Zloděj na rychlíku 619 Krušnohor

Ani Velká vlaková loupež z Anglie z roku 1963, ani detektivka Agathy Christie inspirovaná železnicí, nýbrž česká, naprosto drzá a bohužel dokonaná krádež, která v sobotu 11. září 2021 večer způsobila zpoždění vlaku 619 o 29 minut a komplikace slušným cestujícím v podobě ztráty přípojů v žst Praha hlavní nádraží. Ale abych to vzal pěkně od začátku...

Asi se s kolegy shodneme, že během letošního léta bychom jen těžko hledali směnu bez komplikací – tedy bez zpoždění námi vedených vlaků, bez mimořádností, bez hlášení strojvedoucího. Nešťastný souběh výluk především na 1. tranzitním koridoru mezi Prahou a Českou Třebovou zasáhl i k nám na sever třeba častým zpožděním rychlíku 604, na něhož v Praze přechází lokomotiva od vlaku 114. Ohromné množství spojů, které do cílových stanic nedojelo včas, jízdy odklonem, změny v oběhu souprav a stovky stran dokumentů k seznámení se v našich železničářských životech staly samozřejmostí. A tak jsem v sobotu 11. září 2021 vyhlížel noční směnu, kdy odvezu z Ústí nad Labem do Prahy poslední rychlík Krušnohor, druhý den ráno zase do Ústí první přivezu, s nadějí, že se nestane nic, co by ovlivnilo hladkou jízdu obou vlaků. Opak byl pravdou už hodinu po začátku směny. Vystřídal jsem kolegu z rychlíku 604 a s mašinou 151 011-4 na 3. staniční koleji ústeckého hlavního nádraží najel na soupravu vlaku 619 od Chebu.

Ještě jsme ani s vozmistrem nestačili vykonat zkoušku brzdy, když se z radiostanice na simplexu 20 ozvalo: *„Utíká i s věcmi přes koleje na třetí peron. Chyťte ho! Vlak tady zůstane stát!"* Jeden z našich romských spoluobčanů, který musel mít dobře zmapovanou situaci, se totiž ihned po zastavení Krušnohoru v Ústí vloupal do zamčeného služebního oddílu vlakvedoucího. Pachatel musel znát technologické postupy u těchto vlaků. Že zde pravidelně dochází k odstupu jedné lokomotivy a na konec vlaku nastoupí druhá mašina, že vlakvedoucí vyzvedne zprávu o brzdění u jednoho stroje a donese na druhý, že k tomu musí vytisknout novou brzděnku – to vše za 6 minut pobytu vlaku ve stanici. Zloději však stačilo pár sekund, aby kličkou pootočil čtyřhran z pozice zavřeno do polohy otevřeno a ze služebního oddílu vlakvedoucímu odcizil kufr na kolečkách s osobními a pracovními věcmi. A to ho, prosím, při této činnosti sledoval jiný cestující, který vůbec nezakročil!

Pachatel pak s kufrem utíkal přes koleje na 3. nástupiště, kolem ochranky, která také nezasáhla, a na labské promenádě za hlavním nádražím se ve tmě ztratil. Krádež dokonána...

Kdosi pak zavolal Policii ČR, dva její členové provedli ohledání místa činu a základní výslech vlakvedoucího. Já jsem postával vpovzdálí, a tak mohu objektivně sdělit, že způsob výslechu ze strany policisty nebyl zrovna ideální. Předně, na nástupišti v tu chvíli postávalo několik dalších lidí, před kterými mohla zůstat výpověď vlakvedoucího utajena. Náš zaměstnanec totiž ve značném rozrušení „popisoval", jak vypadal onen ukradený kufr a co všechno obsahoval. Policista tak trochu arogantně odpověděl: *„Hmm, tak díky, že jste nám popsal, jak ten kufr vypadal."* Nikdo z nás neví, jak by v podobné stresové situaci reagoval, ale strážník má mít základní psychologickou průpravu a nesmí zahnat oběť trestných činů do podobných nepříjemných situací. Policie tedy situaci nezvládla na výbornou.

Nutno podotknout, že lup byl pro zloděje opravdu výživný. Vlakvedoucí rychlíku 619 totiž předtím přivezl do Děčína vlak Rj 256 a ve volné chvíli si zde nakoupil karton cigaret. Ten spolu s pracovními věcmi (výstražná vesta, lékárnička …) a zmiňovaným kufrem skončily v rukou zloděje. Vzhledem k vyčíslené škodě se už jedná o trestný čin, ale naděje na vypátrání delikventa a dohledání všech ukradených věcí je mizivá i přesto, že se nástupiště a vestibul ústeckého hlavního nádraží nacházejí pod drobnohledem kamer.

Teprve po ukončení šetření Policie ČR mohl vlak 619 odjet ku Praze, a to se zpožděním 29 minut, z toho pět minut se podařilo zkrátit. Druhý den ráno po směně jsem zpoždění odůvodnil hlášenkou (má pořadové číslo už 11 621), která zapadla mezi tisíce dalších. Já jsem se ale rozhodl tento incident zveřejnit a nadhodit téma, jestli je ve vlacích zaručena bezpečnost pro naše zaměstnance? Jak vidíte, kličku na otočení čtyřhranu si dnes může obstarat každý a dotyčný se pak snadno dostane do odstavených souprav i do skříní s rozvaděči. K čemu je ve velkých stanicích ochranka, když v našem případě pachatele nechytla? A jak je to vůbec s jejich pravomocemi na nádražích nebo přímo ve vlaku? A co onen cestující, který pachatele na vlaku 619 sledoval, ale nezakročil? To už se opravdu topíme v naprosté lhostejnosti? Všímáme si jen sami sebe, ale svět kolem je nám cizí?

Já dojíždím do práce z Chocně na sever Čech několikrát týdně a mohu potvrdit, jak vzrůstá agrese cestujících. Napomáhají tomu samozřejmě i covidové restrikce, kdy dodnes stále platí povinnost nosit ve vlacích respirátory. Vedení Českých drah se právě kvůli tomu domnívá, že respirátory odrazují cestující od našich služeb, a proto jsme se dosud nevrátili na počty zákazníků přepravených před začátkem pandemie. Dovolím si tvrdit, že nařízenou povinnost aktuálně dodržuje sotva 20 % cestujících, ostatní jen hledají výmluvy a s naprostou drzostí vlezou do vlaku bez ochrany dýchacích cest – zdraví ostatních je jim zcela lhostejné. Zkuste oslovit spolucestujícího bez respirátoru a zeptat se, proč onu ochranu nemá? S různým stupněm agrese a pohrdání uslyšíte kopec výmluv, ale vzájemná ohleduplnost by měla mít v naší společnosti stále přední místo zvlášť nyní, kdy počty nakažených stoupají a rozhořela se 4. vlna pandemie.

Kromě covidových restrikcí v poslední době často sleduji pomatenost našich zákazníků. I s nejmodernějšími technologiemi cestující ve stanici netrefí ke svému vlaku, pak ještě zahrne vlakvedoucího, který už před odjezdem čeká na nástupišti, všetečnými a zbytečnými otázkami. A jak jsou během jízdy vlaku zabezpečeny osobní věci vlakvedoucích a průvodčích, když zrovna provádějí kontrolu jízdenek? Mohli jste se přesvědčit v tomto článku. Pryč je ta doba obávaných nočních Excelsiorů, Vihorlatů a Laborců, dnes se živly stahují i do odpoledních a večerních spojů. Počítá s tím náš zaměstnavatel a vytvoří takové podmínky pro naše vlakvedoucí a průvodčí, aby se ve vlacích nemuseli bát? Proč nemají víc pravomocí, proč nelze tak jednoduše vyloučit z přepravy cestujícího, který si ani po upozornění nenasadí respirátor a všem okolo se jen vysmívá? A proč náš zaměstnavatel víc nedbá, aby zdraví a bezpečí jeho zaměstnanců bylo vždy na prvním místě? Nebo jsou snad tržby tomu všemu nadřazené?

Vlakvedoucí sobotní šestsetdevatenáctky může být rád, že nepřišel o peněženku s doklady, služební a soukromý telefon a zařízení POP, jehož cena se šplhá do desítek tisíc. Třeba tento příspěvek napomůže k úvahám, jak služební oddíly lépe zajistit a vytvořit pro vlakové čety bezpečnější podmínky k jejich práci.

Kamil Bureš