č. 1 a 2. Srážce vlaků předcházela jízda vlaku Os 6051 za odjezdové návěstidlo S1 výhybny Bezděčín, které návěstilo návěst „Stůj“, zapříčiněná nesprávným způsobem jízdy osoby řídící drážní vozidlo vlaku Os 6051 na návěst „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S.

Vlak Pn 62422 vjížděl do výhybny Bezděčín ze směru od žst. Dobrovice na návěst „Rychlost 60 km/h a výstraha“ návěstěnou vjezdovým návěstidlem L; přes výhybku č. 1 proti hrotu odbočným směrem doprava na SK č. 2. Na SK č. 1 současně vjížděl na návěst „Výstraha“ návěstěnou na vjezdovém návěstidle S v opačném směru jedoucí vlak Os 6051 od žst. Mladá Boleslav hl. n., který nezastavil před odjezdovým návěstidlem S1, jež návěstilo návěst „Stůj“, minul jeho úroveň a námezník výhybky č. 1 a bočně se srazil se soupravou protijedoucího vlaku Pn 62422. V důsledku srážky vykolejil 15. vůz vlaku Pn 62422 dvěma nápravami.

Vlak Os 6051 jedoucí z Mladé Boleslavi města do Nymburka hl. n., byl tvořen samostatně jedoucí motorovou jednotkou řady 814, sestavenou z HDV 814.194-7 zařazeného v čele vlaku a ŘDV CZ-ČD 95 54 5 914 194-6. HDV 814.194-7 bylo vybaveno funkčním adaptérem XX48 pro dálkové zastavení HDV, hrozí-li nebezpečí z prodlení, při bezprostředním ohrožení železničního provozu. Strojvedoucí řídila vlak Os 6051 ze stanoviště strojvedoucího HDV 814.194-7 ve směru jízdy vlaku.

Zkoušky

Strojvedoucí vlaku Os 6051 uplatnila na místě vzniku MU technickou závadu na brzdovém ústrojí DV vlaku. DI provedla ve spolupráci s VÚŽ a dopravcem ČD měření přítlaku brzdových špalíků k jízdním plochám kol na MU zúčastněného HDV a ŘDV, a to na všech kolech jednonápravových podvozků této motorové jednotky. Dále byla měřena a zaznamenávána doba plnění brzdových válců. Naměřené hodnoty přítlaku brzdových špalíků k jízdním plochám kol byly následně porovnány s hodnotami vypočtenými dle Výpočtu brzdy HDV řady 814 a Výpočtu brzdy ŘDV řady 914. Dále byla vypočtena statická a dynamická účinnost soustavy přenosu sil (pákové a tyčové brzdy).

Z provedených zkoušek vyplývá:

• Naměřené hodnoty tlaků vzduchu v brzdových válcích, doby plnění brzdových válců a průměrné přítlačné síly na jednu brzdovou zdrž odpovídaly hodnotám výrobce motorové jednotky.

• Naměřené odchylky – hodnoty tlaku vzduchu v brzdových válcích ŘDV při rychločinném zabrzdění nepřesahovaly odchylky dovolené vyhláškou UIC 543-1 pro DV provozovaná v běžném provozu, bez závad.

Z ověřovacích pokusů, v rámci kterých byla uskutečněna jízda v kabinách strojvedoucího vlaků Os 6043 a Os 6045 (v obou případech jízda mezi žst. Mladá Boleslav hl. n. a Dobrovice), které byly tvořeny motorovými jednotkami řady 814, pro následné vyhodnocení způsobu jízdy osoby řídící DV (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 6051 ve směru Mladá Boleslav hl. n. – výhybna Bezděčín, byly zjišťovány hmotnosti (síly) nutné k aktivaci (uvolnění) záklopky záchranné brzdy AK6 na stanovišti strojvedoucího, použité na HDV motorové jednotky zúčastněné na předmětné MU a dále na dalších, DI náhodně vybraných DV motorových jednotek řady 814 používaných dopravcem ČD při provozování drážní dopravy.

Tlačítko nemůže spolehlivě ovládat

Jednotka řady 814 byla vybavena průběžnou samočinnou tlakovou brzdou DAKO DK-P. Tu bylo možno ovládat sdruženou jízdní pákou, jež elektrickými impulsy ovládala elektropneumatické ventily elektricky řízeného brzdiče DAKO-BSE. Motorová jednotka byla dále vybavena přímočinnou brzdou, hydrodynamickou brzdou – retardérem, jenž byl součástí hydromechanické planetové převodovky Voith DIWA 864.3E, a ruční vřetenovou brzdou. Přímočinná brzda byla řízena elektricky ovládaným brzdičem s ovladačem Lekov KRD 34. Záchrannou brzdu bylo na motorové jednotce možné aktivovat na stanovišti v kabině strojvedoucího potažením za strhávadlo a uvolnit tak záklopku záchranné brzdy AK6, nebo v oddílech pro cestující zatažením za rukojeť tahadla systému záchranné brzdy DAKO PZ4. Záklopka záchranné brzdy AK6, umístěná na odbočce hlavního potrubí pod pultem strojvedoucího, byla spojená se strhávadlem lanovodem Vlastní těleso strhávadla – plastového ovládacího knoflíku se na stanovišti strojvedoucího nacházelo vně pravé strany ovládacího pultu strojvedoucího, ve vzdálenosti 82 cm měřené kolmo od středu sedadla strojvedoucího. S ohledem na vzájemnou polohu sedadla strojvedoucího a strhávadla je zřejmé, že strhávadlo záchranné brzdy nemůže strojvedoucí spolehlivě ovládat – zatáhnout v době, když sedí na sedadle. Strojvedoucí musí proto vždy vstát a úkrokem vpravo přistoupit k pravé straně pultu, kde vestoje může směrem vzhůru potáhnout strhávadlo záchranné brzdy. Strhávadlo bylo na DV motorových jednotek řady 814 opatřeno plombou.

Pracovníci Drážní inspekce při kontrole na čtyřech náhodně vybraných motorových a řídících vozech kromě jiného zjistili:

• Záklopka záchranné brzdy AK6 řídicího drážního vozidla 95 54 5 914 031-0 nebyla ani po opakovaném pokusu o stržení aktivována. První měření na tomto ŘDV bylo přerušeno při dosažení hodnoty tahu odpovídající hmotnosti 21,0 kg, což je z hlediska výše zmíněných hygienických limitů nevyhovující hodnota, protože funkci strojvedoucího vykonávají nejen muži, ale i ženy. Při následném měření došlo při vyvinutí tahu odpovídajícím hmotnosti 15,15 kg k nevratné deformaci strhávadla, přičemž k aktivaci záklopky záchranné brzdy nedošlo – důvodem byla opět celková zatuhlost ovládacího mechanismu záklopky. Stav ovládacího mechanismu záchranné brzdy na stanovišti strojvedoucího ŘDV 95 54 5 914 031-0 neumožňoval snadnou obsluhu.

Výše uvedené nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, poněvadž nefunkčnost ovládání záchranné brzdy v kabině strojvedoucího nebyla zjištěna na HDV, ze kterého byla řízena jízda vlaku Os 6051, navíc nebylo strojvedoucí vlaku Os 6051 ani strhávadlo záchranné brzdy na stanovišti strojvedoucího HDV 814.194-7 použito, resp. se o to strojvedoucí ani nepokusila.

Z výpovědi strojvedoucí Os 6051

Jako strojvedoucí pracuje od února 2020, směnu, v rámci které došlo ke vzniku MU, započala dne 14. 9. 2023 v 6:52 h, fyzicky i psychicky odpočatá. Dle strojvedoucího, který jí motorovou jednotku v žst. Nymburk hl. n. na SK č. 18 předal, byl stav jednotky standardní, bez požadavku na opravu. Do doby vzniku MU směna probíhala standardně a bez mimořádností, jízda vlaku Os 6051 byla řízena v režimu ARR, před odjezdem ze žst. Mladá Boleslav hl. n. přišel do kabiny strojvedoucího vlakvedoucí a položil si na pult kelímek s kávou, poté odešel do prostoru pro cestující, po odjezdu ze žst. Mladá Boleslav hl. n. postupně zvyšovala rychlost vlaku až na 75 km·h -1 a před předvěstí PřS vjezdového návěstidla S výhybny Bezděčín navolila jízdu výběhem.

Pozn. DI: z dat zaznamenaných RR HDV vlaku Os 6051 a výsledků ověřovacích pokusů jednoznačně vyplývá, že do času 16:18:55 h, kdy se přední čelo HDV nacházelo na SK č. 1 výhybny Bezděčín ve vzdálenosti 300 m před odjezdovým návěstidlem S1, tzn. také při jízdě vlaku „před předvěstí PřS“, byla sdružená jízdní páka v poloze „J“ – jízda.

Samostatnou předvěstí PřS vjezdového návěstidla S výhybny Bezděčín byla návěstěna návěst „Výstraha“.

Pozn. DI: dle závěrové tabulky elektrického (elektronického) stavědla výhybny Bezděčín a z ní vyplývajících závislostí nemohla být v daném čase samostatnou předvěstí PřS vjezdového návěstidla S výhybny Bezděčín návěstěna návěst „Výstraha“, nýbrž návěstěna byla návěst „Volno“.

Zhruba v tuto dobu vstoupil do kabiny strojvedoucího vlakvedoucí, napil se kávy a vrátil se zpět do prostoru pro cestující.

Pozn. DI: uvedené nekoresponduje s vyjádřením vlakvedoucího vlaku Os 6051.

Manipulací se sdruženou jízdní pákou zavedla provozní brzdění vlaku. Poněvadž se brzdný účinek nedostavil a ani nedošlo k poklesu tlaku v hlavním potrubí, pokusila se opakovanou manipulací se sdruženou jízdní pákou snížit tlak v hlavním potrubí.

Pozn. DI: z dat zaznamenaných RR HDV vlaku Os 6051 a výsledků ověřovacích pokusů vyplývá, že při jízdě od předvěsti PřS vjezdového návěstidla k a ve výhybně Bezděčín se sdružená jízdní páka až do času 16:18:55 h, kdy se přední čelo HDV nacházelo na SK č. 1 výhybny Bezděčín ve vzdálenosti 300 m před odjezdovým návěstidlem S1, nacházela v poloze „J“ – jízda.

Přibližovala se k vjezdovému návěstidlu S výhybny Bezděčín, kterým byla návěstěna návěst „Výstraha“, když přední čelo vlaku Os 6051 minulo úroveň vjezdového návěstidla S, brzdný účinek se stále ještě nedostavoval. Za úrovní vjezdového návěstidla S výhybny Bezděčín, v prostoru výhybky č. 2, spatřila protijedoucí nákladní vlak, když začala křičet, že „vozidlo nebrzdí“, vstoupil do kabiny strojvedoucího vlakvedoucí a zůstal stát v prostoru vstupních dveří.

Pozn. DI: uvedené nesouhlasí s vyjádřením vlakvedoucího vlaku Os 6051 ani strojvedoucího protijedoucího vlaku Pn 62422.

Plně se věnovala nastalé situaci, v této chvíli se přední čelo vlaku nacházelo přibližně uprostřed výhybny Bezděčín. Zhruba tehdy zavedla manipulací se sdruženou jízdní pákou rychločinné brzdění, načež došlo k poklesu tlaku vzduchu v hlavním potrubí, vlak začal zpomalovat, brzdný účinek však nebyl dostačující.

Pozn. DI: z dat zaznamenaných RR HDV vlaku Os 6051 a následně provedeného výpočtu zpomalení vlaku byla zjištěna hodnota 1,11 m·s-2, která je větší než minimální hodnota zpomalení 1 m·s-2 stanovená čl. 9.2.2 ČSN EN 13452-1 pro teoretické hodnocení výkonnosti pneumatické brzdy při záchranném brzdění.

Stiskem tlačítka pískování obsloužila pískovací zařízení HDV 814.194-7, které však nebylo účinné.

Pozn. DI: stopy po použití pískovacího zařízení HDV nebyly ohledáním zjištěny.

Manipulací s ovládacím prvkem přímočinné brzdy zavedla brzdění přímočinnou brzdou, domnívá se, že přední čelo vlaku se v onen okamžik nacházelo bezprostředně před odjezdovým návěstidlem S1 výhybny Bezděčín.

Pozn. DI: z dat zaznamenaných RR HDV vlaku Os 6051 vyplývá, že strojvedoucí použila přímočinnou brzdu ve vzdálenosti 176 m před odjezdovým návěstidlem S1.

Poté přední čelo vlaku minulo úroveň odjezdového návěstidla S1, následovala srážka s TDV protijedoucího vlaku, poněvadž unikal vzduch v hlavním potrubí, přestavila sdruženou jízdní páku do polohy „V“ – výběh, přepínač závěru do polohy zapnuto a utažením ruční brzdy zajistila DV vlaku proti ujetí. Aby zabránila vzniku požáru, pokusila se zastavit chod spalovacího motoru tlačítkem na ovládacím pultu, poněvadž spalovací motor dále běžel, stlačila nouzový vypínač spalovacího motoru. Motor byl nadále v chodu, proto se rozhodla vypnout baterie, na displeji vozidlové radiostanice svítil symbol kódovaného příkazu „STOP“.

Na otázku, proč se v průběhu jízdy vlaku Os 6051 od samostatné předvěsti PřS výhybny Bezděčín k vjezdovému návěstidlu S, když zjistila nemožnost snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí použitím provozního brzdění, nepokusila zastavit DV vlaku zavedením rychločinného brzdění nebo následně použitím záchranné brzdy, odpověděla, že jej nezavedla z obavy z možného zranění cestujících při „intenzivním brzdění “.

Pozn. DI: rychločinné brzdění bylo strojvedoucí zavedeno při rychlosti 73 km·h-1 , kdy se vlak předním čelem nacházel ve vzdálenosti 196 m před odjezdovým návěstidlem S1.

Záchrannou brzdu nepoužila z důvodu umístění jejího ovládacího prvku mimo kabinu strojvedoucího.

Pozn. DI: záchrannou brzdu bylo v kabině strojvedoucího HDV 814.194-7 možné aktivovat potažením za strhávadlo umístěné na pravé straně stanoviště strojvedoucího, a tím otevřít záklopku záchranné brzdy.

Následkem srážky s TDV protijedoucího vlaku utrpěla újmu na zdraví, po příjezdu složek IZS byla ošetřena a odvezena do nemocnice. Nadto uvedla, že účinek záchranné brzdy vlaku, kterou nepoužila mj. z obavy o případná závažnější zranění cestujících, je dle jejích slov srovnatelný s účinkem magnetické brzdy DV dráhy tramvajové, se kterými dříve 7 let jezdila.

Pozn. DI: dle ČSN EN 13452-1 činí teoretické minimální zpomalení záchranné brzdy příměstských/regionálních vlaků 1 m·s -2, zatímco teoretické minimální zpomalení záchranné brzdy tramvají činí 2,8 m·s -2.

Za strhávadlo záchranné brzdy na stanovišti strojvedoucího nezatáhla, poněvadž si nebyla jistá, zda by vyvinula „dostatečnou sílu na stržení plomby a následně lanka, které zajišťuje ovladač.

Pozn. DI: záklopka záchranné brzdy AK6 spolu se strhávadlem HDV 814.194-7 zúčastněného na dané MU vykazovala správnou funkčnost. K její aktivaci bylo nutno vyvinutí tažné síly 82,4 N, jejíž velikost odpovídala hmotnosti 8,4 kg, která byla z hlediska hygienických limitů vyhovující.

Nedokázala vysvětlit rozdíl v brzdicím účinku motorové jednotky řady 814 při použití rychločinného brzdění a při použití záchranné brzdy, přítomnosti a chování vlakvedoucího v kabině strojvedoucího nevěnovala pozornost, věnovala se řízení. Potvrdila svá předchozí vyjádření, že motorová jednotka na první pokusy o brzdění vůbec nereagovala, rychlost se začala snižovat až mnohem později a s mnohem menším účinkem, než očekávala. Vzniku MU je jí líto, nicméně necítí se vinna vzniklou situací a domnívá se, že by se nikdo nezachoval jinak.

DI analyzovala postup výpravčího

Výpravčí DOZ nejprve předpokládal, že křižování zpožděného vlaku Pn 62422 a vlaku Os 6051 uskuteční v žst. Dobrovice. Proto v 15:58:25 h provedl přípravu vlakové cesty pro vjezd vlaku Pn 62422 z TK Luštěnice-Újezd – Dobrovice na SK č. 3 žst. Dobrovice. Následně již v 16:06:44 h provedl přípravu vlakové cesty pro průjezd protisměrně jedoucího vlaku Os 6051 z TK výhybna Bezděčín – Mladá Boleslav hl. n. po SK č. 1 výhybny Bezděčín na TK Dobrovice – výhybna Bezděčín. Při sledování dopravní situace ve svém obvodu však své prvotní rozhodnutí provést křižování vlaků v žst. Dobrovice přehodnotil a rozhodl se křižování uskutečnit až ve výhybně Bezděčín. Proto v 16:11:55 h zrušil postavenou vlakovou cestu pro vjezd vlaku Pn 62422 z TK Luštěnice-Újezd – Dobrovice na SK č. 3 žst. Dobrovice a o 4 s později také vlakovou cestu postavenou pro odjezd vlaku Os 6051 ze SK č. 1 výhybny Bezděčín na TK Dobrovice – výhybna Bezděčín. Po uskutečnění výše uvedených úkonů výpravčí DOZ posléze v době 16:12:01 h až 16:12:04 h provedl přípravu vlakové cesty pro průjezd vlaku Pn 62422 z TK Luštěnice-Újezd – Dobrovice po SK č. 1 žst. Dobrovice na TK Dobrovice – výhybna Bezděčín. Protože zpožděný vlak Pn 62422 projel žst. Luštěnice-Újezd v 16:12:16 h a vlak Os 6051 měl plánovaný pravidelný odjezd ze žst. Mladá Boleslav hl. n. až v 16:14 h, mohli oba strojvedoucí předmětných vlaků pokyn daný změněnou návěstí vjezdového návěstidla žst. Dobrovice, resp. výhybny Bezděčín, splnit. Výpravčí však měl řízení dopravy organizovat podle jízdního řádu, v tomto konkrétním případě jízdních řádů vlaků Pn 62422 a Os 6051. K vyhodnocení nastalé dopravní situace měl rovněž využít sledování aktuální polohy vlaku Pn 62422, kdy jízdní doba mezi žst. Luštěnice-Újezd a výhybnou Bezděčín byla provozovatelem dráhy stanovena jízdním řádem na 9 min. Při skutečném průjezdu vlaku Pn 62422 stanicí Luštěnice-Újezd v 16:12 h tak mohl předmětný vlak teoreticky dojet do výhybny Bezděčín nejdříve v 16:21 h, tzn. až 2 min po jízdním řádem stanoveném průjezdu vlaku Os 6051. Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá, že výpravčí DOZ při řízení drážní dopravy, kdy křižováním vlaků Pn 62422 a Os 6051 ve výhybně Bezděčín narušil jízdu vlaku Os 6051, tzn. vlaku vyšší důležitosti, měl uskutečnit křižování předmětných vlaků v jím původně určené dopravně, tzn. v žst. Dobrovice.

Porušení předpisů

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele SŽ, mimo příčinnou souvislost se vznikem MU, konkrétně § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.: „Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním: § 14 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Řízení drážní dopravy se organizuje podle jízdního řádu. …“; čl. 252 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1: „Správa železnic zajišťuje, aby kapacita jednotlivých úseků dráhy pro organizování drážní dopravy byla maximálně využita např. použitím jízd vlaků ve sledu, a (vyjma případů uvedených v odst. 5 tohoto článku) zachovává přednost v jízdě vlaků následovně (v pořadí důležitosti od písm. a) tohoto odstavce: a) až d), e) osobní vlaky, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky; f) ostatní vlaky nákladní dopravy (s výjimkou vlaků ve zbytkové kapacitě dráhy)“.

Kdyby jednal dle plánu…

Kdyby výpravčí ponechal křižování vlaků v Dobrovicích, jak plánoval, nikdy by k nehodě nemohlo dojít. Stejně kdyby vlakvedoucí, upozornil strojvedoucí na nepřiměřenou rychlost při jízdě proti návěsti Stůj (není to sice jeho povinnost, ale ústa by mu neupadla), tak by k ničemu nedošlo. Zodpovědnost zůstala jenom na strojvedoucí (ty namydlené schody……).

Jak to bylo doopravdy, se zodpovědně zjistit nedá. Většina z nás se jistě setkala s tím, že na zápis do Knihy oprav HV odpověděla dílna, že závada nebyla zjištěna a obě strany mohly mít pravdu. V depu se závada, která se vyskytla na trati, nemusí projevit a tak to asi bylo i v tomto případě. Strojvedoucí ovšem udělala chybu, že za knoflík záchranné brzdy nezatáhla. Mohlo se tak předejít diskuzím, zda brzda byla, či nebyla v pořádku. Byla totiž například možná i závada na elektropneumatickém ventilu v elektrickém brzdiči.

Pracovníci DI se také nezajímali o to, zda se v dřívější době nevyskytla na brzdě motorového vozu podobná závada a pokud ano, tak jak byla odstraněna.

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

• Provedení mimořádného ohledání SZZ výhybny Bezděčín, včetně kontroly viditelnosti hlavních návěstidel;

• seznámení vedoucích zaměstnanců Oblastního ředitelství Praha s příčinami, okolnostmi vzniku MU a odpovědností za její vznik.

Dopravce ČD přijal po vzniku MU následující opatření:

• Strojvedoucí vlaku Os 6051 nařídil absolvovat mimořádné ověření znalostí.

Dopravce ČDC nepřijal a nevydal žádná opatření.

Případné zájemce o podrobnosti této nehody odkazuji na web Drážní inspekce, kde je na 71 stránkách Závěrečné zprávy vše uvedeno a z níž jsem většinu údajů čerpal.

Petr Kůžel

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY