

Hradec nad Svitavou 13. září 1967...

V provizorní výhybně Hradec nad Svitavou mezi stanicemi Svitavy a Březová nad Svitavou na trati Brno – Česká Třebová došlo 13. září 1967 v 11.20 h k vykolejení rychlíku R 424. Na místě zůstali 4 mrtví, 8 lidí utrpělo těžké a 11 lehké zranění. Byl přerušen provoz v obou traťových kolejích a způsobena škoda ve výši 1 273 224 Kč. Po 40 letech, které loni uplynuly od vzniku této tragické nehody, může být užitečné připomenout si její příčiny. Vraťme se tedy o 41 let zpět do středy 13. září 1967 a podívejme se, proč R 424 do cílové stanice Brno hl. n. nedojel.

Trať Brno–Česká Třebová

Dvojkolejná trať Brno–Česká Třebová vypadala po stránce organizace provozu i zabezpečovacího zařízení v šedesátých letech 20. století zcela jinak než dnes. V úseku, který nás nejvíce zajímá, tj. mezi stanicemi Svitavy a Březová nad Svitavou byl v provozu hradlový poloautoblok a obě stanice měly elektromechanické zabezpečovací zařízení.

Ve směru jízdy rychlíku R 424 od České Třebové byla posloupnost dopraven následující: stanice Svitavy, hradlo Čtyřicet Lánů, závorářská stanoviště Z226 a Z224, hradlo Hradec nad Svitavou, hradlo Banín, hradlo Dlouhá a stanice Březová nad Svitavou. Protože na trati dlouhodobě probíhaly obnovovací práce na železničním svršku, byly dle požadavků traťové distance po dobu výluk jednotlivých traťových kolejí místo hradel Hradec nad Svitavou a Banín aktivovány provizorní výhybny, které umožňovaly přechod z dvojkolejného na jednokolejný provoz a naopak.

Pochybení první: Rozkaz o výluce č. 413

Na objednávku náčelníka traťové distance Brno sever, byl tehdejší správou Střední dráhy vypracován „Rozkaz o výluce č. 413“. Tento rozkaz byl vydán dne 8. srpna 1967. Výluka byla požadována za účelem provedení obnovovacích prací na železničním svršku mezi stanicemi Březová nad Svitavou a Svitavy.

Na vypracování rozkazu o výluce č. 413 se podíleli dva zaměstnanci správy Střední dráhy na pracovišti v Brně. První zpracovával část týkající se jízdního řádu, druhý část opatření k zabezpečení jízdy vlaků. A právě ten, který vypracovával opatření k zabezpečení jízdy vlaků, se dopustil fatální chyby. V bodě, který se týkal zpravování vlakového personálu rozkazem „V“ *omylem uvedl přechod z nesprávné koleje na kolej správnou ve výhybně Banín, nikoli ve výhybně Hradec nad Svitavou, jak mělo být správně uvedeno.* Výhybna Hradec nad Svitavou se nacházela 3,6 km před výhybnou Banín ve směru jízdy R 424.

Sama o sobě by tato chyba nemusela být tragická. Je pochopitelné, že zaměstnanec, který byl pracovním vytížen zpracováváním velkého množství výlukových rozkazů, se podobného omylu mohl dopustit. V průběhu schvalovacího postupu by se ale na takovou chybu mělo přijít. Jenže v tomto případě schvalovací postup nebyl dodržen, výlukový rozkaz č. 413 zkontrolován a opraven nebyl a po rozmnožení byl rozeslán příslušným útvarům a výkonným jednotkám.

Pochybení druhé: Návěštění ve výhybně Hradec nad Svitavou

„Rozkaz o výluce č. 413“ předpokládal zřízení provizorní výhybny Hradec nad Svitavou v km 223,090 mezi Březovou a Svitavami. Stávající hradlo, včetně oddílových mechanických návěstidel a předvěstí bylo vypnuto z činnosti. Nově bylo zřízeno pomocné stanoviště na severním zhlaví vybavené ústředním zámkem pro zajištění vlakových cest a elektromagnetickými zámky závislými na nově zřízených vjezdových návěstidlech. Kolejové spojky byly zabezpečeny výměnovými zámky.

Výhybna byla kryta světelnými vjezdovými návěstidly se dvěma návěstními znaky „Stůj“ a „Volno“ a světelnými předvěstmi se znaky „Výstraha“ a „Volno“. Protože těmito návěstidly nešla návěstit jízda odbočkou přes šestistupňové výhybky „Rychlost 40 km/hod“, byla tato snížená rychlost návěstěna přechodnou pomalou jízdou. Přestože tento způsob návěštění jízdy odbočkou byl u provizorních zařízení povolen výjimkou náčelníka dráhy, i v závěrečné zprávě o zhodnocení velké nehody je konstatováno, že: „...uvedená signalizace neodpovídá zásadám rychlostní signalizace užívané u ČSD“.

Stručně shrnuto – strojvedoucí vlaku, který se blížil po nesprávné koleji od Svitav ke kolejové spojkce 6/5 postavené do odbočky a pojížděné rychlostí 40 km/h na vjezdovém zhlaví výhybny Hradec nad Svitavou, *viděl na předvěstí a následně i na vjezdovém návěstidle jedno stále zelené světlo – návěst „Volno“.* O snížení rychlosti při přechodu na správnou kolej v Hradci nad Svitavou měl být zpraven rozkazem V a návěstmi pro pomalou jízdu. *V rozkaze V měl však nesprávně uveden Banín, který se nacházel téměř o 4 km dále.* Poslední možností upozornit strojvedoucího na snížení rychlosti tak byla návěst pro pomalou jízdu, kterou měla být kolejová spojka kryta.

Pochybení třetí: Pomalá jízda

Pro svařování koleje po obnově železničního svršku žádal náčelník traťové distance Brno sever zavedení výluky první traťové koleje mezi výhybnou Hradec nad Svitavou a stanicí Svitavy podle bodu „A“ rozkazu o výluce č. 413 ve dnech 12. a 13. září 1967. Začátek výluky byl stanoven po oba dny v 5.52 h, konec 14.05 h.

Přestože v dispoziční stanici Česká Třebová byl vlakový personál vlaků dotčených výlukou spravován rozkazem V, ve kterém chyběla zmínka o aktivaci výhybny Hradec nad Svitavou a o omezené rychlosti vlaků při jízdě přes kolejovou spojkou 6/5 v této výhybně, proběhla výluka 12. září bez závad. Nikdo z vlakového personálu na závady v rozkaze V

neupozornil. Dne 13. září před zahájením výluky měl odpovědný zaměstnanec – vrchní traťmistr TD Brno sever označit místo, které mělo být pojižděno omezenou rychlostí 40 km/hod, návěstmi pro přechodnou pomalou jízdu. Tuto povinnost však nesplnil, takže před výhybkami v kolejové spojce 6/5 ve výhybně Hradec nad Svitavou nebyla postavena přenosná návěstidla pro přechodnou pomalou jízdu a vlakům od Svitav tak nebyla návěstěna omezená rychlost 40 km/hod při přechodu na správnou kolej. Před jízdou nešťastného R 424 dne 13. září bylo v České Třebové nesprávně spraveno a projelo výhybnou Hradec nad Svitavou osm dalších vlaků bez závad. Jedním z důvodů, proč k tragédii zřejmě nedošlo dříve, bylo, že ve výhybně v pokračování druhé koleje stála od začátku výluky podbíječka. Strojvedoucí vlaků blížící se po nesprávné druhé traťové koleji od Svitav automaticky snižovali rychlost, když viděli kolej před sebou obsazenou, přestože na vjezdovém návěstidle svítila návěst „Volno“. Teprve následně si všimli postavení kolejové spojky 6/5 na vjezdovém zhlaví, která byla přestavena na kolej první – správnou. Bohužel, v době, kdy se R 424 blížil k výhybně Hradec nad Svitavou, už podbíječka odjela a druhá kolej byla volná.

Jízda R 424

Na R 424 se ten nešťastný den lepila smůla od samého počátku. Už z výchozí stanice Praha hlavní nádraží překročilo zpoždění 60 minut. Když vlak v 10.52 hodin odjížděl z České Třebové, narostlo zpoždění už na 120 minut. Vlak se v České Třebové dělil, jedna část jela do Nového Bohumína, druhá do Brna. K soupravě do Brna byla přivěšena lokomotiva 475.142 se strojní četou z lokomotivního depa Brno dolní. Aby smůla byla dovršena, v rozkazu V, který ten den vlakvedoucí obdržel a předal strojvedoucímu, byl přechod z nesprávné koleje na správnou ve výhybně Banín místo Hradec nad Svitavou uveden hned dvakrát. Jednou podle nesprávného rozkazu o výluce č. 413, podruhé podle rozkazu o výluce č. 185, která ale informovala četou o výluce, která se tento den vůbec nekonala! Naopak informaci o aktivaci výhybny Hradec nad Svitavou a pomalé jízdě při vjezdu do výhybny výpravčí, který rozkaz V sepisoval, opomněl uvést.

Ze železniční stanice Svitavy byl R 424 vypraven v 11.16 hodin na nesprávnou druhou kolej do Březové nad Svitavou. Normální rychlostí 70–80 km/hod dle pozdější výpovědi vlakvedoucího se blížil k výhybně Hradec nad Svitavou, kde na předvěsti i vjezdovém návěstidle svítila návěst „Volno“, ale kolejová spojka 6/5 byla přestavená do odbočky pro přechod na první správnou kolej. Přesnou rychlost nebylo možné zjistit, protože rychloměrový proužek byl při nehodě zničen. Traťová rychlost v tomto úseku byla v té době 95 km/hod.

Strojvedoucí, který nebyl o omezení rychlosti žádným způsobem zpraven a vjížděl do výhybny Hradec nad Svitavou na návěst „Volno“ vjezdového návěstidla, zřejmě kolejovou spojku přestavenou do odbočky přehlédl nebo už neměl čas reagovat. Rozjetá lokomotiva rychlíku se po vjetí do kolejové spojky převrátila na pravý bok, smetla neobsazenou budovu hradla a zabořila se do výpravní budovy zastávky, kterou částečně demolovala. Tendr lokomotivy se vklínil do prvního osobního vozu, který s dalšími čtyřmi vozy vykolejil. Na místě nehody zůstali čtyři mrtví, komerční pracovníce zastávky, náhodná cestující v čekárně, průvodčí R 424 a pomocník strojvedoucího. Strojvedoucí podlehl zraněním po převozu do nemocnice, další cestující utrpěli těžká a lehká zranění, vznikla velká hmotná škoda.

Nehodu vyšetřovali revizoři bezpečnosti železniční dopravy Provozního oddílu Brno a odbor vyšetřování S-VB Hradec Králové. Viníci, kteří ke vzniku nehody přispěli v největší míře, byli po soudním projednávání potrestáni podmíněnými i nepodmíněnými tresty. Všichni zúčastnění, kteří se na nehodě nějakým způsobem podíleli, byli ze strany ČSD potrestáni disciplinárními tresty – odnětím prémie, veřejnou důtkou nebo snížením funkčního platu. Postižení nebyli pouze zaměstnanci v provozu. „Zpráva o zhodnocení velké nehody“ konstatuje, že *vyšetřování velké nehody ukázalo i nedostatky v řídicí a kontrolní práci náčelníka služby dopravy a přepravy, hlavního inženýra služby 11 a zástupce náčelníka služby 11 pro operativní řízení provozní práce*. Pro danou dobu je příznačné, že jeden z postižených vedoucích zaměstnanců se bránil uložení kárného opatření tímto způsobem: *Za dobu svého pracovního zařazení v aparátu správy dráhy jsem se snažil, abych na svém působišti plnil uložené úkoly beze zbytku, nejen jako pracovník ČSD, ale i jako příslušník KSČ. Tato snaha byla mými představenými oceněna...*

Místo epilogu

Nehoda jasně prokázala, jak je rizikové použití návěsti „Volno“ v případech, kdy v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu s touto návěstí je snížena rychlost. Aby se předešlo vzniku dalších podobných nebezpečných situací, bylo po nehodě přijato opatření, kterým byla návěst „Volno“ nahrazena v těchto případech přivolávací návěstí.

I v době elektronických zabezpečovacích zařízení pak stojí za zamyšlení, zda je vhodné spoléhat se na návěstění trvale snížené rychlosti v obvodech výhybek přilehlých k hlavním návěstidlům rychlostníky nebo jiným způsobem v případech, kdy na návěstidlech svítí povolující znak bez omezení rychlosti, a zda není účelné návěstit trvalé snížení rychlosti v těchto případech odpovídajícími návěstmi hlavních návěstidel.

DANIEL NOVÁK

