

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 20.06.1961, sp. zn.

Číslo: 30/1961

Právní věta: Ústřední výbor Komunistické strany Československa projednal na zasedání konaném ve dnech 12.-14. dubna zabezpečení dalšího rozvoje železniční dopravy.

Soud: Nejvyšší soud ČSSR

Datum rozhodnutí: 20.06.1961

Spisová značka:

Číslo rozhodnutí: 30

Číslo sešitu: 5-6

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Dokazování, Doprava, Obecné ohrožení, Okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, Rozkrádání majetku v socialistickém řízení, Souběh, Trest, Ublížení na zdraví, Zákaz činnosti

Předpisy: 86/1950 Sb. § 2

§ 17

§ 19

§ 192

§ 22

§ 221

§ 222

§ 24

§ 246 64/1956 Sb. § 281

§ 283

§ 3

§ 51

§ 52

§ 75

Druh:

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 30/1961 sb. rozh.

Nemá právní větu.

Ústřední výbor Komunistické strany Československa projednal na zasedání konaném ve dnech 12.-15. dubna 1961 zabezpečení dalšího rozvoje železniční dopravy. Na zasedání byl proveden rozbor všech nejdůležitějších otázek železniční dopravy a stanoveny konkrétní úkoly k zajištění plynulé, rychlé, bezpečné a hospodárné přepravy v souladu s požadavky rozvoje národního hospodářství.

ÚV KSČ vyslovil vážné znepokojení nad současným stavem bezpečnosti železniční dopravy a konstatuje zejména:

Do rukou železničářů se svěřují denně statisíce našich občanů a obrovské hodnoty vytvořené našimi pracujícími. Sebelepší porušení pravidel železničního provozu třeba jednotlivci má dalekosáhlé následky. Základní podmínkou pro zvýšení bezpečnosti provozu je naprostá kázeň a disciplína, která se musí stát osobní záležitostí a věcí cti každého jednotlivého železničáře.

Nezbytná vysoká odpovědnost železničářů při vykonávání jejich povinností a vzájemná závislost pracovníků na železnici musí vést k prohlubování a upevňování vzájemných soudružských vztahů, vzájemné výchově a kontrole, k soustavné starostlivosti a k dosažení nejvyššího stupně uvědomělé kázně a disciplíny. K tomu je nutno:

Organizovat a rozvíjet všechny formy účinné výchovné práce a rozšiřovat iniciativu pracujících, jako je nutí „každý kontrolorem na svém pracovišti“, soutěž za beznehodovou práci výkonných jednotek, kolektivů i jednotlivců. Ve výchově uvědomělé soudružské kázně a disciplíny mají především pomáhat členové kolektivů, které jsou držiteli nebo soutěží o titul brigáda socialistické práce.

Pravidelně vyhodnocovat a popularizovat výsledky činnosti vzorných výkonných jednotek, které pracují bez nehod a zmetků.

Příkladem ostatním pracovníkům jak v kázní a disciplíně, tak v plnění svých povinností i v osobním životě musí být vedoucí pracovníci, kteří řídí a odpovídají za železniční provoz.

Ke včasnému odhalování nedostatků při zvyšování bezpečnosti dopravy, k upevňování kázně a disciplíny zkvalitnit kontrolní aparát všech stupňů a zvýšit jeho odpovědnost.

Zjednodušit a zlepšit dopravní předpisy a vydat nový disciplinární a turnusový řád a nepřipouštět časté změny těchto základních dokumentů.

* * *

Dosažení vysoké úrovně kázně a disciplíny má zvláštní význam v osobní dopravě, kde je nutno zajistit naprostou bezpečnost a pravidelnost a vysokou úroveň kultury cestování.

Splnění úkolů uvedených v usnesení KSČ vyžaduje, aby i orgány činné v trestním řízení přispívaly svými výchovnými prostředky i rozhodným a přísným postihem všech neodpovědných pracovníků, pokud zaviní železniční katastrofy, které mají zpravidla za následek tragické následky jak na životech občanů, tak na majetku v socialistickém vlastnictví.

Krajský soud v Hradci Králové jako soud I. stolice projednal ve dnech 8. až 11. února 1961 v hlavním líčení věc Miloslava P., Antonína S., Josefa H., Václava R. a Jaroslava K., žalovaných dopravním prokurátorem pro trestný čin obecného ohrožení podle 192 odst. 1, 2 tr. zák. a další trestné činy a rozhodl takto:

Obžalování:

1. Miloslav P., nar. 26. ledna 1928 v Bílé Třemešné, strojvedoucí ČSD,
2. Antonín S., nar. 14. října 1908 v Čánce, vlakvedoucí ČSD,
3. Václav R., nar. 13. dubna 1924 ve Vinarech, pomocník strojvedoucího ČSD,
4. Josef H., nar. 15. července 1917 v Kořenici, starší průvodčí ČSD,
5. Jaroslav K., nar. 15. července 1932 v Provodíně, průvodce vlaků ČSD,

jsou vinni,

že dne 14. listopadu 1960 předčasným odjezdem vlaku č. 608 ze železniční stanice Stéblová, okr. Pardubice bez rozkazu výpravčího k odjezdu, nesledováním a nerespektováním návěstního znaku u odjezdového návěstidla a polohy výměnového tělesa, které byly v poloze „stůj“, vjeli do obsazeného oddílu protijedoucím motorovým vlakem č. 653, v důsledku čehož došlo mezi stanicemi Stéblová a Rosice n. Lab. v 8,055 km na jednokolejné trati ke srážce vlaku č. 608 s protijedoucím motorovým vlakem č. 653, přičemž bylo usmrceno a na následky zranění zemřelo celkem 119 osob, dalších 110 osob bylo těžce zraněno a na majetku ČSD byla způsobena škoda nejméně v částce 477 000 Kčs, a to tím, že

1. Strojvedoucí Miloslav P. nesplnil a porušil své povinnosti v tom, že rozjel vlak č. 608 na ústní zvolání „odjezd“ daný vlakvedoucím S., aniž by se přesvědčil, zda rozkaz k odjezdu dává výpravčí stanice, tak jak mu ukládají dopravní předpisy, nesledoval při odjezdu návěstní znaky odjezdového návěstidla, nevyžadoval od pomocníka R. hlášení o poloze výměnového tělesa, ani mu návěstní znak odjezdového návěstidla nehlásil. Tím došlo k projetí tohoto v poloze „stůj“, jakož i k projetí výměny, která byla připravena pro vjezd vlaku č. 653 od Rosic, takže vjetím na obsazenou trať došlo ke srážce obou vlaků s tragickými následky.
2. Vlakvedoucí vlaku č. 608 Antonín S. nesplnil a porušil své povinnosti, které má zejména jako náčelník vlaku, a to tím, že převzal pochybnou návěst „pohotovi k odjezdu“ od staršího průvodčího H., zejména převzal ústní pokyn „odjezd“, aniž by se přesvědčil, zda tuto návěst dává výpravčí stanice, tento rozkaz předal strojvedoucímu P., který na to vyjel ze stanice Stéblová, aniž měl na volno, a tak spoluzavinil předčasný odjezd vlaku č. 608 a jeho vjetí do obsazeného oddílu vlakem č. 653, dále nesledoval po rozjezdu vlaku situaci za vlakem ani polohu a znak odjezdového návěstidla a výměnových těles, čímž umožnil jejich projetí v poloze „stůj“ a tak zapříčinil srážku vlaků shora uvedenou.
3. Starší průvodčí vlaku č. 608 Josef H. nesplnil a porušil své povinnosti, když neoprávněně vydal světelnou návěst „pohotovi k odjezdu a ihned na to neoprávněně zvolal „dává odjezd“, čímž uvedl v omyl vlakvedoucího S. a strojvedoucího P., a tak zapříčinil předčasný odjezd vlaku ze stanice Stéblová a jeho vjetí na obsazenou kolej, dále jako návěstník vlaku č. 608 nereagoval náležitým způsobem podle platných předpisů po jeho rozjezdu na zvukovou návěst „stůj, zastavte všemi prostředky“, dávanou výpravčím B., a tak zavinil, že došlo ke srážce obou vlaků.
4. Pomocník strojvedoucího vlaku č. 608 Václav R. nesplnil a porušil svou povinnost při odjezdu vlaku č. 608 ze stanice Stéblová v tom, že namísto, aby sledoval polohu odjezdové výměny, obsluhoval, obsluhoval topeniště a tak zavinil její projetí, když byla v poloze „stůj“, nevyžadoval od strojvedoucího P. hlášení, v jaké poloze a jaké znaky jsou na odjezdovém návěstidle, čímž umožnil jejich projetí v poloze stůj a vjetí do obsazeného traťového oddílu vlakem č. 653 a zapříčinil tak srážku obou vlaků.
5. Průvodce osobních vlaků Jaroslav K. převzal od staršího průvodčího H. návěst „pohotovi k odjezdu“ a aniž viděl, že je vydávána výpravčími stanicemi, předal ji vlakvedoucímu S. a jako člen vlakového personálu, když viděl, že vlak se rozjíždí bez rozkazu výpravčího, neučinil opatření k zastavení vlaku, ač si mohl uvědomit hrozící nebezpečí z tohoto vyplývající pro bezpečnost lidí a majetku.

Tímto jednáním všichni obžalovaní:

- a) z nedbalosti vydali lidi v nebezpečí smrti a těžké újmy na zdraví a cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu, při čemž všichni kromě Jaroslava K. porušili důležité povinnosti, vyplývající z jejich povolání a uložené jim podle zákona, všichni se dopustili tohoto činu na majetku, který je v socialistickém vlastnictví, a za jiné zvláště přitěžující okolnosti.
- b) Jiným osobám z nedbalosti způsobili těžkou újmu na zdraví a smrt, při čemž všichni kromě Jaroslava K. porušili tímto činem důležitou povinnost vyplývající z jejich povolání a uloženou jim

podle zákona,

c) na majetku, který je v socialistickém vlastnictví, způsobili z nedbalosti značnou škodu.

Tím spáchali

všichni obžalovaní až na obžalovaného Jaroslava K. trestné činy

a) obecného ohrožení podle § 192 odst. 1, odst. 2 písm. a), b) c) tr. zák.,

b) ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 222 odst. 1, odst. 2 tr. zák.,

c) poškození majetku v socialistickém vlastnictví z nedbalosti podle § 246 odst. 1, odst. 2 tr. zák.,

obžalovaný Jaroslav K. trestné činy:

a) obecného ohrožení podle § 192 odst. 1, odst. 2 písm. b), c) tr. zák.,

b) ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 222 odst. 1 tr. zák.,

c) poškození majetku v socialistickém vlastnictví z nedbalosti podle § 246 odst. 1, odst. 2 tr. zák.

Za to se odsuzují

podle § 192 odst. 2 tr. zák. za použití § 22 odst. 1 tr. zák. k trestům odnětí svobody, a to:

Miloslav P. - v trvání 4 1/2 (čtyři a půl) roku,

Antonín S. - v trvání 5 1/2 (pět a půl) roku,

Josef H. - v trvání 4 (čtyř) let,

Václav R. - v trvání 18 (osmnácti) měsíců.

Všechny tyto tresty jsou nepodmíněné.

Jaroslav K. - v trvání 1 (jednoho) roku a za použití § § 24 a 25 tr. zák. s povolením podmíněného odkladu výkonu tohoto trestu na zkušební dobu dvou let.

Podle § 51 odst. 1, 2 písm. a), odst. 3 tr. zák. vyslovuje se zákaz činnosti, a to:

Miloslavu P. na dobu tří let zákaz vykonávat funkci strojvedoucího,

Antonínu S. na dobu pěti let zákaz vykonávat funkci vlakvedoucího,

Josefu H. na dobu tří let zákaz vykonávat funkci staršího průvodčího.

Odůvodnění:

Krajský soud v Hradci Králové provedeným důkazním řízením v průběhu hlavního líčení zjistil z předloženého spisového materiálu, z výsledku obžalovaných, svědků, tyto faktické skutečnosti:

Dne 14. listopadu 1960 v 17.43 hod. došlo na jednokolejné trati mezi stanicemi Stéblová a Rosice n. Lab., okr. Pardubice, v km 8,055 ke srážce osobního vlaku č. 608, taženého parní lokomotivou, jedoucího směrem z Hradce Králové do Pardubic, s motorovým osobním vlakem č. 653, jedoucím ve směru Pardubice-Hrade Králové. Oba vlaky byly plně obsazeny pracujícími, kteří se vraceli ze zaměstnání domů ke svým rodinám.

Z protokolu o ohledání místa činu, které bylo provedeno krátce po nehodě příslušníky železničního oddělení VB v Hradci Králové, zjistil soud, že v době prohlídky byly mlha, vlhko a slabý jihozápadní vítr. Podobně i ze zprávy Meteorologického ústavu v Hradci Králové. Osobní vlak č. 608 byl tažen parní lokomotivou řady 3547-128 a řídil ji strojvedoucí Miloslav P. pomocníkem strojvedoucího byl Václav R. Vlakovou četou tvořili vlakvedoucí Antonín S., starší průvodčí Josef H. a průvodce osobních vozů Jaroslav K. Manipulantem, který konal službu, byl Václav M.

Motorový osobní vlak č. 653 byl sestaven ze dvou motorů řady N 131, motor č. 1272 byl řazen

vpředu vlaku a motor č. 1327 byl řazen vzadu jako postrkový. Motorový vlak měl čtyři přívěsné vozy. Strojvedoucím vpředu byl Jaroslav M., u postrkového motoru vzadu Václav V. Vlakvedoucím byl František V. a starší průvodčím Božena Č., kteří byli usmrceni (mimo Václava V.).

Při srážce vlaku došlo k demolování všech vozů motorového vlaku mimo zadního motoru, který v době srážky se odpojil a zůstal stát na trati. Demolované vozy motorového vlaku byly úplně zničeny požárem, který vznikl najetím motorového vlaku na parní lokomotivu a vznícením nafty. Přední motorový vůz byl nárazem zdvižen kolmo vzhůru a byl zachycen na pravé straně dýmnice lokomotivy osobního vlaku č. 608. Následující vozy byly do sebe vklíněny tak, že se nedalo určit jejich pořadí. Pokud jde o parní vlak, zásobník lokomotivy byl vklíněn do lokomotivy, za ním se nacházející poštovní vůz byl poškozen, ale nevykolejil, další vůz byl šikmo zpříčený ve směru jízdy. Tento vůz byl vykolejen tak, že jeho zadní část byla nadzvednuta a vklíněna do dalšího vozu. Tento vůz byl zcela demolován dalším vozem, který přejel po podlaze osobního vozu až k jeho zadní části, kde se vychýlil a zpříčil a k jeho převrácení nedošlo pouze proto, že se zachytil na stojanu závor na úrovňovém přejezdu. Další osobní vůz již nevykolejil a byl z části demolován na čelní stěně vozu směrem k lokomotivě. Ostatních sedm vozů zůstalo nepoškozeno.

V poškozených vozech a ve vozech, které byly zcela demolovány, nacházely se mrtvoly cestujících, jakož i zranění, a to v nezjištěném počtu. Motorový vůz byl zachvácen požárem.

Po odklizení následků nehody nebylo zjištěno stop po brzdění vlaku na kolejích, jako jsou stopy po pískování, smyku kol a podobně, což by znamenalo, že se vlaky spatřily na krátkou vzdálenost.

Pokud jde o dokumentaci, byla tato nalezena pouze ve vlaku č. 608, od motorového vlaku č. 653 nebylo nalezeno nic, neboť vše bylo zničeno požárem. Na lokomotivě se nacházel rychloměr, který však byl porouchán a nečinil patřičné záznamy.

Ke srážce vlaku 608 s vlakem 653 došlo v prostoru mezi předzvěstí směrem od žst. Rosice k vjezdovému návěstidlu do stanice Stéblová, a sice 26,6 m od předzvěstí směrem k žst. Stéblová. V těchto místech se nacházelo čelo lokomotivy.

Železniční stanice Stéblová leží v rovném terénu a budova ve směru od Hradce Králové je vpravo od kolejiště. V obvodu stanice jsou tři koleje, z toho první kolej protíná stanici v přímém směru do širé tratě a dále jest přímá až do traťového kilometru 7, 8, tedy od staniční budovy je trať zcela rovná v délce 1,6 km. Potom trať přechází do mírného levého oblouku, ve směru do železniční stanice Doubravice. Směrem k Doubravici má trať sklon jedné promile, od strážního domku č. 11 v průběhu obloukem téměř v délce 3 km je klesání tratě dvě promile. Ke srážce došlo před tímto obloukem v 8,055 km, tedy ve vzdálenosti asi 1550 m od žst. Stéblová. Vezmeme-li v úvahu, že vlak zastavil nejméně 20 m od budovy žst. Stéblová a že měl 12 vozů, je zřejmé, že ujel asi 1 km ze stanice a došlo ke srážce. Tomu nasvědčuje i časové rozpětí. Vlak 608 přijel do Stéblové v 17.40 hod., a v 17.43 hod. došlo ke srážce obou vlaků. Ve stanici se zdržel asi 45 vteřin. Z těchto skutečností usoudil soud, že rychlost vlaku č. 608 musela být asi 30-40 km v hodině.

V železniční stanici Stéblová jest mechanické ústřední stavědlo. Ze strany od železniční stanice Rosice je výhybka č. 1, a to z první do druhé koleje, kterou lze stavět ústředně z dopravní kanceláře i místně. Rovněž tímto způsobem je zabezpečena i výhybka č. 2 v koleji č. 2, která směřuje na kolej č. 4. Na Hradeckém záhlaví, od Hradce, jsou výhybky č. 3 a 4 stavěny místně a ústředně závorovány z dopravní kanceláře. Ve stanici jsou dvě odjezdová návěstidla, a to směrem od žst. Rosice n. Lab. v km. 8,997, které stojí u první koleje a ve směru od žst. Pohřebačka-Opatovice v km 9,609, kde je odjezdové návěstidlo postaveno u čtvrté koleje. Návěstidla jsou jednoramenná, mechanická, osvětlená petrolejovými lampami.

Ústřední mechanické stavědlo je umístěno v dopravní kanceláři a je obsluhováno výpravčím. Pro vjezd vlaku od Rosic staví výpravčí vlakové cesty sám, a také sám odpovídá za volnost vlakových cest v železničním obvodu. Výhybkář provádí obsluhu místně stavěných výměn na hradeckém zhlaví. Mechanické zabezpečovací zařízení vylučuje možnost postavení odjezdového návěstidla do žst. Rosice n. Lab. do polohy „volno“ v době, kdy vjezdové návěstidlo ve směru od Rosic je v poloze dovolující jízdu. Toto zařízení po nehodě bylo také shledáno v pořádku.

Výhybka č. 1, která byla postavena pro vjezd motorového vlaku č. 653 od Rosic, byla při ohledání říznuta po hrotu vlakem č. 608, který odjel z první koleje směrem do žst. Rosice n. Lab. Svítlna vjezdového i odjezdového návěstidla ve směru na Rosice byla v dobrém stavu a návětní znaky byly dobře viditelné.

Pokud jde o situaci ve stanici Stéblová, byla tato v době nehody osvětlena třemi třístavovými žárovkami na dřevěných sloupech a jedním světlem, které je umístěno na zdi u vchodu do dopravní kanceláře. Osvětlení se nachází podél první koleje pouze po jedné straně stanice.

Srážkou vlaků bylo poškozeno u motorového vlaku č. 653 šest vozů včetně motoru, z toho pět vozů bylo úplně demolováno. U vlaku č. 608 bylo poškozeno osm vozů a z toho dva demolovány. Na zařízení a prostředcích ČSD vznikla škoda nejméně v částce 477 000 Kčs. Z toho na vozech 233 000 Kčs, na předním motoru 191 000 Kčs, na parní lokomotivě 15 000 Kčs a na zadním motoru 35 000 Kčs. Ke dni 10. února zemřelo na následky nehody celkem 119 osob a 110 bylo těžce zraněno. Na náhradách za způsobené škody pozůstalým a poškozeným bylo vyplaceno Správou Československé státní dráhy více jak 10 milionů Kčs, a počítá se s tím, že tato částka se zvýší o dalších 10 milionů Kčs, a to při převzetí v úvahu dalších důchodů, které budou ještě přiznány, i všech ostatních forem úhrad, které jsou stále v řízení.

Ke srážce vlaku došlo podle zjištění v 17.43 hod. Již v 17.49 hod. došla zpráva do železniční stanice Hradec Králové provoznímu inspektoru. Ihned byla organizována pomoc lékařů, zdravotnického personálu, a to jak z Pardubic, tak z Hradce Králové. Při záchranných pracích pomáhalo 90 lékařů, 160 osob zdravotnického personálu, 419 příslušníků VB, 126 příslušníků ČSA, 30 požárníků, 86 zaměstnanců ČSD a 50 občanů. Dále bylo nasazeno 29 sanitních aut, 3 požární vozy, 13 autobusů, 47 nákladních vozů a jeřábů a řada dalších speciálních dopravních prostředků, které byly potřebné k urychlené likvidaci následků nehody. Z těchto skutečností vyplývá, jakého rozsahu byla způsobená nehoda, jakož i její následky, které byly velmi tragické.

Příčina srážky obou vlaků spočívala v tom, že vlakový personál vlaku č. 608 porušil své povinnosti, neb bez rozkazu výpravčího došlo k předčasnému odjezdu vlaku z žst. Stéblová přes to, že nebylo na volno. Tím došlo ke vjetí do obsazeného traťového oddílu vlakem č. 653, který přijížděl ke stanici Stéblová. V tomto směru soud učinil následující zjištění:

Strojovou četou vlaku č. 608 tvořil obžalovaný Miloslav P. jako strojvedoucí a jeho pomocníkem byl Václav R. Vlakovou četou tvořil vlakvedoucí Antonín S., starší průvodčí H. a průvodce osobních vozů Jaroslav K. Vlaková četa nastoupila do služby dne 14. listopadu 1960 po řádném odpočinku ve 3 hodiny ráno a doprovázela vlak č. 661 do Liberce. V Liberci po 2hodinovém odpočinku nastoupili službu u vlaku č. 608, který odjíždí z Liberce v 11,30 hod. Jízda tohoto vlaku probíhala až do stanice Hradec Králové bez závad. Zde byla vystřídána strojová četa a do služby nastoupili Miloslav P. a Václav R. Vlak č. 608 po provedení všech náležitostí vyjel ze stanice Hradec Králové v 17 hod. 22 min., t. zn. s 5 minutovým zpožděním proti jízdnímu řádu. Jízda probíhala v pořádku až na to, že ze strany strojové čety, zejména strojvedoucího P. byla zřejmá snaha odstranit ztrátové časy a dojet správně na čas, bez zpoždění. Projevovalo se to v tom, že rozjezdy vlaků č. 608 byly prudké.

Příjezd do stanice Stéblová probíhal nezávadně až na to, že byl opožděn proti jízdnímu řádu, a to asi

o 7 minut. Výpravčí stanice Stéblová B. vlak č. 608 řádně přijal a rozhodl, že tento vlak, který do stanice přijíždí jako první, vyčká ve stanici Stéblová příjezdu osobního motorového vlaku č. 653 od Rosic. Oba tyto vlaky pravidelně ve Stéblové křižovaly. Protože motorový vlak č. 653 byl výpravčím B. řádně nabídnut výpravčím vlaku ze železniční stanice Rosice, ještě před nabídkou vlaku č. 608 ze železniční stanice Opatovice-Pohřebačka, postavil výpravčí B. předzvěst a vjezdové návěstidlo na rosickém zhlaví do polohy na volno, dovolující vjezd vlaku č. 653 do stanice Stéblová. Výpravčí B. postavil také výhybku č. 1 na rosickém zhlaví do odbočky na druhou kolej pro očekávaný příjezd vlaku č. 653. Odjezdové návěstidlo pro vlak č. 608 směrem na Rosice bylo v poloze „stůj“ a mělo rozsvícené červené světlo.

Vlak č. 608 přijel do Stéblové v 17 hod. 40 min. Zastavil na první koleji ve vzdálenosti 20-25 metrů od budovy stanice. Toto postavení vlaku odpovídalo dané situaci, neboť bylo třeba uvolnit vlakovou cestu a přístup cestujících k očekávanému vlaku č. 653. V době příjezdu vlaku č. 608 očekával výpravčí B. jeho příjezd na nástupišti a ve chvíli, kdy jej míjel poslední vůz, odcházel volně do dopravní kanceláře upravit vlakovou cestu na opatovickém zhlaví. Na stavědlovém přístroji v dopravní kanceláři začal provádět potřebnou manipulaci k úpravě vlakové cesty za vlakem č. 608 a pro vlak 653 a ve chvíli, kdy prováděl poslední pohyby pákami na stavědlovém přístroji, zahlédl oknem, že se vzdalují červená koncová světla vlaku č. 608. V tu chvíli vyběhl z dopravní kanceláře na nástupiště, vběhl až do první koleje na vzdálenost asi 15 kroků od dopravní kanceláře, při tom použil jak světelné návěsti, tak i zvukové a sice přerušované pískání, které značí „stůj, zastavte všemi prostředky“. Vlak č. 608 se však velmi rychle vzdaloval a ztratil se v mlze, proto výpravčí B. se vrátil do dopravní kanceláře, když mezi tím vyslal výhybkáře E., aby jel na kole za vlakem č. 608, aby mu zjistil, zda nejel až do obsazeného oddílu a podal zprávu, neboť předpokládal, že vlak 608 zastaví před odjezdovým návěstidlem, které bylo na „stůj“. Výpravčí B. předpokládal zcela oprávněně, že k zastavení vlaku dojde v oddílu za odjezdovým návěstidlem směrem k Rosicům a před vjezdovým návěstidlem směrem od Rosic. Přesto však, aby předešel nehodě, provedl výpravčí B. po odjezdu vlaku č. 608 změnu v poloze vjezdového návěstidla od Rosic, a sice dal je do polohy „stůj“, aby tak zabránil vjezdu vlaku č. 653 na obsazenou kolej vlakem č. 608. V té chvíli však z rachocení ve stavědlovém přístroji usoudil, že vlak 608 prudce brzdí, a že v té chvíli dojel na výhybku. Rachocení však bylo způsobeno faktickým projetím (říznutím) výměn vlakem č. 608. Výpravčí B. volal ihned stanoviště č. 10 s tím, aby byl zastaven motorový vlak č. 653, a sice, že proti němu jede vlak č. 608, který mu ujel. Strážník tratě F. však odpověděl, že motorový vlak právě projel. Tím výpravčí B. vyčerpал všechny možnosti, které měl, aby předešel srážce.

V té chvíli jak výpravčí B., tak všichni ostatní, kteří byli přítomni, jako cestující G., C., a zaměstnankyně ČSD R., si uvědomovali, že musí dojít ke srážce, protože oba vlaky jedou proti sobě, ovšem zabránit už tomu nemohli žádnými prostředky.

K odjezdu vlaku č. 608 došlo asi po 45 vteřinách, ač podle jízdního řádu pobyt ve stanici má trvat 5 minut. Doba 45 vteřin odpovídá úkonům, které prováděl výpravčí B. v době od příjezdu vlaku č. 608 do stanice až do spatření jeho koncových světel, která se vzdalovala. Délka tohoto pobytu je nepochybná, protože byla zjištěna soudem přímo na místě provedenou rekonstrukcí všech úkonů, které v té době výpravčí B. prováděl. Dále tato skutečnost je potvrzena výpověďmi svědků z řad cestujících, kteří nastupovali do vlaku č. 608. Tak svědkyně D., která šla ve společnosti dvou spoluzaměstnanců a nastupovala na zadní plošinu posledního vozu, musela do vlaku naskakovat, neboť se počal rozjíždět. Podobně svědkyně A., která nastupovala do druhého vozu od zadu byla pobízena průvodčím H., aby urychlila nástup a nastupovala do vlaku, který byl již v pohybu. Znamená to, že doba vlaku č. 608, kdy byl ve stanici, odpovídá přibližně asi délce cesty, kterou šli cestující od dopravní kanceláře k zadní části vlaku. Má proto soud tuto skutečnost za nepochybně zjištěnou.

Všechny tyto okolnosti jsou potvrzovány zejména výpověďmi výpravčího B., výhybkáře E. R. a dalšími

svědky, kteří v té době byli ve stanici přítomni.

Příčina neoprávněného odjezdu vlaku č. 608 ze stanice Stéblová je v tom, že z podnětu obžalovaného H., staršího průvodčího, byla dána návěst „pohotovi k odjezdu, kterou převzal obžalovaný K., a předal ji dopředu vlakvedoucímu S. Obžalovaný H. světelnou návěst doplnil ještě ústním zvoláním „dává odjezd“. Toto zvolání zaslechl vlakvedoucí S. a ač neviděl výpravčího, který jediné je oprávněn rozkaz k odjezdu vydat, předal tuto návěst dalším zvoláním směrem ke strojvedoucímu P., který na to vlak rozjel.

Obžalovaný H. doznal, že vydal návěst pohotovosti ústně doplněný voláním „dává odjezd“. Všichni i jako členové vlakového personálu nezkoumali a neprověřovali, zda návěst k odjezdu je dávana výpravčím stanice, přesto, že byla špatná viditelnost pro mlhu, což je mělo vésti ke zvýšené pozornosti a bdělosti. Soudu se nepodařilo učiniti bezpečné zjištění o tom, z čeho vyvěral tento odjezd a kde vznikl podnět. Obžalovaný H. při vyšetřování u orgánů VB v několika protokolech tvrdil, že návěst předával proto, že viděl od dopravní kanceláře, jak výpravčí dává návěst k odjezdu zeleným světlem. Na tomto tvrzení setrval stále a teprve, když orgány VBŽ mu přdestřeli skutečnost, že obžalovaný K. měl neoprávněně v držení služební svítilnu s barevnými skly, mezi nimiž bylo i sklo barvy zelené, jakož i při přdestření další okolnosti, že určití svědkové viděli záblesk zeleného světla od středu vlaku, změnil obžalovaný H. svoji výpověď, přizpůsobil ji předloženým skutečnostem a začal tvrdit, že viděl záblesk zeleného světla od středu vlaku. Při projednávání před soudem, soud pečlivě zjišťoval všechny okolnosti, které měly objasnit pravou příčinu odjezdu, ovšem obžalovaný H. sám neuměl před soudem věrohodným způsobem vysvětlit, proč svoji výpověď tak lehce měnil a jak to vlastně se zeleným světlem za dané situace bylo a odkud vzal podnět k odjezdu.

Soud proto u hlavního líčení pečlivě prověřoval výpovědi svědků, kteří hovořili o spatření záblesku zeleného světla od středu vlaku, neboť tuto příčinu uváděla prokuratura v obžalobě jako jedinou a prvou příčinu odjezdu.

Výpověď těchto svědků však byla velmi pochybná a nevěrohodná, jakož i nelogická. Svědek C., cestující, který čekal na vlak č. 653 a který doprovázel k vlaku č. 608 skupinku spoluzaměstnanců, mezi nimiž byla i svědkyně S., došel až k zadní plošině posledního vozu. Tento svědek, o kterého se především opírala obžaloba, původně tvrdil, že viděl od středu vlaku záblesk zeleného světla. Naproti tomu u hlavního líčení prohlásil, že viděl buď zelené nebo žluté světlo a sám vyslovoval určité pochybnosti o barvě světla, i když nakonec prohlásil na dotaz prokurátora, že viděl světlo zelené. Tento svědek však naproti tomu neviděl bílá světla, t. zn. rozsvícené svítilny u staršího průvodčího H. a K., kteří v té době se pohybovali na nástupišti. Nepotvrdil ani, že by viděl alespoň siluety těchto postav a naproti tomu viděl mihnutí zeleného světla. Svědek v té chvíli se bavil se svědkyní D., a je velmi málo věrohodné, že by v té chvíli viděl pouze záblesk zeleného světla, nikoliv všechna další světla, která v té době kolem vlaku byla. Dále svědek C. neuměl vysvětlit, zda viděl jenom záblesk zeleného světla nebo jiný delší pohyb tímto světlem, který by odpovídal dávané návěsti. Taktéž jeho tvrzení, že výpravčí B. po neoprávněném odjezdu vlaku č. 608 dával světelnou návěst k zastavení červeným světlem, je nepravdivá, naopak jak je zjištěno, výpravčí B. měl v ruce výpravku se zeleným světlem, takže tato výpověď naprosto neodpovídá skutečnosti a soud je toho názoru, že svědek C. vzhledem ke stálým změnám ve výpovědích, je silně nevěrohodný a nebylo proto jeho výpovědi uvěřeno.

U hlavního líčení byl slyšen další svědek, občan V., který přijel vlakem č. 608 do stanice Stéblová a šel si do stojanu pro kolo. Tvrdil soudu proti původní výpovědi, že viděl od vlaku záblesk zeleného světla, a to v době, kdy vytahoval kolo. Protože tato okolnost byla pro soud nová, byl výslech svědka proveden zevrubně. Svědek ovšem na závěr od tohoto tvrzení upustil a prohlásil, že žádné zelené světlo neviděl. Ovšem neuměl vysvětlit, proč to tvrdil, a soud dospěl k závěru, že oba svědkové C. a V., kteří hovořili o zeleném světle, byli ovlivněni řečmi, které se vedly v té době po odjezdu vlaku č.

608 ve stanici Stéblová v dopravní kanceláři a že tyto řeči ovlivnily i tvrzení, co skutečně viděli. Je více než pravděpodobné, že to bylo právě zelené světlo výpravky, kterou měl výpravčí B., které zaměňovali za světlo u vlaku, což je s ohledem na situaci dobře možné. Je pravda, že zde byla řada dalších svědků, kteří byli přítomni ve stanici, kteří však žádné zelené světlo neviděli.

Pokud jde o tvrzení obžalovaného H. o zeleném světle, dospěl soud k závěru, že to je jediný odraz na domluvu, která proběhla bezprostředně po srážce vlaků v autě, kde seděl obžalovaný H., S. a K. Tito obžalovaní hovořili o tom, že musí jednotně vypovídat, a že musí tvrdit, že viděli zelené světlo, t. zn. že viděli světelnou návěst, kterou dával výpravčí stanice B. Z této důležité okolnosti vyvodil soud závěr, že obžalovaní H. a S. jako zkušení zaměstnanci ČSD byli si dobře vědomi, v čem porušili své povinnosti, a proto si vykonstruovali toto tvrzení, aby tak snížili svoji vinu a svalili vinu na výpravčího B. Ovšem tato verze obhajoby byla již v průběhu vyšetřování bezpečně vyvrácena.

Soud zjistil, že obžalovaný K. skutečně obdržel svítilnu s barevnými skly, kterou držel neoprávněně. Jak si soud ověřil, svítilna má posuvnou dráhu pro kolíčky, jimiž se vyměňují barevné clony na svítilně dlouhé asi 6 sm. Toto zasouvání skel jde poměrně těžko. Také při předvádění této manipulace se svítilnou obžalovaným K. v průběhu hlavního líčení zjistil soud, že obžalovaný by musel na tuto činnost se soustředit, že by se musel přitom dívat na svítilnu, takže tvrzení, že podnět k odjezdu „nešel“ ze strany obžalovaného K., je silně pochybné a nevěrohodné, i s přihlédnutím k tomu, že obžalovaný K. byl viděn jak obžalovaným H., tak vlakvedoucím S., jak měl rozsvícené bílé světlo. Soud proto neuvěřil, že primární příčinou k nesprávnému odjezdu vlaku č. 608 ze stanice Stéblová spočívala v tom, že starší průvodčí H. viděl záblesk zeleného světla od středu vlaku, kterou pokládal nesprávně za návěst k odjezdu, dávanou výpravčím. V tomto směru proti obžalobě dospěl soud k tomuto odlišnému názoru. Pokud jde o obhajobu obžalovaného H., soud chápe, že v tomto směru nechtěl učinit doznání, protože si byl vědom toho, co by to pro něj znamenalo. Je možné, že s ohledem na jeho jedenáctiměsíční nepřítomnost v zaměstnání bylo zde i určité ochabnutí bdělosti, což se nepříznivě projevilo při výkonu jeho zaměstnání.

Soud má tedy zjištěno, že došlo k neoprávněnému odjezdu vlaku č. 608 ze stanice Stéblová proto, že starší průvodčí H. vydal návěst „pohotovi k odjezdu“, kterou převzal průvodce S. a vlakvedoucí S., který převzal i ústní rozkaz, který vlastně rozkazem nebyl, od staršího průvodčího H. „dává odjezd“ a předal jej strojvedoucímu P., který na to vlak rozjel. Žádný z těchto obžalovaných v té chvíli neviděl výpravčího vlaku, který jedině je oprávněn rozkaz k odjezdu vydat a ani jeden z nich jako člen vlakového personálu nepřišel na to, že za dané situace vzniká zde nebezpečí většího rozsahu tím, že se vyjede bez rozkazu výpravčího do širé trati. I kdyby záblesk zeleného světla byl, neměl předepsané náležitosti návěsti k odjezdu a neměl být za návěst pokládán.

Obžalovaný H. plní z titulu své funkce jako starší průvodčí ještě funkci další, a sice funkci návěstníka. V době, kdy odjíždí vlak ze stanice, má sledovat, jak vypadá situace za vlakem, zda není dávana návěst „stůj“ od stanice a zda je vše v pořádku. Obžalovaný H. při odjezdu vlaku nastoupil do druhého voz, a viděl, že nejsou zavřeny dveře u posledního vozu zadní plošiny. V té chvíli však už výpravčí B. dával zvukovou návěst na „stůj“ přerušovaným pískáním. Obžalovaný H., ač tuto návěst zaslechl, nesprávně si ji vyložil a spojoval dávání této návěsti s nezavřenými dveřmi zadní plošiny. proto také ihned se odebral do posledního vozu, kam nastupoval cestující N., J. a D., a oběma cestujícím ženám začal vytýkat, že kvůli nim byla dávana návěst na stůj, a že mohly způsobit zastavení vlaku. Ženy mu vysvětlovaly, že tyto dveře nešly zavřít a teprve po rozjezdu vlaku, že se to podařilo cestujícímu N. Obžalovaný H. šel se podívat dozadu na stav dveří a když se vrátil zpět, omlouval se a prohlašoval, že to je pravda, že jsou dveře zkrřížené.

Toto důležité zjištění učinil soud především z výpovědi svědka Č., který seděl v oddíle, kam nastoupili cestující shora uvedení. Tento svědek je bývalý vlakvedoucí, nyní v důchodu, který pracoval u ČSD po dobu 40 let, takže provoz na železnici ho zajímá a jak sám řekl, již ze stanice

Jaroměř, kde nastoupil, sledoval staršího průvodčího H. při výkonu jeho služby. Bezpečně tedy si pamatuje, co starší průvodčí H. řekl po rozjezdu vlaku ze stanice Stéblová cestujícím ženám a také u hlavního líčení tento výrok přímo do očí obžalovanému H. opakoval. Obžalovaný popírá, že by slyšel dávanou návěst na stůj, ovšem neuměl vysvětlit před soudem, kde se tedy dozvěděl o nezavřených dveřích i zadní plošiny posledního vozu, když bezprostředně po rozjetí vlaku běžel za cestujícími, kteří těmito dveřmi nastupovali, a učinil jim přímo konkrétní výtku, jak je shora uvedena. Obžalovaný H. tvrdil, že o nezavřených dveřích se dozvěděl od žen cestujících, kterým se to stalo, což ovšem těmito ženami bylo bezpečně vyvráceno. Soud proto dospěl k naprosto logickému závěru, že obžalovaný H. v době rozjezdu vlaku slyšel zvukovou návěst dávanou výpravčím B., ale že z ní učinil nesprávné závěry a spojoval ji s nahodilou okolností, která se zde vyskytla se špatně se zavírajícími dveřmi. Tato skutečnost byla tedy vzata soudem za prokázanou, i když výpovědi svědků, jako N., D. a J., nejsou přesné, pokud se jedná o vlastní výrok obžalovaného H. Soud si uvědomil, že jsou to normální občané, kteří nejsou seznámeni nijak s provozem na železnici, že je to ani nezajímalo, takže výrok a jeho vlastní doslovné znění si nemusí pamatovat. V podstatě ovšem se shodovali jejich výpovědi s výpovědí svědka Č. Obhajobě obžalovaného H. nebylo proto v tomto uvěřeno, i když zůstává nevysvětlena otázka, co tedy vzal za podnět k odjezdu. Naproti tomu je nepochybně prokázáno, že výpravčí B. rozkaz k odjezdu nedal – že tedy k odjezdu vlaku č. 608 ze žst. Stéblová nemělo za žádných okolností dojít.

Obžalovaný S. jako vlakvedoucí vlaku č. 608 je považován dle planých předpisů dopravních za náčelníka vlaku a zodpovídá za hladký a bezpečný provoz. Je proto povinen sledovat, zda jsou dodržovány dopravní předpisy, a v daném případě se měl přesvědčit, zda rozkaz k odjezdu je dáván přímo výpravčím stanice. Skutečnost, že byla špatná viditelnost pro mlhu, měla jej vést k tomu, aby si takto do všech důsledků počínal. I když se hájil, že spoléhal na obžalovaného H., který byl blíže ke stanici, že výpravčího vidí, a že předává odjezd z jeho podnětu, měl si v té chvíli uvědomit, že takové spoléhání je v příkrém rozporu s dopravními předpisy. Obžalovaný S. měl dále za povinnost sledovat v době, kdy vlak odjíždí ze stanice, zda za vlakem je všechno v pořádku a zda odjezdová návěstidla jsou v poloze na volno. Obžalovaný S. v té době však místo toho měl jedinou starost, a sice, aby vyplnil vlakopis falešnými údaji o skutečných příjezdech a odjezdech. Jak bylo zjištěno při nálezu vlakopisu, který je také založen ve spise, obžalovaný S. měl do vlakopisu již vepsán příjezd vlaku do další stanice Doubravice, a to přesně podle času, který je uveden v jízdním řádu.

Obžalovaný S. u hlavního líčení doznal, že neplnil v té době své povinnosti tak, jak mu ukládají dopravní předpisy, a hájil se tím, že v době, kdy pravděpodobně míjel vlak odjezdové návěstidlo, byl na druhé straně vozu a vyhlížel, zda ve stanici je už motorový vlak č. 653, žalovaný S. tedy nesledoval polohu a znak odjezdového návěstidla, čímž došlo k projetí vlaku kolem tohoto v poloze „stůj“. Toto doznání učinil před hlavním líčením, ač původně při vyšetřování neustále měnil svoji výpověď ve svůj prospěch. Tvrdil např., že viděl červené světlo na odjezdovém návěstidle a že proto zatahl za záchrannou brzdu, což ovšem bylo bezpečně vyvráceno. Také u soudu, když mu bylo dáno poslední slovo, ještě přišel s novou verzí obhajoby, a sice, že volání manipulanta M. ve stanici Stéblová, který chtěl vyložit náklad a volal „vykládka“, považoval za zvolání „odjezd“. Toto tvrzení, které je naprosto nelogické a neodpovídá situaci, i když nové, nevzal soud v úvahu.

Strojvedoucí P. jako obžalovaný u hlavního líčení uvedl, že plně uznává svoji vinu tak, jak uznával od první chvíle ihned po nehodě, a sice že nesledoval, zda rozkaz k odjezdu ze stanice Stéblová dává výpravčí, ale že odjel na zvolání „odjezd“, které uslyšel od vlakvedoucího S. Dále doznal, že nesledoval, v jaké je poloze a jaký je znak na odjezdovém návěstidle, ani to nehlásil svému pomocníku obžalovanému R., ani nevyžadoval, aby R. hlásil polohu výměnových těles tak, jak je jeho povinností. Proč, to však vysvětlit neumí. Projetí výměn nezjistil a jak tvrdí, ještě nikdy za celou dobu jeho strojvůdcovské činnosti se mu to nestalo, takže ani neví, zda projetí výhybky se nějak projeví na jízdě lokomotivy. Na svoji obhajobu uváděl, že po rozjezdu, který byl prudší, ve snaze zkrátit ztrátové

časy, začaly mu prokluzovat kola, takže musel sypat a tím se stalo, že projel kolem odjezdového návěstidla a neviděl jeho znak, který byl na stůj. Tuto skutečnost si uvědomil teprve ve chvíli, kdy spatřil proti sobě jedoucí motorový vlak a jeho světlo, kdy nemohl ovšem nic jiného učinit než začít brzdit, ovšem vzdálenost obou vlaků již byla velmi malá a brzdění srážku nemohlo ovlivnit ani jí zabránit. Doznání z hlediska viny činil obž. P. od první chvíle stejné.

Obžalovaný R. jako pomocník strojvedoucího uznává taktéž svoji vinu, že porušil svoje povinnosti v tom, že nesledoval polohu a znak výměnových těles a že je nehlásil strojvedoucímu P., ovšem hájí se tím, že tvrdí, že to nemohl učinit, a sice proto, že za dané situace musel přikládat. Obžalovaný R. uváděl na svoji obhajobu, že prudkými rozjezdy se mu odhaloval oheň na topeništi, snižoval tlak páry, takže mu poklesla na 11,2 atmosfér a kdyby prý nepřikládal, mohlo by dojít k vážné poruše na stroji a k zastavení vlaku. Toto tvrzení nebylo ovšem vzato soudem za věrohodné vzhledem k tomu, že stávající tlak páry byl dostatečný k rozjezdu vlaku, jak se stalo, a že by byl stačil i k tomu, aby se začalo přikládat až po projetí všech návěstních znaků za stanicí Stéblová. Rozhodně nebyla situace tak kritická, aby muselo být přikládáno v době rozjezdu. Soud neuvěřil proti této obhajobě, i když vcelku je potvrzována obžalovaným P., který se snažil vinu za srážku obou vlaků vzít na sebe. Soud uznal, že pomocník strojvedoucího R. měl ztíženou situaci tím, že zde bylo sedmiminutové zpoždění, které se chtělo odstranit, zejména prudšími rozjezdy a rychlou jízdou, což se muselo projevit ve větší spotřebě páry a odhalování ohně na topeništi.

Obžalovaný K. taktéž uznal svoji vinu, i když neuměl přesně uvést, v čem ji vidí, a dokonce připouštěl, že mohl vydat záblesk zeleného světla. V tomto směru však soud dospěl k odlišnému závěru. Obžalovaný K. je osoba, která velmi lehce podléhá vlivu dalších osob, a je víc než pravděpodobné, že i v tomto směru podlehl domluvě, která probíhala mezi H. a S., za jeho přítomnosti v autě po nehodě.

Obhajoba všech obžalovaných je v celku v souladu s učiněnými skutkovými závěry soudu, i když zejména u obžalovaného H. a S. není doznání úplné.

Z výpovědi znalce, zejména znalce L. předpisového pracovníka ministerstva dopravy v Praze, zjistil soud, že obžalovaní porušili dopravní předpisy ČSD, a to v těchto směrech:

Obžalovaný strojvedoucí Miloslav P. porušil ustanovení § 509 pravidel technického provozu železnic, kterým se zakazuje odjezd vlaku ze stanice bez rozkazu k odjezdu. Podle § 447 dopravního předpisu D 2 smí strojvedoucí uvést vlak do pohybu jedině na příslušnou návěst výpravčího, a to teprve když nabude jistotu, že návěst „odjezd“ je dána pro jeho vlak. § 449 a) a c) předpisu PTPŽ ukládá strojvedoucímu přesně se řídit návěstmi nepřenosných návěstidel a pozorovat polohu návěstidel výměnových a podle § 549 předpisu D 2 musí při odjezdu sledovat, zda odjezdové návěstidlo je na volno a dovoluje jízdu. § 485 b) PTPŽ nařizuje, že k odjezdu vlaku ze stanice a ke vjezdu do prostorového oddílu je pouze rozkaz, který je dáván výpravčím, a návěst odjezdového návěstidla. Povinnost strojvedoucího a jeho pomocníka, sledovat při jízdě vlaku návěsti a vzájemně si je hlásit, je uvedena v ustanovení § 501 PTPŽ. O tom, co znamená červené světlo, které značí pro každého strojvedoucího nebo pomocníka výstražné znamení „stůj“, je uvedeno v § 327 PTPŽ, kde výslovně se uvádí, že projetí odjezdového návěstidla v poloze „stůj“ je zakázáno. V dalším § 138 PTPŽ je uvedeno, že návěst je rozkaz, který musí být bezpodmínečně splněn a všichni železniční zaměstnanci jsou povinni příkazu, které dávají návěsti, ihned uposlechnout a použít k tomu všechny možné prostředky.

Pokud jde o mlhu a z toho vyplývající povinnosti z hlediska bezpečného provozu na železnici, je zde ustanovení § 556 předpisů D 2, které ukládá, že za mlhy musí být věnována zvýšená pozornost návěstím, a není-li dobrá viditelnost, jako tomu bylo za dané situace, že se musí snížit i rychlost vlaku. Strojvedoucí P., ač všechny tyto předpisy znal a ovládal, neřídil se jimi. Porušil tedy hrubým způsobem všechny shora uvedené povinnosti, které mají za účel zajistit hladký a bezpečný provoz na

železnici.

Obžalovaný vlakvedoucí S. porušil ustanovení § 476 písm. b) PTPŽ, který ukládá povinnost, že ze stanice nesmí vlak odjet bez rozkazu výpravčího k odjezdu. Toto ustanovení je podporováno § 447 dopravních předpisů D 2. Obžalovaný S. toto ustanovení nejen že nedodržel, ale přímo porušil, neboť opakoval zvolání staršího průvodčího „odjezd“ přestože rozkaz k odjezdu neviděl dávat a neviděl ani výpravčího. Podle ustanovení § 549 dopravních předpisů D 2 musí vlakvedoucí za odjezdu vlaku ze stanice pozorovat, zda odjezdové návěstidlo je v poloze dovolující jízdu. A § 556 nařizuje věnovat návěstem zvýšenou pozornost při špatné viditelnosti, na příklad jako za mlhy. § 485 PTPŽ stanoví, že povolení k odjezdu stojícího vlaku ze stanice a k vjezdu do prostorového oddílu je jedině a pouze rozkaz k odjezdu daný výpravčím a tam, kde je odjezdové návěstidlo, návěst tohoto návěstidla, která je na volno. § 327 PTPŽ stanoví, že návěst „stůj“ na odjezdovém návěstidle je červené světlo a že jeho projetí v této poloze je zakázáno.

§ 543 PTPŽ stanoví, že každý železniční zaměstnanec je povinen dávat návěst „stůj“ k zastavení vlaku vždy, když je zřejmě ohrožena bezpečnost dopravy nebo lidské životy. Bylo proto povinností vlakvedoucího, když neviděl dávat rozkaz výpravčím zabránit odjezdu vlaku. Kdyby obžalovaný S. plnil své povinnosti, musel by zjistit, že zde je hrozící nebezpečí a měl by v takovém případě splnit povinnosti, které mu § 209 dopravních předpisů ukládá, a sice uvést v činnost záchrannou brzdu, utáhnout ruční brzdu a dát návěst na „stůj, zastavte všemi prostředky“. Tuto povinnost mohl obžalovaný S. splnit velmi lehce, kdyby při odjezdu vlaku sledoval odjezdové návěstidlo. Tím, že nesplnil tyto povinnosti, obžalovaný S. jako vlakvedoucí napomáhal k nesprávnému odjezdu vlaku ze stanice a zapříčinil srážku vlaku a způsobení velkých škod.

Obdobně lze tyto povinnosti vykládat u strojvedoucího P. a jeho pomocníka R., neboť jde o povinnosti, které jsou základem bezpečného provozu na železnici.

Obžalovaný R. jako pomocník strojvedoucího nesplnil své povinnosti uvedené v § 499 písm. a), c) PTPŽ, neboť nepozoroval a neplnil rozkazy, které dávala návěstidla, a nesledoval, zda vlaková cesta pro odjezd vlaku je správně postavena. Obdobně je ustanovení § 549 dopravních předpisů D 2, které má tentýž účel. V § 501 PTPŽ je stanoveno, že strojvedoucí a jeho pomocník jsou povinni navzájem si hlásit polohu a znak na návěstidlech, což se v daném případě nestalo. § § 327, 328 stanoví povinnosti, které vyplývají, tak jak již je shora uvedeno, pro všechny zaměstnance ČSD v provozu, za situace, je-li návěst na „stůj“.

V § 45 předpisů D 2 je stanoveno pro pomocníka strojvedoucího, že nesmí za odjezdu vlaku ze stanice obsluhovat kotel lokomotivy. Tento předpis byl hrubě porušen obžalovaným R. proto, že se jím vůbec neřídil, a tím zmařil účel tohoto ustanovení – umožnit sledování návěstidel.

Pokud jde o staršího průvodčího H., má stanoveny své povinnosti při odjezdu vlaku ze stanice v § 131 návěstních předpisů, kde se říká, že výzva k pohotovosti je dávana výpravčím, že starší průvodčí předává návěst „pohotovi k odjezdu“, a to směrem k vlakvedoucímu vlaku. Takovou návěst předá za předpokladu, že v jeho obvodu je všechno v pořádku a že nic nebrání odjezdu vlaku. Obžalovaný H. vydal návěst „pohotovi k odjezdu“, aniž viděl tuto návěst dávat výpravčím stanice, čímž porušil toto důležité ustanovení. Zvoláním „dává odjezd“ utvrdil obžalovaného S., že rozkaz k odjezdu je dáván kompetentní osobou, t. zn. výpravčím. To nemá nikde starší průvodčí uloženo a byla nemístná iniciativa staršího průvodčího H., na kterou ovšem nemělo být ze strany vlakvedoucího reagováno. Jestliže tak starší průvodčí H. učinil, měl si obžalovaný S. bezpečně ověřit, že návěst vychází od výpravčího vlaku a že je jím skutečně dávana. V daném případě obžalovaný H. výpravčího neviděl, ani vidět nemohl a přesto vydal ústní pokyn k odjezdu vlaku a tak zapříčinil shora uvedenou srážku. Podle § 532 dopravních předpisů je starší průvodčí povinen za odjezdu vlaku vykonávat především povinnosti uložené mu jako staršímu průvodčímu, nikoliv však prohlížet jízdenky. Důležité je

ustanovení § 549 dopravních předpisů, ze kterého vyplývá, že starší průvodčí za odjezdu vlaku ze stanice má vždy povinnost sledovat, jak vypadá situace za vlakem, zda není dávana návěst „stůj“. Jedná se v tomto směru o tzv. funkci návěstníka, kterou v té chvíli starší průvodčí zastává. Povinnosti, které v té chvíli jsou staršímu průvodčímu uloženy, jsou z hlediska bezpečného provozu velmi důležité.

Průvodce osobních vozů Jaroslav K., porušil především své povinnosti v tom, že jako člen vlakového personálu nedbal, že podle § 131 návěstních předpisů D 1 dává návěst „výzva k pohotovosti“ pouze výpravčí, a to tak, aby ji vlakový personál dobře viděl. V daném, případě obžalovaný K. neviděl výpravčího a přesto výzvu k pohotovosti od staršího průvodčího H. převzal. Tím jednal proti ustanovení § 131, ač měl předpokládat, že jeho jednání může vést k ohrožení bezpečného provozu. Podle § 543 PTPŽ měl naopak dát návěst „stůj“ a neměl předávat návěst „pohotovi k odjezdu“.

Obžalovaný K. nesplnil toto ustanovení. Soud při výkladu těchto předpisů dospěl k shodnému názoru s dopravním prokurátorem, že je nutné, aby všichni členové jak vlakové tak strojové osádky, neustále dbali bezpečného provozu na železnici a aby i vzájemnou kontrolou tento hladký provoz zajistili. Za dané situace obžalovaný K. mohl zabránit srážce tím, že by byl upozornil vlakvedoucího S., že starší průvodčí H. vydává pohotovost a rozkaz k odjezdu, ač nevidí výpravčího stanice. Je pravda, že obžalovaný K. byl ve službě druhý týden a že neměl dostatečných zkušeností a že se spoléhal především na zkušené zaměstnance jako byl H. a S. Ovšem podle ustanovení § 131 je třeba, aby byl zajištěn všestranný bezpečný provoz na železnici a aby takový výklad vedl ke zvýšení kázně u železničních zaměstnanců.

Všichni obžalovaní hrubým způsobem porušili platné předpisy, které jsou velmi důležité pro nezávadný provoz na železnici a kdyby jenom jeden z obžalovaných tyto povinnosti si uvědomil, nemohl by dojít k tragické nehodě. Je pravda, že zde byla ještě celá řada náhod, které ovlivnily danou situaci, které by ovšem nemusely mít tak nepříznivé následky, kdyby zde byla náležitá bdělost a ostražitost ze strany vlakového personálu vlaku č. 608.

Obžaloba viděla v jednání obžalovaných P., R., S. a H. naplněnu skutkovou podstatu jednak trestného činu obecného ohrožení podle § 192 odst. 1 a 2 písm. a), b) c) tr. zák., jednak trestného činu poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 246 odst. 1, 2 tr. zák.

Vina obžalovaného K. byla obžalobou spatřována v tom, že se tento obžalovaný dopustil těchto trestných činů, ovšem pouze podle ustanovení § 192 odst. 1, 2 písm. b), c) tr. zák., podle § 222 odst. 1 tr. zák. a podle § 246 odst. 1 tr. zák.

Soud se plně ztotožňuje s kvalifikací trestné činnosti uvedenou v obžalobě dopravního prokurátora, a to proto, že obecné ohrožení podle § 192 je trestný čin ohrožujícího charakteru, kde nemusí dojít ke konkrétnímu výsledku. Tento trestný čin by zde byl i tehdy, kdyby se bylo podařilo zabránit srážce. I když komentář k trestnímu zákonu výslovně uvádí, že konkrétní výsledek, je-li obsažen v okolnostech uvedených v odstavci 2 § 192 tr. zák., nemůže být ještě kvalifikován jako ublížení na zdraví podle § 222 tr. zák. a poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 246 tr. zák., soud dospěl k odlišnému názoru proti komentáři, neboť s ohledem na rozsah způsobených škod a následků na zdraví a životech našich občanů, nevystihuje kvalifikace podle ustanovení § 192 odst. 2 tr. zák. vysoký stupeň společenské nebezpečnosti.

Ustanovení § 192 odst. 1 tr. zák. vyžaduje, aby z nedbalosti bylo způsobeno nebo zvýšeno obecné nebezpečí tak, jak je uváděno v § 190 tr. zák. V daném případě k tomuto nebezpečí skutečně došlo v důsledku porušení důležitých povinností, které měli všichni obžalovaní až na K. uloženy příslušnými dopravními předpisy, a jež vyplývaly i z jejich povolání. Tím naplnili i znaky uvedené v § 192 odst. 2 písm. a) tr. zák. Jen u obžalovaného K. nebylo uznáno na tuto kvalifikaci s ohledem na to, že mu

povinnost nebyla výslovně uložena v dopravních předpisech, nýbrž porušil jen povinnost obecnou, nikoliv důležitou ve smyslu cit. ustanovení. Byly zde totiž další osoby povinné plnit důležité povinnosti s větší kompetencí, jako starší průvodčí, vlakvedoucí, strojvedoucí. Pokud jde o kvalifikaci podle § 192 odst. 2 písm. b) tr. zák. i zde dospěl soud k závěru, že ohrožení směřovalo proti majetku, který je v socialistickém vlastnictví, a to u všech obžalovaných a dále, že zde je zvláště přitěžující okolnost podle § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák., která spočívala v tom, že ohrožení bylo značného rozsahu, neboť jely proti sobě dva vlaky, plně obsazené pracujícími, kteří se vraceli ze zaměstnání ke svým rodinám. Byly tedy hrozící škody takového rozsahu, že je nutné uznat i na to, že zde byla zvlášť přitěžující okolnost, která přímo s trestným činem spojena nebývá a která pro svoji důležitost zvyšovala nebezpečnost činu pro společnost.

Soud uznal obžalované vinnými též trestným činem ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 222 odst. 1, 2 tr. zák., protože obžalovaní sice porušili své povinnosti konáním, popřípadě opomenutím, jež mělo za následek nejenom ohrožení společenských vztahů uvedených v § 192 tr. zák., ale i porušení společenských vztahů uvedených v § 222 odst. 1 a 2 tr. zák. Podobně tomu je u trestného činu podle § 246 odst. 1, 2 tr. zák., neboť obžalovaní na majetku v socialistickém vlastnictví neplněním svých povinností způsobili z nedbalosti škodu nikoliv nepatrnou, dosahující nejméně 447 000 Kčs, nehledě k dalším škodám, vzniklým tím, že musejí být vypláceny náhrady poškozeným osobám.

Soud dospěl k závěru, že obžalovaní P., S., H. a R. zavinili výsledek uvedený v zákoně z nedbalosti, neboť věděli, že když nebudou plnit své povinnosti, které jsou zakotveny v dopravních předpisech, mohou způsobit srážku vlaků, ovšem bez přiměřených důvodů spoléhali, že jej nezpůsobí. Shledal tedy soud u těchto obžalovaných, že se dopustili této činnosti z vědomé nedbalosti, tak jak má na mysli ustanovení § 3 odst. 2 písm. a) tr. zák. Naproti tomu u obžalovaného K. dospěl soud k závěru, že zde byla pouze nevědomá nedbalost, podle druhého odstavce § 3 písm. b) neboť obžalovaný K. neměl dostatek zkušeností s provozem na železnici, takže nevěděl, že může způsobit srážku vlaků, t. zn. výsledek uvedený v zákoně, ale přesto o tom vzhledem k tomu, že před několika dny skládal zkoušky s velmi dobrým prospěchem, že tedy vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům toto vědět mohl.

Rozhodl tedy soud, že se obžalovaní dopustili trestných činů tak, jak bylo žalováno, a uznal je vinnými dle obžaloby.

Stupeň nebezpečnosti pro společnost byl velmi vysoký s ohledem na způsobené následky, které byly velmi tragické a které se nedají napravit žádným opatřením a ani sebevyšším uloženým trestem. Soud zhodnotil též míru zavinění každého jednotlivce. Největší zavinění spatřoval u obžalovaného S., který jako vlakvedoucí a náčelník vlaku hrubě porušil všechny své povinnosti, uložené mu vdané situaci. Neplnil své povinnosti ani ve chvíli, kdy došlo k nehodě. Když vystoupil z vlaku, nedbal, že jako náčelník vlaku má organizovat a řídit záchranné práce do doby, než bude poskytnuta další pomoc. Obžalovaný S. po celou dobu vyšetřování i v hlavním líčení měl neustále na mysli jenom vlastní osobu, za tím účelem také měnil svoji obhajobu a jevil se proto soudu jako osoba, která i svými charakterovými vlastnostmi vyžaduje uložení přísného a nepodmíněného trestu. I když ustanovení § 192 odst. 2 tr. zák. stanoví nejvyšší sazbu trestu odnětí svobody do pěti let, použil soud u obžalovaného S. možnost zvýšení této horní hranice trestu odnětí svobody podle § 22 odst. 1 tr. zák. Naproti tomu i když ostatní obžalovaní až na K. byli uznáni taktéž vinnými týmiž trestnými činy jako obžalovaný S., neuložil jim soud trest při horní hranici vyplývající z použití § 22 odst. 1 tr. zák.

Vedle obžalovaného S. vykazoval z hlediska porušení uložených povinností nejvyšší míru zavinění obžalovaný strojvedoucí P. Ovšem s ohledem na jeho poměr k věci a že od první chvíle plně doznal svou vinu, uložil mu soud trest pouze v rámci nezvýšené trestní sazby. Pokud jde o míru zavinění obžalovaného H., i tato byla poměrně vysoká a byla proto vyjádřena v uloženém trestu. Obžalovaný R. a K. porušili své povinnosti v omezené míře, a i když mohli zabránit tragickému výsledku, přihlédl

soud především k tomu, že obžalovaný R. jako manuální pracovník měl především zájem na udržení náležitého stavu na stroji, což do určité míry ho omlouvalo. Míra zavinění u K. je nejnižší, neboť je zaměstnán u ČSD teprve od září 1960, jel teprve asi čtvrtou samostatnou jízdu a neměl dostatek zkušeností.

Při ukládání trestů uvážil soud všechny důležité okolnosti týkající se motivu trestné činnosti a osoby pachatelů především. Jde o doposud řádně pracující občany, kteří plnili jinak své pracovní povinnosti dobře a měli také po pracovní stránce, zejména P., R. a K. nejlepší pověst.

Tato okolnost byla vzata v úvahu jako okolnost polehčující v souvislosti s tím, že všichni obžalovaní pocházejí z řad pracujících, neboť jsou většinou dělnického původu. Pokud jde o doznání, bylo jako kající vzato v úvahu u obžalovaných P., R. a K. Naproti tomu nemohlo být úplné doznání vzato v úvahu u obžalovaného S. a obžalovaného H.

Taktéž skutečnost, že po nehodě obžalovaný R. pomáhal při záchranných pracích do nočních hodin, a z části i obžalovaný H., byla při vyměřování trestu vzata v úvahu.

Obžalovaným přitěžovalo pouze tom že se svým jednáním dopustili více trestných činů:

Obžalovanému K. byl hlavní trest uložen s podmíněným odkladem, neboť tento trest je naprosto postačující k převýchově.

S přihlédnutím k tomu, že obžalovaní P., S. a H. se trestné činnosti dopustili jako zodpovědní činitelé v provozu železnice, pokládá soud za účelné zabránit jim po určitou dobu po odpykání trestu hlavního ve výkonu dosavadního povolání, a to po dobu, která odpovídá míře zavinění a všem okolnostem polehčujícím i přitěžujícím.

Soud především zvažoval správná postoj obžalovaných P., R. a K. k jejich vlastnímu provinění, které odpovídá správnému postoji každého občana naší republiky ke spáchanému trestnému činu a naproti tomu vyjádřil svůj nesouhlas zejména u obžalovaného S., který se projevil před soudem jako osoba sobecká, velmi zatížená starými názory a přezítky, neboť měl zájem především na své osobě a vlastním prospěchu. Toto vyplývá i ze správy o pověsti, kterou podala rada MNV v Sendražicích, která jej také charakterizovala jako člověka chamtivého charakteru. Obžalovaný H. taktéž v určitém směru projevil negativní vlastnosti k vlastnímu provinění, což bylo také soudem hodnoceno a vyjádřeno ve výši trestu.

Soud je přesvědčen, že celé soudní řízení bude mít především výchovný vliv jednak na pachatele samotné, kteří si musí uvědomit důležitost a význam předpisů, které jim ukládají určité povinnosti, které mají zajistit všestranně hladký a bezpečný provoz na železnici.

Železnice má důležitý společenský úkol při dobudování nejpokrokovější lidské společnosti a tyto úkoly může splnit jedině tehdy, jestliže na železnici budou zaměstnány osoby, které si v celém rozsahu uvědomují význam svých povinností a které budou k jejich plnění přistupovat s vysokou a uvědomělou kázní a disciplínou. Otázka hladkého provozu na našich železnicích, jež jsou důležitou tepnou našeho národního hospodářství, byla zdůrazněna i v posledním zasedání Ústředního výboru KSČ v lednu t. r., kde byly pranýřovány nedostatky ČSD, zejména lajdáckost a lehkomyšlnost při výkonu služby, strejcovský poměr navzájem mezi zaměstnanci, omlouvání nedostatků a důsledné neplnění všech příkazů nadřízených, které mají jediný cíl – zajistit náležité plnění úkolů v souladu se zájmy celé naší společnosti.

I když dopravní předpisy, které platí pro provoz na železnici, jsou někdy spletité a činí dojem nepřehlednosti, je nutné vycházet ze skutečnosti, že hlavní zásada a cíl, který mají na mysli tyto předpisy, je především učinit vše pro to, aby provoz na železnici byl co nejméně ohrožen, a je zde

proto také stanovena povinnost všech zaměstnanců, která je navzájem skloubena tak, aby alespoň jeden člen z pracovního kolektivu plněním svých povinností zabránil nehodám a jiným nepříznivým událostem v provozu železnice.

Nejvyšší soud odvolání obžalovaných Antonína S., Josefa H., a jeho manželky proti rozsudku krajského soudu v Hradci Králové ze dne 11. února 1961 sp. zn. Z 1/61, v odvolacím líčení konaném dne 7. dubna 1961 – sp. zn. 4 To 16/61 – podle § 281 tr. ř. zamítl.

Odůvodnění:

Všichni odvolatelé podali odvolání jednak do výroku o vině, jednak též do výroku o trestu.

Obžalovaný S. v odvolání namítá, že krajský soud nepostupoval správně, jestliže jej uznal vinným také trestným činem ublížení na zdraví podle § 222 odst. 1, 2 tr. zák. a trestným činem poškození majetku v socialistickém vlastnictví podle § 246 odst. 1, 2 tr. zák. vedle trestného činu obecného ohrožení podle § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák. Podle názoru odvolatele použití zvlášť přitěžujících okolností v kvalifikaci podle § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák. vystihuje již dostatečně vysoký stupeň nebezpečnosti činu obžalovaného pro společnost a nebylo proto důvodu k tomu, aby byl obžalovaný S. uznán ještě vinným dalším shora již uvedenými trestnými činy. Byl-li obžalovaný S. uznán vinným také trestným činem podle § 192 odst. 2 písm. a) tr. zák., nemůže být prý uznán vinným také trestným činem ublížení na zdraví podle § 222 odst. 2 tr. zák. proto, že by tu šlo o dvojí uznání viny spočívající v porušení důležité povinnosti téhož druhu. Obžalovaný dále namítá, že jeho povinnosti byly toliko kontrolní povahy, což prý snižuje míru jeho zavinění, i když předpisy porušil. Navrhuje proto, aby Nejvyšší soud napadený rozsudek zrušil ve výroku o vině trestným činem ublížení na zdraví podle § 222 odst. 1, 2 tr. zák. a trestným činem poškození majetku v socialistickém vlastnictví podle § 246 odst. 1, 2 tr. zák., aby jej v tomto směru obžaloby zprostil a trest odnětí svobody mu snížil.

Obžalovaný H. a jeho manželka v odvolání namítají, že krajský soud učinil nesprávná skutková zjištění, zejména v tom směru, že si obžalovaný vykonstruoval tvrzení o zeleném světle, a že slyšel zvukovou návěst „stůj“ od výpravčího B. a nereagoval na ni. Na základě těchto nesprávných skutkových zjištění krajský soud prý posoudil zjištěnou vinu obžalovaného H. přísněji. Odvolání vytýká, že zelené světlo obžalovaný H. skutečně zahlédl, že byl přesvědčen o tom, že pochází od výpravčího, v tom okamžiku prý ho ani nenapadlo, že by někdo jiný u vlaku mohl svítit zeleným světlem. Tu okolnost, že se u vlaku objevilo zelené světlo prokázali prý ve své výpovědi svědci M., V. a A. Rozsvícení zeleného světla připustil prý i obžalovaný K. Odvolatelé tvrdí, že zjištěné jednání obžalovaného H., který rozsvítil bílé světlo k návěsti „Pohotovi k odjezdu“ a zvolal „Dává odjezd“, nebylo takovým typickým jednáním, o kterém by mohl předpokládat, že způsobí rozjetí vlaku. Mezi tímto jeho jednáním a uvedením vlaku do pohybu a konečnou srážkou byla prý ještě řada závažných porušení předpisů dalšími osobami; jako průvodčí osobního vlaku neměl prý obžalovaný H. povinnost sledovat nepřenosná návěstidla a výměny. Pokud jde o další část odsuzujícího výroku, že nereagoval náležitým způsobem na zvukovou návěst „Stůj“, nebyl prý pro tuto trestnou činnost ani obžalován, ani se jí nedopustil. Žádnou takovou návěst prý neviděl a neslyšel. Výpověď svědka Č. je prý v rozporu s výpověďmi svědkyň D. a J., i svědka N. Obžalovaný H. a jeho manželka dále namítají, že krajský soud při výměře trestu nepřihlížel dostatečnou měrou ke všem okolnostem, které jsou rozhodny pro výměru trestu. Řádně prý nehodnotil zejména jeho doznání, jeho zdravotní stav, ani okolnost, že nastoupil opět službu po 11 měsících přestávky a nebyl znovu přezkoušen. V závěru odvolání proto shodně navrhuje, aby napadený rozsudek byl zrušen a aby obžalovanému H. byl vyměřen mírnější, a to podmíněný trest.

Nejvyšší soud přezkoumal ve smyslu ustanovení § 283 tr. ř. správnost všech výroků napadeného rozsudku, proti kterým mohli odvolatelé podat odvolání, i postup řízení, které předcházelo

napadenému rozhodnutí. Doplnil řízení provedením důkazů posudkem JZD v Sendražicích. Na základě tohoto přezkoumání a doplnění řízení dospěl odvolací soud k závěru, že krajský soud v postupu řízení se nedopustil žádného pochybení, které by mělo nepříznivý vliv na správnost jeho rozhodnutí. Ve věci samé učinil úplná a správná skutková zjištění o trestném jednání obžalovaných S. a H. Námitce obžalovaného H., že krajský soud učinil nesprávná skutková zjištění pokud jde o otázku existence zeleného světla v kritické době u vlaku č. 608 před jeho odjezdem a pokud jde o zjištění, že obžalovaný slyšel návěstí výpravčího B. „stůj“ v době, kdy osobní vlak č. 608 odjížděl z nádraží Stéblová, přisvědčit nelze. Výsledky řízení, které nedoznaly změny ani u odvolacího líčení včetně výpovědí svědků M., V. a A. nebylo bezpečně prokázáno, že by se u vlaku č. 608 bezprostředně před jeho odjezdem ze stanice Stéblová rozsvítilo zelené světlo. Je sice pravda, že svědkyně A. při svém prvním výslechu u vyšetřování tvrdila, že při nastupování do vlaku ji jeden z průvodčích osvětlil zeleným světlem, při druhém výslechu však tuto svou výpověď změnila a tvrdila, že zelené světlo při nastupování do vlaku nespatriila. Změnu ve své výpovědi vysvětlila pak tím, že při prvním výslechu byla ještě pod dojmem železniční katastrofy, při které aktivně pomáhala při záchraně zraněných, které doprovázela v autech do nemocnice, při tom že viděla mnohokrát zelená světla, zejména při jízdě do nemocnice. V této souvislosti je důležitá výpověď svědka P., který v kritickou dobu nastupoval společně se svědkyní A. do vlaku, při čemž se s ní vedl pod paždí, a který ve své výpovědi výslovně uvedl, že žádné zelené světlo v této době u vlaku neviděl. Svědek V. ve své výpovědi u vyšetřování vůbec nevypovídal o tom, že by viděl u vlaku před jeho odjezdem zelené světlo, naopak tvrdil, že vlak vůbec nepozoroval, poněvadž byl k němu obrácen zády a věnoval se tomu, že si bral ze stojanu v blízkosti dopravní kanceláře své kolo a připravoval si je k jízdě. Teprve u hlavního líčení tvrdil, že viděl zelené světlo, nedovedl si však vysvětlit, proč o tom již nemluvil u vyšetřování; nakonec připustil, že zelené světlo neviděl. Pokud jde ještě o výpověď svědka C., je tato celá nevěrohodná. Tento svědek totiž tvrdil, že pozoroval vlak na stanici Stéblová od dopravní kanceláře, při tom popíral, že by byl doprovázel svědkyni D., v jejíž společnosti přišel na stanici až přímo k vlaku a u vlaku se s ní loučil. Shodnými a navzájem se doplňujícími výpověďmi svědků D., J. i výpovědí samotného obžalovaného H. bylo však bezpečně prokázáno, že svědek C. doprovázel D. až k vlaku, než nastoupila do vozu, že stál s ní přímo u posledního vozu u zadní plošiny a bavil se s ní. U vyšetřování tento svědek vypověděl, že zahlédl zelené světlo u průvodčího, který nastupoval do druhého nebo třetího vozu od zadu, a to při jeho otočení směrem k lokomotivě a který také zvolal: „Tak jedem“. Tvrdil dále, že tento průvodčí, když se vlak rozjel, stál na stupátkách vozu a volal zpět na D. a N.: „Zavřete ty dveře“. To by znamenalo, že by zelené světlo viděl u obžalovaného H., což nebylo možné. Ani výpovědi obžalovaného K. nebylo bezpečně podepřeno tvrzení obžalovaného H. o vyskytnutí se zeleného světla – správně jeho záblesku asi uprostřed vlaku v místech, kde měl stát obžalovaný K. Ve vyšetřování obžalovaný K. tvrdil, že měl v držení elektrickou svítilnu, mající vedle bílého světla ještě další barevná skla, mezi nimi zelené; připustil i tu možnost, že na malý okamžik se mohlo objevit u něho zelené světlo. Již tehdy však tvrdil, že nic takového sám neviděl; u hlavního líčení od existence možnosti rozsvícení zeleného světla rozhodně upustil. Výpovědi uvedených svědků i obžalovaného K., jak v jednotlivostech, tak i v souhrnu nemohly býti bezpečným podkladem pro zjištění soudu, že skutečně u vlaku č. 608 se zelené světlo objevilo. Dospěl-li proto krajský soud k závěru, že nebyla existence zeleného světla u vlaku č. 608 před jeho odjezdem prokázána, nepochybil, jeho úvahy jsou v tom směru správné, odvolací soud na ně v podrobnostech odkazuje.

Avšak i kdyby bylo možno uvěřit výpovědi obžalovaného H., že zahlédl u vlaku zelené světlo, nic by to nemohlo změnit na skutečnosti, že se dopustil velmi hrubého porušení svých povinností. Obžalovaný H. totiž tvrdil, že viděl toliko záblesk zeleného světla, který trval jen krátký okamžik, připustil i u hlavního a odvolacího líčení, že tento záblesk nebyl ani návěstím, které dává výpravčí pro přípravu odjezdu, a tím méně, že to bylo návěstí, které je rozkazem k odjezdu. Kdyby tomu tedy bylo tak, jak nyní obžalovaný tvrdí, pak nelze přehlédnout ani po té tu skutečnost, že se vůbec nepřesvědčil, od koho záblesk zeleného světla pochází, neboť výpravčího vůbec u vlaku neviděl, a že na to ihned reagoval tak, že bílým světlem směrem k průvodčímu K. a k lokomotivě dal návěstí:

„Pohotovi k odjezdu“, přičemž ještě hlasitě zvolal: „Dává odjezd“. Jako starší průvodčí vlaku dobře při tom věděl, jaký je správný postup při vypravování vlaku ze stanice. Z posudku znalců totiž vyplývá, že podle platných předpisů krátce před odjezdem vlaku dá výpravčí návěst „Výzva k pohotovosti“ tím, že několikrát pohybuje noční výpravkou obrácenou zeleným světlem k vlaku vodorovně ve výši prsou. Na tuto návěst dávají průvodčí osobních vozů postupně, počínaje starším průvodčím až k vlakvedoucímu návěst „Pohotovi k odjezdu“, a vlakvedoucí pak dá návěst směrem k výpravčímu. Na to dá výpravčí návěst „Rozkaz odjezdu“ tím, že zvolna zdvihá a spouští noční výpravku obrácenou zeleným světlem směrem k lokomotivě. Návěst „Rozkaz k odjezdu“ dává výpravčí výpravkou přímo strojvedoucímu lokomotivy. V případě potřeby, jak tomu bylo v daném případě, kdy byla hustá mlha, doplňuje světelnou návěst ještě návěstí zvukovou, a to použitím píšťalky. Podle výsledků řízení naznačený postup zachován nebyl, obžalovaný H. to věděl. Při tom není bez významu ani ta skutečnost, že v souzeném případě nebyla vůbec zachována předepsaná doba zastávky vlaku č. 608 na stanici Stéblová v trvání 5 minut; vlak odjel po zastávce trvající jen 45 vteřin.

Na druhé straně je ovšem pravda, že hlasité zvolání obžalovaného H. „Dává odjezd“ nemohlo být přijato ani vlakvedoucím, ani strojvedoucím jako řádný pokyn a rozkaz k odjezdu vlaku; ve skutečnosti však jako takový rozkaz bylo jimi přijato a vlak vyjel. Porušení povinností vlakvedoucím a strojvůdcem nemůže ovšem nic změnit na zjištěném zavinění obžalovaného H., které bylo v těsné souvislosti s porušením povinností celé vlakové a strojní čety. Obžalovaný H. nebyl k uvedenému výroku „Dává odjezd“ oprávněn a za dané situace, kdy byla hustá mlha, nesměl jej ani použít, zejména když ani neviděl, že by výpravčí u vlaku byl a dával předepsaná návěstí: Zjištěné jednání H. bylo pak podnětem k odjezdu vlaku bez rozkazu výpravčího a v nerozlučné souvislosti s porušením povinností ostatními členy osádky vlaku vedlo k uvedeným škodlivým následkům. Proto závěry prvního soudu o zavinění obžalovaného H. v této otázce jsou pak zcela správné, první soud je logicky naprosto správně také zdůvodnil, odvolací soud může proto v ostatních podrobnostech na správné důvody rozsudku prvního soudu poukázat.

Správně postupoval první soud i při skutkovém zjištění a posouzení dalšího hrubého porušení povinností obžalovaného H. jako staršího průvodčího, který byl při pozorování prostoru stanice Stéblová při odjezdu vlaku ze stanice povinen vždy sledovat, zda se ze stanice nedává za vlakem návěst „Stůj“. Podle znaleckého posudku byl obžalovaný H. povinen při odjezdu vlaku nastoupit na zadní plošinu posledního vozu vlaku a pozorovat dozadu stanici, zda se nedává návěst „Stůj“. Obžalovaný H. výslovně doznal, že nastoupil do posledního vozu na přední plošinu a počal revidovat jízdenky, že prostor stanice vzadu nepozoroval. Doznání obžalovaného v tomto směru je podporováno i výpovědí svědkyň D. a J. i svědka F. Jak bylo prokázáno výsledky řízení, které nedoznaly změny ani v odvolacím líčení, zejména pak výpovědí svědků B., F. a E., výpravčí B., jakmile zpozoroval, že vlak č. 608 se dal do pohybu a odjíždí ze stanice, vyběhl za vlakem a dával píšťalkou znamení „Stůj“ - „Zastavte všemi prostředky“. Obžalovaný H. již tím, že neplnil posléze uvedenou povinnost staršího průvodčího, že nastoupil na přední plošinu, věnoval se revizi jízdenek a stanici dozadu nepozoroval, způsobil, že zmíněná návěst výpravčího, která jinak měla zastavit vlak č. 608, vyšla zcela bez žádoucího výsledku.

Krajský soud, hodnotiv výsledky provedeného dokazování, učinil správná zjištění, na jejichž podkladě dospěl k závěru, že obžalovaný H. slyšel tuto návěst dávanou výpravčím B. k zastavení vlaku všemi prostředky. Tyto své závěry také pečlivě a podrobně zdůvodnil. Námitce obžalovaného H. snažící se dovodit, že mezi výpovědí svědka Č. a výpověďmi svědků J., D. a F. je rozpor, vytýkající dále, že uvedené výpovědi nemohly býti podkladem pro takový závěr prvního soudu, nelze rovněž přisvědčit. Odvolání přehlíží, že svědek Č. nejen ve vyšetřování, ale i u hlavního líčení naprosto jasně a určitě uvedl, že obžalovaný H. přišel do oddělení vozu, kde seděly svědkyně J., D. a svědek E., a že je doslova huboval: „Kvůli vám se muselo dávat stůj proto, že jste špatně zavřely dveře.“ S touto

výpovědi výpovědi svědků shora uvedených nejsou v rozporu. Je ovšem pravda, že tito svědci nemohli uvést tu formulaci výtky obžalovaného H., jak ji reprodukoval svědek Č. Je to vcelku pochopitelné, uváží-li se, že tito svědci nejsou žádnými odborníky v oblasti dopravy, naproti tomu, že svědek Č. je vlakvedoucím ČSD v důchodu, který na základě odborných znalostí i zkušeností mohl proto reprodukovat výraz obžalovaného H. tak, jak se stal. Než přesto i tito svědci v podstatě shodně potvrdili, že obžalovaný H. jim vytýkal, že mohli zastavit vlak, protože nebyly zavřeny dveře vozu. Smysl výtky, jak ji uvádí tito svědci, jeví se logicky stejným jako smysl výroku potvrzeného svědkem Č., nijak se od něho neodchyluje. To co potvrdili tito svědkové pak nasvědčuje tomu, že obžalovaný H. při nástupu na přední plošinu posledního vozu, když stál ještě na schůdkách, viděl, že dveře na zadní plošinu nebyly včas zavřeny a slyšel také návěst výpravčího „Stůj“. V tom směru tedy zjištění prvního soudu jeví se správným a závěry, které v tomto směru o zavinění obžalovaného H. v souvislosti s nesplněním povinností návěstníka učinil, odpovídající uvedeným skutkovým zjištěním.

Nelze přisvědčit ani námitkám odvolání obžalovaného S., vytýkajícím pochybení krajského soudu v právní posouzení zjištěné trestné činnosti obžalovaného, který, jak již zdůrazněno, byl uznán vinným vedle trestného činu obecného ohrožení podle § 192 odst. 1, 2 písm. a), b), c) tr. zák. též trestným činem ublížení na zdraví podle § 222 odst. 1, 2 tr. zák. a trestným činem poškození majetku v socialistickém vlastnictví podle § 246 odst. 1, 2 tr. zák.

Železniční katastrofa ve stanici Stéblová svým rozsahem a těžkými následky je dosud ojedinělou katastrofou v historii dopravních nehod na železnici v naší zemi. Trestní postih hrubého a nezodpovědného porušení povinností členy osádky vlaku č. 608 nemůže býti spravedlivě vyjádřen toliko kvalifikací trestného činu obecného ohrožení podle § 192 odst. 2 písm. a), až c) tr. zák. Odvolatel přehlíží, že tento trestný čin byl ve skutečnosti dokonán již tím, že porušením povinností obžalovaných a ostatních členů osádky vlak ze stanice vyjel bez řádného rozkazu výpravčího k odjezdu, že se tak stalo za situace, kdy byla hustá mlha, která velmi silně snižovala viditelnost, na jednokolejové trati, na které v protisměru přijížděl motorový vlak plně obsazený pracujícími, kteří se vraceli z práce, a jehož pravidelné křížování bylo právě ve stanici Stéblová. Je smutnou skutečností, že nikdo z osádky vlaku nezachoval ani ty nejzákladnější požadavky bezpečnosti a opatrnosti, které za dané situace byly zvláště nutnými.

To všechno ve svém souhrnu jsou takové okolnosti, které zpravidla s uvedeným trestným činem spojeny nebývají, a které pro svou důležitost zvyšují nebezpečnost činu pro společnost.

Námitce odvolání obžalovaného S. vytýkající, že použití zvláště přitěžující okolnosti podle § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák. vylučuje postih podle dalších ustanovení trestního zákona jmenovitě § 222 odst. 1, 2 tr. zák. a § 246 odst. 1, 2 tr. zák., přisvědčit nelze.

Podle § 2 tr. zák. trestným činem je pro společnost nebezpečné jednání, jehož výsledek uvedený v zákoně pachatel zavinil. Z tohoto ustanovení se zřetelem k ustanovení § 75 odst. 3 tr. zák. plyne, že jednání pachatele pro společnost nebezpečné musí být posouzeno z hlediska všech trestných činů, jejichž znaky pachatel zjištěným jednáním naplnil.

Odvolání nesprávně poukazuje v této souvislosti na názor uvedený v komentáři k trestnímu zákonu, podle kterého jednočinný souběh s trestnými činy podle § § 221, 222, 246 tr. zák. je možný, pokud způsobený následek nezakládá zvláště přitěžující okolnost podle § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák. Komentář k trestnímu zákonu touto vysvětlivkou nevylučuje jednočinný souběh trestných činů podle § § 221, 222, 246 tr. zák. s trestným činem obecného ohrožení podle § 192 odst. 1, 2 písm. c) tr. zák., pokud trestnou činností pachatele byla způsobena rozsáhlá škoda na majetku anebo těžká újma na zdraví případně smrt velkého počtu lidí. Trestné činy podle § § 221, 222, 246 tr. zák. mohly by být konzumovány podřazením pod ustanovení § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák. pouze tehdy, kdyby soud spatřoval zvláště přitěžující okolnost uvedenou v § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák. v uvedeném souběhu

více trestných činů (vid. č. 90/1956 sb. rozh. tr.). V souzeném případě však zvláště přitěžující okolnost podle § 192 odst. 2 písm. c) tr. zák. spatřoval krajský soud v souladu se zákonem v tom, že spáchaný trestný čin obecného ohrožení podle § 192 odst. 1 tr. zák. měl za následek rozsáhlou škodu na majetku v socialistickém vlastnictví a smrt případně těžkou újmu na zdraví mimořádně velkého počtu lidí. Správně proto krajský soud posoudil zjištěnou trestnou činnost z hlediska všech trestných činů, jejichž znaky byly naplněny.

Další námitce odvolání obžalovaného S. týkající se dvojího použití zvláště přitěžující okolnosti uvedené v § 192 odst. 2 písm. c) a v § 222 odst. 2 tr. zák., rovněž nelze přisvědčit. Podle § 75 odst. 4 tr. zák. zvláště přitěžující okolnost, pokud je u jednotlivých trestných činů ve zvláštní části trestního zákona uvedena, se použije vždy tehdy, jestliže jde o takovou okolnost, která pro svou důležitost zvyšuje nebezpečnost činu nebo pachatele pro společnost. Zákon nevylučuje, aby zvláště přitěžující okolnost byla použita ohledně všech trestných činů, jejichž znaky pachatel naplnil, jestliže u všech těchto trestných činů byl dán tento vyšší stupeň nebezpečnosti pro společnost. Jestliže tedy pachatel jedním skutkem naplnil znaky více trestných činů za okolnosti uvedené v § 75 odst. 4 tr. zák. a tato okolnost je důvodem pro použití vyšší trestní sazby u všech těchto trestných činů, je pak v naprostém souladu se zákonem, když krajský soud přihlédl k takové okolnosti zvyšující stupeň nebezpečnosti činu pro společnost u obou trestných činů uvedených v rozsudku krajského soudu.

Pokud jde o správnost posouzení zjištěné trestné činnosti obžalovaného H., platí v podstatě tytéž právní úvahy, jak jsou uvedeny ohledně odvolání obžalovaného S.

Nejvyšší soud přezkoumal dále správnost výroku o trestu u obou obžalovaných S. a H. a shledal, že krajský soud pečlivě zhodnotil všechny okolnosti, které podle §§ 17 a 19 tr. zák. jsou rozhodné pro výměru trestu. Krajský soud tu vycházel správně z velmi vysokého stupně nebezpečnosti činu obou obžalovaných S. a H., právem hodnotil vysokou míru zavinění obžalovaného S., který byl náčelníkem vlaku, jemuž celá osádka vlaku byla podřízena. Tento obžalovaný měl povinnost dbát o to, aby vlaková i strojní četa, zejména strojvůdce při odjezdu vlaku plnila řádně a zodpovědně všechny své povinnosti, zejména za takové situace, kdy hustá mlha velmi podstatně snižovala viditelnost. Jeho oprávněním a také jeho povinností bylo učinit opatření, aby vlak č. 608 ze stanice Stéblová za takové situace neodjel bez řádně daného rozkazu k odjezdu výpravčím stanice, měl povinnost zastavit vlak, jakmile byla nejmenší pochybnost o správnosti postupu osádky vlaku při odjezdu

vlaku. Obžalovaný S. tyto své povinnosti nesplnil, přitom věděl, že nebyl dán výpravčím vlaku rozkaz k odjezdu, a že motorový vlak č. 653, který přijížděl po jednokolejné trati v protisměru vlaku č. 608 a který pravidelně s tímto vlakem křížoval ve stanici Stéblová, dosud do stanice nedojel. Stupeň nebezpečnosti činu pachatele pro společnost je výslednicí hodnocení všech hledisek uvedených v ustanovení § 19 odst. 1 tr. zák., přičemž v těchto případech vystupují však zvláště do popředí, a to rozhodující měrou, dvě hlediska, způsob provedení činu a následky, které spáchaný trestný čin přivodil. Tato hlediska v daném konkrétním případě převažují nad ostatními hledisky při posouzení stupně nebezpečnosti činu obžalovaných S. a H. a ony právě určují mimořádně vysoký stupeň nebezpečnosti jejich činu pro společnost. Krajský soud dostatečně přihlížel při výměře trestu u obžalovaného H. i k dalším hlediskům; hodnotil kladně jeho osobu jako člověka, který dosud vedl řádný život pracujícího člověka, bez povšimnutí nenechal ani tíživé jeho osobní a rodinné poměry. S přihlédnutím k okolnostem případu, vysokému stupni nebezpečnosti činu pro společnost a k míře zavinění nemohl však ohled na posléze uvedená hlediska vyjádřit při výměře trestu výraznějším způsobem v jeho prospěch, než se stalo. Mimořádně vysoký stupeň nebezpečnosti činu obžalovaného H., dovozený ze způsobu provedení činu a ze zcela mimořádně těžkých jeho následků pro společnost, jednotlivé její členy a jejich rodiny, nedovolil ani odvolacímu soudu, aby při přezkoumávání napadeného rozsudku ve výroku o trestu postupoval jinak, než postupoval první soud. V podstatě totéž platí i u obžalovaného S.

Pokud však u tohoto obžalovaného krajský soud při posuzování velmi vysokého stupně nebezpečnosti jeho činu pro společnost zvláště v důvodech napadeného rozsudku zdůraznil, a to celkem jednostranně negativní stránky jeho osoby, jak zejména vyplynuly z posudku MNV v Sendražicích, nepostupoval správně, jestliže před tím neodstranil rozpory mezi posudkem a charakteristikou obžalovaného z pracoviště a od VB. Podle těchto posudků se obžalovaný S. totiž jevil na pracovišti jako velmi dobrý a svědomitý zaměstnanec, při hodnocení výkonu služby byl pokládán spíše za pedanta a puntičkáře, který svěřené mu povinnosti plní dobře. Včasný nástup do služby byl u něho samozřejmostí, při styku se spoluzaměstnanci byl jeho poměr přátelský, i když zvláště jejich společnost nevyhledával, žil životem víceméně samotářským. Toto hodnocení osoby obžalovaného v podstatě odpovídá i posudku, který na něho vydalo JZD Sendražice, z něhož odvolací soud zjistil, že obžalovaný S. byl jedním z prvních brigádníků, který využil své dovolené k tomu, aby pomohl JZD v tísnivé situaci při plnění jeho úkolů. Za tohoto stavu jeví se posudek MNV v Sendražicích ne zcela objektivní a jestliže krajský soud shledal, že obžalovaný S. vedl řádný život pracujícího člověka a plnil své pracovní povinnosti dobře, tak jako ostatní spoluobžalovaní, pak nebylo na místě zdůrazňovat v neprospěch tohoto obžalovaného nedostatečně podložené charakterové závady, dovozované toliko z uvedeného posudku MNV. Než i přes vytýkaný nedostatek nutno jinak plně souhlasit se závěrem nalézacího soudu, podle něhož mimořádně vysoký stupeň nebezpečnosti činu pro společnost, který je dán rozhodující měrou zejména způsobem provedení činu a jeho těžkými následky, nedovoluje ani u tohoto obžalovaného z hlediska výměry trestu mírnější posouzení, než jak první soud učinil.

Odvolací soud dospěl k závěru, že trest uložený obžalovanému S. a H. prvním soudem odpovídá plně okolnostem případu, zejména pak mimořádně vysokému stupni nebezpečnosti činu pro společnost, jakož i účelu trestu, kterého v daném případě má být dosaženo. Neshledal proto odvolání obžalovaného S., H. a jeho manželky důvodnými a proto je v celém rozsahu zamítl.