

VLAKOVÁ NEŠTĚSTÍ

„Najednou jsem si všimnul, že ten most se pohybuje. Nejdřív divně, jako když se vlní, pak se pomalu složil na koleje. Jakmile se dotknul trolejového vedení, tak vypadlo napětí zkratem.“

Jiří Šindelář, strojvedoucí rychlíku Comenius

Srážky vlaků jsou ty nejdůležitější dopravní nehody, které si v české historii vyžádaly stovky obětí na životech. Každá z nich odhalila rizika a specifika, se kterými je na železnici potřeba počítat a která lze jen velmi těžko ovlivnit. Přesto na cestě k dokonalejšímu systému záchrany a bezpečí cestujících změny nastat musely. A nejtěžší bylo potlačit riziko lidské chyby.

STĚBLOVÁ

Psal se 14. listopad 1960 a vlak směřující z Hradce Králové do Pardubic zastavil ve stanici Stěblová. V tu chvíli výpravčí zřejmě neopatrně zavadil o baterku – rozsvítilo se zelené světlo a v silné mlze toho listopadového podvečera se osobní vlak se třemi stovkami cestujících rozjede k další stanici. Jenže ve stejné chvíli se proti němu řítí plně naložená parní lokomotiva. Přes okamžitou snahu výpravčích zabránit srážce se přesně v 17 hodin 42 minut ozve ohlušující

rána. Vzpomínají si na to dodnes i rodiny obyvatel přilehlých vesnic: „V okamžiku střetu měli oba šedesát kilometrů na tachometru. Musela to být strašná rána. První motorovej vagon se dostal na lokomotivu, bouchla nafta, všechno hořelo a lidi z těch vlaků v šoku vybíhali ven do tmy,“ vzpomíná Václav Dušek a Dagmar Trojanová dodává: „Kamarádka mně tam jela, jedna, druhá, jen ten náraz cejtily a potom nic nevěděly, až ten křik a pláč.“

Nejvíce postižení byli lidé uvězněni v troskách prvního a druhého vagonu, který se ocitl v plamenech. Prvními zachránci se tak stali přeživší cestující a lidé přímo ze Stěblové.

Paní Marie Koblížková vzpomíná, jak v mlze vyběhli ven z domu zjistit co se stalo: „Vůbec nebylo na cestu vidět a najednou se křičelo, že se srazily vlaky. Když jsme přišli domů, to už jezdily sanity právě tou uličkou u nás. Museli tam být policajti, aby je naváděli, aby vůbec trefili v tý mlze. Jezdili na pole a na tom poli to bylo hrozný. Já si pamatuji, že když jsem tam přišla, tak tam seděl jeden pán, a jak to hořelo, já jsem povídala: ‚Nechcete jít dál?‘ A on mně povídá: ‚Matko, jděte pryč, já nemám nohy.‘ Tohle mně povídal. Byl to nějaký voják a takhle mně to povídal. A pak mně podali to dítě z vlaku, tak jsem s ním šla do vesnice a už jsem se tam nevrátila.“

Manžel paní Marie tehdy pomáhal záchranářům dlouho do noci. Třídění a ošetřování zraněných a organizace odvozu do nemocnic se ujal zkušený primář z pardubické chirurgie Jaroslav Černý a záchranné práce probíhaly téměř až do rána, kdy se obraz zkázy ukázal v celé síle. Tehdy se čtrnáctiletá Dagmar Trojanová Stěblové se nechala uvolnit z internátu, aby se přesvědčila, že její rodina je v pořádku: „Šla jsem se na to místo podívat a byla to hrůza. Byly tam ještě pozůstatky i kus ruky jsem tam viděla. Místní říkali, že tam byli i zloději, kteří postižený okradli o prsteny, o hodinky.“

Václav Dušek si zase vzpomíná, jak se u nich doma dlouho vyprávělo o hrůze, kterou každý nevydržel: „Nebožtíky tam likvidovali vojáci. Přivezli z posádky vojáky, napojili je rumem, aby to vydrželi, protože to byl opravdu masakr.“



Srážka vlaků u Stěblové, z policejního spisu

Jak přesně k tragédii došlo, se nikdy nepodařilo prokazatelně objasnit a pět obviněných osob odešlo od soudu s tresty od jednoho do pěti let vězení. Srážka vlaků ve Stěblové si nakonec vyžádala sto osmnáct lidských životů a více než sto dalších lidí bylo zraněných. Stala se tak nejtragičtějším železničním neštěstím u nás.

KROUNA

Uplynulo čtyřicet pět let, během kterých se na železnicích odehrála řada tragických nehod a místa jako Řikonín na Brněnsku s jednacími mrtvými v roce 1970, Nové Kopisty s šesti mrtvými v roce 1989 a Spálov na Semilsku, kde v roce 1990 zemřelo čtrnáct lidí, se staly dalšími milníky vlakových neštěstí. Metody práce a vybavení záchranářů se v průběhu času vždy o trochu zdokonalily – a počet obětí klesal i díky tomu. Ale 24. června 1995 měla přijít další pro-
věrka připravenosti – nedaleko obce Krouna.



První okamžiky po srážce vlaků u obce Krouna

Pro chrudimské a hlinecké hasiče je právě záchranná akce v Krouně těžkým zážitkem, který se snažili vytěsnit z mysli. Až při našem natáčení po letech dokážou otevřeně mluvit o tom, co na místě museli prožít, vyřešit a překonat a jejich vzpomínky za všechny vyjadřují následující slova jednoho ze zasahujících hasičů: „*To není typická hromadná nehoda, kde máš vysypaných spoustu lidí po poli, a teď máš problém, kdo je těžce zraněnej, kdo je mrtvej, kdo je lehce zraněnej. Tady to bylo všechno uzavřený vevnitř. Není to typický, že potřebuješ hned první pomoc pro spoustu lidí.*“

...

Byl začátek prázdnin roku 1995 a jednadvacetiletá Markéta Chotěnovská se 24. června vracela z rodinné oslavy. Ve Skutči Markéta nasedla s několika dalšími cestujícími do motoráčku na Poličku a těšila se domů: „*Tak jak jsem byla unavená, tak jsem si lehla na tu lavici, aby si ke mně nemohl nikdo sednout. Vzala jsem si walkmana, pustila jsem si Smetanovu Mou vlast a pozorovala jsem, jak jsem byla opřená, krajinu. Pak jsme zastavili u Předhradí.*“



Pro chrudimské a hlinecké hasiče je právě záchranná akce v Krouně těžkým zážitkem, který se snažili vytěsnit z mysli.

Bylo právě 16 hodin a 5 minut a pár kilometrů odtud – na výše položeném nádraží v Čachnově se posunovačům uvolnily vagony a samospádem se rozjely proti motoráčku s dvaadvaceti cestujícími a Markétou – ta si vzpomíná, co jí v té chvíli proletělo hlavou: „*Já říkám: ‚Vem za brzdu.‘ Sama sobě jsem si tenkrát říkala. Říkám: ‚To máš nějaký blbý sny, spi dál.‘*“

Kdyby tehdy existoval způsob jak strojvedoucího motoráčku varovat, aby zastavil – utržené vagony by zabrzdil protisvah a srážka by měla minimální následky. V té době ale varování nebylo možné předat. O chvíli později Markéta Chotěnovská ucítila strašlivý náraz a ohlušující zvuk praskajících vagonů, dřeva a šrotu. Markéta se po ráně do hlavy ocitla na zemi, a když spatřila apokalypsu uvnitř, v panice se snažila uniknout: „*Říkala jsem si, musím to zastavit. Běžela jsem ke dveřím, koukla jsem na záchod, otevřela jsem, jestli*



Pohledem cestujících osobního vlaku směrem na Čachnov, odkud se vyřítil nákladní vagon.



Čachnov, zastávka, odkud se rozjel nezajištěný nákladní vagon, tzv. hytlák.

tam někdo není, tam nikdo nebyl, tak jsem běžela k těm dveřím, že je otevřu. A ono to nešlo. A furt to jelo a drtilo. Tak jsem koukla do okna a teď vidíte jen letět holku. Zkrátka si říkáte, že musíte ven. Takže vši silou, co jste vevnitř – mě bolely nohy – jste to otevřel, vyskočil jste

z vlaku, oběhla jsem ten vlak a tu holku jsem za ruku strhla dolů a položila na záda.“ Markéta pak v šoku utekla do polí ke Krouně, kde ji později našli záchranáři.

Na místo srážky zatím k vlakům přiběhlo několik lidí z okolí a na tísňových linkách se rozezněla první hlášení. V prvním telefonátu nějaký člověk oznamoval, že se v Krouně srazily vlaky, a křičel: „Sežeňte autogeny, pajcry, hevery, je tady hrozně moc mrtvejch.“

Když pak jednotka z Hlinska dorazila do Krouny a uviděla vagon v osobáčku, připadalo jim to jako v nějakém divokém snu.

Hasič nstržm. František Menc z Hlinska vzpomíná, že pár civilistů pomáhajících už u vlaku na ně volalo: „Všichni jsou prý asi mrtví, jedna dívka byla přimáčklá, vypadala, jako když stojí u okýnka, tak ta byla živá a z druhý strany pod tím vlakem, že tam někdo volá o pomoc. My jsme tam byli chvílku ve dvou lidech plus lidi, co se tam pořád sbíhali.“

Do deseti minut od prvního telefonátu už zachraňující dobrovolníky doplňují desítky hasičů, záchranářů a policistů.

Velitel čtyř ppor. Jaroslav Žák nezapomene na první dojem z nehody: „Ty dva vlaky, který šly proti sobě, vylezly do úrovně dvojité vejšky vagonů. Já jsem najednou měl pocit, že jsem jak mravenec pod Olympem, protože jsem v životě neviděl rozsahem takovouhle srážku.“

Vagony plně naložené železným šrotem se doslova vpasovaly do tří čtvrtin motoráčku plného lidí. Mezi stěnou nákladního vlaku a lokálky – jakoby u okýnka – byla uvězněná žena a muž. Na první pohled se Františku Mencovi zdálo, že je prostě vystříhaný a uvolní: „Já jsem byl překvapenej, jak je ten vlak pevněj. My jsme mysleli, že se to nastříhá nůžkama a vodpácí se to. Uvázali jsme to za naviják za auto, a i když to bylo nastříhaný, nic se s tím neudělalo.“

I nrap. Miroslav Obolecký ze začátku pociťoval bezmoc: „Díky tomu, že jsme měli o hodně slabší vyprošťovací zařízení, který nebylo stavěný na železniční neštěstí, tak opravdu bezmoc někomu pomoci, než se vyzkoušelo něco jinýho. My si nemůžeme dovolit říct: „Končíme, tady nezvládáme, balíme to, máš, člověče, smůlu.““



Místo, kde seděla v době srážky Markéta

V prvních chvílích se tedy začalo bojovat o životy tam, kde to šlo, a část hasičů se snažila dostat k ženě uvězněné na druhé straně vlaku. Ještě komunikovala, a tak se jí snažili uklidnit s tím, že všechno bude dobré a brzy ji vytáhnou. Velitel čety Jaroslav Žák vzpomíná, že nad sebou měla jen asi tři až čtyři centimetry místa a naříkala: „Ze záchranky z Olomouce přiletěl vrtulníkem doktor Fišer. Ten si představoval, že slečna půjde okamžitě ven. Já říkám: ‚Ne, bude tady problém, bude to trvat pět až deset minut, musíme použít ty nejsilnější sedmašedesátitunový vaky, abychom nadzvedli horní služební vagon.‘“

V tu chvíli už v Krouně bylo maximální množství záchranářů – posádky sanitek s lékaři, pět vrtulníků, sedm jednotek hasičů. Dvě žijící ženy byly v dolní části stále sevřené zaklíněnými vagony, ale ženu v horní části vlaku, u okna, se po desítkách minut podařilo vystříhat. K zásahu přijela armáda s Tatrou s navijákem a všichni doufali, že jeřáb teď nadzdvihne konstrukci a zbylé dvě ženy uvězněné ve spodní části, bude možné uvolnit a vytáhnout, jenže ukázalo se, že je to ohromné riziko.



Zasahující tým záchranářů u obce Krouna



Pomníček obětem železničního neštěstí u Krouny

„Problém je v tom, že když jeřábíkovi řeknete ‚zvedej‘, on se zeptá jakou to má hmotnost. Ze stavby je zvyklej zdvíhat paletu, která má tunu. Tady to jsou to jakoby dva kartáče, který jsou zapíchnutý v sobě, a teď nejde odhadnout hmotnost, která je potřeba na utržení a přizdvžení. Takže těm lidem se taky rozklepou kolena, když jim řeknete,

že tam jsou živí lidi, a že to nesmí klesnout ani o tři centimetry dolů. Situace složitá,“ vysvětluje velitel čtyř.

Přesto se postupně, během dvou hodin, podařilo obě uvězněné ženy uvolnit a transportovat do nemocnice. V téhle chvíli se ale všichni na místě ptali – mohl ještě někdo uvnitř přežít? Bylo nutné pokračovat, a tak se materiál rozřezával a postupně odebíral. Zároveň se kousek po kousku jeřábem přizvedával horní vagon. „Až pak teprve se zjistilo, že ve vlaku nejeli čtyři lidi, ale že jich tam jelo dvacet. To nikdo nevěděl. Strojvůdce byl mrtvej a nikdo jinej v tu chvíli nevěděl, kolik jich tam je,“ vzpomíná František Menc.

„Ty dva vlaky, který šly proti sobě, vylezly do úrovně dvojitý vejšky vagonů. Já jsem najednou měl pocit, že jsem jak mravenec pod Olympem, protože rozsahem jsem v životě neviděl takovouhle srážku.“

ppor. Jaroslav Žák, hasič zasahující v Krouně

Z třidvaceti cestujících, většinou mladých lidí, nakonec přežily srážku vlaků v Krouně jen čtyři ženy. Dívka, která při nárazu vyletěla z okénka, dvě z vyprostěných žen a Markéta Chotěnovská.

Následné vyšetřování ukázalo, že ve výše položeném nedalekém Čachnově posunovači zásadně porušili předpisy a nezabrzdili vagony, které nakládali dřevem a kovovým odpadem.

Vyšetřovatel nrap. Zdeněk Horský vysvětluje, jak měli postupovat správně: „Tahle železniční trať jde ze svahu, měly tam bejt daný takzvaný čuby. To jsou brzdy, který měly vlak zajistit zezadu. Dokonce tam byl paradox v drážním předpisu, že měli zajistit vlak čubama i zepředu proti kopci. Podivili jsme se tomu, ale ve finále jsme zjistili, že na nádraží není ani jedna čuba. Prohlídli jsme celou trať z Čachnova až na místo s tím, jestli se náhodou nestalo, že to bylo zabrzděný a někde ulítla, ale nenašli jsme za celejch pár kilometrů nic. Takže to

nebylo zajištěný.“ Za hrubé porušení pracovních povinností odešel vlakvedoucí z Čachnova od soudu s osmiletým trestem vězení, jeden z průvodčích dostal pět let.

Od nehody v Krouně uplynulo dvacet let a hasiči stále používají vaky, které po natlakování vzduchem nadzvednou tunové kološy. Technika hasičů, která se marně potýkala s pevným skeletem vagonů, už je ale podle velitele čtyř nová: „Dneska bysme použili takový nůžky, který jsou čtyřikrát silnější, jsou svou dimenzí určeny k tomu, aby dokázaly zvládnout profily, který jsou použity na železničních vagoněch.“

STUDÉNKA 2008

Po třinácti letech od neštěstí v Krouně – 8. 8. 2008 se severomoravská Studénka stala místem, kde si osud pohrál s cestujícími rychlíku Comenius. A ačkoliv záchranáři za tu dobu absolvovali desítky cvičení, upřesnili metodiku, postupy a organizaci zásahu – situace na místě byla zatěžkávací zkouškou fyzických i psychických sil v neúprosné realitě.

V pátek 8. srpna se Naďa Tomčíková vracela z lázní v Karviné rychlíkem Comenius. Nastoupila do druhého vagonu a v kupě si s vědomím dlouhé cesty četla. Až do Studénky. Právě tady strojvedoucí Jiří Šindelář ve zlomku vteřiny spatřil rychlý konec jejich cesty: „Na nějakých šest set metrů, což je docela velká vzdálenost, tenkrát byl dokonce i opar, bylo to v půl jedenácté dopoledne, přesto jsem si všimnul, že ten most se pohybuje. Nejdřív divně, jako když se vlní, pak se pomalu složil na koleje. Jakmile se dotknul trolejového vedení, tak vypadlo napětí zkratem a teď, co se děje. Tak, jak to říkám, tak dlouho to asi trvalo, než člověk sáhne po rychlobrzdě a než zabrzdí.“

Nada Tomčíková v tu chvíli pocítila následky prudkého brždění ve svém kupě: „Padala jsem mezi dvě paní, které tam seděly. Spadly