

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD**

Institut komunikačních studií a žurnalistiky

Katedra mediálních studií

**Mgr. et Mgr. Tereza Šírová**

**Letecké a železniční nehody  
československých provozovatelů  
v letech 1948-1989 v denním tisku**

*Rigorózní práce*

Praha 2015

Autor práce: **Mgr. et Mgr. Tereza Šírová**

Vedoucí práce: **PhDr. Petr Bednařík, PhD.**

Rok obhajoby: 2015

### **Bibliografický záznam**

ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody československých provozovatelů v letech 1948-1989 v denním tisku*. Praha, 2015. 177 s. Rigorózní práce (PhDr.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut komunikačních studií a žurnalistiky. Katedra mediálních studií. Vedoucí diplomové práce PhDr. Petr Bednařík, PhD.

### **Abstrakt**

Rigorózní práce *Letecké a železniční nehody československých provozovatelů v letech 1948-1989 v denním tisku* se zabývá průběhem, historickými okolnostmi a zejména mediálním pokrytím dvaceti závažných dopravních nehod, k nimž došlo v komunistickém Československu. Práce popisuje a porovnává zobrazení těchto nehod ve vzorku denního tisku – v denících Rudé právo a Mladá fronta. Práce ukazuje, jak se ve sledovaném období měnila kvantita i kvalita zpravodajského pokrytí, porovnává rozdíly v jeho rozsahu i obsahu a také v přístupu obou deníků. Snaží se také vysledovat faktory, které způsob zpravodajského pokrytí mohly ovlivnit. Cílem je poukázat na proměny mediálních obsahů a zasadit tato zjištění do historického, společenského, politického a mediálně-teoretického kontextu.

### **Abstract**

Rigorous thesis *Aircraft and Railway Accidents of Czechoslovak operators in 1948-1989* deals with the description, historical context and above all, with media coverage of twenty serious traffic accidents that happened in Communistic Czechoslovakia. The thesis describes and compares the media coverage of these accidents in the sample of daily press (newspaper Rude pravo and Mlada fronta). It shows how the quantity and quality of media coverage has changed and also compares the approach of both newspapers. It aims towards finding factors that might have influenced the media coverage. The aim is, to show the changes of media contents and set the findings into historical, social, political and media-theoretical context.

### **Klíčová slova**

Letecké nehody, železniční nehody, dopravní nehody, Československo, komunismus, média, denní tisk, noviny, Rudé Právo, Mladá fronta, zpravodajské pokrytí, obsahová analýza, historická srovnávací analýza

### **Keywords**

Aircraft accidents, railway accidents, Czechoslovakia, communism, media, daily press, newspaper, media coverage, media analysis, historic comparative analysis

**Rozsah práce:** 382 000 znaků včetně mezer, tj. 212 normostran.

### **Prohlášení**

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně v souladu s pokyny vedoucího práce a použila jen uvedené zdroje a literaturu.
2. Prohlašuji také, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 13. 2. 2015

Mgr. et Mgr. Tereza Šírová

### **Poděkování**

Ráda bych poděkovala všem, kteří mi slovy, činy či tichou podporou pomáhali během zpracovávání této rigorózní práce:

- vedoucímu práce **PhDr. Petru Bednařikovi, PhD.**, za poskytnuté rady a komentáře, za vstřícnost a za přátelský přístup
- **Ing. Ladislavu Kellerovi** za odborné rady při zpracovávání kapitol s leteckou tematikou
- **RNDr. Nině Ramešové** a **Mgr. Zuzaně Fojčíkové** za provedení korektur
- kolegyním **Ludmile Nývtové** a **RNDr. Nině Ramešové** za obdivuhodnou vstřícnost
- **rodině, přátelům** a **spolubydlícím** (zejména Ing. Davidu Veselému za pomoc se zpracováním výstupů v Excelu)

Děkuji vám všem za pomoc, pochopení a povzbuzení.

## TEZE RIGORÓZNÍ PRÁCE

(tvoří přílohu přihlášky ke státní rigorózní zkoušce)

### VYPLŇUJE UHAZEČ:

**Předpokládaný název rigorózní práce v češtině:**

**Letecké a železniční nehody československých provozovatelů v letech 1948 – 1989**

**Předpokládaný název rigorózní práce v angličtině:**

**Aircraft and railway accidents of Czechoslovak operators in 1948 - 1989**

**Předpokládaný termín předložení práce:**

Únor 2015

**Charakteristika tématu a jeho dosavadní zpracování žadatelem (rozsah do 1000 znaků):**

Téma předložené rigorózní práce – mediální zobrazení vybraných leteckých a železničních nehod v komunistickém Československu – je logickým pokračováním mé dosavadní výzkumné činnosti. Do značné míry vychází z diplomové práce s názvem *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*, obhájené v roce 2011 na FSV UK. V té jsem popsala proměny zpravodajského pokrytí uvedených událostí především v kontextu přechodu z totalitního mediálního systému na demokratický. Ukázaly se však také značné rozdíly ve zpravodajském pokrytí událostí během období komunismu. Domnívám se proto, že si období 1948 – 1989 zaslouží podrobnější rozpracování.

**Předpokládaný cíl rigorózní práce, původní přínos autora ke zpracování tématu, případně formulace problému, výzkumné otázky nebo hypotézy (rozsah do 1200 znaků):**

Téma bylo v rámci FSV rozpracováno ve zmíněné diplomové práci, která však bude zásadním způsobem přepracována a bude rozšířena analytická část. Analyzováno bude 20 událostí (u tří z nich budou analýzy téměř kompletně převzaty z uvedené diplomové práce). Cílem rigorózní práce je prohloubit některá zjištění, která vyplynula z výše uvedené diplomové práce a prověřit některé další hypotézy. Další zjištění vyplynou ze samotného výzkumu na základě tzv. zakotvené teorie.

Základními hypotézami jsou následující:

1. Kvalita a kvantita zpravodajského pokrytí závisí především na společensko-politické situaci v době, kdy k nehodě došlo. Předpokládají se zásadní rozdíly zejména mezi obdobími „tvrdého“ stalinismu (1949-1953), odklonu od kultu osobnosti (1954-1963), „uvolňování“ a pražského jara (1964-1968), normalizace (1969-1979) a stagnace 80. let.
2. Zpravodajské pokrytí nehody bylo výrazně ovlivněno charakterem, příčinou a okolnostmi nehody. Rozdílné pokrytí lze očekávat např. v případě, že byla nehoda jednoznačně zaviněna nedbalostí československého personálu a v případě, kdy se spekovalo o zavinění ze strany armád západního bloku.
3. Železničním nehodám byl obecně věnován menší prostor než nehodám leteckým. Lze předpokládat, že šlo o snahu nezneklidňovat veřejnost, pro kterou byla železniční doprava často každodenním způsobem přepravy např. do zaměstnání. Naproti tomu letecká doprava se dotýkala mnohem menší a privilegovanější části obyvatel.
4. Pokud došlo k sérii nehod v jednom odvětví relativně krátce po sobě (v rozmezí několika let), zpravodajské pokrytí dalších nehod klesalo.

**Předpokládaná struktura práce** (rozdělení do jednotlivých kapitol a podkapitol se stručnou charakteristikou jejich obsahu):

1. Úvod
2. Teoretická část – negativita jako předmět zájmu médií, metodologie práce
3. Analytická část – faktický popis a kontext události a historická srovnávací analýza dvaceti nehod ČSA a ČD, rozčleněná do 20 podkapitol: LN Peloponés Řecko 1948, ŽN Podivín 1950, ŽN Šakvice 1953, LN Škapová 1956, ŽN Brumov-Bylnice 1957, ŽN Stěblová 1960, LN Norimberk 1961, LN Casablanca 1961, ŽN Vrbno pod Pradědem 1961, ŽN Praha-Hloubětín 1965, ŽN 1966 Deštnice, LN Gander 1967, LN Ptice 1968, ŽN Bezděčín 1969, LN Tripolis 1970, ŽN Řikonín 1970, LN Damašek 1975, LN Bratislava 1976, LN Praha-Ruzyně 1977, ŽN Nové Kopisty 1989.
4. Vyhodnocení analytické části
5. Závěr

**Vymezení podkladového materiálu** (např. analyzované tituly a období, za které budou analyzovány) **a metody (techniky) jeho zpracování:**

V analytické části bude provedena historická srovnávací analýza, kombinující **kvantitativní a kvalitativní metodologické postupy**. Základní přehled zpravodajského pokrytí událostí poskytne částečně provedená kvantitativní analýza (zásadní jsou faktory jako počet článků, jejich délka a umístění v listu, rozložení textů ve sledovaném období, počet a rozložení případných doprovodných materiálů jako fotografie atd.). Následně bude provedena kvalitativní obsahová analýza jednotlivých textů, z níž vyplynou zjištění na základě zakotvené teorie. Velmi podstatná bude komparace skutečného průběhu a okolností události (abstrahovaná z archivních zdrojů a odborné literatury) a obraz události podaný dobovými médii. Výsledná zjištění budou porovnána se vstupními hypotézami.



Analyzovanými periodiky budou deníky Rudé právo a Mladá fronta. Sledován bude vždy úsek 30 dnů po nehodě.

**Základní literatura** (nejméně 10 nejdůležitějších titulů k tématu a metodě jeho zpracování; u všech titulů je nutné uvést stručnou anotaci na 2-5 řádků):

**FONDY Archivu bezpečnostních složek a Národního archivu (fond Úřad pro civilní letectví) 1948–1989.**

Poskytnou potřebné faktografické informace o jednotlivých událostech, rozebíraných v analytické části. Podrobné popsání události, vycházející zejména z vyšetřovacích spisů k jednotlivým nehodám, je podstatné pro možnost komparace skutečného průběhu a okolností události a jejího následného mediálního zobrazení.

**GALTUNG, Johan, HOLMBOE-RUGE, Mari. The Structure of Foreign News: The Presentation of the Congo, Cuba and Cyprus Crises in Four Norwegian Newspapers. Journal of Peace Research. 1965, no.2.**

Základní text, seznamující s konceptem teorie zpravodajských hodnot. Využit bude zejména v teoretické části, kde pomůže osvětlit, proč je právě negativita mnohdy tak důležitým rysem zpravodajských obsahů.

**JELÍNEK, Milan. Největší železniční neštěstí v ČR -- Stéblová 1960. Třebíč : Akcent, 2011. 132 s.**

Kniha pojednává o nejtragičtější železniční nehodě v Československu u Stéblové, která bude také zahrnuta do analýzy. Titul bude využit při doplnění faktografické části příslušné kapitoly.

**JIRÁK, Jan, KÖPPLOVÁ, Barbara. Masová média. Praha : Portál, 2009. 413 s.**

Publikace poskytuje ucelený vhled do mediálních studií. Bude využita při zpracovávání teoretické části práce, zejména pak pro prvotní orientaci v oblasti mediálních teorií.

**KELLER, Ladislav. Nehody dopravních letadel v Československu, díl I. Cheb : Svět křídél, 2009. 279 s.**

**KELLER, Ladislav. Nehody dopravních letadel v Československu, díl II. Cheb : Svět křídél, 2009. 336 s.**

**KELLER, Ladislav. Nehody dopravních letadel v Československu, díl III. Cheb : Svět křídél, 2011. 384 s.**

**KELLER, Ladislav. Nehody dopravních letadel v Československu, díl IV. Cheb : Svět křídél, 2011. 412 s.**

Knižní série uznávaného odborníka na letecké havárie popisuje nehody civilních letadel v Československu (nebo československých letadel na území jiných států) v letech 1918 - 1939. Zabývá se jejich okolnostmi, vlivy, příčinami i následky.

**KOLEKTIV AUTORŮ. Dějiny českých médií v datech. Praha : Karolinum, 2003. 461 s.**

Kniha poskytuje základní přehled o vývoji československých médií ve sledovaném období. Bude využita v analytické části při zasazování jednotlivých událostí do společenského, politického a zejména mediálního kontextu.

**MCCOMBS, Maxwell. Agenda Setting: Nastolování agendy; masová média a veřejné mínění. Praha : Portál 2009. 256 s.**

Publikace významného mediálního teoretika se zabývá problematikou nastolování agendy čili „otevírání“, případně zdůrazňování nových témat v médiích. Pro účely práce bude důležitá zejména teorie rámcování, která bude využita při analýze materiálů.

**TRAMPOTA, Tomáš, VOJTĚCHOVSKÁ, Martina. Metody výzkumu médií. Praha : Portál, 2010. 296 s.**

Publikace poskytuje základní úvod do metodologie a metodiky výzkumů mediálních obsahů. Bude využita při zpracování teoretické části věnované metodologii a technice výzkumu i u jednotlivých analýz.

**STRAUSS, Anselm, CORBINOVÁ, Julia. Základy kvalitativního výzkumu : postupy a techniky metody zakotvené teorie. Boskovice : Albert, 1999. 196 s.**

Publikace poskytuje seznámení s metodou zakotvené teorie, která bude základní kvalitativní metodou analytické části práce. Bude proto využita jak při zpracování teoretické, tak i analytické části.

# Obsah

---

<b>Obsah.....</b>	<b>11</b>
<b>Úvod .....</b>	<b>14</b>
<b>1. Negativita pohledem mediálních a komunikačních studií.....</b>	<b>17</b>
Negativita v interpersonální a mediální komunikaci.....	18
Negativita a její dopad na publika.....	19
Negativita v mediální produkci a obsazích.....	21
<b>2. Nehody a analýza jejich zpravodajského pokrytí.....</b>	<b>25</b>
Metodologické a teoretické zakotvení.....	25
Metoda analýzy a struktura analytických podkapitol .....	25
<b>2.1. Letecká nehoda u Kalamaty, 1948.....</b>	<b>28</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	28
Analýza zpravodajského pokrytí .....	31
<b>2.2. Železniční nehoda v Podivíně, 1950 .....</b>	<b>33</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	33
Analýza zpravodajského pokrytí .....	35
<b>2.3. Železniční nehoda u Šakvic, 1953.....</b>	<b>38</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	38
Analýza zpravodajského pokrytí .....	40
<b>2.4. Letecká nehoda u Levoči, 1956 .....</b>	<b>43</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	43
Analýza zpravodajského pokrytí .....	47
<b>2.5. Železniční nehoda v Brumově-Bylnici, 1957 .....</b>	<b>52</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	52
Analýza zpravodajského pokrytí .....	53
<b>2.6. Železniční nehoda u Stéblové, 1960 .....</b>	<b>55</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	55
Analýza zpravodajského pokrytí .....	59
<b>2.7. Letecká nehoda u Norimberka, 1961 .....</b>	<b>62</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	62
Analýza zpravodajského pokrytí .....	65
<b>2.8. Letecká nehoda u Casablanky, 1961.....</b>	<b>68</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	68
Analýza zpravodajského pokrytí .....	70

<b>2.9. Železniční nehoda u Vrbna pod Pradědem, 1961</b> .....	<b>74</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	74
Analýza zpravodajského pokrytí .....	76
<b>2.10. Železniční nehoda v Praze-Hloubětíně, 1965</b> .....	<b>78</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	78
Analýza zpravodajského pokrytí .....	81
<b>2.11. Železniční nehoda v Deštnici, 1966</b> .....	<b>84</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	84
Analýza zpravodajského pokrytí .....	86
<b>2.12. Letecká nehoda v Ganderu, 1967</b> .....	<b>89</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	89
Analýza zpravodajského pokrytí .....	92
<b>2.13. Letecká nehoda u Ptíče, 1968</b> .....	<b>97</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	97
Analýza zpravodajského pokrytí .....	101
<b>2.14. Železniční nehoda v Bezděčíně, 1969</b> .....	<b>104</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	104
Analýza zpravodajského pokrytí .....	106
<b>2.15. Letecká nehoda v Tripolisu, 1970</b> .....	<b>109</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	109
Analýza zpravodajského pokrytí .....	112
<b>2.16. Železniční nehoda u Říkonína, 1970</b> .....	<b>114</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	114
Analýza zpravodajského pokrytí .....	117
<b>2.17. Letecká nehoda v Damašku, 1975</b> .....	<b>120</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	120
Analýza zpravodajského pokrytí .....	123
<b>2.18. Letecká nehoda v Bratislavě, 1976</b> .....	<b>126</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	126
Analýza zpravodajského pokrytí .....	129
<b>2.19. Letecká nehoda v Praze – Ruzyni, 1977</b> .....	<b>132</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	132
Analýza zpravodajského pokrytí .....	136
<b>2.20. Železniční nehoda u Nových Kopist, 1989</b> .....	<b>139</b>
Průběh a okolnosti nehody .....	139
Analýza zpravodajského pokrytí .....	143
<b>3. Vyhodnocení dílčích analýz</b> .....	<b>145</b>

<b>Závěr .....</b>	<b>159</b>
<b>Summary .....</b>	<b>161</b>
<b>Zdroje a prameny .....</b>	<b>162</b>
Monografie .....	162
Články a webové stránky .....	163
Další zdroje a prameny.....	166
Archivní dokumenty.....	166
<b>Přílohy.....</b>	<b>168</b>
Seznam analyzovaných článků .....	168
Seznam tabulek, grafů a obrázků.....	174
Dotazník – vnímání expresivity výrazů pro negativní událost.....	176
Vyplněná kódovací tabulka - ukázka .....	177

# Úvod

---

## **Volba a vymezení tématu**

Předložená rigorózní práce *Letecké a železniční nehody československých provozovatelů v letech 1948-1989 v denním tisku* je logickým pokračováním mé dosavadní výzkumné činnosti. Do značné míry vychází z diplomové práce s názvem *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960-2008 v denním tisku*.<sup>1</sup> V té jsem popsala proměny zpravodajského pokrytí těchto událostí především v kontextu přechodu z totalitního mediálního systému na demokratický. Ukázaly se však také značné rozdíly ve zpravodajském pokrytí událostí během období komunismu. Domnívám se tedy, že si období 1948-1989 zaslouží podrobnější rozpracování.

Ze závěrů diplomové práce vyplynulo, že se mediální pokrytí negativních událostí za komunismu výrazně proměňovalo podle období, kdy k nim došlo. Velký vliv však pravděpodobně měly i další okolnosti, především stát provozovatele v případě leteckých nehod: nehodám některých zahraničních provozovatelů (Jugoslávie a Bulharsko) byla věnována nesrovnatelně větší pozornost než nehodám ČSA. Kvůli příliš malému vzorku však tuto domněnku nebylo možné plně ověřit, respektive nebylo možné přesně stanovit, zda rozhodujícím faktorem byla v konkrétních případech společensko-politická situace v období, kdy k nehodě došlo, nebo národnost provozovatele. Z toho důvodu se tato rigorózní práce bude věnovat pouze nehodám československých provozovatelů (tzn. Československých státních drah, dále jen ČSD, a Československých státních aerolinií, dále jen ČSA) a bude značně navýšen počet analyzovaných událostí.

## **Struktura práce a návaznost na diplomovou práci**

Rigorózní práci jsem pojala jako určité pokračování diplomové práce. Zásadní rozdíl je v objemu části teoretické a praktické. Většina teoretických částí je vypuštěna (problematika leteckých a železničních dopravních nehod) nebo rozptýlena do podkapitol k jednotlivým nehodám (společenskopolitická situace s důrazem na média v daném období). Z teoretické části tak zůstal zachován pouze rozšířený mediálně-teoretický úvod.

---

<sup>1</sup> Práce byla obhájena na FSV v roce 2011 s výsledkem výborně a s návrhem na pochvalu děkana za vynikající práci. Převzala jsem tedy základní vymezení tématu i metodologii a metodiku výzkumu bez zásadnějších změn, neboť k nim nebyla vznesena žádná výraznější kritika.

Nosnou částí práce je část analytická, v níž provedu komparativní analýzu mediálního pokrytí dvaceti leteckých a železničních nehod československých provozovatelů, k nimž došlo v letech 1948-1989. U tří z dvaceti událostí budou kapitoly téměř kompletně převzaty z uvedené diplomové práce – jedná se o železniční nehody u Stéblové (1960) a u Řikonína (1970) a o leteckou nehodu v Bratislavě (1976). Dalších sedmnáct nehod však je zpracováno nově pro účely rigorózní práce. Zaměřuji se na události velkého rozsahu nebo nehody, které jsou něčím neobvyklé.<sup>2</sup> Události jsou vybírány tak, aby byly co nejlépe rozloženy v celém sledovaném období s přihlédnutím ke změnám ve společensko-politické situaci. Konec 70. let a téměř celá 80. léta se pokrýt nepodařilo, protože v tomto období závažných nehod výrazně ubylo. Záměrně jsem zvolila jedinou železniční nehodu, která spadala až na samý konec sledovaného období.

Analyzovanými periodiky jsou, stejně jako v práci diplomové, deníky Rudé právo a Mladá fronta. Sledován je vždy úsek 30 dnů po nehodě. Metodika i metodologie jsou převzaty z diplomové práce. Práce doznala několika drobných odchylek oproti schváleným tezím. Metodologická část se přesunula z části teoretické do úvodu analytické části.

### **Cíl práce**

Cílem rigorózní práce je prohloubit některá zjištění, která vyplynula z výše uvedené diplomové práce a prověřit některé další hypotézy. Další zjištění vyplynou ze samotného výzkumu na základě tzv. zakotvené teorie. Základními hypotézami jsou následující teze:

1. **Kvalita a kvantita zpravodajského pokrytí závisí především na společensko-politické situaci v době, kdy k nehodě došlo.** Předpokládají se zásadní rozdíly zejména mezi obdobími „tvrdého“ stalinismu (1949-1953), odklonu od kultu osobnosti (1954-1963), pražského jara (1964-1968), normalizace (1969-1979) a stagnace 80. let.
2. **Zpravodajské pokrytí nehody bylo výrazně ovlivněno charakterem, příčinou a okolnostmi nehody.** Rozdílné pokrytí lze očekávat, například když byla nehoda jednoznačně zaviněna nedbalostí československého personálu a naproti tomu v případech, kdy se spekulovalo o zavinění ze strany armád západního bloku.

---

<sup>2</sup> Jako příklad kontroverzní nehody lze uvést leteckou havárii na hoře Škapová u Levoči (1956), kdy byla jako oficiální příčina nehody stanovena srážka letounu s balonem s letáky Svobodné Evropy, ačkoli se tehdejší i dnešní odborníci kloní k závěru, že nehodu způsobila kombinace vlivu špatného počasí a chyb posádky.

3. **Železničním nehodám byl obecně věnován menší prostor než nehodám leteckým.**  
Lze předpokládat, že šlo o snahu nezneklidňovat veřejnost, pro kterou byla železniční doprava často každodenním způsobem přepravy např. do zaměstnání. Naproti tomu letecká doprava se dotýkala menší a privilegovanější části obyvatel.
4. **Pokud došlo k sérii nehod v jednom odvětví relativně krátce po sobě (v rozmezí několika let), zpravodajské pokrytí dalších nehod klesalo.**

### **Teoretické zakotvení, metodologie a metoda výzkumu**

V úvodní teoretické části je nejvíce pozornosti věnováno základnímu teoretickému konceptu, od něhož se odvíjí veškerý můj výzkum věnující se mediálnímu zobrazení negativních událostí, což je teorie zpravodajských hodnot Johanna Galtunga a Mari Holmboe-Rugeové. Nejde o zcela aktuální koncept; klíčová studie *The Structure of Foreign News* vznikla v 60. letech 20. století. Domnívám se však, že právě proto ji lze využít při analýze denního tisku z období 1948-1989, neboť vznikla právě v tomto období a do velké míry reflektuje podobu tehdejších mediálních obsahů v demokratických zemích. Může tedy představovat určitý protiklad k analyzovaným totalitním médiím. Zmíněny budou také některé další koncepty, které s negativitou alespoň částečně souvisejí. Kapitola se věnuje také negativitě z pohledu komunikačních studií obecně.

Základním metodickým východiskem pro analytickou část je koncept zakotvené teorie (grounded theory). Výstupy zakotvené teorie jsou na závěr porovnány s několika vstupními hypotézami, čímž dojde k jejich ověření či vyvrácení.

V analytické části je využívána kombinace kvantitativních a kvalitativních metodologických postupů. Základní přehled zpravodajského pokrytí událostí poskytuje částečně provedená kvantitativní analýza (která sleduje především základní faktory jako počet materiálů, jejich rozložení ve sledovaném období apod.). Jako další krok je provedena kvalitativní obsahová analýza. Základními faktory, které jsou sledovány, jsou informace v článku, práce se zdroji, práce s emocemi nebo využívání jazykových prostředků. Průběžně je prováděna také historická srovnávací analýza. V závěru je provedena syntéza dílčích analýz, analýza zpravodajských hodnot a rámců.

Závěry rigorózní práce by měly posloužit jako jedno z teoretických východisek pro připravovanou disertační práci s názvem *Nehody a katastrofy v totalitních médiích*. V té se již definitivně posunu od událostí v Československu k událostem, k nimž došlo v zahraničí, ve východním a západním bloku.



# 1. Negativita pohledem mediálních a komunikačních studií

---

*„Lidi přitahují negativní události, protože mají podvědomě rádi zlo. Když jej nemůžou konat, rádi si o něm alespoň přečtou.“*

Výše uvedený výrok se objevil v jednom z testů na naší fakultě jako odpověď na otázku „Jak vysvětlují Galtung a Rugeová zdůrazňování negativity jako zpravodajské hodnoty?“. Utvrdil mne v přesvědčení, že pátrání po kořenech lidského zájmu o negativní události je téma, kterému stojí za to se věnovat. Na první pohled totiž tento zájem může působit až nelogicky: lidé u zpráv o neštěstích a katastrofách obvykle prožívají negativní emoce (smutek, zděšení, strach), přesto je dobrovolně konzumují znovu a znovu.

Určitá lidská fascinace negativními aspekty života, respektive zlo v člověku vůbec, se jako téma objevuje v téměř všech sociálních vědách – od filosofie a teologie až po psychologii<sup>3</sup>, sociologii či dokonce ekonomii<sup>4 5</sup>. Bylo by zajímavé sledovat vývoj názorů a polemik ohledně zla v lidech v historii a ve vědeckém poznání, ale z důvodu omezeného rozsahu této práce se zaměřím pouze na poslední část řetězce – na negativitu pohledem mediálních a komunikačních studií.

Okruh zájmu mediálních studií lze rozčlenit na tři témata – mediální produkce, obsahy a publika. Moje práce je postavena na analýze mediálních obsahů (na jejichž základě se pak budu snažit definovat i možné mechanismy produkce), proto tomu bude přizpůsoben i výběr témat této teoretické kapitoly, kde se zaměřím zejména na některé koncepty související s mediálními obsahy.

---

<sup>3</sup> Psychologie často přijímá „temné“ stránky lidské psychiky jako něco přirozeného; cílem je naučit se je ovládat, nikoli je potlačit nebo se jich zbavit. Jako příklad může sloužit koncept „mortida“ (vrozené lidské fascinace smrtí a zkázou; v podstatě opak libida jakožto sexuální, rozmnožovací a životní síly), který vznikl ve freudiánské psychologické škole. Zdroj: What is a MORTIDO? PsychologyDictionary.org [online]. Dostupné online: <http://psychologydictionary.org/mortido/>. Cit. dne 24.1.2015.

<sup>4</sup> Vztahem „ekonomie dobra a zla“, čili výhodnosti morálního či nemorálního chování, se zabývá například ekonom Tomáš Sedláček ve stejnojmenné disertační práci a knize.

<sup>5</sup> Téma negativity se objevuje nejen ve vědách sociálních, které mají ve své povaze tendenci realitu nejen popisovat, ale také hodnotit; avšak i v některých vědách přírodních – sklony lidí i zvířat k destruktivitě, resp. „zlu“, se zabýval například rakouský zoolog Konrad Lorenz.

## **Negativita v interpersonální a mediální komunikaci**<sup>6</sup>

Lidská komunikace má různé funkce a motivace.<sup>7</sup> Psycholog Zbyněk Vybíral uvádí čtyři funkce (informovat, instruovat, přesvědčit, pobavit)<sup>8</sup> a několik typů motivace ke komunikaci (kognitivní, sdružovací, sebepotvrzovací, adaptační, přesilová, existenciální či požitkářská<sup>9</sup>). V případě komunikace o negativních tématech můžeme vysledovat některé z uvedených funkcí či motivací, například:

- **funkce informační** - lidé mají obecně potřebu vědět, co se děje; v případě rozsáhlejších nehod je také dobré vědět o jejich místním a časovém rozsahu, aby se vyhnuli například komplikacím v dopravě atd.
- **funkce instruktážní** - např. u přírodních pohrom média mohou informovat, jak postupovat v případě zasažení danou událostí nebo v případě, že nezasažení občané chtějí pomoci např. sbírkou či dobrovolnickou pomocí
- **motivace sdružovací a adaptační** - komunikace na téma negativních událostí je jednoznačná a obvykle vede k názorové shodě, protože většinu negativních událostí interpretuje stejně negativně většina osob; názorová shoda může vést k pocitu náležitosti do skupiny či společnosti
- **motivace sebepotvrzovací** - podle mého názoru možná nejdůležitější motivace ke konzumaci negativních zpráv – tím, že sledujeme zprávy o neštěstí, které postihlo jiné, si sami potvrzujeme, že na tom nejsme tak špatně, že by „mohlo být hůře“

Mediální komunikaci provází negativní tematika už od mediální prehistorie. Válkám, vraždám nebo popravám se věnovali už předchůdci novin. Důraz na informování o negativních událostech je však chápán především jako jeden z rysů bulvárních médií. Je to přirozené – negativita přitahuje pozornost širokého okruhu recipientů, takže je dobrým předpokladem prodejnosti a zisku, a přitom obvykle není příliš náročná na zpracování.

---

<sup>6</sup> Části této podkapitoly jsou převzaty z diplomové práce. Zdroj: ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*. Praha, 2011. 164 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, IKSŽ FSV. s. 42-44.

<sup>7</sup> Z. Vybíral uvádí, že funkce komunikace je obvykle patrná na první pohled, kdežto motivace je spíše vnitřní, individuální a často skrytá. Navenek se například jeví, že s někým chceme mluvit proto, abychom se od něj dozvěděli nějakou informaci (funkce). Vnitřní motivací však je to, že je nám daný člověk příjemný a komunikace s ním nás těší. Zisk samotné informace je zde až vedlejší, protože bychom ji mohli získat například i na Internetu. Zdroj: VYBÍRAL, Zbyněk. *Psychologie lidské komunikace*. Praha : Portál, 2000. s. 24.

<sup>8</sup> VYBÍRAL, Zbyněk. *Psychologie lidské komunikace*. Praha : Portál, 2000. s. 23.

<sup>9</sup> Tamtéž. s. 25-26.

Negativním událostem se ale samozřejmě nevyhýbají ani seriózní média. Jejich pozice při zpravodajském pokrytí takovýchto událostí je dána nároky, které jsou na fungování moderních médií kladeny. Média by měla plnit funkci informativní (včetně informování o závažných negativních událostech), dále by měla přispívat k vytváření vztahů mezi složkami společnosti, podílet se na přenosu kulturního dědictví, bavit publikum a v případě nutnosti plnit i funkci mobilizační.<sup>10</sup> Zároveň ale veřejnost od tzv. seriózních médií očekává, že budou informovat vyváženě, objektivně, zajímavě, budou dodržovat etické zásady (což obvykle obnáší také „nepřizívat se“ na cizím utrpení), budou odhalovat případná selhání oficiálních míst a snažit se o nápravu veřejných problémů, ale nebudou zbytečně šířit paniku nebo neprávem „špinit“ něčí jméno a čest.

Zejména poslední dvě jmenovaná očekávání mohou dle mého názoru působit komplikace při zpravodajském pokrytí negativních událostí – jestliže se o události informuje podrobně, mohou být média nařčena z nedodržování pravidel novinářské etiky, případně ze zveličování problému a „plašení“ veřejnosti. Jestliže o události informují málo, mohou být obviněna z bagatelizace záležitosti nebo ze zastírání něčího selhání. Tyto vlivy mohou ještě zesílit, jestliže mají recipienti přímou zkušenost s událostí (případně znají někoho, kdo tuto zkušenost měl) a tato skutečnost plně neodpovídá poskytnutému mediálnímu obrazu.<sup>11</sup>

### ***Negativita a její dopad na publika***

Dopady konzumace negativních obsahů na jedince mohou být různé a závisí na mnoha faktorech – od intenzity vystavení mediálním obsahům a způsob mediálního zpracování události, přes osobní zkušenosti, vzdělání nebo nálady recipientů až po dostupnost alternativních zdrojů informací.<sup>12</sup> Konkrétní důsledky se mohou různit – od konkrétní nedůvěry k určité službě nebo produktu (například podle studie Maxwella McCombe, provedené v USA na přelomu 60. a 70. let, krátce po leteckých nehodách nebo únosech, o nichž informovala média, opakovaně klesal počet prodaných letenek a stoupal počet prodaných pojištění letu<sup>13</sup>) přes nedůvěru k jednomu nebo všem médiím, až po vznik různých alternativních nebo konspiračních teorií.

---

<sup>10</sup> JIRÁK, Jan, KÖPPLOVÁ, Barbara. *Masová média*. Praha : Portál, 2009. s. 116.

<sup>11</sup> McNAIR, Brian. *Sociologie žurnalistiky*. Praha : Portál, 2008. s. 46.

<sup>12</sup> McNAIR, Brian. *Sociologie žurnalistiky*. Praha : Portál, 2008. s. 41 – 47.

<sup>13</sup> McCOMBS, Maxwell. *Setting the Agenda: The Mass Media and Public Opinion*. Cambridge : Polity Press, 2004. s. 129 – 130.

Konzumace negativně laděných mediálních obsahů však především vede k prožívání negativních emocí a v případě silnější konzumace i k vzniku obecně negativního pohledu na svět. Možné dopady silné konzumace negativních zpráv podrobně popsal americký sociolog **George Gerbner**, který v 70. letech na základě dlouhodobého empirického výzkumu formuloval tzv. kultivační teorii. Porovnával například představu diváků, kteří byli často vystaveni mediálním obsahům zobrazujícím násilí, o míře násilí v jejich okolí. Zjistil, že silní konzumenti televizního vysílání měli zkreslenou představu a odhadovali míru násilí větší, než jaká ve skutečnosti byla. „Podle Gerbnera se tak děje proto, že televize potvrzuje obavy a předsudky lidí o tom, jak svět, doopravdy vypadá.“<sup>14</sup>

Závěry Gerbnerovy kultivační teorie do značné míry potvrzují i výsledky psychologických experimentů. V roce 1987 byla například publikována studie *Effects of ‚Good News‘ and ‚Bad News‘ on Newscast Image and Community Image* americké mediální teoretičky Mary-Lou Galician a psychologa Norris D. Vestrea. V experimentu výzkumníci sestavili tři zpravodajské relace z imaginárního amerického města – negativní, neutrální a pozitivní, a promítli je studentům prvního ročníku psychologie. Následně měli studenti vyplnit dotazník, jak vnímají situaci v daném městě – zda je to dobré místo k životu a výchově dětí, zda je bezpečné se tam procházet po setmění, zda dobře funguje místní samospráva. Výsledek shrnuli velmi stručně: „Negativní zprávy vytvářejí negativní obraz města. Pozitivní zprávy však nevytvářejí lepší obraz města než zprávy neutrální.“<sup>15</sup>

Gerbnerova studie byla v pozdějších letech kritizována – zejména proto, že chápe publikum jako pasivní a bezmocné, které nedokáže konzumovaným obsahům odolávat. „Na studiu mediálních produktů je často lákavá (iluzorní) představa, že je možné přímo z typu obsahu mechanicky usuzovat na dopady, které ten či onen obsah může mít na (pasivního) jednotlivce či na společnost. (...) Jenže jedinec není pod izolovaným vlivem podnětů, které k němu přicházejí jen díky jeho účasti na procesu mediální komunikace mediálního produktu, nýbrž pod vzájemně provázanými vlivy celé řady nejrůznějších podnětů (jež dokonce zčásti sám vyhledává) mediálního i nemediálního původu, bezprostředně i v čase vzdálených.“<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> JIRÁK, Jan, KÖPPLOVÁ, Barbara. *Masová média*. Praha : Portál, 2009. s. 222-223.

<sup>15</sup> GALICIAN, Mary-Lou, VESTRE, Norris D. *Effects of ‚Good News‘ and ‚Bad News‘ on Newscast Image and Community Image*. Journalism Quarterly, 1987, vol. 62, no.2. s. 399-403. Dostupné online: <http://connection.ebscohost.com/c/articles/14839542/effects-good-news-bad-news-newscast-image-community-image>. Cit. dne 2. 2. 2015.

<sup>16</sup> JIRÁK, Jan, KÖPPLOVÁ, Barbara. *Masová média*. Praha : Portál, 2009. s. 334-335.

Na nepříznivý vliv konzumace negativních mediálních obsahů však poukazuje i současná psychologie. Americký psycholog Graham C. L. Davey například v roce 2012 publikoval výsledky výzkumu, při němž byli respondenti rozděleni na tři kontrolní skupiny. Výzkumníci všechny respondenty požádali, aby uvedli něco, co je v současnosti trápí, a následně o tom přemýšleli. Jedné skupině pustili televizní relaci s negativními zprávami, druhé s neutrálními a třetí se zprávami pozitivními. Následně s nimi vedli rozhovory. Nepřekvapilo je, že ti, kdo sledovali negativní zprávy, měli horší náladu, byli smutnější a úzkostnější. „Zajímavější je efekt, který mělo sledování negativních zpráv na starosti respondentů. (...) Zjistili jsme, že ti, kdo sledovali negativní zprávy, o svém problému déle přemýšleli a více mluvili a měli tendenci svůj problém vidět v katastrofických rozměrech, více než respondenti z druhých skupin. (...) Takže negativní zprávy nejenže způsobí, že budete cítit úzkost a smutek, ale také zhorší vaše osobní obavy a strachy.“<sup>17</sup>

## **Negativita v mediální produkci a obsazích** <sup>18</sup>

### **Negativita jako zpravodajská hodnota**

Negativita, hlavní vlastnost nehod a katastrof, je často považována za jednu z klíčových zpravodajských hodnot, které jsou definovány jako vlastnosti, jež musí událost mít, aby měla šanci dostat se do médií.<sup>19</sup> Jako první vytyčili tyto hodnoty v 60. letech norští teoretikové **Johan Galtung a Mari Holmboe-Rugeová** ve studii *The Structure of Foreign News: the Presentation of the Congo, Cuba and Cyprus Crises in four Norwegian Newspapers*. Na základě shodných rysů definovali následující zpravodajské hodnoty: osm obecně platných (frekvence, práh pozornosti, jednoznačnost, význam, souznění, překvapení, kontinuita, variace) a čtyři kulturně podmíněné (vztah k elitním národům, vztah k elitním osobám, personifikace, negativita). Ty byly vysledovány v západních mediálních systémech, v jiných se projevovaly nemusejí. Patří mezi ně i negativita.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> DAVEY, Graham C. L. The Psychological Effect of TV News. *Psychology Today* [online]. 2012. Dostupné online: <https://www.psychologytoday.com/blog/why-we-worry/201206/the-psychological-effects-tv-news>. Cit. dne 2. 2. 2015.

<sup>18</sup> Části této podkapitoly jsou převzaty z diplomové práce. Zdroj: ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*. Praha, 2011. 164 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, IKSŽ FSV. s. 42-44.

<sup>19</sup> HARTLEY, John. *Understanding News*. London : Routledge, 1995. s. 76.

<sup>20</sup> GALTUNG, Johan, HOLMBOE-RUGE, Mari. *The Structure of Foreign News: The Presentation of the Congo, Cuba and Cyprus Crises in Four Norwegian Newspapers*. *Journal of Peace Research*. 1965, no. 2. Dostupné online: <http://jpr.sagepub.com/content/2/1/64>. s. 68.

Galtung s Holmboe-Rugeovou však uvádějí, že samotná negativita v sobě nese několik dalších důležitých obecně platných zpravodajských hodnot. „Špatné zprávy jsou neočekávané, jednoznačné, dějí se náhle a rychle, zapadají do všeobecných názorů na svět a jejich práh pozornosti je nižší než u zpráv dobrých.“<sup>21</sup> Negativita v sobě zahrnuje zejména následující:

**Frekvence** – nehody se dějí rychle, nečekaně a „jednorázové“, je poměrně snadné je zpravodajsky zpracovat

**Překvapení** – negativní události jsou nečekané, dochází k nim náhle a bez varování

**Jednoznačnost** – události jsou snadno interpretovatelné a jednoznačné, a to jak pro jednotlivce a veřejnost, tak i pro politiky a státní instituce, nezávisle na režimu.

**Souznění** - u silnějších mediálních recipientů mohou negativní zprávy zapadat do jejich názoru na svět (který již je konzumací mediálních obsahů „zdeformovaný“ a další konzumace jej ještě potvrzuje – viz Gerbnerova kultivační teorie).

Negativní zprávy se tedy dostávají i do zpravodajství v mediálních systémech, které by negativitu samu o sobě mohly potlačovat.

Koncept Galtunga a Rugeové byl později dále rozpracován a někteří teoretikové se k nim vrací i v současnosti. Navázali na ně například Jorgen Westerstahl a Folke Johansson, kteří zpravodajských hodnot definují jen pět. Jednou z nich je dramaticita<sup>22</sup>, která je bezesporu pro negativní události charakteristická. Z teorie Galtunga a Rugeové vycházejí také Tony Harcup a Deirdre O’Neill, kteří vypracovali vlastní sadu současných zpravodajských hodnot. Mezi deseti vlastnostmi se objevují také „špatné zprávy“<sup>23</sup>.

### **Negativita jako nástroj moci**

Teorie zpravodajských hodnot se zabývá tím, proč média o negativitě informují; neřeší však otázku, jaký to může mít cíl. Určitou představu o tom mohou poskytnout například kulturní studia. Zde je nutné přijmout předpoklad, že média nejsou řízena pouze ekonomickým zájmem a touhou po zisku, ale také nějakým „vyšším“ záměrem – obvykle získáním či udržením moci ze strany určité části společnosti.

V některých konceptech mediálních studií můžeme najít podobnost či přesah k problematice negativity. Negativita, jak již bylo zmíněno v části věnované mediálním

---

<sup>21</sup> HARTLEY, John. *Understanding News*. London : Routledge, 1995. s. 78-79.

<sup>22</sup> TRAMPOTA, Tomáš. *Zpravodajství*. Praha : Portál, 2006. s. 26.

<sup>23</sup> HARCUP, Tony, O’NEILL, Deirdre. *What Is News? Galtung and Ruge revisited*. Journalism Studies. 2001, vol.2, no.2. Dostupné online: <http://www.informaworld.com/index/713773257.pdf>. Cit. dne 8.5.2011.

publikům, v jednotlivci a tedy i ve společnosti může vyvolat pocit strachu a úzkosti. Pro skupinu, která má moc a snaží se ji udržet, může být toto vyvolávání strachu užitečné – jedinci, kteří cítí úzkost, pravděpodobně budou méně aktivní a budou méně usilovat o změnu stavu ve společnosti a naopak, vládnoucí skupina může legitimizovat své autoritářské chování snahou o potlačení negativního chování či projevů. Poslední domněnka vyplynula mimo jiné z empirického zkoumání S. Halla a dalších teoretiků kulturních studií, kteří zkoumali způsob mediálního zobrazení drobné kriminality (pouliční krádeže). „Vysvětlují, že morální panika okolo kapsářů přispěla k posunu do ‚výjimečného stavu‘ autoritářské společnosti, zákona a pořádku.“<sup>24</sup>

S podobnými důsledky se lze v současnosti setkat například v souvislosti s terorismem. Informace o dalších teroristických činech ve společnosti vyvolávají pocit úzkosti a strachu, což vládnoucím vrstvám může dát záminku k omezování občanských svobod na úkor zvýšení bezpečnosti. Často se také zmiňuje, že kdyby média o teroristických útocích neinformovala, dojde ke snížení jejich četnosti, protože cílem teroristů je vyvolat strach, k čemuž je nutné, aby se o činech co nejvíce vědělo.

### **Rámcování (framing)**

Koncept rámcování (framingu) se nezabývá přímo negativitou, ale bude využit v analytické části práce, proto jej také stručně představím. S konceptem rámcování přišel začátkem 90. let americký mediální teoretik **Robert Entman**: „*Rámcovat znamená vybírat určité aspekty vnímané reality a zvýšit jejich významnost ve sdělovaném textu tak, že se prosazuje určitá definice problému, kauzální vysvětlení, morální hodnocení či také doporučené řešení popisované události.*“<sup>25</sup> Entman pohlížel na rámce ve významu kontextuálním. Je však také možné rámcování vnímat ve významu stylu prezentace zpráv.<sup>26</sup>

Zvolením vhodného rámce můžeme zdůraznit určitý aspekt události nebo určitý pohled na ni. Rámec „*dává kontext a napovídá, co je tématem, a to tak, že selektuje, zamlčuje a komentuje.*“<sup>27</sup> U negativních událostí je možné nastavením rámců ještě zdůraznit její negativitu (např. rozsah a následky nehody, nevhodné chování svědků

---

<sup>24</sup> BARKER, Chris. *Slovník kulturních studií*. Praha : Portál, 2006. s. 124.

<sup>25</sup> ENTMAN, Robert M. Framing: Towards Clarification of a Fractured Paradigm. *Journal of Communication*, vol. 4, no. 3. s. 52. Dostupné online: [http://sotomo-ve.geo.uzh.ch/sotomo/pps/lit/entman\\_93.pdf](http://sotomo-ve.geo.uzh.ch/sotomo/pps/lit/entman_93.pdf). Cit. dne 4. 2. 2015. (Citováno dle: McCOMBS, Maxwell. *Agenda setting*. Praha : Portál, 2009. s. 133.)

<sup>26</sup> McCOMBS, Maxwell. *Agenda setting*. Praha : Portál, 2009. s. 228-229.

<sup>27</sup> McCOMBS, Maxwell. *Agenda setting*. Praha : Portál, 2009. s. 133

události, obviňování možných viníků bez řádného vyšetřování apod.), anebo naopak vyzdvihnout určité pozitivní aspekty (obětavá pomoc zachránců, šťastné okolnosti, které zmírnily následky události apod.). Analýza identifikovaných rámců může poukázat na motivaci, která vedla k jejich výběru a použití.

Je nutné podotknout, že všechny výše uvedené teorie a koncepty byly vypracovány v demokratických systémech. V totalitních systémech nemusí být plně platné. T. Trampota uvádí, že podle J. Končelíka v totalitních režimech dochází například k „nabourání“ platnosti některých zpravodajských hodnot. Kromě personalizace, variace a spojení s elitními osobami to výrazně platí i pro negativitu: *„Namísto negativních zpráv jsou intenzivně prezentovány zprávy o úspěších hospodářství a průmyslu, negativní události jako možný náznak chyb systému se objevují jen v omezeném množství.“*<sup>28</sup> Tamtéž však podotýká, že toto tvrzení je nutno dále empiricky prověřit. Analýzou zpravodajského pokrytí leteckých a železničních nehod, k níž v následujících kapitolách přikročím, se o to tedy pokusím.

---

<sup>28</sup> TRAMPOTA, Tomáš. *Zpravodajství*. Praha : Portál, 2006. s. 27.



## 2. Nehody a analýza jejich zpravodajského pokrytí

---

### **Metodologické a teoretické zakotvení**

Základním metodologickým východiskem pro analytickou část je koncept zakotvené teorie (grounded theory) dle A. Strausse a J. Corbinové. Teorie je „*induktivně odvozená ze zkoumání jevu, který reprezentuje. To znamená, že je odhalena, vytvořena a prozatímně ověřena systematickým shromažďováním údajů o zkoumaném jevu a analýzou těchto údajů.*“<sup>29</sup> Postup práce je tedy především induktivní. Práce si je vědoma omezení induktivních metod a v žádném případě se nesnaží závěry zobecňovat či vztahovat na prezentaci negativních událostí za komunismu obecně; naopak se vždy snaží zohlednit specifika dané události i společensko-politické situace a definovat možnou souvislost s mediálním zobrazením události.

Dalšími východisky, využitými v následující obsahové analýze, je především teorie zpravodajských hodnot a koncept rámcování R. Entmana, které byly představeny v předchozí kapitole.

### **Metoda analýzy a struktura analytických podkapitol**

Základními využitými metodami jsou kvantitativní a kvalitativní analýza mediálního obsahu, srovnávací historická analýza, výklad a deskripce. Samotná analýza mediálního obsahu byla prováděna v několika krocích, které na sebe navazovaly. Zjištění z jednotlivých částí ovlivnily další metodické kroky i výběr aspektů sledovaných v obsahové analýze zpravodajského pokrytí. V podstatě se tedy také jedná o aplikaci zakotvené teorie. Výzkum byl prováděn v následujících krocích:

**1) Sběr materiálu** - v období 30 dnů po každé z nehod<sup>30</sup> byly vybírány jednotlivé materiály (materiálem se rozumí publikovaná zpráva, komentář, fotografie či grafika), jejichž hlavním tématem byla příslušná nehoda nebo v němž byla nehoda zmíněna na podstatném místě.<sup>31</sup> Základní údaje o nich byly průběžně zapisovány do kódovací tabulky

---

<sup>29</sup> STRAUSS, Anselm a CORBINOVÁ, Juliet. *Základy kvalitativního výzkumu*. ALBERT, Boskovice 1999. s. 14.

<sup>30</sup> *Tento časový úsek byl zvolen proto, že jak u leteckých, tak u železničních nehod se do počtu obětí započítávají zranění, kteří svým zraněním podlehli do 30 dnů po nehodě. Umožňuje to lépe zachytit případnou závislost mezi počtem obětí a rozsahem zpravodajského pokrytí události.*

<sup>31</sup> *Určitou výjimku tvoří letecká nehoda u Levoči z roku 1956, kdy sice byla zveřejněna pouze jedna zpráva o samotné nehodě, zato v dalších 30 dnech vycházely desítky materiálů v ostré kampani proti balonům*

(přepis tabulek je vždy v úvodu analytické části k příslušné nehodě). Kódovací tabulka byla navržena pro účely této práce a eviduje základní parametry materiálu (deník, datum, strana v periodiku, rozsah materiálu, titulek, obrazový doprovod, případná další specifika).

**2) Kvantitativní analýza** – sleduje pouze základní aspekty zpravodajského pokrytí (počet zveřejněných materiálů, délka, rozložení ve sledovaném období atd.) především formou tabulek a grafů. Pro lepší porozumění sledovaným parametrům připojuji několik poznámek ke kvantitativní analýze:

Pokud byl jeden text rozdělen na více stran (obvykle označen na 1. straně slovy „pokračování na s. X“ a na uvedené straně pokračoval pod stejným titulkem a s označením „pokračování ze s. 1“), započítává se do analýzy jako jeden text.

Celkový počet dní, po které periodikum o nehodě informovalo, je sledován z toho důvodu, že poskytuje relevantnější obraz rozsahu pokrytí nehody než samotný počet článků.<sup>32</sup>

Rozsah článků je hodnocen následovně: 1 – krátký materiál (do délky max. 1 sloupku), 2 – středně dlouhý materiál (2 sloupky, případně 1 sloupek s fotografií), 3 – dlouhý materiál.

**3) Kvalitativní analýza** - zabývá se obsahovou i formální stránkou materiálů a její komparací. Sledovány jsou popsané události, aktéři zprávy, práce se zdroji. Dále je analyzován použitý styl a jazyk zprávy, práce s expresivními a emoce vyvolávajícími prostředky, zarámčování události do kontextu a celkové vyznění zpravodajského pokrytí. Velká část těchto parametrů je převzata z navrhované metody diskursivní analýzy dle Alana Bella.<sup>33</sup>

---

*s nákladem letáků, které byly nad naše území vysílány ze zahraničí a které byly režimem označeny za příčinu nehody; ani v jednom z textů však nebylo uvedeno, že příčinou nehody byla srážka s balonem. Ani v případě této nehody však nejsou články na téma „balonové akce“ započítávány přímo do zpravodajského pokrytí samotné nehody, ale v následné kvalitativní analýze jim je věnována značná pozornost.*

<sup>32</sup> *Jako příklad události, kde byl sice značný rozdíl mezi počtem zveřejněných článků v Rudém právu a Mladé frontě, je možné uvést leteckou nehodu u Bratislavy v roce 1976. Deníky o ní informovaly ve stejných dnech, avšak Rudé právo kromě agenturních zpráv o nehodě zveřejnilo také tři zprávy o kondolenčních telegramech ze zahraničí. Ty sice s nehodou bezprostředně souvisejí a jsou s ní dány do souvislosti, avšak z hlediska zpravodajského pokrytí je jejich význam mizivý. Poměr materiálů u Rudého práva oproti Mladé frontě tím však stoupl na 7 : 4, což by mohlo budit dojem, že Rudé právo o nehodě informovalo mnohem obsáhleji.*

<sup>33</sup> TRAMPOTA, Tomáš, VOJTĚCHOVSKÁ, Martina. *Metody výzkumu médií*. Praha : Portál, 2010. s. 173-176.

Jednotlivé podkapitoly jsou vystavěny následovně:

**a) Faktografická část** začíná podrobným popisem události, zejména jejího průběhu, kontextu, příčin a následků, aby je následně bylo možné porovnat s mediálním zachycením události. Následuje část věnovaná charakteristice společensko-politické situace v daném období s důrazem na situaci v mediální krajině. (Tato charakteristika však není zařazena ve všech kapitolách, ale pouze tehdy, když od předchozí nehody došlo k výrazným změnám či vývoji situace.)

**b) Analytická část** postupuje od kvantitativní obsahové analýzy (grafického a tabulkového zachycení základních aspektů pokrytí nehody jako počet článků, frekvence, délka, titulky, témata) přes kvalitativní obsahovou analýzu (poskytující deskripci a rozbor analyzovaných materiálů, doplněný o ukázky článků). Končí komparativní analýzou a souhrnem, který definuje shodné či rozdílné rysy v přístupu Mladé fronty a Rudého práva a porovnává zobrazení nehody se srovnatelnými dřívějšími událostmi. Zdůrazňuje také případná specifika zpravodajského pokrytí.

V poslední souhrnné kapitole pak budou závěry dílčích analýz shrnuty a bude provedena syntéza uvedených zjištění. Cílem je vysledování vývoje způsobu zpravodajského pokrytí leteckých a železničních nehod během celého sledovaného období 1948-1989 a stanovení pravděpodobných či možných faktorů, které tento vývoj ovlivnily. Závěrečná zjištění se také pokusím srovnat s teorií zpravodajských hodnot – budu sledovat, zda hrály roli i další hodnoty jako je kontinuita, blízkost, elitní osoby, personifikace a podobně. Nedílnou součástí závěru bude i ověření či vyvrácení hypotéz, které byly předloženy v úvodu práce.

V přílohách se nacházejí doplňkové materiály, jako je seznam analyzovaných článků, dotazník týkající se vnímání výrazů používaných v analyzovaných materiálech<sup>34</sup>, ukázka vyplněné kódovací tabulky či seznamy tabulek, grafů a obrázků. Samotné grafické materiály jsou kvůli přehlednosti vkládány na příslušné místo v textu práce. Analyzované materiály (skeny či fotokopie článků z dobového tisku) jsou z důvodu již tak značného rozsahu práce přiloženy na CD.

---

<sup>34</sup> V rámci kvalitativní analýzy sleduji zejména titulky a v nich výskyt výrazů, které lze použít pro označení událostí tohoto typu: nehoda, havárie, neštěstí, tragédie, katastrofa apod. Z osobního vnímání i z krátkého dotazníku položeného prostřednictvím VypIno.cz jsem stanovila následující škálu expresivity termínů: 1 (málo expresivní) – nehoda, havárie; 2 (středně emotivní) – neštěstí; 3 (silně emotivní) – katastrofa, tragédie. Zadáni dotazníku i výsledky šetření jsou zahrnuty do příloh práce.

## 2.1. Letecká nehoda u Kalamaty, 1948

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>21. 12. 1948</b>
Letoun, typ:	<b>OK-WDN, Douglas DC-3</b>
Linka:	<b>Praha – Řím – Athény – Lydda</b>
Počet obětí:	<b>24</b>
Popis nehody:	<b>Řízený let do terénu</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba posádky, počasí</b>

Nehoda letounu DC-3 ČSA na lince Praha – Lydda (Palestina) nebyla u ČSA v daném období nikterak ojedinělou. Ve 2. polovině 40. a v 1. polovině 50. let došlo u ČSA ke 12 nehodám tohoto typu letounu, při nichž byla letadla zničena nebo natolik poškozena, že musela být vyřazena z provozu.<sup>35</sup> Nehoda letadla OK-WDN byla vybrána především proto, že na ní lze ukázat mediální zobrazení nehod na samém počátku sledovaného období, poměrně krátce po nástupu komunistického režimu k moci.

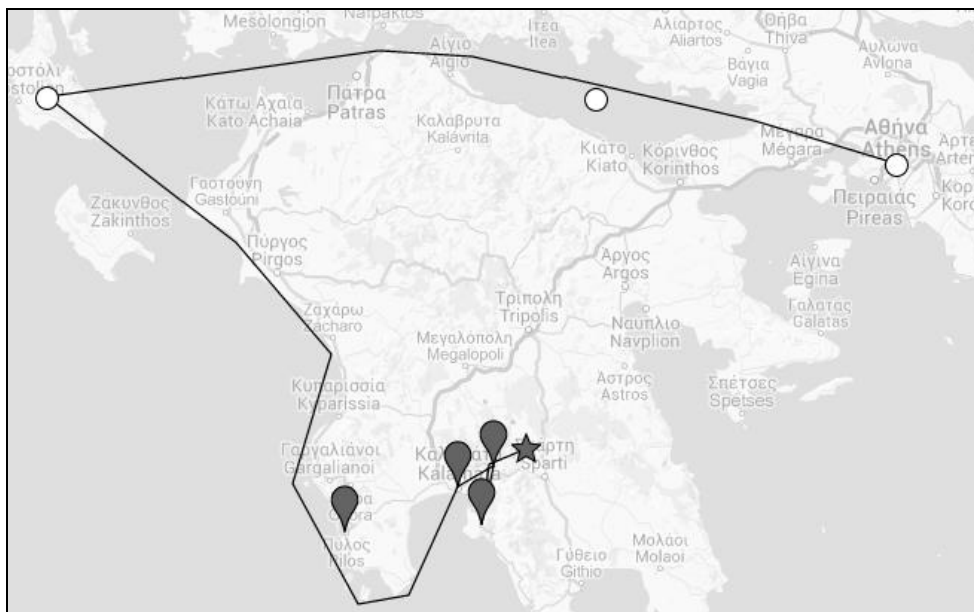
Let z Prahy zprvu probíhal normálně, až na zpoždění v řádu několika desítek minut. Po mezipřistání v Římě měl letoun zamířit jihozápadním směrem přes Itálii, Jaderské moře a nad Peloponéským poloostrovem do Athén. U Peloponésu se však letadlo ve tmě dostalo do oblasti se špatným počasím – oblačnost a nebezpečí námrazy – a odchýlilo se od stanovené trasy. Posádka, tvořená dvěma bývalými piloty RAF, radiotelegrafistou a palubním mechanikem, byla ve spojení s řídicími středisky v Athénách. Posádka byla podle všeho zcela dezorientovaná, hlásila údaje o poloze, které byly později vyhodnoceny jako nesmyslné,<sup>36</sup> a opakovaně žádala o zaměření polohy Athénami. Rádiové spojení však bylo negativně ovlivněno rušením a nakonec se přerušilo úplně. Ještě předtím, kolem 16.40 GMT, daly Athény letounu pokyn stoupat do 10.000 stop (cca 3000 m, předtím totiž letoun sklesal do cca 1000 metrů, aby se dostal pod oblačnost), což posádka potvrdila. Pár minut poté letadlo vyslalo signál SOS, který však zachytily pouze zahraniční stanice.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb : Svět křídel, 2009. s. 29.

<sup>36</sup> Tamtéž. s. 120.

<sup>37</sup> Tamtéž. s. 103.



**Obrázek 1 - Trasa letu (LN Kalamata 1948)**

Mapka č. 1. Zdroj: maps.google.com. Kroužky je označena trasa, kterou letadlo mělo letět; terčíky je označena skutečná poloha letounu, vycházející z pozorování svědků. Hvězdička označuje místo nehody.

Od 17. hodiny bylo letadlo pozorováno na několika místech ze země, jak patrně bloudí u řeckého pobřeží v okolí města Kalamata. Několikrát vystřelilo červenou signální raketu – signál tísně. Naposled je svědkové viděli či zaslechli v 17.40. Letadlo havarovalo o několik minut později, když v plném letu ve výšce 1200 m narazilo do svahů pohoří Taygetos. Letadlo bylo nárazem a následným požárem kompletně zničeno a nikdo z 24 osob na palubě nepřežil.

Po letadle bylo vyhlášeno pátrání, ale trvalo další dva dny, než se pátracímu letadlu z americké základny v Athénách povedlo objevit trosky.<sup>38</sup> Záchrané a pátrací jednotky se na místo dostaly ještě o den později, až 23. prosince – místo nehody bylo v těžko dostupném horském terénu a navíc v okolí působily partyzánské jednotky,<sup>39</sup> takže záchrané týmy nakonec potřebovaly asistenci armády, než dostaly místo plně pod kontrolu. Právě přítomnost partyzánů (kteří se k vraku dostali jako první a obrali těla obětí o cennosti i oděvy<sup>40</sup>) později zapříčinila spekulace o tom, že letoun OK-WDN mohl být sestřelen – ať záměrně či omylem. Vyšetřování však nic takového neodhalilo.

<sup>38</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. Ath 002 22. prosince Záchraná akce OK-WDN. Karton č. 3.

<sup>39</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb : Svět křídél, 2009. s. 102.

<sup>40</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. 25/12 1950z OKWDU SKOC/NOVOTNY. Karton č. 3.

Jako pravděpodobná příčina nehody byla stanovena chyba posádky. Kapitán podal letový plán na let podle viditelnosti a nikoli podle přístrojů<sup>41</sup> (což by za daného počasí a v dané denní době bylo mnohem vhodnější a bezpečnější). Letadlo mělo původně z Říma do Athén letět nad Korintským zálivem (viz mapku a bílými kroužky označenou trasu), tedy nad Peloponéským poloostrovem. Špatné počasí nad zálivem však kapitána přimělo k rozhodnutí letět kolem břehů Peloponéského poloostrova (trasa označená šedými terčíky), aniž by o tom však informoval řídicí středisko.<sup>42</sup> „Kdyby kapitán letěl přes Korintský záliv, byl by proletěl špatným počasím a dostal se mimo působnost fronty do počasí lepšího. Tím, že se rozhodl k obletu Peloponesu, letěl podél uvedené fronty a trvale po celou dobu dalšího svého letu v pásmu velmi nepříznivého počasí. Proto jeho rozhodnutí k obletu nebylo šťastné. Rozhodl se k delší cestě, navigačně těžší, kterou dosud nikdy neletěl, a za povětrnostní situace, o které nevěděl, zda bude za obletu příznivější. Podle řeckých notamů<sup>43</sup> nebylo povoleno letěti mimo stanovený koridor.“<sup>44</sup>

Závažných chyb se kromě kapitána dopustil také radiotelegrafista, který nedokázal správně určit polohu. Na nehodě se však výrazně podepsalo i nepříznivé počasí a tma a určitý vliv měly i systémové nedostatky v řeckém řízení letového provozu.<sup>45</sup> Archivní dokumenty také poukazují na zpoždění, které letadlo nabralo už při odletu z Prahy a které do určité míry způsobilo, že letadlo v kritické fázi letu letělo už za tmy.<sup>46</sup>

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

Nehoda u Kalamaty přišla na konci zlomového roku 1948. V Československu v únoru 1948 proběhl převrat, při němž moc uchvátila komunistická strana, a do konce roku se jí povedlo zcela získat kontrolu nad veškerým děním ve státě. Bylo zahájeno znárodňování a kolektivizace (vycházející do značné míry z předválečných vzpomínek na ekonomickou krizi, kvůli nimž většina obyvatel tento krok schvalovala<sup>47</sup>). V květnu byla přijata nová ústava, v níž bylo zakotveno socialistické směřování státu. Ústava sice

---

<sup>41</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb : Svět křidel, 2009. s. 109.

<sup>42</sup> Tamtéž. s. 104.

<sup>43</sup> NOTAM – zpráva pro letce (*Notice to Airmen*), stručná rádiem opakovaně vysílaná depeše s provozními informacemi, např. o počasí.

<sup>44</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb : Svět křidel, 2009. s. 104-105.

<sup>45</sup> Tamtéž. s. 120.

<sup>46</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Věc: Katastrofa letadla OK-WDN*. Karton č. 3.

<sup>47</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 133.

zaručovala svobodu médií a uváděla, že není možné podrobovat tisk cenzuře<sup>48</sup>, jenže skutečnost byla odlišná. Už během roku 1948 se začala uplatňovat předběžná cenzura. Důležité byly také dvě vyhlášky, které stanovovaly formální pravidla pro vydávání tisku – například nutnost povolení Ministerstva informací nebo vyhláška ohledně hospodaření s papírem, který byl dlouhodobě nedostatkovým zbožím.<sup>49</sup>

V redakcích se měnilo personální obsazení. Došlo ke zrušení mnoha periodik – uvádí se, že jich bylo přes 570.<sup>50</sup> Zanikly některé tradiční tituly jako Právo lidu vydávané sociálními demokraty nebo časopisy Dnešek, Akord, a další. Z celostátních deníků od roku 1948 vycházely celostátně Rudé právo vydávané KSČ, Mladá fronta (ČSM, resp. SSM), Lidová demokracie (Čs. strana lidová), Svobodné slovo (Čs. strana socialistická) a Práce (ROH).

Média byla zcela podřízena státní moci. „Už neodpovídala za svoji činnost veřejnosti, nýbrž výhradně KSČ jako rozhodující politické síle a sloužila k prosazování jejích zájmů.“<sup>51</sup> O kontrolu záležitostí médií se dělily zejména dvě instituce: Ministerstvo informací Václava Kopeckého a Kulturní a propagační oddělení UV KSČ v čele s Gustavem Barešem.

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>3</b>	<b>3</b>
První zpráva:	<b>23. 12.</b>	<b>23. 12.</b>
Poslední zpráva:	<b>28. 12.</b>	<b>25. 12.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>3</b>	<b>3</b>

Mladá fronta					Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.	
23. 12.	1	Letadlo čs. aerolinie nezvěstné	1	2	1	Letadlo čs. aerolinií nezvěstné	1	2	
24. 12.	2	Čs. letadlo nalezeno	1	1	2	Čs. dopravní letadlo nalezeno	1	1	
25. 12.					3	Čs. dopravní letadlo nalezeno	1	1	
28. 12.	3	Vrak čs. letadla nalezen	1	1					

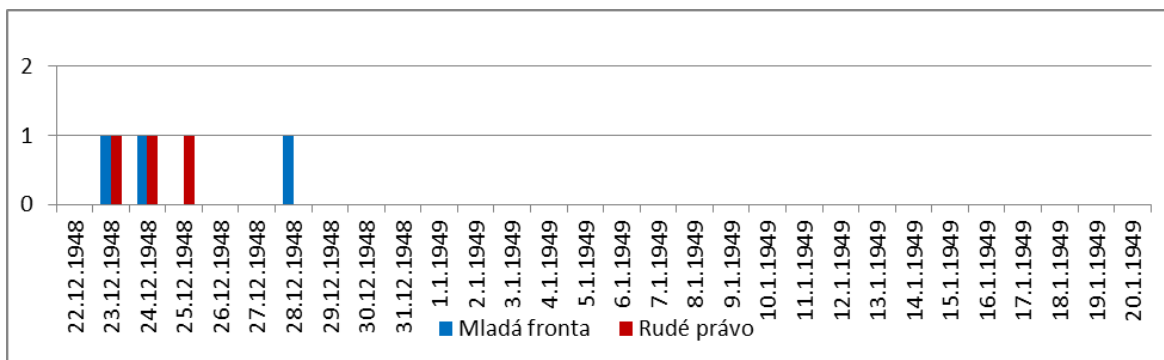
**Tabulka 1 - Seznam publikovaných článků (LN Kalamata 1948)**

<sup>48</sup> Ústavní zákon ze dne 9. května 1948. *Parlament České republiky – Poslanecká sněmovna*. Dostupné online: [http://www.psp.cz/docs/texts/constitution\\_1948.html](http://www.psp.cz/docs/texts/constitution_1948.html). Cit. dne 2. 2. 2015.

<sup>49</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 142.

<sup>50</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 145.

<sup>51</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 137.



**Graf 1- Frekvence publikovaných článků (LN Kalamata 1948)**

K nehodě došlo 21. 12. odpoledne. První zprávy o nehodě byly v obou denících otištěny dva dny poté, 23. 12., a informovaly o skutečnosti, že letadlo je pohřešováno. Informace o nalezení vraku tisk přinesl 24. 12. (den poté, co se řeckým úřadům povedlo vrak dne 23. 12. lokalizovat). Rudé právo (dále RP) tutéž zprávu otisklo v doslovném znění také 25. 12. Mladá fronta (dále MF) s poslední zprávou čekala až do 28. 12., kdy přinesla i informaci, že nehodu nikdo z cestujících ani členů posádky nepřežil.

Oba deníky o nehodě informovaly velmi podobným způsobem; vydaly jednu delší a dvě krátké zprávy. Všechny zprávy však nevycházely ve stejné dny, což bylo způsobeno rozdílným vydáváním deníků o vánočních svátcích. Využívaly pravděpodobně totožné zdroje informací – oficiální sdělení úřadů.

RP přineslo o něco větší objem informací v prvním textu (upřesnilo například registrační značku letounu a předpokládaný průběh letu). Oba deníky shodně informovaly o průběhu letu a popisovaly bloudění letounu nad Peloponésem, přinesly seznam jmen posádky a cestujících a v pozdějších dnech informovaly o postupu pátrání po letadle. Zprávu o tom, že se na místo nehody konečně dostaly vojenské vládní jednotky a nenašly nikoho naživu, přinesla pouze MF. Drobný rozdíl lze vyzorovat také v umístění článků v rámci deníku: MF všechny články přinesla na titulní straně, RP je umísťovalo dovnitř listu na stránky věnované domácímu zpravodajství.

Jazyk zpráv byl u obou deníků téměř totožný: oba používaly strohý zpravodajský styl, v titulcích se objevovaly emočně nezabarvené výrazy jako „letadlo pohřešováno“ a „letadlo nalezeno“. K textům nebyly přiloženy žádné fotografie.

Vzhledem k tomu, že jde o první událost z celého sledovaného období, není možné provést komparaci s předcházejícími událostmi. Zpravodajské pokrytí nehody nevykazovalo explicitní projevy politických vlivů.



## 2. 2. Železniční nehoda v Podivíně, 1950

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>21. 12. 1950</b>
Vlaky:	<b>Rychlík č. R25 Bratislava – Brno</b> <b>Autobus Podivín – Velké Bílovice</b>
Počet obětí:	<b>47</b>
Popis nehody:	<b>Srážka vlaku s autobusem na přejezdu</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba obsluhy závor</b>

K nejtragičtější československé srážce vlaku s jiným vozidlem došlo tři dny před Vánoce roku 1950 v Podivíně na Břeclavsku. Mnoho lidí z okolních vesnic, zejména žen, vyrazilo toho dne do Podivína na předvánoční nákup. Zpět do svých domovů se chtěly navečer dostat autobusem, který mířil do Velkých Bílovic. Autobus byl přeplněný: podle odhadů řidiče bylo uvnitř kolem 70 osob,<sup>52</sup> jiné zdroje však uvádějí až 90 osob – průvodčí prý dokonce některé cestující musel odmítnout.<sup>53</sup>

Autobus zastavil spolu s několika dalšími vozidly před železničním přejezdem u vlakového nádraží v Podivíně, kde se zrovna pohybovalo několik vlaků. Nejprve projel vlak od Brna do Břeclavi a poté začali železničáři manipulovat s nákladními vagony stojícími ve stanici. Co následovalo, popsal při výslechu devětapadesátiletý hradlař, který také obsluhoval závory: „*Po dobu přesunu zmíněných vozů jsem měl stále závory spuštěny. (...) Poté, co zaměstnanci projeli a nacházeli se za přejezdem, zvedl jsem závory a takto jsem uvolnil cestu – přejezd přes koleje ČSD vozidlům, neboť jsem si neuvědomil, že krátce předtím (...) jsem dal na volno pro rychlík čís. 25, jedoucí od Břeclavy<sup>54</sup> do Brna.*“<sup>55</sup> Vozidla vjela na koleje a několik jich ještě stačilo projet. Plný, těžký autobus, který ještě zpomalil, aby mohlo snáze projet nákladní auto v protisměru, to už nestihl. Osádka autobusu v poslední chvíli blížící se vlak zpozorovala, řidič zrychlil, ale nestačilo to. Stejně tak zpozorovala překážku na trati i osádka lokomotivy rychlíku a strojvedoucí dokonce stihl

---

<sup>52</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Spis G/N/1/1, inv.č. 20. *Zápis o výpovědi – Otto Lang.*

<sup>53</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 303.

<sup>54</sup> *Pravopisné odchylky a chyby, vyskytující se v přímých citacích, byly převzaty z citovaných dokumentů.*

<sup>55</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Spis G/N/1/1, inv.č. 20. *Zápis o výpovědi – Eduard Šukelt.*

začít brzdit,<sup>56</sup> ale srážka se už odvrátit nedala – obě osádky se uviděly až příliš pozdě (také proto, že ve výhledu bránily posunované nákladní vagony). Rychlík narazil do zadní části autobusu, zachytil ho a vlekl asi dalších 15 metrů. Vozidlo se převrátilo, otočilo proti směru jízdy vlaku a těžká lokomotiva jej na pravé straně naprosto zdemolovala. Lokomotiva a několik vagonů vykolejilo.<sup>57</sup>

Výsledek srážky byl tragický. Náraz parní lokomotivy přeplněný autobus zdemoloval a někteří cestující skončili pod koly vlaku. Na místě zůstalo 36 mrtvých a dalších 11 zemřelo později v nemocnicích v Brně a ve Valticích. Dalších 52 osob utrpělo různě těžká zranění, u některých však zůstaly doživotní následky (o destruktivní povaze zranění vypovídá například fakt, že torza dvou cestujících z autobusu se nikdy nepovedlo identifikovat)<sup>58</sup>. Zahynul také topič z lokomotivy a jeho dva spolupracovníci byli zraněni.<sup>59</sup> Obětím nehody byl na Štědrý den roku 1950 v Podivíně vypraven státní pohřeb.<sup>60</sup>

K zavinění nehody se přiznal zaměstnanec Československých drah, který obsluhoval závory. „*Na nehodě si přičítám vinu sám proto, že ve snaze, abych vyhověl řidičům vozidel, jsem zapomněl na to, že jsem dal strojvedoucímu rychlíku ‚Volno‘...*“,<sup>61</sup> vypověděl hradlař. Byl odsouzen k maximálnímu trestu pěti let. Po třech letech ve vězení zemřel.<sup>62</sup>

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

V roce 1950 v Československu panovala éra nejtvrďšího stalinismu. Prezidentem byl stále Klement Gottwald. Doba byla charakteristická politickými procesy tvrdě potírajícími veškeré potenciální odpůrce režimu. Procesy postihly velmi širokou skupinu inteligence či lidí se zkušenostmi ze zahraničí, od opozičních politiků přes bývalé zahraniční letce a církve až po sportovce. Probíhala první pětiletka, pro kterou bylo charakteristické zejména pokračující znárodňování podniků i živnostníků a kolektivizace zemědělství. „*Kolektivizace*

---

<sup>56</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Spis G/N/1/1, inv.č. 20. *Zápis o výpovědi – strojvedoucí Antonín Pipek.*

<sup>57</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Spis G/N/1/1, inv.č. 20. *Zápis o výpovědi – Lang Otto.*

<sup>58</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Spis G/N/1/1, inv.č. 20. *Železniční neštěstí u Podivína – výsledek pátrání po totožnosti dvou neznámých mrtvol.*

<sup>59</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Spis G/N/1/1, inv.č. 20. *Srážka rychlíku R25 s autobusem ČSAD v Podivíně, okres Břeclav – hlášení. s. 2.*

<sup>60</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky.* Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 303

<sup>61</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Spis G/N/1/1, inv.č. 20. *Zápis o výpovědi – Eduard Šukelt.*

<sup>62</sup> Nsg. Slzy, krev a zmatek. Zkáza přijela před Vánoci 1950 po kolejích. E15 [online]. Dostupné online: <http://magazin.e15.cz/regiony/slzy-krev-a-zmatek-zkaza-prijela-pred-vanoci-1950-po-kolejich-841987>. Cit. dne 4. 12. 2014.

rozvrátila venkovská společenství a násilně přerušila tradiční venkovský způsob života, v dlouhodobém záměru však komunistům umožnila venkov ideologicky kolonizovat a mimo jiné skrze pracovní migraci do měst otevřela i cestu k postupnému zvyšování životní úrovně.“<sup>63</sup>

Pro oblast médií se stal důležitým datem 20. prosinec 1950, kdy byl přijat tiskový zákon. Uzavřel období ustanovování totalitárního mediálního systému. Proklamoval, že „posláním tisku je napomáhat budovatelskému úsilí československého lidu a jeho boji za mír a spolupracovat na výchově k socialismu.“<sup>64</sup> Bylo zakázáno jakékoli soukromé podnikání v oblasti tisku.<sup>65</sup> V tiskovém zákoně byla také zakotvena povinnost novináře být členem Svazu československých novinářů – což se stalo velmi účinným nástrojem kontroly nad jednotlivými novináři.<sup>66</sup>

V domácím zpravodajství „udávalo krok“ Rudé právo, pro zahraniční zpravodajství byl klíčový servis ČTK. Ta po roce 1948 zrušila síť vlastních zpravodajů a zprávy začala přebírat téměř výhradně ze sovětské agentury TASS. I ČTK poskytovala zpravodajský servis z domova – zde byly zdrojem oficiální zprávy z úřadů či institucí.<sup>67</sup>

Uvedené skutečnosti vedly k naprosté unifikaci médií, která se projevovala během celých 50. let. „Tiskoviny nabízely šedivé a nezajímavé mediální obsahy. Zmizela reklama či reportáž, dominovaly naopak rozsáhlé ideologické materiály – například projevy komunistických funkcionářů v plném znění.“<sup>68</sup>

### **Analyza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>2</b>	<b>3</b>
První zpráva:	<b>23. 12.</b>	<b>23. 12.</b>
Poslední zpráva:	<b>27. 12.</b>	<b>27. 12.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>2</b>	<b>2</b>

---

<sup>63</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 134.

<sup>64</sup> Tamtéž. s. 142.

<sup>65</sup> Tamtéž.

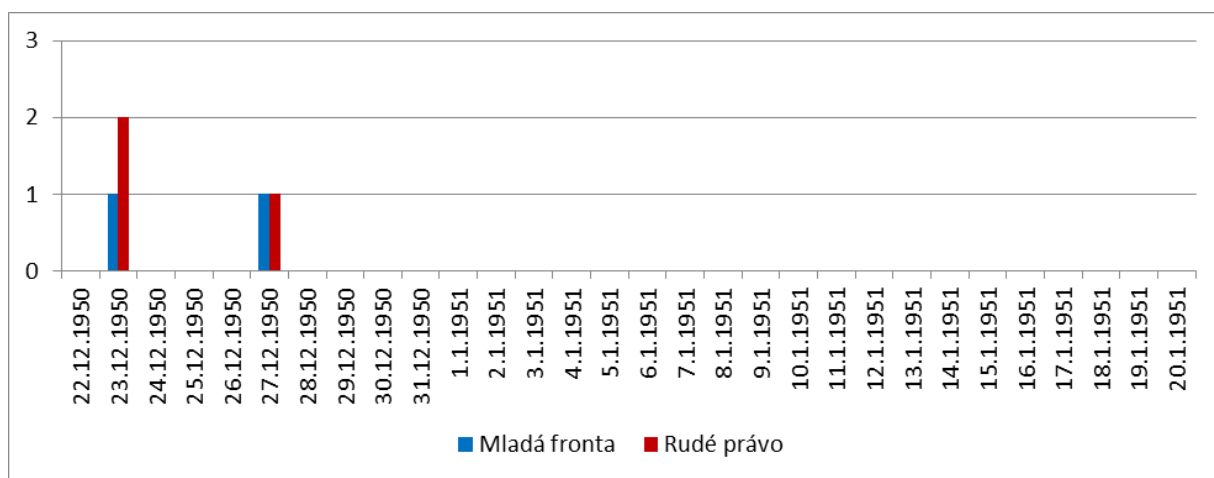
<sup>66</sup> Zákon ze dne 20. prosince 1950 o vydávání časopisů a o Svazu československých novinářů. *Koncelik.eu* [online]. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/tiskovy-zakon-184-1950/>. Cit. dne 2. 2. 2015.

<sup>67</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 143.

<sup>68</sup> Tamtéž. s. 149.

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
23. 12.	1	Úřední zpráva ministerstva národní bezpečnosti o dopravní nehodě u Podivína + Mimořádná schůze vlády	3	3	1	Mimořádná schůze vlády jednala o železničním neštěstí u Podivína	1	2
					2	Úřední zpráva o železničním neštěstí u Podivína	3	2
27. 12.	2	Státní pohřeb obětí žel. neštěstí u Podivína	5	2	3	Státní pohřeb obětí železničního neštěstí u Podivína	1	3

Tabulka 2 - Seznam publikovaných článků (ŽN Podivín 1956)



Graf 2 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Podivín 1950)

K nehodě došlo 21. prosince 1950 v odpoledních hodinách. První zprávu přinesly oba deníky dva dny po nehodě, tedy 23. 12., poslední zpráva byla zveřejněna 27. 12. Mladá fronta i Rudé právo přinesly naprosto shodné informace, protože čerpaly ze zpravodajského servisu ČTK. Zprávy byly zveřejněny v doslovném či téměř doslovném znění. Rozdíl v počtu článků je způsoben tím, že MF spojila dva materiály (úřední zpráva o neštěstí a zpráva o následné mimořádné schůzi vlády) do jednoho článku.

Oba deníky podrobně informovaly o tom, jak k neštěstí došlo, o počtu usmrcených a zraněných, o hmotných škodách a provozu na trati. Nepřímo také informovaly o tom, že nehodu způsobil hradlař, který povolil průjezd rychlíku a zároveň zvedl závory. Zveřejnily nejen informace o jeho vzetí do vazby, ale také jeho jméno i osobní údaje. Ve zprávě o schůzi vlády pak deníky informovaly o tom, že vláda projednala pomoc pozůstalým a že obětem bude vypraven státní pohřeb. O obřadu, který se konal na Štědrý den v Podivíně, pak oba deníky podrobně a zcela totožně informovaly 27. 12. Zpráva přinesla informace

o tom, že se na pohřeb vypravili vysocí státní činitelé, přinesla citace z projevů i z přednesených básní a chronologicky popisovala průběh obřadu. Projevy byly silně ideologicky zabarvené: „Připadá mi smutný úkol, abych jménem presidenta republiky Klementa Gottwalda a jménem vlády vyjádřil hluboký zármutek a upřímnou soustrast všem pozůstalým. Sdílíme bol a žal s pozůstalými a sdílí jej všechen náš lid. Proč všichni truchlíme nad oběťmi toho neštěstí? Jsme všichni dělníci, kteří pracujeme na stavbě nového řádu, jsme všichni spojeni svou prací a ušlechtilými ideály, o něž usilujeme. Jsme všichni příslušníky velké rodiny pracujících, všechny nás pojí společný cíl – socialismus.“<sup>69</sup>

Ve srovnání s předcházející nehodou (letecká u řecké Kalamaty v roce 1948) bylo zpravodajské pokrytí mírně rozsáhlejší (objevila se také informace o pravděpodobném zavinění nehody, což se u předchozí letecké nehody neobjevilo<sup>70</sup>) a značně emotivnější. V titulcích se objevovaly výrazy jako „neštěstí“, zprávy informovaly o soucitu celé republiky s oběťmi a pozůstalými; zdůraznily také, že k nehodě došlo v předvánočním období, což její dopad mohlo ještě zintenzivnit. Emotivní ladění zpravodajského pokrytí mohly ovlivnit faktory jako rozsah a blízkost nehody (byl zde větší počet obětí a těžce zraněných, zasažen byl každodenní způsob dopravy – železniční i autobusová, k nehodě došlo v Československu a oběťmi byli výhradně českoslovenští občané). Vliv pravděpodobně měl i fakt, že k nehodě došlo na jihomoravském venkově, který byl i po dvou letech budování komunismu stále silně tradiční a udržovaly se silné rodinné a sousedské vazby.

Ve zpravodajském pokrytí nehody se výrazně objevoval vliv politiky a ideologie. Deníky citovaly projevy státních činitelů a zdůrazňovaly pospolitost celé republiky – nejen v soucitu se zasaženými, ale také v budování socialismu. Získaný obraz mediálního pokrytí plně odpovídá celkovému ladění mediálních obsahů.

---

<sup>69</sup> ČTK. Státní pohřeb obětí železničního neštěstí u Podivína. *Mladá fronta*. 27. 12. 1950, 7, s. 5.

<sup>70</sup> Zde je nutné poznamenat, že to je způsobeno odlišným charakterem vyšetřování průběhu a zavinění železničních a leteckých nehod: zatímco letecké nehody se stávají v hůře dostupných oblastech, nemívají mnoho svědků a viníci obvykle zahynou, v případě železničních nehod bývá svědků více, trosky jsou snáze přístupné a viníci mnohdy přežijí. Jednoznačné také bývají důkazy u místa nehody – např. poloha zabezpečovacích zařízení, závor atd. To vše vede k tomu, že je možné dříve stanovit podezřelé a média o tom mohou informovat cca v řádu dní až týdnů. V případě leteckých nehod to obvykle bývá záležitostí týdnů až měsíců.

## 2.3. Železniční nehoda u Šakvic, 1953

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>24. 12. 1953</b>
Vlaky:	<b>Rychlík č. R4 Brno – Bratislava</b> <b>Osobní vlak č. 718 Brno – Břeclav</b>
Počet obětí:	<b>103 nebo 106</b> (zdroje se rozcházejí)
Popis nehody:	<b>Srážka rychlíku a stojícího osobního vlaku</b>
Příčina nehody:	<b>Nedbalost strojvedoucího rychlíku, alkohol</b>

Srážka rychlíku a osobního vlaku u Šakvic na Břeclavsku byla ve své době nejhorším železničním neštěstím v Československu. Došlo k ní brzy ráno na Štědrý den roku 1953. Nehodu zavinila hrubá nedbalost osádky rychlíku, která během služby hojně popíjela alkohol.

Osobní vlak č. 718 z Brna do Břeclavi, kterým se mnoho lidí vracelo z práce nebo z cest za přáteli a zábavou, byl toho dne plný. Podle vzpomínek pamětníků lidé stáli i v uličkách.<sup>71</sup> Vlak měl sice zpoždění, ale jinak cesta probíhala normálně. Vlak se mimořádně zastavil až před obcí Šakvice v poměrně nepřehledném terénu. Výpravčí z šakvického nádraží jej tam nechtěl vpustit – „*vzápětí měl projet bez zastavení v protisměru rychlík R9 z Bratislavy. Mohl by ohrozit cestující, vystupující z vlaku na 2. koleji, kde nebylo nástupiště. Osobní vlak by při vjezdu na určenou a jedinou volnou kolej navíc křížil trasu projíždějícímu rychlíku. A ten měl přednost,*“ vysvětluje dokumentarista Miroslav Kačor v knižním zpracování dokumentárního cyklu *Osudové okamžiky*.<sup>72</sup>

Kolem jedné hodiny ranní čekal osobní vlak na povolení vjezdu do stanice Šakvice. Za ním se od Brna přibližoval další rychlík R4 Brno – Bratislava. Za Vranovicemi, zastávkou před Šakvicemi, měl rychlík podle pokynů na návěstidlech postupně zpomalit na 40 km/h a pak zastavit v dostatečné vzdálenosti za osobním vlakem; jenže Vranovicemi i všemi návěstidly projel s nesníženou devadesátikilometrovou rychlostí. Hradlař u návěstidla, kde měl rychlík zastavit, se snažil ujíždějící vlak pískáním a svítilnou zastavit, ale marně.

Zatelefonoval proto výpravčímu do Šakvic. „*Výpravčí si bleskurychle uvědomil velikost nebezpečí. Dva na plné pecky rozjeté rychlíky se proti sobě blíží. Každý sice po jiné*

---

<sup>71</sup> VALÍKOVÁ, Zuzana. Tragické Vánoce 1953: zemřelo na sto lidí. Břeclavský *deník* [online]. Dostupné z [www: http://brnensky.denik.cz/nehody/tragicke-vanoce--zemrelo-na-sto-lidi20101222.html](http://brnensky.denik.cz/nehody/tragicke-vanoce--zemrelo-na-sto-lidi20101222.html). Cit. dne 4. 12. 2014.

<sup>72</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 287.

*koleji, ale jedna z nich je obsazena stojícím osobním vlakem.*<sup>73</sup> Pokusil se tedy dostat stojící osobní vlak na jinou kolej: jakmile Šakvicemi projel rychlík od Bratislavy, vyvěsil varovné návěstidlo pro osádku rychlíku od Brna, změnil návěstidlo pro stojící osobní vlak, aby vjel do stanice a přestavil výhybku, aby se rychlík pomalejšímu osobnímu vlaku vyhnul. Tragédii však nezabránil. Rychlík od Brna narazil v plné rychlosti do osobního vlaku, který se právě začal pomalu rozjíždět. Osm zadních vagonů osobního vlaku nárazem vykolejilo a lokomotiva rozjetého rychlíku je zdemolovala. Obrovským štěstím bylo, že rychlík od Bratislavy projel po druhé koleji pár sekund před nárazem – kdyby k nárazu došlo ve chvíli, kdy byl rychlík na vedlejší koleji, mohly být následky ještě tragičtější.<sup>74</sup>

K nehodě vyrazili obyvatelé Šakvic, místní hasiči a nakonec byla povolána i armáda. Vyprošťování zraněných ze „slisovaných“ vagonů bylo velmi náročné, protože nebylo možné nasadit těžkou techniku. Na následky nehody zahynulo přes 100 osob – zdroje se zde rozcházejí. M. Kačor uvádí 103 mrtvých a 102 těžce zraněných.<sup>75</sup>

Nehodu způsobila osádka rychlíku R4, zejména strojvedoucí. Osádka byla ve službě už 25 hodin. Hlavní problém však byl v tom, že předchozího dne, odpoledne 23. prosince, strojvedoucí s topičem hrubě porušili předpisy a ve službě pili alkohol. Při přestávce mezi jízdami nakoupili a postupně vypili 2,5 litru vína.<sup>76</sup> Unavení a přiopilí muži pak během jízdy z Brna usnuli, pročež ignorovali návěstidla ke snížení rychlosti a zastavení vlaku. Viníci byli odsouzeni k nejvyšším možným trestům: strojvedoucí dostal pětiletý trest, topič čtyřletý trest. Oba také dostali zákaz výkonu povolání v několika dalších letech. Potrestán byl i vlakvedoucí, který sice nebyl opilý, ale i on se dopustil nedbalosti.<sup>77</sup>

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

První polovinu roku 1953 poznamenala dvě úmrtí: nejprve v SSSR zemřel Stalin a pouhých několik dní po něm i čs. prezident Klement Gottwald. Na jeho místo nastoupil „lidový prezident“ a dosavadní předseda vlády Antonín Zápotocký. V polovině roku pak socialistický režim v Československu prošel první velkou „zatěžkavicí“ zkouškou: v polovině roku byla (navzdory předchozímu opakovanému ujišťování státníků, že je měna pevná) provedena měnová reforma, která naprosto znehodnotila většinu úspor obyvatel

---

<sup>73</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 291.

<sup>74</sup> Tamtéž. s. 294.

<sup>75</sup> Tamtéž. s. 294.

<sup>76</sup> Tamtéž. s. 289.

<sup>77</sup> Tamtéž. s. 297-298.

a v důsledku vedla také k dočasnému zvýšení cen a poklesu životní úrovně. Následovaly první protirežimní nepokoje a demonstrace, které však byly nekompromisně potlačeny. Projevy nesouhlasu se objevovaly i na venkově, kde se protestovalo proti násilné kolektivizaci.<sup>78</sup>

Měnová reforma smazala většinu majetkových rozdílů ve společnosti, „*umožnila stabilizovat ekonomiku a zrušit (...) přidělový systém, zároveň však zásadně oslabila svou popularitu ve společnosti.*“<sup>79</sup> Reforma zásadně podryla důvěru občanů ve státní moc, „*vždyť prezident Zápotocký pár dnů před reformou ujišťoval občany, že žádné takové opatření nechystá.*“<sup>80</sup>

Rok 1953 byl důležitý i pro další vývoj v oblasti médií. V dubnu byla zřízena Hlavní správa tiskového dohledu (HSTD), cenzurní orgán spadající pod ministerstvo vnitra. Stát tím konečně přiznal existenci cenzury. Cenzura byla předběžná – v redakcích a tiskárnách pracovali cenzoři, kteří schvalovali obsahy a signální výtisky periodik. V lednu roku 1953 také zaniklo ministerstvo informací V. Kopeckého a veškerou kontrolu nad médii dočasně převzal příslušný odbor ÚV KSČ. Po zřízení HSTD pak ÚV KSČ delegoval část pravomocí na státní moc, měl ji však stále plně pod kontrolou.<sup>81</sup> Pro úplnost je také vhodné dodat, že od 2. května 1953 zahájila pravidelné zkušební vysílání Československá televize.

### **Analyza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>2</b>	<b>2</b>
První zpráva:	<b>28. 12.</b>	<b>27. 12.</b>
Poslední zpráva:	<b>29. 12.</b>	<b>29. 12.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>2</b>	<b>2</b>

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
27. 12.					1	Úřední zpráva ministerstva dopravy	2	1
28. 12.	1	Úřední zpráva ministerstva dopravy	5	1				
29. 12.	2	Úřední zpráva o železničním neštěstí u Brna	6	2	2	Úřední zpráva ministerstva dopravy o železničním neštěstí u Brna	2	2

**Tabulka 3 - Seznam publikovaných článků (ŽN Šakvice 1953)**

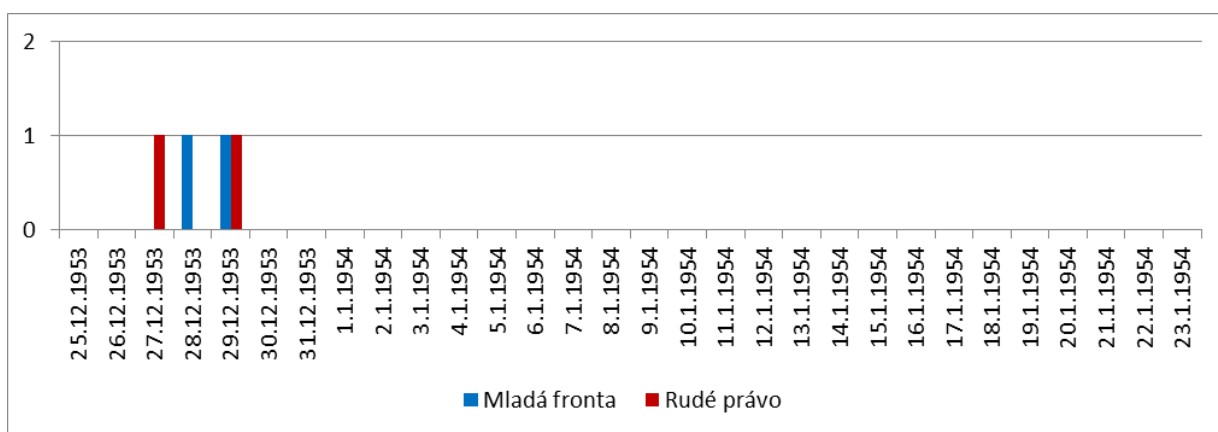
<sup>78</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 765-766.

<sup>79</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 135.

<sup>80</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 766.

<sup>81</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 138-139.





Graf 3 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Šakvice 1953)

K nehodě došlo brzy ráno, krátce po půlnoci Štědrého dne 1953. První zprávu přinesly oba deníky se zpožděním, které bylo způsobeno zejména faktem, že k nehodě došlo o vánočních svátcích, kdy denní tisk vycházel ve zvláštním režimu. Rudé právo přineslo první krátkou zprávu o den dříve než Mladá fronta, 27. 12. Druhá, delší a poslední zpráva byla v obou periodikách uveřejněna 29. 12. Oba deníky převzaly téměř totožné znění zprávy z ČTK.

Oba deníky v první zprávě informovaly o tom, že došlo k železniční nehodě značného rozsahu a poměrně podrobně popsaly její průběh. Informovaly také o tom, že je „větší počet mrtvých a raněných“<sup>82</sup>, rozsah však podrobně nespecifikovaly; přitom šlo o v té době nejtragičtější železniční neštěstí u nás. Asi třetinu rozsahu krátkého textu zabírala informace o tom, že na místo odcestovali vysocí činitelé ministerstev dopravy, vnitra a zdravotnictví. Druhá zpráva pak přinášela další a podrobnější informace o průběhu nehody, uvedla přesné počty zemřelých a raněných a obšírně informovala o dobře zvládnutém zásahu záchranných složek i o pomoci rodinám obětí. Zpráva informovala také o tom, že „k dopravnímu neštěstí došlo hrubou nedbalostí některých železničních zaměstnanců“<sup>83</sup> a informovala o jejich vzetí do vazby.

Forma zprávy nasvědčuje snaze na nehodu příliš neupozorňovat. U první zprávy je použit „nicneříkající“ titulek „Úřední zpráva ministerstva dopravy“, značně vágní formulace, která může uvádět prakticky jakoukoli zprávu s dopravní tematikou. U druhé zprávy je sice formulováno, že se jedná o železniční neštěstí, článek je však stále uvozen

<sup>82</sup> ČTK. Úřední zpráva ministerstva dopravy. *Rudé právo*, 28. 12. 1953, 34, s. 5.

<sup>83</sup> ČTK. Úřední zpráva o železničním neštěstí u Brna. *Mladá fronta*, 29. 12. 1953, 9, s. 2.

značně formálním „úřední zpráva“. Oba deníky také zprávy otiskovaly na vnitřních stranách listu – MF v obou případech na straně 2 v domácím zpravodajství, RP dokonce až na straně 5. Nebyly otištěny žádné fotografie.

Ve srovnání s železniční nehodou u Podivína (1950) je možné konstatovat, že nehoda u Šakvic je pokryta méně, ačkoli obě nehody vykazují podobnost ve více ohledech. Jednalo se o druhou velmi tragickou nehodu v poměrně krátkém časovém úseku. K oběma nehodám došlo v předvánočním či vánočním období, v sousedních železničních stanicích a obě zavinili zaměstnanci drah. Přesto ani jeden z deníků tři roky starou nehodu u Podivína ani slovem nezmínil. I to nasvědčuje snaze neupozorňovat na problémy státních drah a zejména na dlouhodobý charakter těchto problémů.

Zprávy se posunuly na „skrytější“ pozici uvnitř deníků. Je také patrná větší inklinace k přísnému zpravodajsko-úřednímu vyjadřovacímu stylu: zpravodajství často využívalo neosobní trpný rod (*„Rodinným příslušníkům obětí byla také jménem vlády vyslovena soustrast. Podle přání rodin byly tělesné pozůstatky obětí dopraveny do míst, kde budou pohřbeny.“*<sup>84</sup>), kdežto po nehodě v Podivíně tisk citoval relativně emotivní projevy soustrasti konkrétních státních činitelů. I zde je kladen velký důraz na reakci státu, ministerstev, vlády, armády, záchranných složek i jednotlivců, kteří jsou prezentováni jako velmi rychle zasahující a obětaví.

Ve srovnání s Podivínem však nehoda není tak otevřeně politizována. Oproti podivínské tragédii také obětem nebyl vystrojen žádný státní pohřeb. Zde je možné spekulovat, že šlo o důsledek vývoje událostí v Československu v roce 1953 (především nespokojenost po měnové reformě a projevy nesouhlasu s násilnou kolektivizací na venkově) a otřesení důvěry v režim. Bylo by pochopitelné, že by režim v takové situaci alespoň částečně ustoupil do pozadí a nesnažil se za každou cenu „zviditelňovat“ i v kontextu tak citlivé a bolestné události, jako je hromadné úmrtí tolika osob z jedné oblasti. V živé paměti místních navíc stále byla nehoda u Podivína (podle některých zdrojů nehoda u Šakvic zasáhla i několik lidí, kteří před třemi roky přežili podivínské neštěstí). Roli zde opět mohla sehrát i soudržnost tradičního a stále ještě silně katolického jihomoravského venkova. (V této souvislosti ostatně není jasné, jaký ohlas mezi veřejností měl velkolepý a politicky „zabarvený“ státní pohřeb obětí neštěstí v Podivíně.)

---

<sup>84</sup> Úřední zpráva o železničním neštěstí u Brna. *Mladá fronta*, 29. 12. 1953, 9, s. 2.

## 2.4. Letecká nehoda u Levoči, 1956

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>18. 1. 1956</b>
Letoun, typ:	<b>OK-WDZ, Douglas DC-3</b>
Linka:	<b>Praha – Bratislava – Košice / Poprad</b>
Počet obětí:	<b>22</b>
Popis nehody:	<b>Řízený let do terénu</b>
Příčina nehody:	<b>Počasí, chyba posádky, možná porucha</b>

Letecká nehoda u Levoči (často bývá označována také jako nehoda na Škapové) se do dějin československého letectví zapsala zejména tím, jak byla využita k propagandě vládnoucího režimu. Ačkoli pravděpodobnou příčinou byla souhra špatného počasí, chyba posádky a možná porucha přístrojů, oficiální verze vyšetřování zněla, že nehodu zavinila srážka s balonem Svobodné Evropy, které nad naše území byly v té době vysílány s nákladem protikomunistických letáků.

Letoun DC-3 OK-WDZ letěl z Prahy do Košic. Při mezipřistání v Bratislavě byl let kvůli špatnému počasí v Košicích odkloněn na záložní letiště Poprad – Tatry, ačkoli ani tam počasí nebylo dobré, nicméně bylo v limitech. Vál silný vítr, bylo zataženo, poprchávalo a byla námraza. (Podle svědků to palubní mechanik havarovaného letadla v Bratislavě komentoval slovy „*Kam nás to posílají? Nemám chuť tam letět, je tam špatné počasí.*“ Kapitán prý byl ještě nekompromisnější: „*Jde tady o držku.*“<sup>85</sup>)

Letadlo bez problémů doletělo až nad letiště Poprad, kde zahájilo řízený sestup. Mělo přeletět letiště a pokračovat v letu východním směrem, přibližně po 27 kilometrech opsat levotočivou zatáčku a vrátit se k letišti. Letoun OK-WDZ však letěl dál – dostal se až do vzdálenosti 38 km od letiště, pravděpodobně vinou silného západního větru, který dosahoval rychlosti až kolem 100 km/h.<sup>86</sup> Když letoun dokončil zatáčku, prudce sklesal a havaroval na svahu hory Škapová.

Letadlo bylo při nárazu zničeno a většina osob na palubě zahynula. Protože k havárii došlo v nepřístupném terénu a místo nehody nebylo přesně známo, trvalo záchráncům asi dvanáct hodin, než se na místo dostali. Podle výpovědi přeživší cestující

---

<sup>85</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Záznam o protokolárnem výsluchu majstra denného ošetrenia s. Jána Srpa...* Karton č. 7.

<sup>86</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva o nehodě letadla OK-WDZ.* s. 26. Karton č.7.

nehodu bezprostředně přežilo více lidí, ale s přibývajícím časem na následky svých zranění a na podchlazení zemřeli.<sup>87</sup> Nehodu nakonec přežili pouze čtyři cestující.

Podle dnešních odborníků nehodu způsobila souhra několika nepříznivých okolností: nepříznivé počasí, možná porucha přístrojů (související s počasím, zejména námrazou) a chyba posádky. Počasí – konkrétně silný vítr – způsobilo to, že letadlo zaletělo o více než 10 kilometrů východněji a asi 3 km severněji, než správně mělo.

Dalším zásadním problémem byly přístroje, zejména výškoměry, které jsou v malé výšce nad terénem životně důležité. Ukázalo se, že na přístroji druhého pilota a přístroji radiotelegrafisty byly nastavené rozdílné vstupní hodnoty, které způsobily nesprávnou indikaci výšky. Posádka nastavila nesprávné hodnoty a navzájem je neporovnála.<sup>88</sup> A konečně, v dešti a námraze mohlo s velkou pravděpodobností dojít k ucpání či zamrznutí snímačů tlaku (které jsou umístěné zvenčí na trupu letadla), takže výškoměry začaly ukazovat ještě nesmyslnější údaje. Podle přístroje, nalezeného v troskách, ukazoval výškoměr radiotelegrafisty v okamžiku nárazu výšku 860 m nad letištěm; letadlo však havarovalo ve výšce 350 m nad úrovní letiště.<sup>89</sup> Posádka se tedy při klesání řídila přístrojem, který ukazoval o 500 metrů více, než byla správná výška.

Závěrečná zpráva, datovaná k 31. 1. 1956 (tj. necelých 14 dní po nehodě, což je nevídaně rychlý postup vyšetřování), však konstatovala, že nehodu „způsobila srážka s jedním z balonů ‚Svobodné Evropy‘, jejichž pohyb zatím nelze spolehlivě kontrolovat a jejichž vysílání nad území ČSR dosud příslušné mezinárodní orgány nezakázaly.“<sup>90</sup>

„Balonová akce“ Svobodné Evropy probíhala nad rozdělenou Evropou především v 1. polovině 50. let. „Cílem bylo doplnit rozhlasové vysílání (Rádia Svobodná Evropa) a narušit monopol totalitního tisku. Pro dopravu materiálů připadalo v úvahu teoreticky několik cest. Poštovní zásilky se staly ve východním bloku předmětem přísné cenzury. Cestování osob mezi Východem a Západem pokleslo na minimum a podléhalo rovněž důkladné hraniční kontrole. Tisk Svobodné Evropy se snažil informační blokádu zemí střední a východní Evropy prorazit jinými způsoby. Nejznámější se v padesátých letech stala kampaň posílání tiskovin na území Československa pomocí malých balonů.“<sup>91</sup>

---

<sup>87</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Svěddecká výpověď – Jarná Laura*. s. 26. Karton č. 7.

<sup>88</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb : Svět křídel, 2009. s. 238.

<sup>89</sup> Tamtéž. s. 244.

<sup>90</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva o nehodě letadla OK-WDZ*. s.31. Karton č. 7.

<sup>91</sup> TOMEK, Prokop. *Balony svobody nad Československem*. In JUNEK, Marek a kol.: *Svobodně! Rádio Svobodná Evropa 1951-2011*. Praha : Radioservis, 2011. s.155.

Balony byly nad území Československa vysílány od roku 1951 ve třech vlnách. První, „zkušební“ vlna s názvem Operace Wings of Freedom proběhla v roce 1951, druhá s názvem Operace Prospero v roce 1953 a poslední, Operace Veto, probíhala především v roce 1954. Dozvuky třetí vlny probíhaly i v letech 1955-56, dokud akce nebyla na konci roku 1956 silně kritizována (i ze stran západních zemí) a definitivně zastavena.<sup>92</sup>

Balony plněné vodíkem byly vyráběné z plastických hmot nebo z gumy. Postupem času se měnilo technické provedení samotného nosného zařízení, které mělo letáky posléze také uvolnit a rozsypat. Používaly se například mechanické „bubny“, které tiskoviny postupně uvolňovaly, nebo malé nálože řízené časovačem, které pak „odpalovaly“ jednotlivé dávky letáků.<sup>93</sup> Samotné letáky nesly různý obsah – zprvu to byly především optimistické sliby pomoci a osvobození ze zahraničí, později informace o různých protikomunistických akcích v dalších zemích za „železnou oponou“. V poslední vlně pak byl pomocí balonů šířen časopis s názvem Svobodná Evropa. Také ten přinášel zprávy ze zahraničí, odkazoval na rozhlasové vysílání rádia a snažil se využít jisté nestability v Československu po smrti Stalina, Gottwalda a po měnové reformě roku 1953. „*Plán Veto byl založen na myšlence povzbuzení k malým krokům, dílčím reformám, masarykovské drobné práci. Postupné úspěchy měly občany přesvědčit, že prohlubující erozí režimu lze dosáhnout pádu komunistické moci.*“<sup>94</sup>

Oficiální závěr z vyšetřování nehody letadla OK-WDZ zněl, že se letadlo při točení zatáčky srazilo s jedním z těchto balonů naložených protirežimními letáky, což vedlo k poškození letadla a jeho následné havárii. Jako důkaz střetu bylo předkládáno to, že na havarovaném letounu se nenašla anténa pro radiové vysílání – tudíž se musela utrhnout dříve za letu po střetu s cizím objektem. Zmíněnou anténu se však podařilo najít o několik měsíců později pod dalšími troskami, když roztál sníh.<sup>95</sup> Faktem je, že deset dní po nehodě<sup>96</sup> se nedaleko trosk letounu našly zbytky roztrhaného balonu s letáky. V den havárie také svědkové balony v oblasti viděli; ne však přímo u Levoče. Některé byly pozorovány ráno toho dne, další pak údajně i odpoledne.<sup>97</sup>

---

<sup>92</sup> TOMEK, Prokop. *Balony svobody nad Československem*. In JUNEK, Marek a kol.: *Svobodně! Rádio Svobodná Evropa 1951-2011*. Praha : Radioservis, 2011. s.155-159.

<sup>93</sup> Tamtéž. s. 161-162.

<sup>94</sup> Tamtéž. s. 159.

<sup>95</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb : Svět křídel, 2009. s. 233.

<sup>96</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 81.

<sup>97</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb

Podle odborníků však s přihlédnutím k časům pozorování a k směru a rychlosti větru onoho dne není možné, aby balony nehodu způsobily. Zvláštní je i fakt, že balon byl podle fotografií sice zasněžený, ale letáky, které se z něj měly vysypat, byly čisté, suché a nezmačkané. „Zde se nabízí hypotéza, podle které balon skutečně na místo blízko nehody letadla OK-WDZ doletěl, ovšem v jinou dobu a neměl s nehodou nic společného. Po jeho náhodném objevení dostala ‚nějaká chytrá hlava‘ nápad, jak tuto náhodou souvislost využít k politickým účelům.“<sup>98</sup> Nabízí se i otázka, zda samotné trosky balonu nebyly na místo umístěny také dodatečně.

Prakticky hned po nehodě se v dobovém tisku rozjela zuřivá kampaň, poukazující na nebezpečnost balonů Svobodné Evropy, očerňující USA z ohrožování bezpečnosti leteckého provozu i bezpečnosti občanů. „Kauza se dostala na přetřes i v OSN. Nepřímo pak vedla k zastavení balonové akce. Ta popravdě bezpečnost letového provozu ohrožovala. Ve skutečnosti se však OK-WDZ nad Levočskými vrchy s žádným balonem nesrazila,“<sup>99</sup> uvádí dokumentarista a autor cyklu Osudové Okamžiky Miroslav Kačor.

Vzhledem ke značnému politickému přesahu události bude následná analytická část věnována nejen pokrytí samotného leteckého neštěstí, ale bude se zabývat také následnou „protibalonovou“ kampaní, ačkoli v tisku v této době nebylo ani jednou výslovně poukázáno na možnou souvislost této nehody a „balonové akce“. Naplno bylo na možnou souvislost nehody s balonovou kampaní poukázáno až po skončení sledovaného období: „Několik týdnů po pohřbu obětí na Škapové šokovala celý svět zpráva, že se dakota kapitána Drába srazila před svým pádem s jedním z ‚balonů svobody‘.“<sup>100</sup>

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

Pro rok 1956 bylo zásadních několik zahraničních událostí. V únoru se v SSSR konal XX. sjezd KSSS, na němž vystoupil první tajemník UV KSSS Nikita Sergejevič Chruščov a přednesl projev O kultu osobnosti a jeho následcích, v němž poprvé zazněla kritika stalinismu. Projev byl přednesen na tajném setkání, dostal se však ven a zásadně ovlivnil další vývoj politického klimatu v sovětském bloku.<sup>101</sup>

---

: Svět křídel, 2009. s. 239-240.

<sup>98</sup> Tamtéž. s. 243.

<sup>99</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 83.

<sup>100</sup> Tamtéž. s. 82.

<sup>101</sup> Neupřímý konec stalinismu. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online:

Pokračování roku 1956 výrazně ovlivnily tzv. polské a maďarské události. V Polsku se s červnovým povstáním dělníků v Poznani vypořádala místní politická moc, nepokoje se však plně potlačit nepovedlo a došlo k určitému uvolnění.<sup>102</sup> V Maďarsku byly podzimní protesty proti sovětské okupaci a stalinizaci tvrdě potlačeny především zásahem sovětských vojsk. Maďarské události „rychle pohřbily víru, že destalinizace, započatá projevem Nikity Sergejeviče Chruščova na XX. sjezdu Komunistické strany Sovětského svazu (KSSS) přinese i politické uvolnění.“<sup>103</sup>

Na domácí scéně byl významný dubnový II. sjezd Svazu čs. spisovatelů, který reagoval také na nedávný 20. sjezd KSSS. „Část spisovatelů se přihlásila k odpovědnosti za dosavadní chybný politický vývoj a požadovala právo svobodného projevu, odmítla štollovské metody a „kádrování“ spisovatelů. Tyto požadavky se opíraly především o dva příspěvky, jež udávaly tón diskuse – projevy Jaroslava Seiferta a Františka Hrubína. Hrubín přirovnal českou poezii (...) k labuti přimrzlé k ledu a Seifert dokonce obvinil některé své kolegy, že veřejně lhali.“<sup>104</sup>

Sjezd spisovatelů vzbudil velký pozitivní ohlas nejen u čs. inteligence (zareagovali na něj mj. vysokoškolští studenti, ale i mezi širokou veřejností. KSČ zareagovala „protiúderem“ a represemi,<sup>105</sup> nicméně vesměs již nešlo o tak likvidační postihy jako při politických procesech začátku 50. let. Vedení Svazu spisovatelů se sice o rok později, v roce 1957, od kritických projevů distancovalo, ale „první krok na cestě rozchodu části spisovatelů na cestě k rozchodu s komunistickou doktrínou byl učiněn.“<sup>106</sup>

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>1 + 20b</b>	<b>1 + 37b</b>
První zpráva:	<b>20. 1.</b>	<b>20. 1.</b>
Poslední zpráva o nehodě:	<b>20. 1.</b>	<b>20. 1.</b>
Poslední zpráva o balonech:	<b>17. 2. b</b>	<b>17. 2. b</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>1 + 17 b</b>	<b>1 + 22 b</b>

[http://www.totalita.cz/vysvetlivky/stalinismus\\_end.php](http://www.totalita.cz/vysvetlivky/stalinismus_end.php). Cit. dne 3. 2. 2015.

<sup>102</sup> Události v PLR v roce 1956. *Totalita.cz*. Dostupné online: <http://www.totalita.cz/vysvetlivky/plr56.php>. Cit. dne 3. 2. 1956.

<sup>103</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 135.

<sup>104</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 772.

<sup>105</sup> Tamtéž.

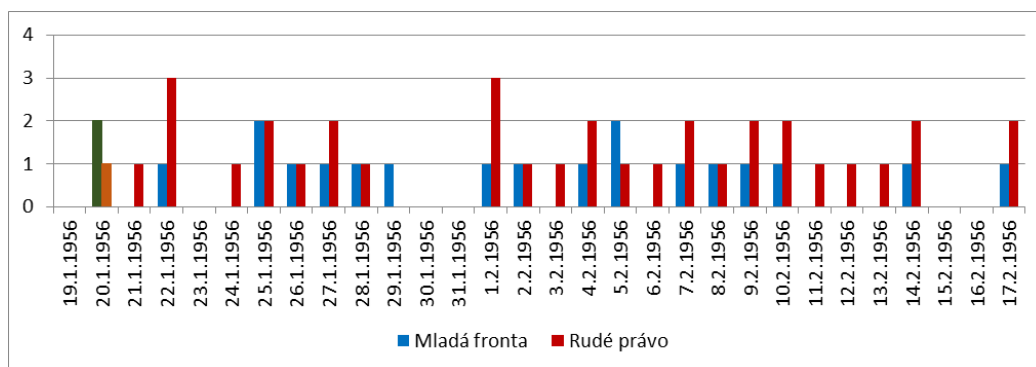
<sup>106</sup> Tamtéž.

Mladá fronta					Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.	
20. 1.	1	Havárie civilního dopravního letadla	3	1	1	Havárie civilního dopravního letadla	2	1	
	2x	Oběť zločinů "Svobodné Evropy" (+ 1 FOTO)	3	2					
21. 1.					2x	Bdělost je na místě	2	1	
22. 1.	3x	Narušují bezpečnost letecké dopravy	1	1	3x	Americké balony se štvavými letáky ohrožují bezpečnost let. dopravy	1	2	
					4x	Náš lid protestuje proti novým metodám studené války	5	3	
					5x	Nové provokace amerických letadel	5	2	
24. 1.					6x	Na okraj dne: piráti	3	1	
25. 1.	4x	Provokace stoupenců Studené války	2	2	7x	Zločinné náčiní usvědčuje RUŠITELE MÍRU (+ 3 FOTO)	1	3	
	5x	Výbušné balony nad Československem (+ 1 FOTO)	3	3	8x	Provokace stoupenců "studené války"	4	2	
26. 1.	6x	K otázkám dne: Klukovské výmluvy pirátů	5	3	9x	Americké balony Svobodné Evropy ohrožují lidské životy (+ 1 FOTO)	2	3	
27. 1.	7x	Také v NDR protestují proti balónkové akci Svobodné Evropy	2	1	10x	Další svědectví o zločinné balonové akci Svobodné Evropy	2	2	
					11x	Nedáme si narušovat pořádek v naší zemi	1	2	
28. 1.	8x	Další nebezpečná zranění	3		12x	Nový výbuch balonu Svobodné Evropy	4	2	
29. 1.	9x	Výstavka darů tzv. Svobodné Evropy (+ 1 FOTO)	3						
1. 2.	10x	Delegace ze závodů odsuzují zločinnou činnost "Svobodné Evropy"	3		14x	Nemůžeme stát se založenýma rukama	1	2	
					15x	Odmítáme pirátské činy (+ 1 FOTO)	2	2	
					16x	Americká letadla narušují rakouský vzdušný prostor	3	1	
					17x	Odsouzení "balonové propagandy"	3	1	
2. 2.	11x	Přesvědčili se o zločinnosti Svobodné Evropy	3	1		Americké balony ohrožují let. dopravu v NDR	3	1	
3. 2.					18x	Balony Svobodné Evropy ohrožují holandská letadla	3	1	
4. 2.	12x	Americké balony také nad Bulharskem	5	2	19x	Balony ohrožují leteckou dopravu nad Bulharskem	4	2	
					20x	Balony s letáky nad Anglií	4	1	
5. 2.	13x	Nebezpečné nebe nad Evropou	2	1	21x	Na okraj dne: Když se obrátí vítr	2	1	
	14x	Pro své koryto ohrožují majetek i životy jiných	7	3					
6. 2.					22x	Zastavit vypouštění balonů nad území SSSR	3	3	
7. 2.	15x	Je nutno skoncovat s balonovou akcí	2	3	23x	Spolková vláda je odpovědná za využívání území NSR k vysílání balonů	4	3	
					24x	Balony ohrožují lidské životy	4	3	



8. 2.	16x	Balonové provokace neustávají	2	1	25x	Balonové pirátství Spojených států	4	3
9. 2.	17x	Další zákrok proti vysílání balonů do našeho vzdušného prostoru	4	3	26x	Čs. vláda žádá o zákrok OSN	4	3
					27x	Na okraj dne: Z čerta anděla neuděláš	5	1
10. 2.	18x	USA porušují mezinárodní právo	5	3	28x	Soukromá iniciativa leteckých pirátů	5	3
					29x	Americké špionážní létající fotokamery nad územím SSSR	5	3
11. 2.					30x	Balony USA nad Švédskem a Afghánistánem	4	2
12. 2.					31x	Členové diplomatického sboru v Moskvě si prohlédli výstavu amerických balonů	5	2
					32x	Špatná propaganda	5	2
13. 2.					33x	Dulles nespokojen s tlachavostí zástupců ministerstva letectví USA	3	1
14. 2.	19x	Sekretariát OSN odpověděl na telegram ministra zahraničních věcí Československé republiky	5	1	34x	Sekretariát OSN odpověděl na telegram ministra zahraničních věcí ČSR	2	1
					35x	Balony se špionážním zařízením nad územím ČSR	2	1
17. 2.	20x	Podařené meteorologické balony	3	2	36x	"Meteorologické balony" bez meteorologických přístrojů	5	2
					37x	Britští poslanci odsuzují balonovou akci	6	1

**Tabulka 4 - Seznam publikovaných článků (LN Levoča 1956)**



**Graf 4 - Frekvence publikovaných článků (LN Levoča 1956)**

Nehoda u Levoči se svým zpravodajským pokrytím v denním tisku absolutně vymyká všem dalším nehodám. Došlo k ní 18. 1., trosky byly nalezeny brzy ráno 19. 1. a první zprávy tedy mohly vyjít až 20.1. V obou denících byla toho dne zveřejněna následující stručná zpráva: „*Havarie civilního dopravního letadla. Ve středu 18. ledna došlo na Slovensku v oblasti Tater k havarii civilního dopravního letadla im. zn. OK-WDZ. Z jeho trosk byli vyproštěni čtyři těžce zranění a 22 mrtvých cestujících a členů posádky.*“<sup>107</sup>

Oba deníky zveřejnily zprávu v naprosto totožném znění, takže je pravděpodobné, že pocházela z produkce ČTK. Rudé právo ji uveřejnilo na 1. straně, Mladá fronta na straně 3 ve sloupku denních zpráv. Malý prostor by naznačoval, že se nehoda neměla příliš „rozmazávat“. Bylo by to pochopitelné – nehoda letounu OK-WDZ byla během dvou let třetí smrtelnou nehodou ČSA a shodou okolností šlo ve všech případech o letoun DC-3; ke všem došlo v zimních měsících a v nepříznivých povětrnostních podmínkách. Z pohledu tehdejší moci i médií by bylo zcela zbytečné upozorňovat na opakované problémy národního leteckého dopravce.

Zpráva byla, stejně jako v případech předchozích nehod, psána strohým úředně-zpravodajským jazykem. Nepřinesla ani podrobnější informace o trase letu, o cestujících či posádce nebo o pomoci rodinám. Nebyly zveřejněny ani žádné fotografie. Zpravodajské pokrytí se tedy nijak výrazně neodlišovalo od pokrytí předchozí nehody v roce 1948 v Řecku, kdy sice bylo pokryté období delší kvůli delšímu pátrání po vraku, skončilo však po uveřejnění informace o nálezů. Nehoda u Levoči však měla v dobovém tisku velmi dlouhodobé a intenzivní pokračování, ačkoli přímá souvislost s ní výslovně uvedena nebyla. Vzhledem k okolnostem, uvedeným v faktografické části, však je téměř nezpochybnitelné, že následující události s nehodou bezprostředně souvisely.

Už 20. 1., v den zveřejnění zprávy o letecké nehodě, otiskla MF také zprávu o chlapci, který byl na Slovensku zraněn při výbuchu nalezeného balonu s letáky. Podle odkazu na dřívější zprávu se tisk této události věnoval i předtím; rozhodně však nešlo o tak intenzivní kampaň jako po letecké nehodě.<sup>108</sup> Od 21. 1. se rozpoutala ostrá, místy až hysterická protibalonová kampaň, v jejímž rámci bylo v MF otištěno 20 článků během 17 dní a v RP dokonce více než 35 článků během 22 dní (z 30denního sledovaného období). RP tedy bylo značně aktivnější, což není u deníku KSČ nijak překvapivé.

---

<sup>107</sup> NESG. Havarie civilního dopravního letadla. *Rudé právo*, 20. 1. 1956, 36, s. 1.

<sup>108</sup> Při kontrolní analýze RP v období 5 dnů před nehodou se povedlo najít pouze jeden krátký článek o tom, že letouny USA v souvislosti s šířením letáků nad ČSR narušují vzdušný prostor Rakouska, což je s objemem a frekvencí článků zveřejněných po nehodě OK-WDZ naprosto nesrovnatelné.

Protibalonová „hysterie“ byla rozpoutána do tří dnů po nehodě, kdežto konkrétní balon, podezřelý ze zavinění nehody, byl u místa nehody nalezen až 28. 1.<sup>109</sup> Tomu odpovídá i nástup druhé a intenzivnější vlny kampaně, která se v tisku projevila od 1. 2. Uvedený vývoj by nasvědčoval tomu, že režim okamžitě využil nehody a rozpoutal protibalonovou kampaň s důrazem na ohrožování letového provozu - ačkoli hmatatelné důkazy (Ihostejno, zda byl balon na místě skutečně už od havárie, nebo tam dopadl, či byl „nastrčen“ později) byly nalezeny až později.

V tématech zveřejněných materiálů lze vyzorovat určitý vývoj. Nejprve, brzy po nehodě, bylo informováno zejména o tom, že balony ohrožují leteckou dopravu (*„Vysílání balonů se štvavými letáky z amerických základen v Německé spolkové republice dosáhlo v posledních dnech takového rozsahu, že je ohrožena vnitřní i mezinárodní letecká doprava nad územím Československa. (...) Koncem tohoto týdne musely československé úřady dokonce již několikrát zastavit všechnu leteckou dopravu v postižených oblastech, zejména v noci a při ztížené viditelnosti.“*<sup>110</sup>) Psalo se také o tom, jak balony vůbec vypadají, co obsahují a čím jsou nebezpečné. Koncem ledna byla v sídle ČTK v Praze uspořádána výstava nalezených balonů, o níž tisk obšírně informoval. Od 1. 2. narůstal také počet ohlasů ze zahraničí – byly publikovány zejména informace o tom, že balony působí problémy také v jiných evropských i mimoevropských zemích. Postupně byly do kampaně zahrnuty i balony s údajným špionážním zařízením. Na konci sledovaného období byl v centru pozornosti postup Československa, které podalo nótu na půdě OSN. Průběžně byly otiskovány články o nebezpečnosti balonů, o dalších zraněních, o bezohlednosti autorů akce i celých USA a podobně.

Rétorika těchto materiálů byla naprosto nesrovnatelná s informováním o samotné nehodě, která kampaň nepřímo rozpoutala. Titulky i samotné články ostře hovořily o „rušitelích míru“, „provokacích stoupců studené války“, „pirátských činech“, „nebezpečném nebi“, „zločinnosti Svobodné Evropy“ a podobně (viz tabulka v úvodu analýzy). Byly zveřejňovány fotografie nalezených balonů či jejich vybavení.

Z analýzy lze usuzovat, že balonová akce byla režimu „trnem v oku“ již delší dobu a nehoda se stala ideální záminkou pro rozpoutání kampaně. Postup proti vypouštění balonů byl opodstatněný; balony skutečně za určitých okolností představovaly nebezpečí pro veřejnost i pro letecký provoz; kampaň v tisku však byla záměrně vyhocená.

---

<sup>109</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 81.

<sup>110</sup> ČTK. Narušují bezpečnost letecké dopravy. *Mladá fronta*, 22. 1. 1956, 12, s. 1.

## 2.5. Železniční nehoda v Brumově-Bylnici, 1957

---

### ***Průběh a okolnosti nehody***

Datum:	<b>28. 4. 1957</b>
Vlaky:	<b>Osobní vlak č. 813 Brumov – Horní Lideč Vagon nákladního vlaku</b>
Počet obětí:	<b>11</b>
Popis nehody:	<b>Srážka osobního vlaku s ujetým nákladním vagonem</b>
Příčina nehody:	<b>Nedbalost vlakové čety nákladního vlaku</b>

K srážce jednovozového motorového vlaku a ujetého vagonu naloženého dřevěnými kládami došlo krátce před čtvrtou hodinou ranní v neděli 28. dubna 1957. Díky brzké ranní hodině nebyl motorový vlak plný. Cestovali jím především lidé kvůli zaměstnání po noční nebo na ranní. Naprostou většinu osazenstva však tvořili mladí lidé, kteří se vraceli z Bylnice ze zábavy.

*„V pět kilometrů vzdáleném Brumově prováděla v tutéž dobu vlaková četa manipulačního vlaku rutinní práci: přivěšení jednoho nákladního vozu. Z páté koleje, kde vůz stál, na třetí, objet lokomotivou, svésit a po příjezdu osobního vlaku pokračovat do Bylnice. Zárodkem pozdější tragédie se stala osudná chyba – při posunu zajistili vůz jen kusem dřeva. Při objíždění lokomotivy po sousední koleji zřejmě otřesy tuto svéráznou „podložku“ uvolnily a čtyřnápravový plošinový vůz, ložený dlouhým dřívím, se dal samovolně do pohybu. Nepomohlo ani podkládání dřevy či kamením, ani snaha zastavit vůz ruční brzdou – byla totiž nefunkční,“* popisuje příčinu nehody železniční historik Pavel Schreier.<sup>111</sup>

Těžký vagon se rozjel po téže koleji, po které od Bylnice přijížděl osobní vlak, v němž bylo dvacet osob. Srážce se nedalo nijak zabránit, protože strojvedoucí neměli vysílačky ani podobná zařízení, jejichž prostřednictvím by je železničáři z Brumova mohli na nebezpečí upozornit (v opačném případě by strojvedoucí teoreticky mohl osobní vlak zastavit a cestující nechat vystoupit). Náraz těžkého rozjetého vozu zcela zdemoloval vnitřek lehkého motorového osobního vlaku. Dobové fotografie ukazují, že zvenčí sice vagon zůstal téměř nepoškozen, ale klády z nákladního vagonu projely osobním vlakem

---

<sup>111</sup> SCHREIER, Pavel. *Memento tragédie Brumov – Bylnice*. Železničář. Praha : České dráhy, 2007, 20. Dostupné online: [http://www.cd.cz/old/TCD2007/7\\_20meme.htm](http://www.cd.cz/old/TCD2007/7_20meme.htm). Cit. dne 5. 12. 2014.

a zcela zdemolovaly interiér. Na místě zemřelo 10 z 20 osob včetně strojvedoucího a průvodčího<sup>112</sup>, později zemřela i 11. oběť. Osm dalších utrpělo těžká zranění. Pouze jedna osoba vyvázla bez zranění.<sup>113</sup>

Za nehodu byla zodpovědná vlaková četa nákladního vlaku v Brumově, neboť při posunování vozů odstavený vůz řádně nezajistili.<sup>114</sup> Podle vzpomínek pamětníků nebyl za nedbalost nakonec nikdo potrestán.<sup>115</sup> Z nehody nebyla vyvozena žádná zásadní opatření. O čtyři roky později, v srpnu roku 1961, došlo ze stejného důvodu k podobné nehodě ve Vrbně pod Pradědem.

### **Společenskopolitická situace a situace v médiích**

Začátkem roku 1957 zemřel dosavadní prezident A. Zápotocký a na jeho místo byl zvolen dosavadní generální tajemník UV KSČ Antonín Novotný; roli generálního tajemníka UV však zastával i nadále. Režim pod jeho vedením v roce „v roce 1957 zahájil kampaň proti revizionismu, která naděje na liberalizaci pohřbila. Stabilitu režimu v Československu využili komunisté k dalšímu upevnění moci. Vrcholem byla nová ústava a vyhlášení o vybudování socialismu v roce 1960.“<sup>116</sup> Situace na poli kultury a médií se za daných okolností výrazněji neměnila.

### ***Analýza zpravodajského pokrytí***

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>1</b>	<b>1</b>
První zpráva:	<b>30. 4.</b>	<b>30. 4.</b>
Poslední zpráva:	<b>30. 4.</b>	<b>30. 4.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>1</b>	<b>1</b>

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
30. 4.	1	Denní zprávy - Železniční nehoda.	5	1	1	Krátce z domova - Železniční nehoda.	3	1

**Tabulka 5 - Seznam publikovaných článků (ŽN Brumov-Bylnice 1957)**

<sup>112</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 29. 4. 1957.

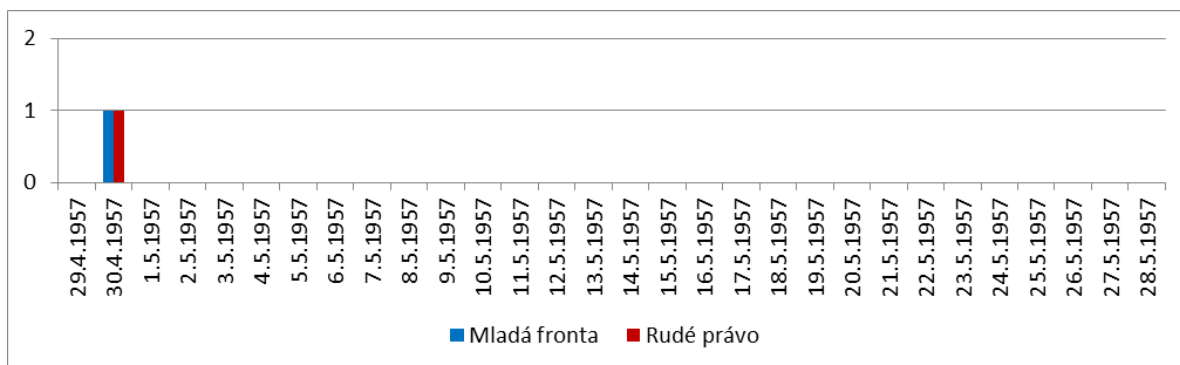
<sup>113</sup> NESG. Lidé stále myslí na den neštěstí. *Zlínský deník* [online]. Dostupné z [www: http://zlinicky.denik.cz/cerna\\_kronika/brumovsti-vzpominaji-na-nestes.html](http://zlinicky.denik.cz/cerna_kronika/brumovsti-vzpominaji-na-nestes.html). Cit. dne 5. 12. 2014.

<sup>114</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 29. 4. 1957.

<sup>115</sup> NESG. Lidé stále myslí na den neštěstí. *Zlínský deník* [online]. Dostupné z [www: http://zlinicky.denik.cz/cerna\\_kronika/brumovsti-vzpominaji-na-nestes.html](http://zlinicky.denik.cz/cerna_kronika/brumovsti-vzpominaji-na-nestes.html). Cit. dne 5. 12. 2014.

<sup>116</sup> 50. léta – budování totalitního státu. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online:

<http://www.totalita.cz/50/50.php>. Cit. dne 3. 2. 2015.



**Graf 5 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Brumov-Bylnice 1957)**

K nehodě došlo brzy ráno 28. dubna. Oba sledované deníky přinesly první a jedinou zprávu následující den 30. 4. V obou periodikách byla otištěna tatáž zpráva, pravděpodobně pocházející z produkce ČTK: „*Železniční nehoda. V neděli 28. dubna v ranních hodinách došlo mezi stanicemi Bylnice-Brumov, okres Valašské Klobouky, k srážce motorového vlaku s nákladním vagonem. Příčina železniční nehody, při níž bylo 10 cestujících usmrceno, 7 těžce a 3 lehce zranění, se vyšetřuje.*“<sup>117</sup> Zpráva byla v obou denících zařazena do sekce krátkých denních zpráv na straně domácího zpravodajství. Nebyl k ní přiložen žádný obrazový materiál.

Srovnáme-li pokrytí události s železniční nehodou u Šakvic o čtyři roky dříve, zjistíme, že zpravodajské pokrytí vesměs odpovídá způsobu i rozsahu charakteristickému pro dané období. Nehoda u Šakvic, která byla nesrovnatelně tragičtější rozsahem i příčinami, byla pokryta třemi zprávami v každém periodiku, nehoda u Brumova byla pokryta jednou krátkou zprávou. Jazykové prostředky jsou beze změn, stále je užíván stejný strohý úředně-zpravodajský styl. Na rozdíl od nehody u Šakvic se neinformovalo ani o reakci státních činitelů, ani o případné pomoci obětem.

<sup>117</sup> NESG. Železniční nehoda. *Mladá fronta*, 30. 4. 1957, 13, s. 5.

## 2.6. Železniční nehoda u Stéblové, 1960 <sup>118</sup>

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>14. 11. 1960</b>
Vlaky:	<b>Osobní vlak 608 Liberec – Pardubice</b> <b>Motorový osobní vlak 653 Pardubice – Hradec Králové</b>
Počet obětí:	<b>118</b>
Popis nehody:	<b>Srážka, požár</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba osádky vlaku 608</b>

Čelní srážka dvou osobních vlaků u Stéblové na trati Hradec Králové – Pardubice je dodnes nejhorší železniční a vůbec dopravní nehodou na území Československa. Vyžádala si 118 obětí a přes 100 zraněných. Zničen byl téměř celý motorový osobní vlak a asi polovina druhé soupravy.

K nehodě došlo před šestou hodinou večerní, asi 1,5 km jižně od stanice Stéblová směrem na Pardubice. Oba vlaky se měly křížovat ve stanici Stéblová, odkud by osobní vlak 608 pokračoval do Pardubic a motorový osobní vlak 653 do Hradce Králové. Osobní vlak 608 ale ze stanice Stéblová odjel bez povolení výpravčího a projel kolem návěstidla Stůj, které zakazovalo vjezd na trať směrem k Pardubicím. Nehodu tedy zavinila vlaková četa vlaku 608. Na nehodě se ale podepsala i špatná viditelnost, způsobená tmou a zejména mlhou. Průvodčí z vlaku totiž vypověděl, že v mlze u budovy dopravní kanceláře viděl světelný signál, kterým někdo (průvodčí se domníval, že vidí výpravčího) dával vlaku znamení k odjezdu. Záblesk zeleného světla potvrdili i další svědkové. Výpovědi se ale neshodují v tom, kde přesně se světlo objevilo. Průvodčí se každopádně nepřesvědčil, zda zeleným světlem skutečně mával výpravčí, a předal světelný signál k odjezdu dopředu, směrem k lokomotivě. Signál dále předal druhý průvodčí a poté vlakvedoucí. Na jeho signál se strojvedoucí rozjel a vlak 608 vyjel ze stanice.

Zastavit jej mělo návěstidlo „Stůj“, kterého si ale strojvedoucí ani jeho pomocník (topič) nevšimli – dokud vlak stál, neviděli na návěstidlo kvůli mlze a po rozjetí byli oba zaměstnání řízením vlaku a řešením dalších problémů. Vlak „prořízl“ výhybku, která byla

---

<sup>118</sup> Tato podkapitola je téměř kompletně převzata z diplomové práce. Zdroj: ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*. Praha, 2011. 164 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, IKSŽ FSV. s. 49-57.

nastavena na příjezd vlaku z protisměru, a vjel na jednokolejný úsek.<sup>119</sup> Zaměstnanci stanice Stéblová zaregistrovali předčasný odjezd vlaku okamžitě poté, co se dal do pohybu. Okamžitě si uvědomili vážnost situace – měli z vedlejší stanice potvrzeno, že na cestě do Stéblové je motorový osobní vlak 653. Výpravčí se za odjíždějícím vlakem 608 rozběhl a dával mu pískáním i kroužením svítilny znamení nejvyšší nouze – „stůj, zastav všemi prostředky“. Personál vlaku ho údajně viděl, ale v mlze považovali běžící postavu za opožděného cestujícího. Za vlakem se vzápětí vydal výhybkář na kole, ale zrychlující vlak nedohonil. Výpravčí se pokusil o záchranu naposled – zatelefonoval závoráři na stanovišti asi 2 km od Stéblové, aby se pokusil zastavit nebo alespoň zpomalit protijedoucí motorový vlak 653. Závorář zvedl telefon ve chvíli, kdy kolem něj vlak projel. Srážce se již nedalo zabránit.

Oba vlaky se srazily asi 1,5 kilometru od Stéblové. Jejich vzájemná rychlost činila asi 115 km/h. Strojvedoucí vlaku 653 se v poslední chvíli snažil brzdit, ale během několika vteřin neměl šanci střetu zabránit. Srážka dlouhého osobního vlaku s těžkou parní lokomotivou zdemolovala téměř celý motorový vlak 653 (jehož vagony byly lehčí konstrukce). Obsluha parní lokomotivy po nárazu zareagovala podle předpisů a ve snaze zabránit výbuchu parního kotle vysypala žhavé uhlí na koleje. Jenže tam byla rozlita nafta ze zničených nádrží motorového vlaku. Nafta se vznítila a požár se rozšířil na trosky motorového vlaku, v němž bylo kromě mrtvých těl také mnoho zaklíněných a zraněných cestujících, kteří přežili prvotní náraz. Podle odhadů v motorovém vlaku, kde zahynula většina obětí srážky, cestovalo kolem 200 osob. Ve vlaku taženém parní lokomotivou byly následky mírnější.<sup>120</sup>

Na následujících záchranných pracích se podíleli jak nezranění nebo méně zranění cestující z obou vlaků, tak osádka vlaku 608, obyvatelé Stéblové, záchranné složky z Pardubic a Hradce Králové a také mladí vojáci z pardubické školy ministerstva vnitra. Zásah byl komplikovaný zejména kvůli požáru a naprostému zdemolování trosek, ale i kvůli tmě a mlze. Nicméně jej lze považovat za velmi úspěšný. *„Profesor Jan Procházka, královéhradecký kardiochirurg světového formátu, se brzy po tragédii vyjádří ve smyslu, že kdyby nebylo onoho rychlého a obětavého nasazení zdravotníků a řidičů, ale i mnoha bezejmenných záchránců, zemřelo by ještě asi o třetinu víc cestujících, kteří byli z obou*

---

<sup>119</sup> JELÍNEK, Milan. *Největší železniční neštěstí v ČR: Stéblová 1960*. Třebíč : Akcent, 2010. s. 47 – 70.

<sup>120</sup> Archiv bezpečnostních složek. VS KS SNB Hradec Králové č. 14/60 - Pleskot Miloslav a spol. *Zpráva o železniční nehodě v úseku trati Hradec Králové – Pardubice mezi železničními stanicemi Stéblová – Rosice nad Labem*.



*havarovaných vlaků zachráněni.*<sup>121</sup> S nasazením zachránců, jimž šlo při práci v ohořelých troskách mnohdy také o život, kontrastuje hyenismus některých svědků – někteří zranění byli okradeni o cennosti. Některým zachráncům zmizely peníze z odložených kabátů.

Z nehody byli obviněni a o několik měsíců později také odsouzeni členové vlakové čety osobního vlaku 608, kteří vyjeli ze stanice bez povolení. Průvodčí, který údajně viděl světlo u nádražní budovy, svou výpověď několikrát upravil a pokusil se odpovědnost „shodit“ na mladšího průvodčího. Ten měl svítilnu opatřenou zeleným filtrem a připustil, že si s ní mohl pohrávat a způsobit tak zelený záblesk.<sup>122</sup> Neurčitý záblesk zeleného světla ale starší průvodčí neměl považovat za signál k odjezdu, který se dává přesně předepsaným způsobem.<sup>123</sup> Strojvedoucí se k zavinění nehody před soudem přiznal – považoval za svou vinu, že odjel ze stanice, aniž by se přesvědčil, že je na návěstidle návěst Volno. Odsouzeni byli i ostatní členové vlakové čety. Tresty byly uděleny následovně:

- strojvedoucí – 4,5 roku nepodmíněně, 3 roky zákazu výkonu povolání
- vlakvedoucí – 5, 5 roku nepodmíněně, 5 let zákazu výkonu povolání
- starší průvodčí – 4 roky nepodmíněně, 4 roky zákazu výkonu povolání
- pomocník strojvedoucího – 1,5 roku odnětí svobody nepodmíněně
- mladší průvodčí – 1 rok odnětí svobody podmíněně se zkušební dobou 2 let<sup>124</sup>

Ačkoli vyšetřování i svědectví vlakové čety z vlaku 608 jednoznačně prokázalo, že nehodu zavinili odsouzení, kolovaly na veřejnosti fámy, že nehodu zavinila chyba výpravčího ze stanice Stéblová. Po nehodě kolovaly fámy ohledně počtu obětí a zraněných i ohledně samotného průběhu nehody. Navíc *„pojaly českou společnost zděšení, úzkost a také nedůvěra v Československé státní dráhy. Zejména na Královéhradecku a Pardubicku považovali lidé místní železničáře za latentní spoluviníky neštěstí, a na motorové soupravy typově shodné s vlakem č. 653 pohlíželi cestující s krajním podezřením a nastupovali do nich s obavami; parní lokomotivy vůbec upadly v nemilost. V nádražních halách byl zvláštní, takřka pietní klid, lidé se hlasitě nesmáli, ba i do vagónů vcházeli ztichle, jako by respektovali památku těch, kteří zůstali u Stéblové bez života.*“<sup>125</sup>

---

<sup>121</sup> JELÍNEK, Milan. *Největší železniční neštěstí v ČR: Stéblová 1960*. Třebíč : Akcent, 2010. s. 111.

<sup>122</sup> Archiv bezpečnostních složek. VS KS SNB Hradec Králové č. 14/60 - Pleskot Miloslav a spol.

*Posudek o železniční nehodě v žst. Stéblová dne 14. listopadu 1960*. s. 11.

<sup>123</sup> JELÍNEK, Milan. *Největší železniční neštěstí v ČR: Stéblová 1960*. Třebíč : Akcent, 2010. s. 57-63.

<sup>124</sup> Tamtéž. s. 125.

<sup>125</sup> Tamtéž s. 117.

### Společensko-politická situace a situace v médiích

Rok 1960 se nesl zejména v duchu reorganizace správy státu. V lednu rozhodl ÚV KSČ o územní přestavbě státu a v dubnu byla přijata potřebná legislativa. Legislativní změny vyvrcholily v červenci přijetím nové ústavy.<sup>126</sup> Režim v ní „kodifikoval vedoucí úlohu KSČ. Vyhlásil dokončení první etapy v cestě za ideálem komunismu a deklaroval, že Československo jako třetí země světa (po SSSR a Mongolsku) dosáhlo socialismu. Stát byl přejmenován na Československou socialistickou republiku (ČSSR) (...). Obyvatelstvo reagovalo na propagandistické snažení režimu s nezájmem, na počátku 60. let již komunisté dosáhli politické apatie – lidé se s režimem smířili, oceňovali, že se jim daří lépe, za uplynulá léta obnovili své úspory, a tak investovali opět do zboží dlouhodobé spotřeby.“<sup>127</sup>

V souvislosti s novým územním uspořádáním byla přebudována struktura regionálního tisku - začaly vycházet krajské deníky a okresní týdeníky.<sup>128</sup> Co se týkalo práce médií a svobody slova, v médiích prakticky přetrvávala situace z konce 50. let. Byly již však učiněny určité předpoklady pro možnost dalšího uvolňování – v roce 1958 byla zákonem 44/1958 Sb. zrušena nutnost členství mediálních pracovníků ve Svazu československých novinářů.<sup>129</sup> Určitou naději přinesl i sjezd Svazu čs. novinářů v roce 1959. „Součástí diskuse byly otázky fungování literární a umělecké kritiky, potřeba zábavních prvků v žurnalistice, požadavek na zvýšení kvality novinářské práce. Svým způsobem pozitivním impulsem pro změnu mediálního klimatu bylo i zahájení vysokoškolského vzdělávání v žurnalistice na FF UK, které vedlo pak v roce 1960 již k založení první samostatné fakulty Institutu osvěty a novinářství.“<sup>130</sup>

Prakticky se však v médiích zatím uvolnění příliš neprojevovalo. „Na rozdíl od Svazu spisovatelů však vedení novinářské organizace při redefinici úlohy a postavení svazu nevystupovalo vůči politice komunistické strany nikterak kriticky a v podstatě bez protestů vykonávalo funkci převodové páky strany.“<sup>131</sup>

---

<sup>126</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 780.

<sup>127</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 136.

<sup>128</sup> Tamtéž. s. 149.

<sup>129</sup> Zákon ze dne 3. července 1958, kterým se mění zákon č. 184/1950 Sb., o vydávání časopisů a o Svazu československých novinářů. *Koncelik.eu*. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/novela-44-1958/>. Cit. dne 3. 2. 2015.

<sup>130</sup> Vývoj médií od února 1948 do konce 50. let. *Dvacetostoleti.eu*. Dostupné online: [http://dvacetostoleti.eu/data/files/MH\\_ML\\_8\\_unor1948\\_50leta.pdf](http://dvacetostoleti.eu/data/files/MH_ML_8_unor1948_50leta.pdf). s. 6. Cit. dne 3. 2. 2015.

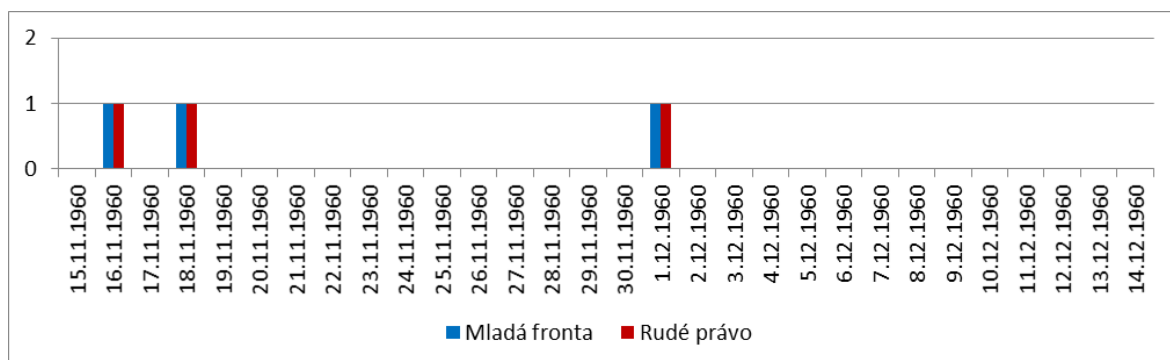
<sup>131</sup> CEBE, Jan. *Cesta novinářské organizace k „Pražskému jaru“*. In KÖPPLOVÁ, Barbara, WOLÁK, Radim. *Česká média a česká společnost v 60. letech*. Praha : Radioservis, 2008. s. 32.

## Analýza zpravodajského pokrytí

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>3</b>	<b>3</b>
První zpráva:	<b>16. 11.</b>	<b>16. 11.</b>
Poslední zpráva:	<b>1. 12.</b>	<b>1. 12.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>3</b>	<b>3</b>

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
16. 11.	1	Zpráva vlády ČSSR o železničním neštěstí u stanice Stéblová	1	1	1	Zpráva vlády ČSSR o železničním neštěstí u stanice Stéblová	1	1
18. 11.	2	Soustrastný telegram N. Chruščova	1	2	2	Soustrastný telegram ÚV KSSS a vlády SSSR k železničnímu neštěstí u stanice Stéblová	1	2
1. 12.	3	Zpráva vládní komise k železničnímu neštěstí u stanice Stéblová	1, 5	2	3	Zpráva vládní komise k železničnímu neštěstí u Stéblové	2	2

Tabulka 6 - Seznam publikovaných článků (ŽN Stéblová 1960)



Graf 6 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Stéblová 1960)

K železniční nehodě u Stéblové došlo v pondělí 14. 11. 1960. První zpráva přinášela základní informace o samotné nehodě. Šlo o oficiální zprávu vládní komise převzatou z ČTK. Druhá zpráva, související s nehodou, vyšla 18. 11. a prezentovala soustrastné telegramy ze SSSR, NDR, Maďarska a Světové odborové federace. Texty telegramů byly otištěny doslovně, úvodní odstavec se v obou denících mírně odlišuje. Třetí a poslední zpráva byla vydána s velkým časovým odstupem dne 1. 12. Opět šlo o oficiální zprávu vládní komise zprostředkovanou ČTK, která byla v obou denících otištěna v doslovném znění. Informovala o skončeném vyšetřování nehody a o závěrech, k nimž vyšetřovací komise došla. Také aktualizovala informace o počtu obětí a zraněných a vyslovovala uznání a poděkování záchráncům. Nebyly zveřejněny žádné fotografie. Po formální stránce nedochází k žádným změnám. Titulky používají ustáleného spojení „železniční neštěstí“.

Oba deníky o události informovaly naprosto totožným způsobem - všechny zprávy byly přebírány z ČTK. Informovaly o základních faktech – co se stalo, kdy a kde. První zpráva informovala o pravděpodobné příčině (hrubé porušení pravidel železničního provozu), poslední tuto informaci potvrzovala a upřesňovala, že šlo o vážné pochybení strojvedoucího a vlakvedoucího jednoho z vlaků a že dotyční budou postaveni před soud. Byl zdůrazněn fakt, že „*strojvedoucí nastoupil na lokomotivu 2 hodiny před nehodou a před nástupem služby měl, a s ním i ostatní členové posádky vlaku č. 608, víc než 20 hodin služebního volna*“<sup>132</sup>, což podle mého názoru osádce spíše přitížilo. „Polehčující“ okolnosti – hustá mlha, tma a zejména údajné zelené světlo – naopak uvedeny nebo zdůrazněny nebyly, což působí poněkud nevyváženě. Ani jedna ze zpráv navíc neuvedla zásadní chybu staršího průvodčího, který řetězec pochybení započal a nezmiňuje se o „zeleném světle“, které údajně on i několik dalších svědků vidělo. Ani jedna ze zpráv se příliš nezabývá dalšími vlivy. Zpráva vyšetřovací komise se navíc jen velmi okrajově zmínila o husté mlze na místě nehody, přičemž ale právě špatné povětrnostní podmínky byly zásadní okolností, která vznik nehody umožnila. Nebyl zmíněn ani fakt, že oba vlaky byly zpožděny.

Za zmínku stojí fakt, že nikde nebyl přesněji popsán průběh samotné nehody. Nikde se neobjevila zásadní informace o požáru, který trosky zachvátil krátce po srážce. Tato informace byla přitom zásadní pro pochopení, proč si nehoda vyžádala tak velký počet obětí a zraněných. Byla oceněna poskytnutá pomoc ze stran záchranných jednotek i veřejnosti. Pochopitelně nebyly zmíněny případy „hýenismu“ některých svědků, kteří u nehody okrádali jak zraněné nebo mrtvé, tak zachraňující.

V různých zdrojích se hovoří o tom, že média o události nesměla kromě oficiálních zpráv informovat.<sup>133</sup> Provedená analýza informaci sice přímo nepotvrzuje, ale rozhodně ji nevyvrací. Pokud se oficiální místa snažila malým objemem zveřejněných informací veřejnost neznepokojoval a nevrhat špatné světlo na Československé státní dráhy, rozhodně se jim to nepodařilo, spíše naopak. Tragické události nebyly nikdy zasazeny do historického kontextu (což je pochopitelné), ale neobjevovaly se ani informace o případných bezpečnostních opatřeních, aby k podobným nehodám nedocházelo, nebo o možnostech zabezpečení železničních tratí. Oboje by vzhledem k tragičnosti nehody a k možným obavám veřejnosti z cestování vlakem bylo zcela na místě.

---

<sup>132</sup> ČTK. Zpráva vlády ČSSR o železničním neštěstí u stanice Stéblová. *Rudé právo*. 16. 11. 1960, 41, s. 1.

<sup>133</sup> JELÍNEK, Milan. *Největší železniční neštěstí v ČR: Stéblová 1960*. Třebíč : Akcent, 2010. s. 115.

Způsob zpravodajského pokrytí nehody u Stéblové plně navazuje na styl 50. let, který byl nastíněn v předchozích kapitolách. Rozsahem odpovídá srovnatelně tragické nehodě u Šakvic (1953). Je však kladen o něco větší důraz na sociální stránku věci (zabezpečení rodin obětí, reakce státních činitelů, ocenění pomoci zachránců), čímž připomíná i způsob pokrytí nehody u Podivína (1950).

## 2.7. Letecká nehoda u Norimberka, 1961

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>28. 3. 1961</b>
Letoun, typ:	<b>OK-OAD, Iljušin Il-18</b>
Linka:	<b>Praha – Curych – Rabat – Dakar – Conakra – Bamako</b>
Počet obětí:	<b>52</b>
Popis nehody:	<b>Destrukce letounu za letu</b>
Příčina nehody:	<b>Neznámá (pravděp. konstrukční chyba či chyba posádky)</b>

Nehoda letounu OK-OAD zůstává dodnes jednou z nejzáhadnějších havárií v dějinách československého letectví. Došlo k ní večer 28. 3. 1961 asi půl hodiny po startu, krátce poté, co letoun letící z Prahy do hlavního města Mali Bamaka přelétl hranice ČSSR a NSR. Jednalo se o nový typ letounu (k ČSA byly Il-18 zařazeny v roce 1960) a jejich posádka se s nimi teprve spíše seznamovala – ačkoli šlo o poměrně zkušené piloty, na Il-18 měli nalétáno teprve 350, resp. 180 hodin.<sup>134</sup>

Let probíhal zcela normálně, letadlo vystoupalo do výšky 6100 metrů a posádka standardně komunikovala nejprve s českými a pak německými středisky řízení letového provozu. Poslední spojení se zemí bylo navázáno po 20. hodině, pak se na frekvenci ozvalo nesrozumitelné zašumění a let OK-511 se odmlčel navždy. Letadlo neodpovídalo na volání a o deset minut později dostalo norimberské středisko informaci, že svědkové viděli severovýchodně od norimberského letiště havarovat civilní letadlo.<sup>135</sup> Na místo vyslali helikoptéru z nedaleké americké vojenské základny i záchranné jednotky. Ty však na místě mohly pouze uhasit menší požáry, které v troskách místy hořely. Letadlo bylo naprosto zničené a nikdo z 52 lidí na palubě nepřežil.

Z vyšetřování vyplynulo, že letadlo krátce po posledním spojení se zemí prudce kleslo asi o 1500 metrů a začalo se postupně rozpadat, což potvrdil i radarový obraz.<sup>136</sup>

---

<sup>134</sup> Podle bývalého pilota L. Kellera trvá asi 500 hodin, než se pilot po přeškolení plně „sžije“ s novým letadlem. Zdroj: ŠÍROVÁ, Tereza. Je nebezpečné létat novým letadlem? Ne, říkají statistiky i pilot. *Technet.cz* [online]. 21. 1. 2013. Dostupné online: [http://technet.idnes.cz/boeing-787-dreamliner-problemy-zakaz-provozu-faa-f5j-tec-technika.aspx?c=A130119\\_183549\\_tec-technika\\_sit](http://technet.idnes.cz/boeing-787-dreamliner-problemy-zakaz-provozu-faa-f5j-tec-technika.aspx?c=A130119_183549_tec-technika_sit). Cit. dne 6. 12. 2014.

<sup>135</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 163.

<sup>136</sup> Tamtéž.

Důležitý byl také fakt, že radar v blízkosti letadla nezachytil žádné cizí objekty.<sup>137</sup> Trosky na zemi byly rozesety v pásu dlouhém asi pět kilometrů. Začínal dvěma kryty motorových gondol a velkou částí ocasních ploch s kormidly. O něco dále byly nalezeny části pravého křídla a ještě dál leželo celé levé křídlo. Nejdále skončil trup letounu a všechny čtyři motory s vrtulemi.

Vyšetřování, které vedli západoněmečtí odborníci a na kterém se podílelo i Československo a SSSR coby výrobce letounu, nakonec nedošlo k žádnému závěru. Stoprocentně se povedlo vyloučit snad jen vliv počasí. O dalších možných příčinách, ať už by to bylo konstrukční selhání, chyba pilotů, sabotáž z řad posádky či cestujících, případně i sestřel raketou či stíhačkou, se uvažovalo či dodnes uvažuje. Teoriím o sestřelu nahrál fakt, že se na místě nehody pohybovali vojáci americké armády z nedaleké vojenské základny, ačkoli tam podle mezinárodních předpisů pro vyšetřování leteckých nehod neměli co dělat a jejich přítomnost nebyla nikdy vysvětlena.<sup>138</sup>

Během vyšetřování se pracovalo zejména se dvěma teoriemi, které se odvíjely od chronologie destrukce letadla ve vzduchu. Podle německých odborníků došlo z nějakého důvodu (konstrukční selhání nebo chyba posádky, která převedla letadlo do střemhlavého letu) nejprve k poškození motorů a levého křídla, jeho části narazily do ocasu a odlomily velkou část ocasních ploch. Poškozené letadlo se stalo neřiditelným a následovalo odlamování dalších částí. Podle Sovětů došlo nejprve k poškození ocasní části a až poté k další destrukci.<sup>139</sup> Tato destrukce navíc podle nich byla způsobena zásahem zvenčí, tedy výbuchem střely či rakety.<sup>140</sup> Československé úřady dokonce s touto variantou pracovaly jako s tou nejpravděpodobnější a ještě o několik let později uvažovaly o krocích, které by bylo možné dále podniknout. Nakonec však od jakýchkoli mezinárodních stížností upustily.

Odborníci se dnes přiklánějí k možnosti, že nehodu způsobila závada na letounu. Podle Miroslava Voráčka, někdejšího vyšetřovatele, který se na vyšetřování norimberské nehody podílel, mohlo nehodu zavinit špatné nastavení vyvažovací plošky směrového kormidla<sup>141</sup> nebo její samovolné vychýlení za letu.<sup>142</sup> K podobné variantě se přiklání

---

<sup>137</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křidel, 2011. s. 167.

<sup>138</sup> Tamtéž. s. 182.

<sup>139</sup> Tamtéž. s. 173.

<sup>140</sup> Tamtéž. s. 182.

<sup>141</sup> *Směrové kormidlo a jeho vyvažovací plošky řídí letadlo ve vodorovném směru a jejich nenadálá výchylka může letadlo až „převrátit“, což vede k přechodu do střemhlavého letu a k pádu.*

<sup>142</sup> ŠÍROVÁ, Tereza, VORÁČEK, Miroslav. *Osobní rozhovor*. Jaro 2012.

také L. Keller, podle něhož mohlo jít i o poruchu autopilota, který způsobil náhlou výchylku některého kormidla. „*Dodatečné zkoušky Il-18 prokázaly, že samovolné přesunutí vyvažovací plošky při letu s autopilotem může způsobit odpojení autopilota s následným přechodem letadla do střemhlavého letu a případnou destrukci letadla ve vzduchu.*“<sup>143</sup> Keller dále poukazuje na to, že v historii nehodovosti Il-18 lze najít minimálně čtyři další nehody s velmi podobným průběhem.

Na zajímavou informaci, kterou se však nepodařilo nijak ověřit, jsem narazila v roce 2011 při navazování kontaktů na Úřadu pro civilní letectví. Jeden z inspektorů v neformálním rozhovoru vzpomínal, že se na ÚCL před několika lety při vyklízení starých materiálů v trezorech povedlo objevit ruské dokumenty k norimberské nehodě, o jejichž existenci nikdo z úřadu neměl ponětí. Dokumenty tvrdily, že příčinou nehody byla technická závada, respektive nedbale provedená oprava – na letounu byl krátce před nehodou vyměněn jeden z motorů (což odpovídá informacím nalezeným v Národním archivu), jeho uchycení během letu „povolilo“ a vrtule prosekala křídlo, které se následně odlomilo. Zmíněné dokumenty se však bohužel ani při opakovaném pátrání nepovedlo najít, proto je nutné tuto teorii považovat za neprokázanou.

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

Od roku 1960 nedošlo k zásadnějším změnám. Dá se říci, že pokračovalo velmi pomalé a opatrné uvolňování poměrů v celé společnosti. Pozitivním momentem celého roku byl let Jurije Gagarina do vesmíru a také jeho dubnová návštěva v Československu – ČSSR byla první zemí, kam po svém úspěšném letu zamířil.<sup>144</sup> V listopadu se prezident Novotný kriticky vyjádřil k problematice kultu osobnosti z 50. let (zejména v souvislosti s bývalým prezidentem K. Gottwaldem a také se Stalinem – mimo jiné bylo rozhodnuto o odstranění monstrózního pomníku na Letné). Razantnější změny však nepřipustil: „*Ty, kteří si snad dělali naději na zásadnější změny v politickém a hospodářském životě státu, však Novotný v závěru svého projevu varoval: „Nepřipustíme ovšem v žádném případě, aby někdo znevažoval věci již dříve vyřešených k demagogickým výpadům proti straně.*““<sup>145</sup>

---

<sup>143</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 181.

<sup>144</sup> Tenkrát v rozhlase: Gagarin v Praze. *Příběhy z rozhlasu*. Dostupné online:

[http://www.pribehrozhlasu.cz/tenkrat-v-rozhlase/1961/1961\\_5](http://www.pribehrozhlasu.cz/tenkrat-v-rozhlase/1961/1961_5). Cit. dne 3. 2. 2015.

<sup>145</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 783.

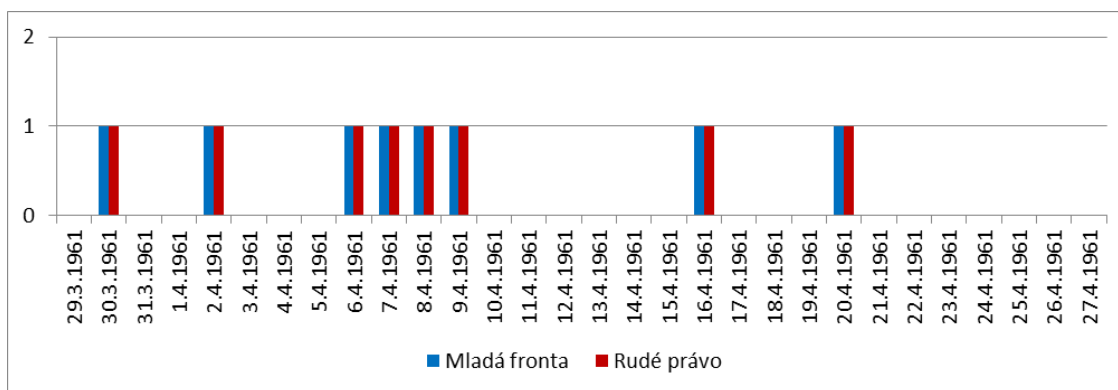


## Analýza zpravodajského pokrytí

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>8</b>	<b>8</b>
První zpráva:	<b>30. 3.</b>	<b>30. 3.</b>
Poslední zpráva:	<b>20. 4.</b>	<b>20. 4.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>8</b>	<b>8</b>

Mladá fronta					Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.	
30. 3.	1	Havárie letadla ČSA u Norimberka	1	1	1	Havárie letadla ČSA	1	1	
2. 4.	2	Z průběhu vyšetřování neštěstí letadla ČSA	1	2	2	Průběh šetření leteckého neštěstí	1	2	
6. 4.	3	K havárii čs. letadla u Norimberka	1,2	3	3	K havárii čs. letadla u Norimberka	1	2	
7. 4.	4	Pohřeb obětí leteckého neštěstí u Norimberka	1,2	3	4	Pohřeb obětí leteckého neštěstí u Norimberka	1	2	
8. 4.	5	Odborníci o havárii čs. letadla	1,2	3	5	Odborníci o havárii čs. letadla	1	3	
9. 4.	6	Fotografie: Milimetr za milimetrem...	1	2	6	Fotografie: Co hledaly americké orgány...	1	2	
16. 4.	7	Poslední poselství bylo zatajeno	1	2	7	Americká tisková agentura k havárii čs. letadla u Norimberka	1	1	
20. 4.	8	Co bylo příčinou katastrofy?	3	2	8	Další vážné otázky kolem leteckého neštěstí u Norimberka	1	2	

Tabulka 7- Seznam publikovaných článků (LN Norimberk 1961)



Graf 7 - Seznam publikovaných článků (LN Norimberk 1961)

K nehodě došlo odpoledne 28. března 1961. Deníky přinesly první zprávu dva dny poté, 30. 3., a dále o ní informovaly až do 20. 4., což je v porovnání s předchozími událostmi dosud nejdelší a nejintenzivnější zpravodajské pokrytí. Zprávy byly přebírány ze servisu ČTK a v obou denících byly otiskovány v úplně nebo téměř totožném znění. Při pohledu na graf je možné vysledovat tři „vlny“ zájmu o tuto nehodu: první v nejbližších dnech po nehodě, další mezi 6.-9. 4 a poslední od 16. 4. Materiály, zveřejněné v jednotlivých vlnách, se do jisté míry liší i obsahově.

V prvních dnech po nehodě byly zveřejněny dvě zprávy. První přinesla základní informace v tomto znění: *„Havárie letadla ČSA u Norimberka. Praha (ČTK). V úterý 28. března ve 20.20 havarovalo u Norimberka letadlo Československých aerolinií, které letělo na pravidelné lince z Prahy do Bamaka. Při neštěstí zahynulo 44 cestujících a 8 členů posádky. Na místo havárie byla vyslána skupina našich odborníků, kteří se zúčastní vyšetřování příčin zřícení letadla. Československá vláda, která v průběhu dne vyslechla předběžnou zprávu ministra dopravy o katastrofě, vyslovila nejhlubší soustrast rodinám zahynulých.“*<sup>146</sup> Druhá zpráva pak blíže informovala o průběhu letu před havárií, informovala o postupu vyšetřování a upozorňovala na to, že na místě nehody působily a stále působí jednotky americké armády z nedaleké vojenské základny, přičemž se odvolávala na západoněmecký tisk, který na tuto skutečnost upozornil.<sup>147</sup>

Druhá vlna mediální pozornosti začala 5. 4., den po pohřbu velké části obětí nehody. Oba deníky opět přinášely téměř stejné zprávy ze servisu ČTK. Významným tématem byl další postup vyšetřování a zejména nezvyklý zájem Američanů o nehodu: *„Západoněmecká veřejnost se zajímá i o to, co dělali na místě zřícení čs. letounu příslušníci amerických policejních a vojenských jednotek. Je všeobecně známo, že podle mezinárodních platných leteckých úmluv mají právo vést šetření o příčinách nehody orgány státu, na jehož území k nehodě došlo. (...) Podobnou otázku položil i Allgemeine Zeitung: „...To, co se stalo i v Oberrüsselbachu, silně zavání využíváním katastrofy pro americkou špionážní službu. Proč by jinak Američané zabavovali písemnosti a fotografovali součásti letadla?“*<sup>148</sup> V souvislosti s tím byla zveřejněna také fotografie údajných Američanů u trosk letadla, která byla převzata z německých médií.

Ve druhé vlně byl v obou denících otištěn také rozhovor s čs. vyšetřovateli. Ti prezentovali větší množství podrobností o dosavadním průběhu vyšetřování a o některých předběžně vyloučených příčinách. *„Podle zjištění se dá vyloučit, že destrukce letadla byla způsobena přímo v trupu letadla, ať již poruchou hermetické přetlakové kabiny nebo explozí dopravovaného nákladu, jak o tom konečně psal i západoněmecký tisk, jak již bylo uvedeno v dřívějších zprávách. Rovněž motory nevykazují žádné stopy požáru, případně výbuchu a jejich stav nasvědčuje, že pracovaly až do rozrušení letadla normálně.“*<sup>149</sup>

---

<sup>146</sup> ČTK. Havárie letadla u Norimberka. *Mladá fronta*, 30. 3. 1961, 17, s. 1.

<sup>147</sup> ČTK. Z průběhu vyšetřování neštěstí letadla ČSA. *Mladá fronta*, 2. 4. 1961, 17, s. 1.

<sup>148</sup> (z). K havárii čs. letadla u Norimberka. *Rudé právo*, 6. 4. 1961, 41, s. 1.

<sup>149</sup> ČTK. Odborníci o havárii čs. letadla. *Rudé právo*, 8. 4. 1961, 41, s. 1 a 2.

Ve třetí vlně byla prezentována téměř výhradně kritika postupu amerických a západoněmeckých úřadů. Informovalo se o údajném zatajování informací (údajná poslední zpráva letadla těsně před nehodou nebo části vraku, k nimž západoněmecká strana nepustila čs. vyšetřovatele). Poslední text se otevřeně zabýval některými nejasnostmi ohledně vyšetřování. Upozorňoval na to, že na místě jako první působila americká armáda, která k vraku pustila západoněmecké vyšetřovatele až 23 hodin po nehodě. *„K leteckému neštěstí došlo blízko amerického vojenského prostoru. Právě v době havárie byla ve zmíněném prostoru zvýšená letecká činnost, jak to bezpečně prokázaly naše radiolokátory. (...) Další velmi podezřelou okolností je přítomnost americké vojenské helikoptéry v bezprostřední blízkosti místa destrukce a v časovém období, kdy k destrukci došlo. (...) Všechna tato fakta nutí položit hlavní, nejdůležitější otázku: Nešlo o zásah letadla zvenčí?“<sup>150</sup>*

Z formálního hlediska je posun oproti zpravodajskému pokrytí dřívějších leteckých nehod (Kalamata 1948, Levoča 1956) také jasně znatelný. V titulcích se objevují konkrétnější a mírně expresivní výrazy jako „havárie“, „neštěstí“; objevuje se dokonce i silně expresivní výraz „katastrofa“. Zprávy se většinou objevovaly na titulní straně deníku. Zveřejněna byla také jedna fotografie.

Oproti předcházejícím leteckým nehodám přinesl dobový tisk mnohem více informací. Vzhledem k tomu, že všechny zprávy pocházely ze servisu ČTK, není možné hovořit o významnějším posunu v oblasti svobody a samostatné aktivity médií; dá se však usuzovat, že i režim pomalu začal měnit postoj k podobným událostem. Interpretoval je sice ve svůj prospěch a značně zdůrazňoval ty aspekty, které mohly z politického hlediska poškodit obraz západních států, ale i tak šlo o značný posun. Nehoda iljušinu byla první nehodou typu Il-18, který u ČSA začal létat teprve koncem roku 1959, a šlo o ve své době o vůbec nejtragičtější leteckou nehodu spojenou s Československem. Velká mediální pozornost však byla spíše zapříčiněna nezvyklostí a kontroverzností nehody; deníky však podrobně informovaly i o posledních minutách letu, o průběhu vyšetřování, o reakci politiků a úřadů, pomoci poskytnuté pozůstalým po obětech a podobně. Celé zpravodajské pokrytí působilo „lidštitějším“ dojmem než v případě předchozích nehod, hovořilo se o obětech, byli jmenováni někteří odborníci či vyšetřovatelé, odkazovalo se na svědky. Zprávy často čerpaly ze zahraničního tisku, který nehodě podle všeho věnoval také značnou pozornost.

---

<sup>150</sup> ČTK. Další vážné otázky kolem leteckého neštěstí u Norimberka. *Rudé právo*, 20. 4. 1961, 41, s.1.

## 2.8. Letecká nehoda u Casablanky, 1961

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>12. 7. 1961</b>
Letoun, typ:	<b>OK-PAF, Il-18</b>
Linka:	<b>Praha – Curych – Rabat – Dakar – Conakra – Bamako</b>
Počet obětí:	<b>72</b>
Popis nehody:	<b>Řízený let do terénu při přiblížení k letišti</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba posádky – sklesání pod minimální výšku</b>

Nehoda u Casablanky přišla velmi brzy (necelé 4 měsíce) po nehodě u Norimberka a vykazovala několik shodných rysů: šlo o tentýž typ letounu (Il-18), stejnou linku (Praha-Bamako) a v obou případech došlo k nehodě nedaleko amerických vojenských základen. V obou případech šlo ve své době o nejtragičtější nehody v historii našeho letectví.

Letoun odstartoval z Prahy 11. 7. večer a po mezipřistání v Curychu pokračoval dále do marockého Rabatu. V Rabatu však bylo velmi špatné počasí (mlha a špatná viditelnost), proto se posádka rozhodla letět na záložní letiště do Casablanky. Ani tam však nebylo počasí příliš dobré a navíc se stále zhoršovalo. Byla noc a tamní letiště bylo vybaveno pouze základními navigačními prostředky. Po dvou neúspěšných pokusech o přiblížení posádka požádala o povolení přistát na nedaleké americké vojenské základně, která však přistání letadla také odmítla kvůli nevhodnému počasí. Přistání nabídlo jiné nedaleké letiště Marakeš.<sup>151</sup> Než se řídicí věž stihla s československým iljušinem znovu spojit a informace mu předat, letadlo havarovalo asi 13 kilometrů od letiště. Havarovalo nedaleko zemědělské osady, takže místní obyvatelé přišli na pomoc, ale z hořícího vraku se jim nepovedlo nikoho vyprostit. Zahynulo všech 8 členů posádky i 64 cestujících.

Místo nehody bylo v nadmořské výšce cca 150 metrů nad mořem. Letadlo však podle posledních pokynů věže mělo stoupat do výšky 430 metrů – z nějakého důvodu tedy kleslo pod povolenou minimální výšku. Podle stop před místem nehody se ukázalo, že letadlo bylo připraveno na další pokus o přistání (mělo vysunutý podvozek a vztlakové klapky) a klesalo pozvolna. Nejprve zachytilo podvozkem o terénní vyvýšeninu, pak o dráty elektrického vedení, což je zbrzdilo. Znovu zachytilo o zem, tentokrát křídlem, podvozky

---

<sup>151</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. Zpráva o činnosti čs. odborné letecké skupiny v rámci první části šetření o letecké nehodě Iljušina Il-18 OK-PAF u Casablanky . S 6. Kartony č. 28-30.

a dalšími částmi. Docházelo k postupné destrukci. Nakonec se trup převrátil a vzplanul.

Závěr vyšetřovací komise byl jasný – šlo o chybu posádky, která nedodržela bezpečnou minimální výšku při přiblížení k letišti. Vyšetřovatelé navíc poukázali na další chyby posádky – při posledním pokusu o přiblížení si posádka nevyžádala povolení řídicí věže. *„Příčinou nehody bylo pravděpodobně úmyslné snížení výšky pod stanovená minima, při kterém došlo k dotyku se zemí, nárazu do drátů vysokého napětí a k havarii letadla. Důvod úmyslného snížení výšky pod stanovená minima neznámý. S největší pravděpodobností chtěla posádka sestoupit pod mraky a v letu pod mraky pokračovat směrem k letišti a provést přistání.“*<sup>152</sup>

Nabízí se také hypotéza, že piloti ve skutečnosti neměli v úmyslu pokusit se o další přistání na letišti v Casablance, ale že se připravovali k přeletu a přiblížení na americkou vojenskou základnu (dispečeri je už o odmítnutí Američanů nestihli informovat). Nasvědčoval by tomu fakt, že si posádka před havárií nevyžádala od věže povolení k přiblížení a k přistání – tak zásadní chybu by si zkušená posádka neměla dovolit. *„Jednotliví členové posádky listovali v navigační dokumentaci a probíhal tzv. briefing před přistáním na neznámém letišti. (...) Aby si malinko zjednodušili situaci, zcela určitě si rozsvítili osvětlení v kabině a věnovali se briefingu. Piloti se příliš nevěnovali řízení a nevěnovali si, že letadlo pomalu klesá. Tomu odpovídá i jejich nečinnost, když se letadlo poprvé dotklo země – stačilo zvýšit výkon motorů a přejít do stoupání. Protože piloti ,nebyli ve střehu‘, na první náraz nereagovali a následně vlétli do el. vedení.“*<sup>153</sup>

Nehoda u Casablanky byla první ze série nehod ČSA, k nimž došlo v noci na hůře vybavených afrických letištích (z dalších lze uvést Tripolis 1970 a Damašek 1975, viz další kapitoly). Všechny byly způsobeny kombinací špatného počasí a chyby posádky. Už od zřízení těchto linek si mnozí piloti opakovaně stěžovali na nevhodně zvolený letový řád, kdy se startovalo večer z Prahy a nad ránem se přistávalo v Africe. *„Nebyla brána v úvahu naléhavá a opakovaná upozornění posádek na nebezpečné a rychlé vytváření mlh na severoafrických letištích v plánované době přistávání linek ČSA. (Jiné společnosti tam před svítáním vůbec nelétaly.)“*,<sup>154</sup> podotýká někdejší pilot J. Zacharda. Problém tedy byl i systémový, na úrovni ČSA.

---

<sup>152</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva o těžké letecké nehodě letadla ČSA typu Il-18 im.z. OK-PAF u Casablanky*. S 40. Kartony č. 28-30.

<sup>153</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křidel, 2011. s. 203.

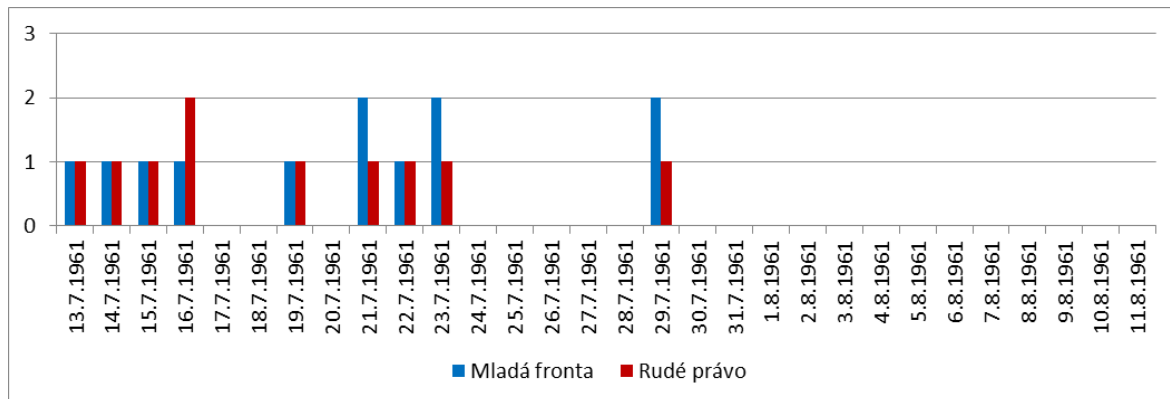
<sup>154</sup> ZACHARDA, Josef. *Světla a stíny leteckého povolání*. Cheb : Svět křidel, 1994. S. 9.

## Analýza zpravodajského pokrytí

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>12</b>	<b>10</b>
První zpráva:	<b>13. 7.</b>	<b>13. 7.</b>
Poslední zpráva:	<b>29. 7.</b>	<b>29. 7.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>9</b>	<b>9</b>

Mladá fronta					Rudé právo			
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
13. 7.	1	Havárie čs. dopravního letadla	1	1	1	Havárie čs. dopravního letadla	1	1
14. 7.	2	K havárii letadla Praha-Bamako	1,3	2	2	Ke katastrofě letadla na trati Praha-Bamako	1	2
15. 7.	3	Vyšetřování příčin katastrofy čs. letadla	1	1	3	Vyšetřování příčin katastrofy čs. dopravního letadla	1	1
16. 7.	4	K leteckým haváriím na lince Praha-Bamako	1	1	4	Projev soustrastí marockého krále	1	1
					5	K leteckým haváriím na lince Praha-Bamako	1	2
19. 7.	5	Oběti leteckého neštěstí dopraveny do Prahy	3	1	6	Oběti leteckého neštěstí u Casablanky dopraveny do Prahy	1	1
21. 7.	6	Sekou Touré k havárii našeho letadla	1	1	7	Pietní rozloučení s oběťmi leteckého neštěstí u Casablanky	1	2
	7	Pietní rozloučení s oběťmi leteckého neštěstí u Casablanky	3	2				
22. 7.	8	Pietní rozloučení s africkými studenty	5	1	8	Pietní rozloučení s dalšími oběťmi leteckého neštěstí u Casablanky	2	1
23. 7.	9	Nezodpovědnost nebo zlý úmysl?	1,7	3	9	Podezřelé okolnosti havárií na lince Praha-Bamako	5	2
	10	Než letadlo přistane	6	3				
29. 7.	11	Havárie čs. letadla musí být objasněna	1,2	3	10	Marocký list: katastrofa čs. letounu zdaleka nebyla náhodou	4	2
	12	Marocký tisk o letecké katastrofě	2	2				

Tabulka 8 - Seznam publikovaných článků (LN Casablanca 1961)



Graf 8- Frekvence publikovaných článků (LN Casablanca 1961)

K nehodě došlo brzy ráno 12. července. První zprávy o nehodě byly zveřejněny hned následujícího dne – na stránkách Mladé fronty i Rudého práva vyšla totožná agenturní zpráva s titulkem Havárie čs. dopravního letadla. Stejně jako v případě nehody u Norimberka je i zde možné vyzorovat tři vlny mediální pozornosti, které následovaly bezprostředně po nehodě, po převozu obětí do Československa a třetí po skončení první fáze vyšetřování po návratu čs. komise.

Zprávy v první informační vlně informovaly o samotné nehodě, o lince, o počtu obětí a o vyslání odborníků na místo nehody. Hned druhý den však bylo zdůrazněno, že jedná o druhou nehodu čs. letadla na téže lince: „*Oprávněně vzbuzuje podiv, že při osvědčené spolehlivosti dnešních rozsáhlých i vnitřních leteckých spojů Čs. aerolinií došlo v krátké době ke dvěma leteckým neštěstím právě na lince Praha-Bamako, jejíž zřízení se setkávalo od počátku s řadou obtíží. Čtyři měsíce po leteckém neštěstí u Norimberka došlo nyní ke katastrofě u Casablanky.*“<sup>155</sup> Deníky přinesly podrobnější informace o průběhu letu, o zamýšleném odklonu letounu na záložní letiště na americké základně a vyjádřily také pochybnost, „*jakým způsobem bylo letadlo v noci za mlhy vedeno pozemní navigační službou.*“<sup>156</sup>

Následujícího dne oba deníky znovu odkázaly k nehodě u Norimberka a informovaly, že stále ještě probíhá její vyšetřování. Zdůraznily, že „*přestože českoslovenští a sovětsí odborníci předložili této komisi řadu dokladů a výpočtů, nedošla komise k závěrům o příčinách katastrofy a odročila jednání o další dva až tři měsíce. Rovněž nebyly dosud zodpovězeny závažné otázky, uvedené v nótě československé vlády západoněmecké vládě.*“<sup>157</sup> Byly zveřejněny také další informace vyplývající z vyšetřování „nové“ nehody u Casablanky: zpráva poukázala na chyby, které při navádění letadla udělalo špatně vybavené letiště v Casablance, a uvedla, že blízké letiště na americké základně bylo naopak vybaveno výborně.

Druhá informační vlna následovala po převozu těl obětí do Československa, informovala o dalším transferu těl zahraničních obětí a o pietních akcích. V této fázi se začalo zpravodajské pokrytí v obou denících mírně odlišovat: MF zdůraznila zprávu o rozloučení se dvěma zahraničními studenty z Pobřeží slonoviny – to lze přičítat skutečnosti, že šlo o deník pro mladé čtenáře, který zprávy o mladých všeobecně

---

<sup>155</sup> ČTK. K havárii letadla na lince Praha-Bamako. *Mladá fronta*, 14. 7. 1961, 17, s. 1.

<sup>156</sup> ČTK. Vyšetřování příčin katastrofy čs. letadla. *Mladá fronta*, 15. 7. 1961, 17, s. 1.

<sup>157</sup> ČTK. K leteckým haváriím na lince Praha-Bamako. *Mladá fronta*, 16. 7. 1961, 17, s. 1.

akcentoval. Informovalo se také o pomoci rodinám obětí. Ke konci druhé vlny přinesly oba deníky vlastní obsáhlé zprávy o prohlubujících se nejasnostech kolem nehody – zejména o tom, jak si místní letiště „přehazovala“ letadlo, snažící se přistát za nepříliš dobrých povětrnostních podmínek. MF čerpala ze zprávy zveřejněné Československým rozhlasem, RP ze servisu ČTK. „*Do očí bije i nezájem francouzského personálu letiště u Casablanky. Marocká letiště, obsluhovaná dříve jen Francouzi, přebírá postupně marocký personál a francouzský postupně odchází. Pozemní zabezpečovací takzvaná kontrolní služba na letišti u Casablanky pracovala na čtyři směny. Tři z nich byly marocké, čtvrtá francouzská. V době neštěstí měla službu francouzská směna. Jaký měla zájem o stroj, letící za noci a v mlze? Jak vyplývá ze styku letadla se zemí, zájem velmi malý. Francouzský kontrolor Mulraux, který byl právě ve službě, dokonce neprojevil zájem ani po katastrofě. Druhý den nato prohlásil, že mu končí smluvní lhůta v Maroku – a odejel do Francie. Což může člověk, který jen něco ví o odpovědnosti za 72 lidských životů, z ničeho nic odejet?*“<sup>158</sup>

Ve třetí informační vlně pak vyšel v obou denících jeden článek, který obě periodika zpracovala také samostatně. MF odkazovala na vlastního zpravodaje (jv) v Praze. Jeho text informoval o dalších nejasnostech a o podivném přístupu k vyšetřování ze zúčastněných francouzských a amerických institucí. Informoval také o „*oznámení zpravidla dobře informovaného západoněmeckého listu Die Welt, který dne 13. července uvedl, že vojenští činitelé americké základny byli první na místě katastrofy.*“<sup>159</sup> RP bylo ještě nekompromisnější – hned v titulku odkázalo na vyjádření marockého tisku, že „*katastrofa čs. letounu nebyla zdaleka náhodná*“. Zpráva informovala, že francouzská strana čs. vyšetřovatelům rozhodně nevychází vstříc. Citovala také údajné vyjádření marockého tisku: „*Drtivá většina Maročanů, ne-li všichni, se domnívá, že západní kapitalistické země, které měly dlouho monopol na letecké spojení s africkou pevninou, se nedívaly na likvidaci tohoto monopolu nijak nadšeně. Není vyloučena možnost, že v daném případě jde o reakci kapitalistického Západu na styky afrických zemí se socialistickými zeměmi.*“<sup>160</sup> (Někdejší český pilot J. Zacharda, který v uvedené době v severní Africe létal, však v této souvislosti podotýká, že se jednalo o „*názory z místního, protifrancouzsky laděného neseriózního plátku.*“<sup>161</sup>)

---

<sup>158</sup> NESG. Neodpovědnost nebo zlý úmysl? *Mladá fronta*, 23. 7. 1961, 17, s. 1 a 7.

<sup>159</sup> JV. Havárie čs. letadla musí být objasněna. *Mladá fronta*, 29. 7. 1961, 17, s. 1 a 2.

<sup>160</sup> NESG. Katastrofa čs. letounu nebyla zdaleka náhodná. *Rudé právo*, 29. 7. 1961, 41, s. 4.

<sup>161</sup> ZACHARDA, Josef. *Světla a stíny leteckého povolání*. Cheb : Svět křídel, 1994. s. 58.



Rétorika textů byla velmi podobná jako v případě nehody u Norimberka. Objevovaly se expresivně výraznější termíny jako neštěstí nebo katastrofa. I zde byl kladen větší důraz na lidský rozměr nehody – stručně se informovalo o pomoci pozůstalým. Bylo také otištěno několik kondolenčních telegramů zejména z afrických zemí.

Zpravodajské pokrytí u obou deníků se velice podobalo pokrytí nehody u Norimberka. Obě nehody byly dávány do souvislosti a bylo poukazováno na jejich podobnost. Oba deníky opakovaně poukazovaly na nepříteliš dobrou spolupráci s dalšími zainteresovanými zeměmi a snažily se vyvolat dojem, že nehodu zapříčinili Francouzi a Američané – ať lhostejností či úmyslem. Posádka havarovaného letadla byla prezentována jako velice zkušená a vážená, což sice byla pravda, ale i vyšetřování nakonec došlo k závěru, že nehodu způsobila právě její chyba – nepozornost při sledování výšky. Zejména ke konci sledovaného období deníky začaly otiskovat i vlastní materiály, zpracované vlastními zpravodaji či z vlastních zdrojů. Stále častěji využívaly zahraniční zdroje. I to nasvědčuje jistému uvolňování poměrů, i když jen velmi pozvolnému.

## 2.9. Železniční nehoda u Vrbna pod Pradědem, 1961

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>27. 8. 1961</b>
Vlaky:	<b>Osobní motorový vlak č. 2607 Milotice – Vrbno p. P. Vagony nákladního vlaku</b>
Počet obětí:	<b>18</b>
Popis nehody:	<b>Srážka osobního vlaku s ujetými nákladními vagony</b>
Příčina nehody:	<b>Nedbalost vlakové čety nákladního vlaku, alkohol</b>

Nehoda měla velmi podobný průběh jako ta v Brumově-Bylnici v roce 1957. I zde byla příčinou nedbalost vlakové čety při přepřahání vozů nákladního vlaku.

K nehodě došlo na trati mezi Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Kolem 11. hodiny polední zahájila osádka nákladního vlaku ve stanici Vrbno posun vagonů nákladního vlaku. „Při tomto posunu byly vlakovou četou odstaveny tři železniční vozy na kolej 4. (...) Po odstavení těchto vozů na kolej 4 se vlakvedoucí nepostaral o bezpečné zajištění ponechaných vozů proti ujetí.“<sup>162</sup> Četa nestihla posun dokončit do 12.00, kdy měl do Vrbna přijíždět osobní vlak 2607, ale oznámila výpravčímu, že práce byla dokončena a výpravčí tedy dal pokyn, aby osobní vlak vyjel ze sousední stanice Karlovice směrem k Vrbnu.<sup>163</sup> V té době se tři nezajištěné vagony, z nichž jeden byl naložený palivovým dřívím a zbylé dva prázdné, daly samovolně do pohybu a rozjely se směrem ke Karlovicím. Průvodčí nákladního vlaku je sice ještě mohl zastavit, ale neudělal to (později to vysvětloval „momentem překvapení“<sup>164</sup>); naopak přestavil výhybku tak, že rozjeté vozy pustil na trať ke Karlovicím. Strojvedoucí o ujetí vagonů sice následně informoval výpravčího a ten zatelefonoval do Karlovic, aby nenechali osobní vlak vyjet, ale bylo pozdě – vlak už odjel.<sup>165</sup> Strojvedoucí osobního vlaku uviděl rozjeté vagony kvůli členitému terénu až v poslední chvíli, ve vzdálenosti asi 50 metrů. Stihl ještě osobní vlak zabrzdit a poté on i vlakvedoucí z vlaku vyskočili.<sup>166</sup> „Vzápětí na to došlo ke srážce ujetých vozů

---

<sup>162</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Hlavní správa VB Praha – Správa VB železnic. H 1-7. *Zpráva o železniční nehodě na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem...* s. 1-2.

<sup>163</sup> Tamtéž. s. 2.

<sup>164</sup> Tamtéž. s. 15.

<sup>165</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Hlavní správa VB Praha – Správa VB železnic. H 1-7. *Návrh konečného opatření*, s. 7.

<sup>166</sup> Tamtéž. s. 8.

s motorovým vlakem, přičemž první plošinový vůz (...) se vklínil do dvou třetin motorového vozu (...). Následkem toho došlo k roztržení naftové nádrže u motorového vozu a motorový vůz se vzňal. Tento motorový vůz byl osazen mimo strojvedoucího (...) a vlakvedoucího (...) 23 cestujícími, z nichž 3 cestující, kteří se nacházeli na zadní plošině motorového vozu, po nárazu z tohoto vyskočili a jeden cestující po nárazu z vozu vypadl na trať. 18 cestujících, kteří seděli uvnitř motorového vozu, při srážce zahynuli a jeden cestující následkem těžkého zranění (...) v OÚNZ v Bruntále tomuto podlehl.<sup>167</sup>

Kromě 19 obětí si nehoda vyžádala také 26 středně těžce zraněných, zejména z druhého vozu osobního vlaku. Strojvedoucí s vlakvedoucím a nezraněnými cestujícími naštěstí dokázali oba vozy rozpojit a druhý vagon odtlačili po kolejích dál, takže zabránili rozšíření požáru.<sup>168</sup>

Ze zavinění nehody byla obviněna osádka nákladního vlaku. Nejvíce obvinění se dočkal strojvedoucí, který zodpovídal i za své podřízené. Dopustil se nedbalosti, nedohlédl na zajištění odstavených vagonů proti ujetí a dovolil, aby četa při manipulaci postupovala nepovoleným způsobem. Pro dva průvodčí bylo navíc přitěžující okolností to, že před nehodou ve službě pili alkohol (přičemž podle předpisů nesměli pít nejméně šest hodin před samotným nástupem do služby). „Po jídle vypili po dvou malých desetistupňových pivech, dále po dvou malých stopkách režné a dvě kávy s malým rumem.“<sup>169</sup> Čtyři muži byli obviněni z trestných činů obecného ohrožení, ublížení na zdraví z nedbalosti a poškození majetku v socialistickém vlastnictví z nedbalosti.<sup>170</sup>

Vyšetřování nehody poukázalo na dlouhodobě neuspokojivý stav na československých železnicích. „Otázka hladkého a bezpečného provozu na našich železnicích, jež jsou důležitou tepnou našeho národního hospodářství, byla zdůrazněna i v posledním zasedání ÚV-KSČ t.r., kde byly pranýřovány nedostatky ČSD, zejména lajdáctví a lehkomyšlnost při výkonu služby, strejcovský poměr navzájem mezi zaměstnanci, omlouvání nedostatků a nedůsledné plnění všech příkazů nadřízených, které mají jediný cíl – zajistit náležité plnění úkolů v souladu se zájmy celé naší společnosti.“<sup>171</sup>

---

<sup>167</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Hlavní správa VB Praha – Správa VB železnic. H 1-7. *Návrh konečného opatření*, s.8.

<sup>168</sup> Železniční neštěstí v Karlovicích. *Karlovice v Jeseníkách* [online]. Dostupné online: <http://www.karlovice.estranky.cz/clanky/zajimavosti/zeleznicni-nestesti-v-karlovicich.html>. Cit.dne 9. 12. 2014.

<sup>169</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Hlavní správa VB Praha – Správa VB železnic. H 1-7. *Návrh konečného opatření*, s. 4.

<sup>170</sup> Tamtéž. s. 3.

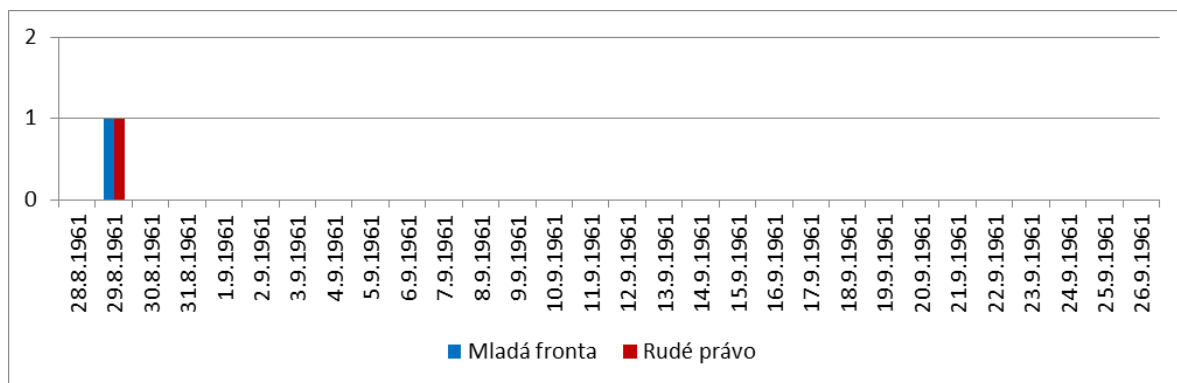
<sup>171</sup> Tamtéž. s. 17.

## Analýza zpravodajského pokrytí

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	1	1
První zpráva:	29. 8.	29. 8.
Poslední zpráva:	29. 8.	29. 8.
Počet jednotlivých dnů:	1	1

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
29. 8.	1	Železniční neštěstí	1	1	1	Zpráva o železničním neštěstí	1	1

Tabulka 9 - Seznam publikovaných článků (ŽN Vrbno pod Pradědem 1961)



Graf 9 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Vrbno pod Pradědem 1961)

K nehodě došlo kolem nedělního poledne 28. srpna. Sledované deníky přinesly jedinou zprávu následujícího dne, v pondělí 29. 8., čímž zpravodajské pokrytí také skončilo. Oba deníky otiskly na prvních stranách krátkou zprávu převzatou ze servisu ČTK, pouze s nepatrnými úpravami. Rudé právo ji otisklo v následujícím znění: „Zpráva o železničním neštěstí. Včera v poledních hodinách došlo na jednokolejné trati mezi železničními stanicemi Vrbno pod Pradědem a Karlovice ke střetnutí motorového vlaku s nákladními vagóny. Při srážce, která byla pravděpodobně zaviněna hrubou nedbalostí při posunu, přišlo o život 18 lidí a 10 bylo zraněno. Příčinu neštěstí vyšetřují na místě odpovědní činitelé.“<sup>172</sup>

Text tedy informoval pouze o faktu, že k nehodě došlo, o následcích pro zúčastněné osoby a o vyšetřování a podezření o zavinění. Neinformovalo se nijak o případné pomoci

<sup>172</sup> ČTK. Zpráva o železničním neštěstí. *Rudé právo*, 29. 8. 1961, 42, s. 1.

rodinám obětí, o zdravotním stavu zraněných či o následcích pro železniční provoz na trati. Nebyly zmíněny ani případné projevy účasti a soustrasti ze strany politických činitelů.

Zpráva v obou denících využívala striktně úředně-zpravodajský formální styl. Využívala ustálené vazby „železniční neštěstí“. Nebyly otištěny žádné fotografie.

Způsob informování o nehodě odpovídal jiným železničním nehodám v dřívějším období; nabízí se srovnání například s nehodou u Brumova v roce 1957 (kde byly velmi podobné příčiny, podobný průběh nehody, následky i následné zpravodajské pokrytí.) Oproti informacím u Brumova-Bylnice lze pozorovat změnu pouze v umístění v rámci listu – zprávy v MF i v RP byly otištěny na první straně. Rozdíl lze pozorovat také v tom, že bylo informováno o pravděpodobném zavinění ze strany drážních zaměstnanců.

Velmi nízké zpravodajské pokrytí kontrastuje s vnitřní reakcí drah, KSC a dalších kompetentních činitelů. V následující podkapitole citované archivní dokumenty naznačují, že se o dlouhodobých problémech drah dobře vědělo a odpovědná místa tím byla znepokojena. Kritika „strejcovských poměrů“ a „lajdáctví“ vyznívá v kontextu událostí (kdy se jednalo o osmou velkou železniční nehodu<sup>173</sup> od nástupu komunismu, přičemž si uvedené nehody vyžádaly přes 330 obětí na životech a kolem 400 zraněných) až příliš umírněně. Většinu uvedených nehod přitom nezavinilo jednorázové selhání, k němuž i při nejlepší vůli někdy může dojít, ale mnohdy šlo o vyvrcholení řetězce závažnějších pochybení, která pravděpodobně nebyla nijak ojedinělá (nedodržování správných postupů při manipulaci s vlaky, popíjení alkoholických nápojů ve službě). O problémech se vědělo, přesto se nedařilo zjednat nápravu. Dobový tisk nejenže o těchto systémových problémech neinformoval, ale naopak opakovaně prezentoval dráhy jako spolehlivé a jejich zaměstnance jako vzorné a spolehlivé pracovníky.

---

<sup>173</sup> V této práci se z uvedených osmi nehod hovořilo pouze o pěti – Podivín 1950, Šakvice 1953, Brumov-Bylnice 1957, Stěblová 1960 a Vrbno pod Pradědem 1961. Wikipedia.cz uvádí ještě nehody v Suchdole nad Odrou (1952), u Stvolínek (1952) a na Dluhonické spojce (1956). Zdroj: Seznam železničních nehod v Česku. Wikipedia.org. Dostupné online: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam\\_železničních\\_nehod\\_v\\_Česku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_železničních_nehod_v_Česku). Cit. dne 26. 1. 2015.

## 2.10. Železniční nehoda v Praze-Hloubětíně, 1965

---

### ***Průběh a okolnosti nehody***

Datum:	<b>21. 9. 1965</b>
Vlaky:	<b>Motorový osobní vlak Praha – Kolín Nákladní vlak č. 4094</b>
Počet obětí:	<b>14</b>
Popis nehody:	<b>Náraz nákladního vlaku do osobního vlaku</b>
Příčina nehody:	<b>Nedbalost strojvedoucího nákladního vlaku</b>

I v případě nehody v Praze-Hloubětíně došlo ke zcela zbytečné nehodě jen vinou nedbalosti zaměstnanců drah. Trať byla navíc vybavena zabezpečovacím zařízením, které mělo podobným selháním předcházet, jenže zařízení bylo úmyslně vyřazeno z provozu.

K nehodě došlo v železniční stanici Praha-Hloubětín, z níž právě odjížděl motorový osobní vlak do Kolína. V okamžiku, kdy se rozjížděl, do něj ze zadu v plné rychlosti narazil nákladní vlak č. 4094. *„Po nárazu byl osobní vlak tlačěn 80 m. Poslední motorový vůz dvojitě pantografové jednotky byl nárazem elektrické lokomotivy nákladního vlaku vyzvednut do výše. Služební vůz a dva nákladní vozy nákladního vlaku byly demolovány,“*<sup>174</sup> popisuje následky srážky denní zpráva ministerstva vnitra ze dne 22. 9. 1965.

Na místě nehody zahynulo 14 osob – 12 cestujících a strojvedoucí s vlakvedoucím nákladního vlaku. Dalších 66 lidí utrpělo zranění. Nehodu zavinil strojvedoucí vlaku, který přehlédl návěstidlo „stůj“ u vjezdu do oddílu obsazeného osobním vlakem a vjel na obsazenou trať.<sup>175</sup> Kromě nepozornosti se však dopustil i porušení předpisů: vlaky na této trati mělo před srážkou chránit zabezpečovací zařízení<sup>176</sup>. Strojvedoucí je však vypnul<sup>177</sup>, respektive vyjel z výchozí stanice bez zapnutí: *„Vyšetřovací komise prokázala, že strojvedoucí V. K. měl vlakový zabezpečovač řádně přezkoušen na kontrolní smyčce, avšak na trať z nepochopitelných důvodů vyjel s vypnutým zařízením, které tedy při přehlédnutí červeného světla na oddílovém návěstidle nemohlo vlak automaticky zastavit.*

---

<sup>174</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 22. 9. 1965.

<sup>175</sup> Tamtéž.

<sup>176</sup> *Jednalo se o tzv. líniový vlakový zabezpečovač – elektronické zařízení, které přenášelo signál z návěstidla do kabiny strojvedoucího, což eliminovalo možnost přehlédnutí vinou nepozornosti nebo např. za špatné viditelnosti. Strojvedoucí musel průběžně dokazovat svou pozornost stisknutím tzv. tlačítka bdělosti; když je nestiskl, vlak automaticky zabrzdil. Zdroj: RP. Nekázeň zabíjí. Mladá fronta. 24. 9. 1965, 21, s. 3.*

<sup>177</sup> RP. Zahynulo 14 osob. Mladá fronta. 23. 9. 1965, 21, s. 5.

Po nehodě bylo zařízení komisionálně přezkoušeno a shledáno bez závad,<sup>178</sup> uvedli v rozhovoru pro Mladou frontu po nehodě odborníci ze sdělovací a zabezpečovací služby. Pochybení se dopustil i výpravčí ze stanice Praha-Libeň, který vypravil nákladní vlak (který se nemusel držet jízdního řádu a mohl tedy několik minut počkat) do oddílu označeného návěstidlem „Výstraha“ (které předchází oddílu označenému návěstidlem „Stůj“).<sup>179</sup>

O tři týdny později, přesně 15. 10., se velmi podobná nehoda opakovala u nedaleké zastávky Praha – Běchovice, ležící na těžší trati. Srazil se zde osobní vlak s elektrickou posunovací lokomotivou a zahynuli dva členové vlakových čet. Dalších třináct lidí bylo zraněno. I zde ležela vina na zaměstnancích drah – osobní vlak vjel do obsazeného oddílu, místo aby tři minuty vyčkal a poté v jízdě pokračoval značně sníženou rychlostí.<sup>180</sup>

Oběma nehodami „přetekl pohár trpělivosti“ nejvyšších státních a stranických orgánů. Ačkoli například dobová média vždy prezentovala dráhy jako spolehlivé a železničáře jako vzorné a pečlivé pracovníky, nebylo tomu tak. 27. října 1965 se konalo mimořádné jednání kolegia ministerstva dopravy a náčelníků drah a provozních oddílů, z něhož se dochoval zápis v Archivu bezpečnostních složek. Při jednání bylo poukázáno na fakt, že počet nehod se sice snižuje, ale zvyšují se jejich rozsah a následky; navíc se mnohdy jedná o naprosto zbytečné nehody – zapříčinila je obvykle hrubá pochybení zaměstnanců drah na technicky poměrně dobře zabezpečených tratích.<sup>181</sup> „Pracovníci v provozu podceňují vážné a zásadní ustanovení předpisů a nejsou vzácné ani případy vyloženého hazardování. Nijak jinak totiž nelze nazvat počínání strojvůdce, který vědomě projíždí návěst „Stůj“. (...) Příčiny takového počínání nelze vidět jen v lehkomyšlnosti, ale především v tom, že řadoví pracovníci cítí, že jejich činnost není důsledně prověřována a soustavně kontrolována. Přitom máme na lokomotivách velmi nákladné zařízení, které nám umožňuje celkem spolehlivě a v širokém rozsahu prověřovat, jak je technologie jízdy dodržována. (...) Provedené průzkumy ukazují, že náčelníci výkonných jednotek neprovádí důsledně dozor, neprosazují na pracovištích pořádek...“<sup>182</sup>

---

<sup>178</sup> RP. Nekázeň zabíjí. *Mladá fronta*. 24. 9. 1965, 21, s. 3.

<sup>179</sup> Archiv bezpečnostních složek. I. odd. Správy vyšetřování VB MV, sign. H 7-2. *Záznam z jednání kolegia ministerstva dopravy s náčelníky drah a provozních oddílů dne 27. 10. 1965 a příkaz ministra k provedení usnesení*. s. 3.

<sup>180</sup> CICHONĚ, Jiří. Vlak 2254 nedojel... *Mladá fronta*. 16. 10. 1965, 21, s. 5.

<sup>181</sup> Archiv bezpečnostních složek. I. odd. Správy vyšetřování VB MV, sign. H 7-2. *Záznam z jednání kolegia ministerstva dopravy s náčelníky drah a provozních oddílů dne 27. 10. 1965 a příkaz ministra k provedení usnesení*. s. 1.

<sup>182</sup> Tamtéž. s. 2.

*„Na nehodách v Hloubětíně i v Běchovicích je zarážející, že je způsobili pracovníci jednoho lokomotivního depa, a to depa Praha – střed. Dalo by se předpokládat, že taková nehoda, jako byla v Hloubětíně, musí zanechat na všech pracovnících depa hluboký dojem na dlouhou dobu a že strojvedoucí budou jezdit s mimořádnou opatrností. Místo toho se však hledají všemožné argumenty na omluvu nedostatků včetně výmluv na funkci zabezpečovacího zařízení,“* vytýkalo kolegium ministerstva dopravy.<sup>183</sup>

Jednání kolegia vyústilo v přijetí několika opatření. Na úrovni výkonné moci měla být řešena možnost zrychlení řízení při vyšetřování železničních nehod (tato problematika byla dlouhodobě řešena v horizontu následujících pěti až sedmi let, kdy se jednalo o reorganizaci systému, potažmo zřízení samostatného drážního vyšetřovacího úřadu, namísto dosavadní situace, kdy železniční nehody šetřily buď dráhy, nebo vyšetřovatelé z řad Veřejné bezpečnosti<sup>184</sup>), dále bylo navrženo projednat se soudy možnost zpřísnění trestů pro viníky nedbalostních trestných činů.<sup>185</sup> Kromě toho byla vydána nařízení i pro jednotlivé náčelníky železničních oddílů, kteří měli všeobecně více dohlížet na kázeň mezi pracovníky, na správné dodržování předpisů a na jejich aktuálnost, na správnou funkčnost technických zařízení a podobně.<sup>186</sup>

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

V první polovině 60. let postihla Československo ekonomická krize. *„Chronická hospodářská krize způsobila, že třetí pětiletka pro léta 1961-1965 se zcela zhroutila. (...) Do druhé poloviny 60. let vstupovala československá společnost se zásadní zkušeností s dosavadní hospodářskou politikou, s dědictvím polovičatě a neupřímně prováděných rehabilitací politických zločinů 50. let, s nazrálým a dlouhodobě z české strany přehlíženým problémem slovenské politické autonomie, ale také s nově obrozenou vírou v možnost změny.“*<sup>187</sup> V souvislosti s neuspokojivou ekonomickou situací stále častěji zaznívala kritika společenskopolitických poměrů.

Postupné uvolňování pokračovalo i v oblasti kultury a posléze i médií obecně. Jakousi „vlaštovkou“ byla konference o Franzi Kafkovi, která se konala v květnu 1963

---

<sup>183</sup> Archiv bezpečnostních složek. I. odd. Správy vyšetřování VB MV, sign. H 7-2. Záznam z jednání kolegia ministerstva dopravy s náčelníky drah a provozních oddílů dne 27. 10. 1965 a příkaz ministra k provedení usnesení. s. 4.

<sup>184</sup> Archiv bezpečnostních složek. I. odd. Správy vyšetřování VB MV, sign. H 7-2. s.

<sup>185</sup> Tamtéž. s. 5-6.

<sup>186</sup> Tamtéž. s. 7-12.

<sup>187</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 136.



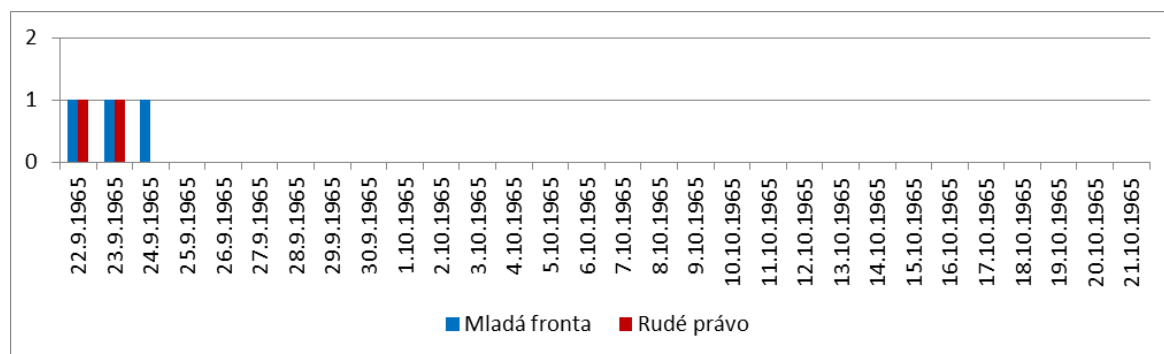
na zámku v Liblicích, a které se účastnili i účastníci ze zahraničí. „*Uspořádání konference bylo určitou senzací – v době, kdy vládní místa potlačovala jakoukoli zmínku o Kafkovi a jeho díle, musel být pouhý fakt, že byla taková konference uspořádána a že na ní nebyl Kafka pouze kritizován, považován za mimořádnou událost.*“<sup>188</sup> Později se uvolnění projevilo zejména v oblasti kulturních a společenských časopisů, které využily toho, že začala polevovat důslednost cenzury.<sup>189</sup> Po roce 1965 došlo k prudkému nárůstu počtu vydávaných periodik. Reformní tendence však vycházely především z kulturních a literárních kruhů; samotný svaz novinářů byl stále poplatný režimu a kromě určitých kritických signálů přednesených například na sjezdu v roce 1963 „*dlouhodobě představoval ideovou oporu vedení KSČ (...) a bezvýhradně naplňoval jeho představy.*“<sup>190</sup>

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>3</b>	<b>2</b>
První zpráva:	<b>22. 9.</b>	<b>22. 9.</b>
Poslední zpráva:	<b>24. 9.</b>	<b>23. 9.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>3</b>	<b>3</b>

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
22. 9.	1	Železniční neštěstí v Hloubětíně	5	1	1	Železniční neštěstí v Praze-Hloubětíně	1	
23. 9.	2	Zahynulo 14 osob	5	2	2	Příčiny železničního neštěstí v Hloubětíně	2	
24. 9.	3	Nekázeň zabíjí	3	2				

**Tabulka 10 - Seznam publikovaných článků (ŽN Hloubětín 1965)**



**Graf 10- Frekvence publikovaných článků (ŽN Hloubětín 1965)**

<sup>188</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 786.

<sup>189</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010.. s. 141.

<sup>190</sup> Tamtéž. s. 170.

K nehodě došlo odpoledne 21. září a oba sledované deníky přinesly první zprávu následujícího dne. U Mladé fronty i Rudého práva šlo o totožnou krátkou zprávu, převzatou ze servisu ČTK. Zpráva informovala o nehodě, velmi stručně také o jejím charakteru, o následcích a poskytnuté pomoci a o tom, že bylo zahájeno vyšetřování. Ke zprávě byla přiložena také jedna fotografie.

Následujícího dne byly v obou denících zveřejněny obsáhlejší texty, informující podrobněji o průběhu nehody a také už o prvních závěrech vyšetřování (hrubá nedbalost strojvedoucího jednoho z vlaků – vjetí do obsazeného oddílu trati a vypnuté zabezpečovací zařízení). Bylo také obšírně informováno o pomoci, která byla zraněným poskytnuta na místě nehody a vývoji zdravotního stavu zraněných. MF akcentovala (dokonce i v titulku), že na následky svých zranění zemřela další osoba a celkový počet obětí srážky se tak vyšplhal na 14. U RP touto zprávou zpravodajské pokrytí nehody skončilo.

MF otiskla další materiál následujícího dne, 24. 9. Šlo o krátký, avšak zajímavý rozhovor s odborníky ze zabezpečovací železniční služby, kteří vysvětlovali, jak k nehodě mohlo dojít a jak vůbec funguje zabezpečovací zařízení, které strojvedoucí na vlaku vypnul. *„Protože naši čtenáři žádají informace o této věci, zašli jsme si pro ně včera k náčelníku sdělovací a zabezpečovací služby Severozápadní dráhy,“*<sup>191</sup> uvedla rozhovor MF. Tím zpravodajské pokrytí nehody skončilo.

Při porovnání obou deníků je zřejmé, že se při zpravodajském pokrytí začínají „rozcházet“ jak z hlediska obsahu, tak i formy. Převážně sice stále čerpají ze servisu ČTK, ale některé texty alespoň upravují, mění pořadí odstavců, doplňují či vypouštějí některé informace, používají poutavější titulky a dokonce i vyvíjejí vlastní aktivitu pro získání nových materiálů, o něž mají zájem čtenáři. Je to patrné zejména u deníku Mladá fronta.

Změna (oproti dřívějším železničním nehodám podobného rozsahu) je patrná i na formální stránce zpráv, především u MF. U dvou ze tří článků využívá expresivní titulky – „zahynulo 14 osob“, „nekázeň zabíjí“. Jinak se objevuje běžné a ustálené spojení železniční neštěstí. Jsou také otiskovány fotografie.

Ve srovnání s předcházející železniční nehodou (Vrbno pod Pradědem, 1961) je u hloubětínské nehody patrný nárůst kvality i kvantity zveřejněných informací. Průměrný počet zveřejněných článků je 2,5 plus 1 fotografie (oproti jediné zprávě po nehodě

---

<sup>191</sup> RP. Nekázeň zabíjí. *Mladá fronta*. 24. 9. 1965, 21, s. 3.

u Vrba). Deníky mnohem více informují o průběhu nehody, o záchranných pracích, o prvních výsledcích vyšetřování. Odklánějí se od „vzorových“ zpráv poskytovaných ČTK, zprávy upravují a dokonce otiskují vlastní materiály. Zveřejňují poměrně přímou kritiku strojvůdce („*Tedy jasná nedisciplinovanost strojvedoucího, která skončila tragicky.*“<sup>192</sup>). Používají expresivnější výrazy v titulcích i samotných textech. Patrnější jsou všechny tyto rysy u deníku Mladá fronta – příčinu lze hledat v zaměření zejména na mladé čtenáře.

I přes výše popsané změny se však v žádném případě nedá hovořit o zásadním nárůstu svobody tisku v dnešním slova smyslu či o výraznější kritice neuspokojivého stavu ve společnosti. Ve faktografické části bylo zmíněno, jaké dozvuky měla hloubětínská nehoda v zákulisí železniční dopravy; nic z toho se do denního tisku nedostalo. Po svátku železničářů, který připadal na 25. září, naopak tisk informoval o oslavách a úspěších československých železnic. V polovině října došlo k další vážné nehodě se smrtelnými následky, k srážce vlaků u Běchovic. Deníky o ní sice informovaly, ale absolutně nepracovaly s kontextem; neuvědomily, že před pouhými třemi týdny došlo k velmi podobné nehodě v nedaleké zastávce. Vedení drah i politické špičky přitom obě nehody do souvislosti dávaly a situaci intenzivně projednávaly.

---

<sup>192</sup> RP. Nekázeň zabíjí. *Mladá fronta*. 24. 9. 1965, 21, s. 3.

## 2.11. Železniční nehoda v Deštnici, 1966

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>2. 5. 1966</b>
Vlaky:	<b>Lokomotiva č. 7915</b> <b>Nákladní automobil ze státního statku</b>
Počet obětí:	<b>10</b>
Popis nehody:	<b>Srážka lokomotivy a nákladního automobilu</b> <b>na železničním přejezdu</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba obsluhy závor</b>

Další z železničních nehod patří do kategorie srážek vlaků s jiným vozidlem. Došlo k ní na jaře roku 1966. Dopad tragédie ještě podtrhl fakt, že oběťmi byli výhradně mladí studenti ze Střední průmyslové školy v pražské Masné ulici, kteří jeli na voze nákladního auta na chmelovou brigádu.

Studenti přicestovali z Prahy i s pedagogickým doprovodem vpoledvečer 2. května. V Deštnici se odebrali na státní statek, kde byli rozděleni do pracovních skupin na jednotlivá pracoviště. Pro skupinu 48 studentů, kteří měli působit mimo Deštnici, přijelo nákladní auto Škoda 706 s korbou zakrytou plachtou. Chlapci i se zavazadly se naměstnali do korby a vůz vyjel směrem z Deštnice.<sup>193</sup> Krátce po 18. hodině přijel k železničnímu přejezdu, který byl opatřen závorami, ale ty byly zvednuté. Řidič neměl dobrý výhled – před přejezdem se silnice zatáčí a v těsné blízkosti přejezdu byly křoviny. Výhled mohlo zhoršit i zapadající slunce.<sup>194</sup> Automobil vjel na přejezd a v té chvíli do něj zleva ze směru od deštnického nádraží narazila zpožděná posunovací lokomotiva. Strojvedoucí uviděl vozidlo až v poslední chvíli, kdy už nemohl nic dělat: „*Na koleje vjel nákladní automobil Škoda 706. Tendrem jsme jej zachytili za přední část a vyhodili jej na násep. Honza na mne sice zakřičel, ale když jedete padesátkou, tak se to na místě zastavit nedá. Auto se převrátilo a ti uvnitř, kromě dvojice chlapců, kteří stáli vzadu a náraz je vymrštil, neměli šanci utéct. Tendr pod plachtou všechno drtil. Pak vrak s lidmi odhodil stranou. Pod lokomotivu se tak našťěstí nedostal nikdo,*“<sup>195</sup> popisoval střet strojvedoucí posunovací lokomotivy pro pořad Osudové okamžiky.

---

<sup>193</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 187.

<sup>194</sup> Tamtéž. s. 200.

<sup>195</sup> Tamtéž. s. 190.

Následky srážky byly tragické. Chlapci, kteří byli na korbě nákladního auta jen pod plachtou, byli z vozu vymrštěni a zranili se dopadem na trať a okolní terén, nebo zůstali v troskách zadní části vozu a lokomotiva je tlačila před sebou. Někteří méně zranění studenti doběhli do Deštnice pro pomoc a na místo také rychle dorazil lékař. Na příjezd dalších lékařů a sanitek se čekalo přes tři čtvrtě hodiny, takže svědkové začali zastavovat projíždějící auta a žádali řidiče, aby chlapce s nejtěžšími zraněními převezli do nemocnic.<sup>196</sup> Na místě zahynulo šest studentů a další čtyři zemřeli po převozu do okolních nemocnic. Dalších 17 osob, chlapců i vyučujících, bylo vážněji zraněno.<sup>197</sup>

Na nehodě se podepsalo více faktorů, hlavní vinu však nesli zaměstnanci drah, kteří obsluhovali závory na přejezdu, především závorářka, která do služby nastoupila těsně před nehodou, v 18 hodin. Podle tehdy platných pravidel měla převzít službu písemně i ústně, ale to se nestalo. „*Pětapadesátiletá žena střídala o dva roky staršího muže, který ji ústně neupozornil na takřka půlhodinové zpoždění lokomotivy, která tu pravidelně projížděla. Ani nemohl, protože odešel dříve. Závorářka podepsala převzetí a nevšimla si nedbale provedeného zápisu o zpoždění. Závory zůstaly nestaženy.*“<sup>198</sup> Podle vzpomínek pamětníků byla závorářka mezi spolupracovníky neoblíbená a ostatní s ní nechtěli komunikovat – možná i proto odešel závorář ze služby dříve, aby se nastupující kolegyni vyhnul. Oba byli potrestáni trestem odnětí svobody za hrubou nedbalost při výkonu služby. Odsouzen však byl i mladý řidič nákladního vozidla, u něhož se nikdy nepovedlo prokázat vinu (jednalo se o to, zda před přejezdem zastavil a znovu se rozjel, protože nic neviděl, nebo zda na přejezd vjel bez zastavení).<sup>199</sup>

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

Situace v Československu se i nadále uvolňovala. Ve vedení KSČ sice ani po XIII. sjezdu nedošlo k zásadním reformám, „*sjezd prostě pokračoval v dosavadní linii strany, která nemínila vést s občany dialog a domnívala se, že i nadále musí uplatňovat svou vedoucí úlohu,*“<sup>200</sup> ale obrodný proces ve společnosti dál pokračoval.

Pro oblast médií byl zásadní říjen 1966, kdy byl přijat tiskový zákon č. 81/1966 Sb., v němž byla výrazně zmírněna cenzura. Zákon zrušil Hlavní správu tiskového dohledu

---

<sup>196</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 187. s. 195.

<sup>197</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 3. 5. 1966.

<sup>198</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. s. 189.

<sup>199</sup> Tamtéž. s. 200-201.

<sup>200</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 793.

(fungující od roku 1953) a nahradil ji s platností od začátku roku 1967 Ústřední publikační správou (ÚPS). „Stát tím existenci institucionalizované cenzury nejen přiznal, ale legalizoval ji a definoval její pravomoci. (...) transparentnost ale cenzory znejistěla a počet cenzurních zásahů mezi lety 1965-1967 klesl z bezmála 3500 na pouhých 1500.“<sup>201</sup> Nově vzniklá cenzurní instituce převzala strukturu i pracovníky HSTD. Změnil se celý princip dohledu: místo předběžné cenzury se přešlo k cenzuře dodatečné. „Ústřední publikační správa zajišťuje, aby v hromadných informačních prostředcích nebyly uveřejněny informace, které obsahují skutečnosti tvořící předmět státního, hospodářského nebo služebního tajemství. Obsahuje-li informace takovou skutečnost, pozastaví Ústřední publikační správa její uveřejnění, popřípadě rozšiřování,“<sup>202</sup> stanovoval tiskový zákon. Přenesl také zodpovědnost za publikované obsahy z cenzorů na šéfredaktory a částečně i autory.<sup>203</sup> Novináři měli také nově možnost se cenzurním zásahům bránit: „při pozastavení informace mohlo vedení médií požádat o přezkoumání soud. Obava cenzorů ze soudního řízení jejich iniciativu brzdila. Na "závadné" informace v obecném zájmu cenzor pouze upozorňoval.“<sup>204</sup>

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>9</b>	<b>3</b>
První zpráva:	<b>4. 5.</b>	<b>4. 5.</b>
Poslední zpráva:	<b>14. 5.</b>	<b>8. 5.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>9</b>	<b>3</b>

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
4. 5.	1	Neštěstí na trati	1,5	3	1	Neštěstí na železničním přejezdu v Deštnici	1	2
5. 5.	2	Vyšetřování neštěstí pokračuje	1,5	2	2	Vyšetřování neštěstí v Deštnici pokračuje	1	1
6. 6.	3	Zranění se zotavují	1,3	2				
7. 5.	4	Zdravotní stav žáků se lepší	5	1				
8. 5.	5	Rozloučení se studenty	7	2	3	Stav zraněných v Deštnici	2	1

<sup>201</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 178.

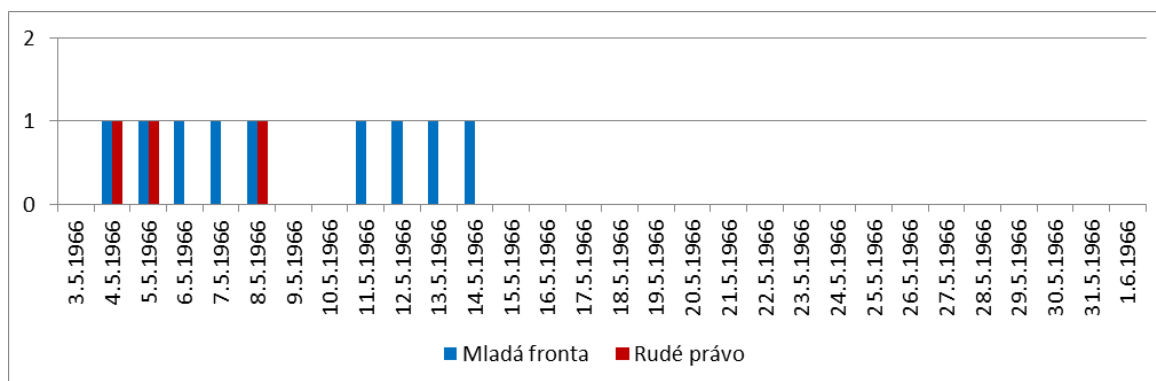
<sup>202</sup> ZÁKON ze dne 25. října 1966 o periodickém tisku a o ostatních hromadných informačních prostředcích. *Koncelik.eu* [online]. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/tiskovy-zakon-81-1966/>. Cit. dne 3. 2. 2015.

<sup>203</sup> Tamtéž.

<sup>204</sup> Cenzura – Ústřední publikační správa. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online: [http://www.totalita.cz/vysvetlivky/cenzura\\_02.php](http://www.totalita.cz/vysvetlivky/cenzura_02.php). Cit. dne 3. 2. 2015.

11.5.1966	6	Stav zraněných žáků je dobrý	1	1			
12.5.1966	7	Zranění domů	1	1			
13.5.1966	8	Pamětní deska studentům	5	2			
14.5.1966	9	Tragédii zavinila nedbalost	5	3			

**Tabulka 11 – Seznam publikovaných článků (Deštnice 1966)**



**Graf 11 - Frekvence publikovaných článků (Deštnice 1966)**

K nehodě v Deštnici došlo odpoledne 2. května 1966 a první zprávy o nehodě byly zveřejněny o dva dny později, 4. 5. Také zde je možné, jako u jiných více zpravodajsky pokrytých nehod, vysledovat několik vln mediálního zájmu. V tomto případě jsou dvě (dalo by se hovořit i o třech, jenže poslední zpráva o pokračujícím vyšetřování byla otištěna až po skončení sledovaného 30denního období).

V první vlně oba deníky informovaly o tom, že došlo k nehodě a jaké jsou její následky. První zprávy zveřejnily i jména studentů, kteří při nehodě přišli o život nebo byli zraněni. Informovalo se také o prvních závěrech ohledně zavinění. V dalších dnech deníky přinesly informace o podrobném průběhu nehody, o předpokládaném dalším vývoji vyšetřování a o zlepšování zdravotního stavu zraněných studentů.

Od 11. 5., tedy ve druhé vlně, už o následcích nehody informovala pouze MF. Otiskla další čtyři články o zdravotním stavu a o převozech zraněných chlapců a také o smutečním rozloučení s těmi, kteří nehodu nepřežili: „Záplava květů a světél, zcela zaplněné obřadní síně pražských krematorií a hřbitova v Klučově na Kolínsku, dojmavá slova rozloučení – to byl obraz včerejších smutečních obřadů – posledního rozloučení se sedmi žáky střední průmyslové školy strojnické v Masné ulici, obětmi pondělní dopravní nehody v Deštnici. Své kamarády doprovodili spolužáci a studenti z ostatních tříd i členové

*učitelského sboru.*<sup>205</sup> Informovala také o odhalení pamětní desky v budově školy. RP už v tomto období další zprávy neotiskovalo.

RP na nehodu zareagovalo v první vlně v kontextu pravidelných zpráv o průběhu sklizní zemědělských plodin: „*Do Lounského okresu přijel ve čtvrtek předseda vlády J. Lenárt a ministr zemědělství a lesního inženýrství inž. J. Burian. Spolu s předsedou Severočeského KNV J. Jelínkem a vedoucími pracovníky okresu projednali situaci, která vznikla rozhodnutím nevysílat v tomto školním roce z Prahy brigády žáků, a prověřili stav prací ve chmelnicích a potřebu výpomoci.*“<sup>206</sup> Deník zdůraznil fakt, že na chmelové brigády museli vyrazit dělníci z celé republiky, aby zastoupili pražské studenty. Do jisté míry to působí až dojmem jisté necitlivosti a „smrštění“ následků tragédie na pouhou absenci pracovní síly. Tyto články však do kvantitativní analýzy zahrnuty nejsou, protože v nich nebyla výslovně zmíněna souvislost s nehodou.

Z formálního hlediska navazuje styl zpracování zpráv na styl předchozích událostí. V titulcích se nejčastěji objevuje výraz „neštěstí“; MF však hovořila i o „tragédii“. Titulky zdůrazňovaly informace o zlepšujícím se stavu raněných. MF se snažila o „lidský“ přístup a zdůrazňovala některé pozitivní okamžiky: „*Práci zdravotníků velmi usnadňovala neobyčejná kázeň postižených chlapců čekajících na ošetření. O krásném vzájemném vztahu svědčí žádost chlapce se zlomenou nohou, aby byl před ním ošetřen kamarád.*“<sup>207</sup>

Pro obě periodika bylo společné čerpání ze servisu ČTK, ovšem se značnými úpravami, a důraz na informace o průběhu nehody i o jejím zavinění nedbalostí.

Na nehodě u Deštnice je snad nejvíce patrný kvalitativní i kvantitativní rozdíl mezi oběma sledovanými deníky. MF věnovala nehodě mnohem více prostoru (9 : 3) a kladla důraz na vývoj zdravotního stavu zraněných; pravděpodobně proto, že šlo o studenty. MF jakožto periodikum pro mladé mohla vycházet z předpokladu, že mezi čtenáři jsou mladí lidé, kteří chlapce mohou znát a mají zájem o to, jak se jim daří. V poslední zveřejněné zprávě pak MF velice (až nezvykle) otevřeně informovala o pochybeních závorařů, která nehodu zapříčinila.

---

<sup>205</sup> ČTK. Rozloučení se studenty. *Mladá fronta*, 8. 5. 1966, 22, s. 7.

<sup>206</sup> ČTK. Předseda vlády a ministr zemědělství jednali o výpomoci na chmelnicích. *Rudé právo*. 6. 5. 1966, 46, s. 1.

<sup>207</sup> ČTK. Ranění se zotavují. *Mladá fronta* 8. 5. 1966, 22, s. 1 a 3.



## 2.12. Letecká nehoda v Ganderu, 1967

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>5. 9. 1967</b>
Letoun, typ:	<b>OK-WAI, Iljušin Il-18</b>
Linka:	<b>Praha – Shannon – Gander – Havana</b>
Počet obětí:	<b>37</b>
Popis nehody:	<b>Ztráta výšky po vzletu</b>
Příčina nehody:	<b>Pravděpodobně chyba posádky</b>

Jedná se o další z nehod ČSA, u nichž nebyla příčina nehody nikdy plně objasněna. Došlo k ní brzy ráno 5. září 1967 krátce poté, co letoun na lince Praha – Havana odstartoval po mezipřistání v kanadském Ganderu. Letoun z nejasných příčin ztratil výšku a havaroval za prahem dráhy. Díky velmi rychlému zásahu záchranných složek se podařilo zachránit mnoho zraněných a těžkou nehodu přežila téměř polovina z 69 osob na palubě.

Letadlo letělo na pravidelné lince Praha – Havana se dvěma mezipřistáními v irském Shannonu a kanadském Ganderu. Až do druhého mezipřistání probíhal let zcela normálně. V Ganderu letoun přistál kolem půlnoci ze 4. na 5. září, cestující si zašli na pozdní večeři do letištní restaurace a asi po dvou hodinách se na palubu vrátili.<sup>208</sup> Pozemní personál provedl na letadle technickou prohlídku a doplnil palivo. Během přestávky se vyměnily posádky iljušinu – ta, která přiletěla z Prahy, tu zůstala a do služby nastoupila ta, která v Ganderu odpočívala od posledního letu.<sup>209</sup>

Letoun dostal povolení ke vzletu na poslední etapu své cesty kolem půl třetí ráno místního času. Přibližně půl minuty po vzletu letadlo začalo narážet do pozemních staveb letiště, do porostu a do železniční trati a nakonec se roztříštilo o zem. V troskách vypukl požár.<sup>210</sup> Na místě nebo později v nemocnicích zemřelo 37 osob včetně obou pilotů, navigátora a dvou stevardek. Dalších 32 osob však přežilo.

Na místo velmi rychle vyrazili záchranáři, kanadská armáda i dobrovolníci z letiště. Díky okamžitému zásahu se povedlo zachránit životy mnoha těžce zraněných cestujících.

---

<sup>208</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Protokol o výsledku svědka – František Vondrášek*. Kartony č. 66-67.

<sup>209</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křidel, 2011. s. 245.

<sup>210</sup> Tamtéž. 248-249.

Bývalý pilot L. Keller označuje přežití téměř poloviny osob na palubě, s přihlédnutím k vážnosti nehody, za zázrak.<sup>211</sup>

Příčinou nehody byla ztráta výšky, kterou se však nepovedlo objasnit. Letadlo vystoupalo do výšky necelých 40 metrů<sup>212</sup> a pak začalo postupně klesat. Proč přešlo do klesání, se nepovedlo s jistotou objasnit. Podle dokumentů, ponechaných na letišti v Ganderu, bylo letadlo mírně přetížené.<sup>213</sup> Tomu odpovídají i výpovědi některých svědků, kteří se shodovali na tom, že stroj stoupal pomaleji než obvykle.<sup>214</sup>

Další svědkové hovořili o výbuchu nebo požáru na palubě, zejména těžce zraněný palubní mechanik, který nehodu přežil. Později však svou výpověď měnil a nebylo z ní zřejmé, zda k požáru došlo ještě před nárazem do terénu, nebo zda šlo o následek nárazu. *„Není možno pochybovat o tom, že bezprostředně po nehodě byl psychický stav s. R. alternován jednak mnohačetnými traumaty, bolestí a emočním prožitkem nehody, po lékařském ošetření také použitým spektrem nasazených léčiv. Nelze vyloučit, že tato skutečnost měla zkreslující vliv na vnímání, prožívání a později vybavování nejen děje po nehodě, ale s možnou postkomoční amnesií i letové situace před nehodou.“*<sup>215</sup> Protože po ohledání trosk důkazy nenasvědčovaly tomu, že by na palubě došlo k výbuchu nebo požáru ještě před nehodou<sup>216</sup>, usoudili vyšetřovatelé, že pozorovaný výbuch byl následkem nárazu do železničních kolejí.

Vyšetřování (na němž se za československou stranu podílel i legendární válečný letec František Fajtl) bylo uzavřeno až o rok a půl později, začátkem roku 1969. Závěrečná zpráva konstatovala, že příčina nehody nemohla být stanovena. Vyloučil se vliv počasí, indispozice posádky i závada: letadlo bylo téměř nové – bylo vyrobeno v dubnu 1967, takže létalo pouze tři měsíce. Zjistilo se však, že letadlo mělo v okamžiku nehody zasunuté vztlakové klapky<sup>217</sup> a motory pracovaly s nižším výkonem. Tím mohlo dojít k poklesu vztlaku a letoun přešel do klesání. Protože byla tmavá noc a prostor za letištěm byl

---

<sup>211</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křidel, 2011.. s. 257.

<sup>212</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva o nehodě letadla Il-18D OK-WAI Československých aerolinií, ke které došlo dne 5. září 1967 v Ganderu, NFDL, Canada*. s. 15. Kartony č. 66-67.

<sup>213</sup> Tamtéž. s. 9.

<sup>214</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Protokol o výsledku svědka –Čepková Jana*. Kartony č. 66-67.

<sup>215</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Celkové vyšetření – MUDr. Tůma Jaroslav*. Kartony č. 66-67.

<sup>216</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva o nehodě letadla Il-18D OK-WAI Československých aerolinií, ke které došlo dne 5. září 1967 v Ganderu, NFDL, Canada*. s. 8-9. Kartony č. 66-67.

<sup>217</sup> *Vztlakové klapky jsou pohyblivé součásti křidel, které se při vzletu a při přistání vysouvají. Větší zakřivení profilu křídla způsobuje zvýšení vztlaku a letadlo se tak „udrží ve vzduchu“ i s nižší rychlostí.*

neosvětlený, posádka mohla snadno špatně odhadnout výšku a zatáhnout klapky předčasně. Pamětníci a někteří odborníci označují předčasné zatažení klapek, tedy chybu posádky, za hlavní příčinu nehody. Této možnosti by odpovídala i reakce ČSA, které po nehodě vydaly soubor opatření: „Bylo zakázáno snižovat výkon motorů a zatahovat vztlakové klapky ve výšce nižší než 150 m.“<sup>218</sup>

Odborníci však poukazují na určité nesrovnalosti – stroj byl při nárazu do země mírně skloněn „nosem“ dolů, což neodpovídá ani poloze letadla při vzletu a stoupání, ani běžnému chování při předčasném zatažení klapek. Někdejší předseda vyšetřovací komise ing. Jaroslav Dvořák se domnívá, že nehoda vznikla následkem špatné prostorové orientace pilotů ve tmě: *„Za takových podmínek může pilot podlehnout klamným pocitům o poloze svého stroje vzhledem k vertikále. Ty jsou vyvolány dopředným zrychlením a ovlivňují vestibulární aparát jeho vnitřního ucha tak, že přestane věřit přístrojům a začne se domnívat, že letadlo stoupá příliš. Jeho reakce je potom taková, že potlačí řídicí páku a vlastně přechází do řízeného klesání.“*<sup>219</sup> Další hypotéza vyplývá z výpovědi palubního mechanika, který ve své výpovědi také zmínil, že kapitán letadla před nehodou hlásil, že nemůže ovládat výškové kormidlo (ohledání trosk však žádné poškození neprokázalo). Podle L. Kellera však může řízení zablokovat např. cizí předmět, který se při nárazu opět uvolní.<sup>220</sup> Na vzniku nehody se tedy pravděpodobně podílelo více faktorů. Který z nich byl ten rozhodující, se už pravděpodobně nikdy zjistit nepodaří.

V době nehody probíhala v kanadském Montrealu světová výstava Expo 1967, které se Československo velmi úspěšně zúčastnilo. Město Gander tehdy projevilo zájem o odkoupení čs. pavilonu po výstavě, Československo to nejprve odmítlo, ale po nehodě se rozhodlo pavilon Ganderu věnovat jako poděkování za pomoc.<sup>221</sup> Zasloužily si je nejen profesionální záchranné složky, které u nehody zasahovaly, ale i řadoví obyvatelé Ganderu, kteří, když se o nehodě dozvěděli, začali sami přicházet do nemocnic jako dobrovolní dárci krve. Velkou účast projevili také při pietním aktu, který předcházal převozu těl obětí zpět do Československa.

---

<sup>218</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křídél, 2011. s. 258.

<sup>219</sup> DVOŘÁK, Jaroslav. *Letcem ve studené válce*. Praha : Erika, 2003. s. 218.

<sup>220</sup> Tamtéž. s. 258.

<sup>221</sup> ŠÍROVÁ, Tereza. Seriál: Letadlo ČSA havarovalo půl minuty po vzletu. Dodnes se neví proč *Technet.cz* [online] 10. 11. 2014. Dostupné online z [http://technet.idnes.cz/letadlo-csa-havarie-zari-1967-ddd-/tec\\_technika.aspx?c=A120925\\_120009\\_tec\\_technika\\_sit](http://technet.idnes.cz/letadlo-csa-havarie-zari-1967-ddd-/tec_technika.aspx?c=A120925_120009_tec_technika_sit). Cit. dne 10. 1. 2015.

## Společenskopolitická situace a situace v médiích

Reformní hnutí v Československu sílilo, a to nejen mezi veřejností, intelektuály a umělci, ale nabývalo na síle i v rámci komunistické strany. Sílily neshody mezi konzervativním proudem reprezentovaným prezidentem a prvním tajemníkem Antonínem Novotným a reformními názory, které reprezentoval především první tajemník KSS Alexander Dubček. „*Dubček se kriticky postavil proti Novotného snaze skončit s liberalizací režimu a navrhl další kroky směrem k hospodářskému a politickému uvolnění včetně zvýšení pravomoci slovenských orgánů.*“<sup>222</sup> Koncem roku 1967 se konal další sjezd ÚV KSČ, na němž bylo rozhodnuto o rozdělení funkcí prezidenta a prvního tajemníka ÚV. Novotný si ponechal funkci prezidenta a na funkci prvního tajemníka byl navržen právě Dubček. Začátkem roku 1968 se jím pak skutečně stal.<sup>223</sup>

V červnu 1967 se konal IV. sjezd Svazu čs. spisovatelů, který jednohlasně podpořil společenský vývoj poslední doby. Došlo k vyhocení sporu s vedením KSČ, zejména kvůli reformnímu směřování Literárních novin. Konflikt vedl k represím ze strany KSČ, vyloučení např. Ludvíka Vaculíka a dalších ze Svazu spisovatelů a k tomu, že spisovatelská obec fakticky ztratila vliv na Literární noviny. Jejich vydávání převzalo ministerstvo kultury a informací, kvalita však značně klesla a čtenáři o ně ztratili zájem. Znehodnocení do té doby kvalitního periodika vyvolalo značnou nelibost veřejnosti.<sup>224</sup>

V oblasti zpravodajských médií byl nástup reformy stále opožděný. Svaz novinářů v podstatě působil jako určitá „brzda“ reformního procesu: „*Příkladem může být V. sjezd, který ještě v říjnu 1967 v atmosféře celospolečenského uvolňování podpořil Antonína Novotného a podpořil reformě orientované Literární noviny.*“<sup>225</sup>

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>13</b>	<b>14</b>
První zpráva:	<b>6. 9.</b>	<b>6. 9.</b>
Poslední zpráva:	<b>26. 9.</b>	<b>28. 9.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>12</b>	<b>13</b>

---

<sup>222</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 795.

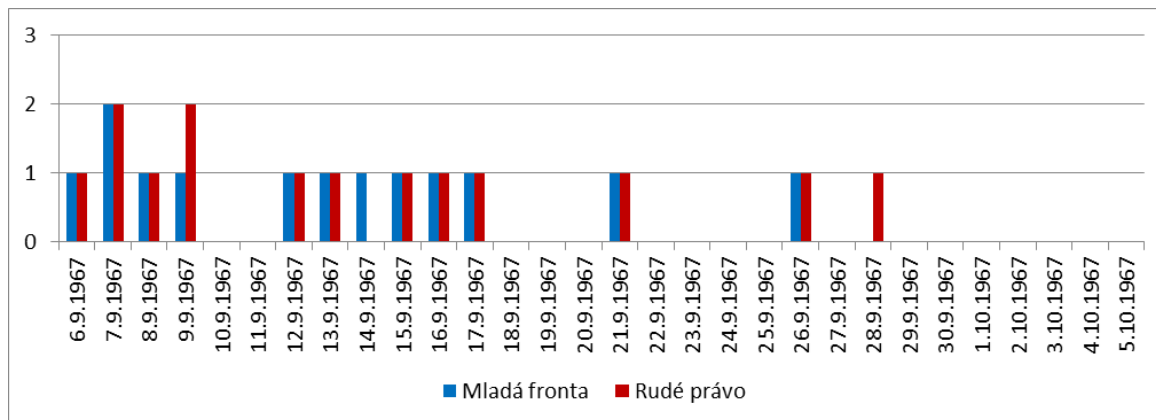
<sup>223</sup> Tamtéž. s. 795-797.

<sup>224</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 179.

<sup>225</sup> Tamtéž. s. 170.

Mladá fronta					Rudé právo			
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
6. 9.	1	Náš iljušin se zřítil	1	3	1	Havárie čs. letadla v Kanadě	1	1
7. 9.	2	Péče postiženým	1,5	3	2	K nehodě čs. letadla v Kanadě	1	2
	3	Úhrady škod z letecké přepravy	3	3	3	Další informace k havárii čs. letadla v Kanadě	2	1
8. 9.	4	Identifikace ještě neskončila	1,5	3	4	Tragické následky nehody čs. letadla v Kanadě	1	2
9. 9.	5	První pošta zraněným	7	2	5	Rozsáhlé vyšetřování příčin nehody čs. letadla	1,2	3
					6	Poselství k havárii čs. letadla	1	1
12. 9.	6	Katastrofu přežilo 32 osob	1,5	3	7	Pozůstatky obětí letecké katastrofy v Praze	1,7	3
13. 9.	7	Upřímná účast Kanadčanů	5	2	8	Čs. lékaři v Montrealu	7	1
14. 9.	8	Obrat k lepšímu	5	1				
15. 9.	9	Telegram z Kanady	5	2	9	24 hodin v zahraničí - Dva čs. pacienti...	7	1
16. 9.	10	Přijedou se zpožděním	1	1	10	24 hodin v zahraničí - Čs. pacienti...	7	1
17. 9.	11	Svědectví z místa neštěstí	1,7	3	11	Otazníky nad příčinou havárie čs. letounu v Kanadě	2	2
21. 9.	12	První se vrátili	1,3	3	12	Fotografie: Do Prahy přicestovali...	2	2
26. 9.	13	Z Halifaxu do Prahy	5	2	13	Další pacienti z Halifaxu v Praze	1	1
28. 9.					14	Ještě 19 pacientů v kanadských nemocnicích	7	1

Tabulka 12 – Seznam publikovaných článků (Gander 1967)



Graf 12 – Frekvence publikovaných článků (Gander 1967)

K nehodě v Ganderu došlo brzy ráno 5. 9. tamního času. Oba sledované deníky přinesly zprávu následujícího dne, 6. 9. O nehodě informovaly po nezvykle dlouhou dobu; poslední zpráva byla otištěna v Rudém právu po více než třech týdnech od nehody. Také zde je možné vysledovat tři informační vlny.

První vlnu lze vysledovat od 6. do 9. 9. Počet článků, zveřejněných v tomto období, byl u RP o jeden vyšší než u MF, protože RP otisklo samostatně informaci o kondolenci kanadských státníků Československu (MF informaci zahrnula do samostatně zpracovaného materiálu). Informovalo se o samotné nehodě a jejích bezprostředních následcích, o záchranných pracích a o zdravotním stavu zraněných. Deníky informovaly také o tom, že šlo o téměř nové letadlo pilotované velmi zkušenou posádkou. Informovalo se o průběhu vyšetřování a o účasti čs. komise. Do Kanady odjeli také čs. lékaři – specialisté na popáleniny. Pacientům v nemocnicích pomáhali i Čechoslováci žijící v Kanadě. MF citovala rozhovor zpravodajky ČTK s pacientkou, která „*hovořila velmi dojatě o péči, kterou její rodině i ostatním zraněným poskytuje nemocniční personál i dobrovolní čeští překladatelé. Jsou to dva pražští chemici, stipendisté na univerzitě v Halifaxu (...) a jejich manželky. Ve dne i v noci se střídají, aby se pacienti mohli dohovorit s ošetřujícími.*“<sup>226</sup>

Deníky opakovaně upřesňovaly informace o počtu cestujících, zesnulých a přeživších, zveřejňovaly opravy těchto počtů a reagovaly značně flexibilně. Zveřejnily také doplňkový materiál k tématu, který se týkal úhrad škod z letecké dopravy a který přímo odkazoval na ganderskou nehodu.

Druhá vlna následovala po víkendu úterkem 12. 9. a trvala do 17. 9. Obsah se příliš nezměnil; stále se informovalo o vývoji zdravotního stavu zraněných, o návratu první nezraněné cestující, o připravovaném návratu dalších lehce zraněných do Československa, a o zjištěných vyšetřovatelů. Byly zveřejněny podrobnosti od odborníků z místa nehody včetně uvažovaných či vyvrácených hypotéz o příčině nehody. (Objevily se však i informace, které se v porovnání s vyšetřovacím spisem ukazují jako nepravdivé – například generální ředitel ČSA uvedl, že letadlo nebylo přetížené<sup>227</sup>; podle archivních materiálů však bylo.<sup>228</sup>) Událost byla zasazena do určitého kontextu, informovalo se například o všeobecných statistikách letecké nehodovosti, o historii linky Praha – Havana nebo o chystané spolupráci ČSA s Air Canada.

Výrazným rysem druhé informační vlny byl důraz na vstřícnost a pomoc ze strany Kanadčanů: „*Generální ředitel ČSA hovořil o nesmírné obětavosti Kanadčanů, která se projevila po havárii. Personál nemocnic pracoval nepřetržitě více než 24 hodin, pilot*

---

<sup>226</sup> RP. Katastrofu přežilo 32 osob. *Mladá fronta*, 12. 9. 1967, 23, s. 5.

<sup>227</sup> PARENICA, Rudolf. Svědectví z místa neštěstí. *Mladá fronta*, 17. 9. 1967, 23, s. 1.

<sup>228</sup> *Nemusí jít o záměrné klamání veřejnosti; po leteckých nehodách je obvyklé, že se informace mění a nějakou dobu trvá, než se povede shromáždit potřebné doklady a dokumenty.*

*vrtulníku Austin Garret transportoval raněné v noci, třebaže nikdy za tmy ještě nelétal.*<sup>229</sup> Tisk zdůraznil, že v nemocnici v Halifaxu, která byla otevřena jen pár měsíců před nehodou, „její ředitel doslova přes noc zřídil specializované oddělení pro spáleniny“.<sup>230</sup> Psalo se i o tom, jak nehoda ovlivnila život celého sedmitisícového Ganderu: „Kanadský tisk a rozhlas se neštěstím a jeho následky neustále zabývají a sledují stav zraněných. Zprávy jsou velmi objektivní a je v nich znát upřímná účast kanadského obyvatelstva i oficiálních míst s postiženými. Naši odborníci vyzvedávají také obětavou pomoc při poskytování první pomoci, řada občanů nabídla zraněným svou krev, letci převáželi postižené vrtulníky za neobyčejně obtížných podmínek. Když byly předevcírem převáženy rakve s těly obětí na letiště v Ganderu, veškerý provoz v ulicích města byl zastaven.“<sup>231</sup>

Objevila se však i informace o tom, že Kanada odmítla vydat vstupní víza velvyslancům NDR, tedy další socialistické země, kteří chtěli navštívit německé občany zraněné po nehodě, a že NDR proti uvedenému protestuje.

Poslední informační vlna začala 21. 9. návratem dvou lehce zraněných cestujících, letušky a mladého chlapce. Oba deníky ke zprávě přiložily i fotografii, na níž oba vystupují z letadla na ruzyňském letišti. Poté se s nepravidelnou frekvencí informovalo i o zdravotním stavu a návratech těch, kteří v Kanadě museli zůstat déle.

Při celkovém pohledu na zpravodajské pokrytí nehody je patrný důraz na práci s emotivními prostředky. V titulcích a podtitulcích se používaly výrazy jako „náš iljušin“, „strašlivá podívaná“, „letecká katastrofa“, „upřímná účast Kanadčanů“ a podobně. Deníky kladly důraz i na emotivně laděné výpovědi jednotlivců: „Jeden člen kontrolní věže v Ganderu řekl vyšetřovatelům, že hovořil s pilotem několik vteřin před pádem letadla, ale neprojevil se žádný náznak nesnázi. „Prvně jsem si uvědomil, že není něco v pořádku, když jsem spatřil plameny. Byla to strašlivá podívaná.““<sup>232</sup>

Periodika oceňovala osobní hrdinství přímých účastníků nehody – zmínila například otce rodiny, který se třikrát vrátil do hořícího vraku, aby dostal ven své děti a manželku (což také dokázal) nebo letušky, které pomáhaly vyprostit cestující i navzdory svým zraněním. Byly otištěny také 4 fotografie a 1 grafika (čtyři materiály v prvních dnech po nehodě – šlo o fotografie typu letadla, o snímek trosek a jednoho ze zraněných cestujících a o grafiku naznačující trasu letu a místo nehody; 21. 9. pak byla otištěna

---

<sup>229</sup> PARENICA, Rudolf. Svědectví z místa neštěstí. *Mladá fronta*, 17. 9. 1967, 23, s. 7.

<sup>230</sup> Tamtéž.

<sup>231</sup> RP. Upřímná účast Kanadčanů. *Mladá fronta*, 13. 9. 1967, 23, s. 5.

<sup>232</sup> RH. Náš iljušin se zřítíl. *Mladá fronta*, 6. 9. 1967, 23, s. 1.

fotografie dvou zraněných cestujících po návratu do Československa). Vyskytovaly se také barevně zvýrazněné titulky.

Informační pokrytí v obou denících bylo značně intenzivní a poskytlo velmi široké spektrum informací, přesto však mezi oběma periodiky byly znatelné rozdíly. RP sice otisklo větší počet článků, avšak větší prostor události věnovala MF a téma pojala progresivněji. Zatímco RP povětšinou čerpalo ze zpravodajského servisu ČTK a jen ve dvou případech zveřejnilo autorem podepsaný materiál, MF měla autorských článků 11. Deník vyvíjel značnou vlastní aktivitu – telefonoval zástupcům aerolinií, byl v kontaktu s odborníky, čerpal ze zahraničního tisku a agentur. MF se také snažila o „lidštější“ způsob zpravodajského pokrytí; pravidelně informovala o vývoji zdravotního stavu zraněných a kladla velký důraz na účast a pomoc Kanadánů. RP se stále drželo spíše strohého informačního stylu (titulky jako *Havárie čs. letadla v Kanadě*, *K nehodě čs. letadla v Kanadě* apod.). MF také zveřejnila pět obrazových materiálů, kdežto RP pouze jeden.

Zpravodajské pokrytí nehody u Ganderu lze ve srovnání s jinými událostmi v této práci označit za absolutní špičku jak z hlediska obsahového, tak formálního. Deníky podávaly informace pravidelně, vyvíjely vlastní aktivitu, čerpaly ze zahraničních zdrojů, citovaly odborníky, svědky i postižené. Za zmínku stojí, že v Kanadě byl přítomen zahraniční zpravodaj ČTK – podle všeho tedy docházelo i k obnovení dříve téměř rozvrácené zpravodajské sítě na Západě.

Informovalo se o možných i vyvrácených příčinách nehody. Informace nebyly podávány se strohým odstupem charakteristickým pro předchozí roky, ale naopak s určitou lidskostí a citlivostí (avšak bez sklouzávání k „laciné“ snaze o upoutání pozornosti či skandalizaci). Velký prostor dostávaly informace o vývoji zdravotního stavu zraněných. Způsob zpravodajského pokrytí, zejména u MF, vyvolával dojem sounáležitosti a účasti bez ohledu na národnost či státní a politickou příslušnost.

Unikátní byla jednoznačně pozitivní prezentace kanadských úřadů, institucí i jednotlivců, kteří při nehodě a po ní pomáhali; zdůrazňovala se jejich obětavost a účast. Nabízí se srovnání s nehodami u Norimberka a Casablanky v roce 1961, kdy nebyly na první pohled patrné příčiny nehody a Československo se snažilo hledat vinu u západních zemí a zejména jejich armád. V Ganderu příčina nehody také nebyla zcela jasná (a dodnes není), na místě nehody také zasahovala kanadská armáda (se základnou na ganderském letišti) a přesto se neobjevil jediný náznak kritiky, natož dávání obojího do souvislosti. Práce kanadské armády byla naopak oceňována.



## 2.13. Letecká nehoda u Ptice, 1968

---

### ***Průběh a okolnosti nehody***

Datum:	<b>11. 10. 1968</b>
Letoun, typ:	<b>OK-MCJ, Avia Av-14</b>
Linka:	<b>Praha - Piešťany</b>
Počet obětí:	<b>13</b>
Popis nehody:	<b>Ztráta výšky po vysazení motoru</b>
Příčina:	<b>Technická závada, chyba posádky</b>

K nehodě došlo krátce po vzletu z ruzyňského letiště. Letadlo z neznámého důvodu ztratilo úplně nebo částečně výkon jednoho motoru a posádka na vzniklou situaci nezareagovala správně. Letadlo nakonec havarovalo na Kladensku v blízkosti obce Ptice. Zahynulo 13 ze 40 osob na palubě.

Letadlo bylo nasazeno na vnitrostátní linku Praha – Piešťany. Z pražského letiště odstartovalo odpoledne 11. října. „*Letadlo při startu jsem sledoval a viděl jsem, že vzlet probíhá úplně normálně a až do doby přeladění na přiblížovací službu nebylo mně od posádky hlášeno nic o nějaké závadě na letadle,*“<sup>233</sup> vypověděl později dispečer, který letadlu povolil odlet. Problémy se projevíly krátce po startu – letadlo začalo mít potíže s pravým motorem, který buď úplně vysadil, nebo došlo ke značnému snížení výkonu.<sup>234</sup> O poruše se zmiňovali i svědkové z řad přeživších cestujících. Letadlo tedy místo stoupání přešlo do klesání a začalo stáčet se doprava, opsalo zatáčku o 360 stupňů a pokračovalo v letu jižním směrem. Posádce se v té chvíli sice podařilo částečně znovu nabrat výšku, ale před obcí Ptice se museli vyhnout drátům vysokého napětí. Letadlo sice překážku „přeskočilo“, ale prudkým manévrem ztratilo rychlost a havarovalo. „*Pád letadla po pravém křídle byl velmi strmý, všechny trosky se nalézaly v okruhu 44 metrů. Po roztříštění letadla nárazem do země došlo k požáru v prostoru levého motoru,*“<sup>235</sup> popisuje závěrečná zpráva. Požár naštěstí nevypukl v hlavní části kabiny pro cestující. Na místě zahynulo jedenáct osob včetně obou pilotů a radiotelegrafisty; v nemocnici pak zemřeli další dva cestující. 27 osob však nehodu přežilo, což bylo dáno jak poměrně rychlým

---

<sup>233</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Petr Pavlík (...) – svědek*. s. 2. Karton č. 71.

<sup>234</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva o nehodě letadla Československých aerolinií Av-14 im. Zn. OK-MCJ (...)*. s. 10. Karton č. 71.

<sup>235</sup> Tamtéž. s. 1.

zásahem lékařské záchranné služby, tak i shodou šťastných okolností – letadlo se totiž rozlomilo tak, že bylo možné zraněné snadno vyprostit. Na místo se také rychle dostal lékař, který kolem místa nehody náhodou projížděl.<sup>236</sup>

Závěr vyšetřování byl jednoznačný – nehodu zapříčinila závada na pravém motoru (jejíž příčinu se nepovedlo objasnit) a následná špatná reakce posádky. *„Velitel letadla nepřijal správná rozhodnutí k maximálnímu využití možností letadla k jednomotorovému letu. Při letu v malé výšce se v technice pilotáže dopustil postupně řady chyb až do poklesu rychlosti pod rychlost říditelnosti.“*<sup>237</sup>

Vysazení motoru bylo sice pro posádku v této fázi letu značně nepříjemné, ale šlo o zvládnutelný problém, který rozhodně neměl vyústit v havárii letadla. V případě, že se nepovedlo motor znovu spustit, zbývaly dvě možnosti – vrátit se na letiště nebo nouzově přistát do terénu. Piloti se s poruchou potýkali podle svědeckých výpovědí poměrně dlouho (asi 90 sekund), takže měli dostatek času provést minimálně nouzové přistání, pro které byl na trase letu vhodný terén. Mezi piloty ČSA však panoval názor, že provést nouzové přistání do terénu znamená způsobit si značné kariévní obtíže.<sup>238</sup> Oba piloti sice absolvovali výcvik pro let s jedním nefunkčním motorem, ale protože ČSA neměly v té době letový simulátor, prováděl se výcvik za letu v letadle. *„Posádka vystoupala do bezpečné výšky, kde instruktor nebo přezkušující inspektor vypnul jeden motor a cvičený nebo přezkušovaný pilot dokončil let s jedním nepracujícím motorem. Vypnout motor bezprostředně po vzletu si nikdo z bezpečnostních důvodů nedovolil,“* podotýká Keller.<sup>239</sup>

Keller vidí příčinu nehody nejen u kapitána letadla, ale v celém složení posádky, v její špatné spolupráci i v dalších okolnostech nehody. U velitele letadla se při posmrtném ohledání našly stopy alkoholu, druhý pilot a radiotelegrafista zase začali nedávno létat po dlouholeté vynucené přestávce (jednalo se o bývalé válečné letce RAF, kteří po nástupu komunismu nesměli létat). Posádka se neznala, protože spolu letěla v tomto složení poprvé a pravděpodobně byla unavená – v době nehody už muži byli ve službě téměř 12 hodin od pěti ráno. Ani jeden ze členů posádky neměl kvalifikaci palubního mechanika

---

<sup>236</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Zpráva skupiny „Pátrání, záchrana a boj s požárem“*, oddíl II – záchrana. Karton č. 71.

<sup>237</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva o nehodě letadla Československých aerolinií Av-14 im. Zn. OK-MCJ (...)*. s. 23. Karton č. 71.

<sup>238</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křidel, 2011. s. 99.

<sup>239</sup> Tamtéž. s. 96.

pro tento typ letadla,<sup>240</sup> což bylo porušení předpisů v případě, kdy na palubě nebyl mechanik jako samostatný člen posádky. Kombinace všech faktorů pravděpodobně vedla až k tragickému závěru letu. Po nehodě ČSA přijaly soubor opatření, směřujících zejména do oblasti výcviku a přezkušování pilotů.

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

Československo vkročilo do roku 1968 s nadějí, s novým vedením KSČ a v očekávání dalších změn. Ty na sebe nedaly dlouho čekat. V březnu rezignoval prezident Antonín Novotný a o několik dní později byl jeho nástupcem zvolen Ludvík Svoboda, generál a někdejší legionář, navržený A. Dubčekem. Začátkem dubna byl přijat Akční program KSČ, proběhla výměna vlády a byl zvolen nový předseda Národního shromáždění. Kromě politických událostí proběhlo v první polovině roku mnoho událostí na poli celospolečenském a kulturním. Projevem značného uvolnění politického klimatu byla například zádušní mše za oběti procesů 50. let, sloužená v červnu v chrámu sv. Víta na Pražském hradě. Koncem června pak vyšlo prohlášení L. Vaculíka *Dva tisíce slov*, pod něž se podepsalo mnoho intelektuálů. „*Cílem provolání bylo vzrušit veřejné mínění proti těm, kterým vadí příslib progresivního směru ve straně.*“<sup>241</sup>

Koncem června také skončilo vojenské cvičení zemí Varšavské smlouvy, které se konalo na Šumavě. Zejména sovětská vojska si s odchodem dávala „načas“ a když začátkem srpna konečně opustila čs. území, znamenalo to jistou úlevu.<sup>242</sup> Vývoj v Československu totiž zneklidňoval zbytek socialistického bloku, zejména Sovětský svaz. V polovině července proběhla v Polsku porada pěti zemí východního bloku. Státníci zaslali do Československa ostře kritický dopis: „*Podle našeho přesvědčení vznikla situace, v níž hrozba základům socialismu v Čs. socialistické republice ohrožuje i společné životní zájmy ostatních socialistických zemí... Rozhodný boj za udržení socialistického zřízení v Československu je nejen vaším, ale i naším úkolem.*“<sup>243</sup> Československo odpovědělo v uklidňujícím tónu, ale ke zmírnění napjaté situace to nestačilo.

---

<sup>240</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 96.

<sup>241</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 798.

<sup>242</sup> Nárůst tlaku socialistických států na Československo – březen – červen 1968. *Totalita.cz* [online].

Dostupné online: [http://www.totalita.cz/1968/1968\\_09\\_01.php](http://www.totalita.cz/1968/1968_09_01.php). Cit. dne 4. 2. 2015.

<sup>243</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 799.

20. srpna 1968 krátce před půlnocí překročila vojska zemí Varšavské smlouvy pod vedením SSSR československé hranice a následujícího dne dostala pod kontrolu celé území. V následujících dnech byli do SSSR odvezeni vrcholní českoslovenští politici a po dlouhých jednáních byl podepsán Moskevský protokol – příslib „normalizace“ situace v Československu. Koncem srpna ještě Národní shromáždění přijalo prohlášení o protiprávnosti okupace Československa, ale tím oficiální odpor proti okupaci skončil.<sup>244</sup>

Situace v médiích se po nástupu A. Dubčeka začala rychle uvolňovat, protože otevřený politik a jeho vize svobodného tisku si novináře brzy naklonily. Média začínala znovu samostatně pracovat, objevovala se investigativní práce, otvírala se stará témata, byly zaváděny nové formáty pořadů.<sup>245</sup> Vývoj v mediální oblasti vyvrcholil 26. června, kdy byl přijat zákon č. 84/1968 Sb., v němž bylo výslovně uvedeno, že cenzura je nepřijatelná. Již dříve byla zrušena Ústřední publikační správa a došlo také ke zrušení přidělu papíru.<sup>246</sup>

Během srpnové okupace bylo ovládnutí médií jedním z hlavních cílů okupačních armád. Redakce médií však kladly odpor (ač vyzývaly ke klidu, aby se předešlo ztrátám na životech) – například odmítly zveřejnit zvací prohlášení k intervenci, což bylo záměrem okupantů. Čs. média „v prvních dnech a týdnech po intervenci hrála důležitou sjednocovací roli a stala se hlavní stmelující silou veřejnosti a do značné míry vedla společnost v jejím odporu proti okupaci. Interventi se pokoušeli obsazováním budov rozhodujících médií omezovat jejich vliv. Většina deníků i časopisů však vycházela ‚ilegálně‘ dál. Zcela jedinečnou roli sehrál rozhlas, který 21. srpna od půl druhé ráno vyzýval posluchače, aby nevypínali přijímače, probudili své sousedy a vyčkali na důležité informace.“<sup>247</sup> Odpor médií i společnosti však byl marný. Koncem srpna přišla první vlna personálních čistek (byli vyměněni ředitelé „vzdorných“ vysílacích médií a ČTK). 30. srpna obnovila vláda cenzurní úřad – zřídila Úřad pro tisk a informace (ÚTI), který začal fungovat od začátku září. Následoval zákon č. 127/1968 Sb., o některých přechodných opatřeních v oblasti tisku a dalších hromadných sdělovacích prostředků. Ten stanovil, že „jsou-li zprávy, údaje a jiné informace uveřejněné v novinách, časopisech nebo v jiných periodických tiskovinách v rozporu s posláním periodického tisku, zejména porušují-li důležité zájmy vnitřní nebo zahraniční politiky státu...“<sup>248</sup>, dojde k postihům. Období krátké svobody médií skončilo.

---

<sup>244</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 796.

<sup>245</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 185.

<sup>246</sup> Tamtéž. s. 187.

<sup>247</sup> Tamtéž. s. 189-190.

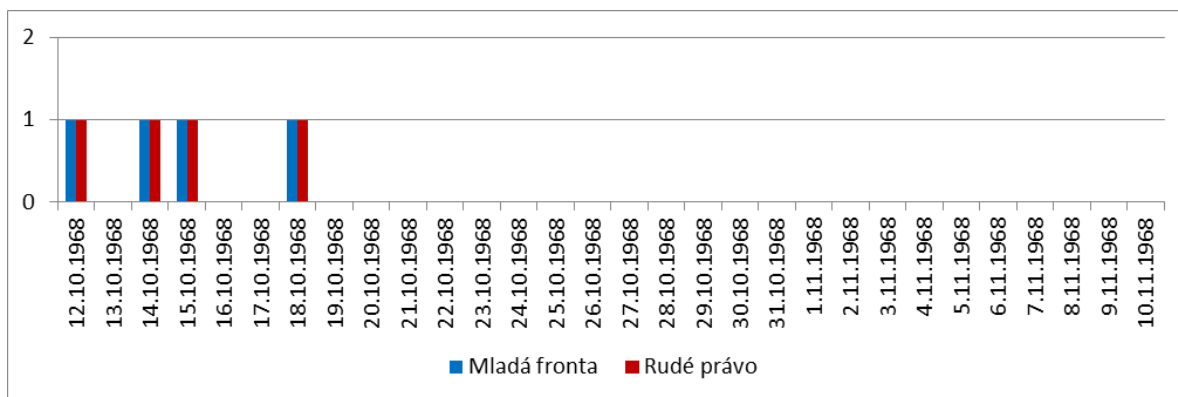
<sup>248</sup> ZÁKON ze dne 13. září 1968 Sb., o některých přechodných opatřeních v oblasti tisku a dalších hromadných

## Analyza zpravodajského pokrytí

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	4	4
První zpráva:	12. 10.	12. 10.
Poslední zpráva:	18. 10.	18. 10.
Počet jednotlivých dnů:	4	4

Mladá fronta					Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.	
12. 10.	1	Katastrofa našeho Il-14	1,2	3	1	Havárie čs. letadla	2	1	
14. 10.	2	Dozvuky katastrofy	1,2	3	2	Čs. aerolinie k havárii letadla	2	2	
15. 10.	3	Ještě 24 osob se léčí	1	2	3	K havárii čs. letadla	2	2	
18. 10.	4	Jaký je stav raněných	2	2	4	Zranění z havarovaného letadla se zotavují	2	1	

Tabulka 13 - Seznam publikovaných článků (LN Ptice 1968)



Graf 13 - Frekvence publikovaných článků (LN Ptice 1968)

K nehodě u Ptice došlo odpoledne v pátek 11. října. Oba sledované deníky přinesly první zprávu následujícího dne, v sobotu 12. 10. Další materiály publikovaly do 18. 10. Obě periodika přinesla stejný počet článků, celkem 4. Mladá fronta však publikovala také několik fotografií.

První den po nehodě přinesly oba deníky informace o tom, že k nehodě došlo. Informovaly, o jakou šlo linku a letadlo, kdy k nehodě došlo a jaké jsou prozatím následky. Rudé právo zveřejnilo standardní agenturní zprávu z produkce ČTK. („Havárie čs. letadla. Z dosud neznámých příčin havarovalo v pátek krátce po startu v prostoru Úhonice – Chrástany – Červený Újezd letadlo Čs. aerolinií Il-14 na pravidelné lince Praha –

sdělovacích prostředků. *Koncelik.eu* [online]. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/zakon-127-1968/>. Cit. dne 4. 3. 2015.

*Piešťany...*<sup>249</sup>) Mladá fronta přinesla reportáž z místa nehody – na místo vypravila dva píšíci redaktory a dva fotoreportéry. Zpravodajové deníku zaujatě líčili místo nehody: „*Brodíme se blátem k hromadě trosek, 25 km od Prahy. Asi před hodinou zde havarovalo letadlo OK-MCJ, které má pravidelný odlet z Ruzyně do Piešťan v 16.14 hodin. Leží přímo před námi. Byl to iljušin, ale není příliš k poznání. Je to otřesný pohled. Utržené motory a palivové nádrže zchlazují vodní děla. Hromadu ohořelých plechů výhrůžně vyčnívajících k nebi pokrývá souvislá vrstva pěny.*“<sup>250</sup> Dál deník uvádí informace, získané od očitých svědků z Ptíc – jak k události došlo (už v této chvíli se většina svědků shodovala, že letadlo mělo problém s motory) a jak probíhala záchrana cestujících. Dramaticky pojatá zpráva byla doplněna o tři fotografie z místa nehody – dva snímky doutnajících trosek, detail motoru a pohled do zničené kabiny cestujících.

Po víkendu přinesly oba deníky zprávu čerpající z oficiálního vyjádření ČSA. RP ji opět zveřejnilo jako agenturní zprávu ČTK, MF opět zpracovala vlastní materiál. Zpracovala zprávu ČTK, v níž byl seznam zahynulých a zraněných osob, ale dál čerpala z vlastní práce v terénu a zejména z rozhovorů se svědky. Objevilo se také zasazení události do kontextu: „*Naposledy havaroval náš Il-14 na čs. území u Slavkova roku 1952. V provozu jich bylo 23. Tento třiadvacátý měl oba motory krátce po generální opravě, a podle protokolů, které jsou zatím k dispozici, létal stroj v poslední době bez závad.*“<sup>251</sup>

Poslední dvě zprávy v obou denících sledovaly téměř výhradně zdravotní stav zraněných. Oba deníky upozornily, že v letadle cestovaly dvě poslankyně Národního shromáždění.

Styl zpravodajského pokrytí se u obou deníků značně lišil. RP opět informovalo strohým agenturním zpravodajským stylem (Havárie čs. letadla, Čs. aerolinie k havárii letadla), kdežto MF zejména v prvních dvou dnech sahala k expresivním výrazům: Katastrofa našeho Il-14, Dozvuky katastrofy. Používala také dramaticky působící líčení místa nehody a rozhovory se svědky, kteří nešetřili detaily: „*Zvedlo se asi pět nebo šest lidí a prchali do všech stran pryč od té zkázy. Úplně šílení však vzápětí padali vysílení do bláta. (...) O odvážení do nemocnic nechtěli ani slyšet, pokud nepadli do bezvědomí, koukali pomoci ostatním. Nechte mě, nikam mne nevozte, tam jsou potřebnější, křičeli třeba se*

---

<sup>249</sup> ČTK. Havárie čs. letadla. *Rudé právo*. 12. 10. 1968, 49, s. 2.

<sup>250</sup> HUK Rudolf, MENZL Zdeněk. Katastrofa našeho Il-18. *Mladá fronta*. 12. 10. 1968, 24, s. 1.

<sup>251</sup> HUK Rudolf, MENZL Zdeněk. Dozvuky katastrofy. *Mladá fronta*. 14. 10. 1968, 24, s. 1 a 2.

zlomenou a rozervanou nohou.<sup>252</sup> Zejména zpravodajské pokrytí prvních dvou dní po nehodě proto působilo možná až trochu senzacechtivě, minimálně v dobovém kontextu.

Za zmínku stojí, že deníky akcentovaly pomoc sovětských vojáků, kteří na místo nehody dorazili z nedaleké vojenské hlásky: „Vládní komise ocenila zejména účinnou pomoc příslušníků Sovětské armády, z nichž jeden byl při vyprošťovacích pracích vážně zraněn,<sup>253</sup> informovalo v první zprávě RP. Následujícího dne MF citovala chlapce, který u místa nehody pomáhal sbírat zavazadla: „Rusové nás přímo k letadlu nepustili, měli o nás obavy, kdyby vybuchla hořící nádrž s pohonnými hmotami.“<sup>254</sup>

Sledované deníky se letecké nehodě u Ptice nevěnovaly příliš obsáhle a ve velkém množství materiálů, ale přinesly velmi široké spektrum informací. Opět byl značný rozdíl mezi strohým stylem Rudého práva a „uvolněným“ stylem Mladé fronty, která tentokrát hojně využívala svědků a práce vlastních zpravodajů na místě nehody, které bylo tentokrát velmi dobře dostupné. Líčení některých detailů však bylo až možná příliš dramatické. Vynikne to zejména v porovnání s pokrytím nehody u Ganderu, o níž bylo také informováno velice obšírně, ale zprávy neobsahovaly dramatická líčení charakteru zranění cestujících a podobné detaily. Díky tomu však pokrytí vyvolávalo spíše dojem solidární lidskosti a působilo celkově citlivěji.

Po ptické nehodě oba deníky zdůraznily pomoc a obětavost sovětských vojáků. Důvod jednoznačně pozitivní prezentace sovětských vojsk byl pravděpodobně prostý – zlepšit prostřednictvím tisku obraz příslušníků okupačních vojsk, který byl značně poškozen srpnovou invazí.

---

<sup>252</sup> HUK Rudolf, MENZL Zdeněk. Dozvuky katastrofy. *Mladá fronta*. 14. 10. 1968, 24, s. 1.

<sup>253</sup> ČTK. Havárie čs. letadla. *Rudé právo*. 12. 10. 1968, 49, s. 2.

<sup>254</sup> HUK Rudolf, MENZL Zdeněk. Dozvuky katastrofy. *Mladá fronta*. 14. 10. 1968, 24, s. 1.

## 2.14. Železniční nehoda v Bezděčíně, 1969

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>28. 7. 1969</b>
Vlaky:	<b>Osobní vlak č. 510 Mladá Boleslav – Dobrovice Autobus Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou</b>
Počet obětí:	<b>24</b>
Popis nehody:	<b>Srážka vlaku a autobusu na chráněném přejezdu</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba obsluhy závor</b>

Nehoda v Bezděčíně na Mladoboleslavsku potvrdila, že nejčastější příčinou dopravních nehod bývá selhání lidského faktoru. V několika ohledech značně připomíná o tři roky starší nehodu u Deštnice – i v Bezděčíně chybovala obsluha závor, postarší žena. Spekulovalo se také o vině řidiče autobusu, který na přejezd vjel. S jistotou se ji však nepodařilo prokázat, protože řidič při nehodě zahynul.<sup>255</sup>

K nehodě došlo krátce před jedenáctou hodinou v noci. Autobus s vlekem jel z nedaleké Mladé Boleslavi do Benátek nad Jizerou. Byl to autobus objíždějící menší obce, takzvaný „courák“, kterým se mnoho lidí vracelo z práce nebo z kulturních akcí. Řidič podle svědectví jedné z přeživších cestujících před přejezdem přibrzdil.<sup>256</sup> Protože však nebyly staženy závory, domníval se nejspíš, že je přejezd volný, a vjel na něj. Vzápětí do něj narazil vlak jedoucí z Mladé Boleslavi. Asi třicet metrů táhl plně obsazené vozidlo i vlek a naprosto je zdemoloval.<sup>257</sup> „Nárazník lokomotivy zachytil za dveře autobusu, táhl jej za sebou, vlek se dostal do rotace, asi čtyřikrát se otočil...“ popsal reportérům Mladé fronty jeden ze svědků.<sup>258</sup> Na místě zemřelo 23 lidí včetně řidiče autobusu, čtyřiadvacátá oběť zemřela po několika dnech v nemocnici.<sup>259</sup> Dalších 28 osob utrpělo různě těžká zranění. Bez zranění vyvázlo pouze pět cestujících. Podle svědeckých výpovědí v dobovém tisku však následky nehody mohly být ještě tragičtější – v protisměru prý přijížděl další autobus, jehož řidiči se však povedlo včas zastavit.<sup>260</sup> Štěstím bylo i to, že při srážce nevykolejily

---

<sup>255</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 30.7.1969.

<sup>256</sup> RH. Čtyřiadvacátá oběť. *Mladá fronta*, 4. 8. 1969, s. 2.

<sup>257</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 30.7.1969.

<sup>258</sup> RH. VŮTĚCHOVSKÁ J., HUK Rudolf. Tragédie u Boleslavi. *Mladá fronta*. 30. 7. 1969, 25, s. 2.

<sup>259</sup> RH. Čtyřiadvacátá oběť. *Mladá fronta*. 4. 8. 1969, 25, s. 2.

<sup>260</sup> RH. VŮTĚCHOVSKÁ J., HUK Rudolf. Tragédie u Boleslavi. *Mladá fronta*, 30. 7. 1969, 25, s. 2.



osobní vozy vlaku, ale jen poštovní vagon.<sup>261</sup> V dobovém tisku byla zdůrazněna rychlost lékařské pomoci – ačkoli k nehodě došlo pozdě v noci, povedlo se všechny zraněné ošetřit do několika hodin. „Dostavili se i obvodní lékaři a lékaři z ostatních obvodů – očního, krčního, neurologického, celkem asi 23 lékařů. Svoláni byli okamžitě. Telefonem, ústně, svezeni sanitami a dostupnými dopravními prostředky.“<sup>262</sup>

Nehodu zavinila především postarší hradlařka, zaměstnankyně drah, která měla na starosti spouštění závor. U drah pracovala 12 let a byla považována za velmi svědomitou pracovníci<sup>263</sup>, ale onoho večera se z nějakého důvodu dopustila chyby. Dostupné dokumenty se o vyšetřování a případných postizích nezmiňují, ale podle jiných případů lze usuzovat, že hradlařka stanula před soudem a byla odsouzena k několikaletému trestu.

### **Společenskopolitická situace a situace v médiích**

Od podzimu roku 1968 v Československu začal odklon od reformy pražského jara. „Utuzování“ však zatím bylo spíše pozvolné. Rok 1969 však začal neblaze – v polovině ledna se na protest proti letargizaci společnosti v Praze upálil Jan Palach (a během jara ho následovali další, například Jan Zajíc nebo Evžen Plocek). Jeho pohřeb se stal jednou z posledních velkých manifestací odporu proti společenskému a politickému vývoji nastolenému v posledních měsících. Z dalších projevů odporu lze uvést například hokejové události z dubna, červnový nesouhlas sjezdu spisovatelů nebo srpnové demonstrace k prvnímu výročí okupace.

Rozběhly se čistky ve straně – začaly prověrky zkoumající postoj jednotlivců k srpnové invazi. Čistky „vyvrcholily“ odvoláním Alexandera Dubčeka z funkce prvního tajemníka ÚV KSČ. Nahradil jej příznivec normalizačního směru Gustáv Husák.

K 1. lednu 1969 se Československo stalo federativní republikou Čechů a Slováků. Kromě změny názvu státu to přineslo rozdělení mnoha úřadů včetně těch mediálních – cenzurní úřad ÚTI byl přejmenován na ČÚTI a zároveň byl zřízen slovenský úřad, SÚTI. Oba úřady se staraly o tiskovou agendu včetně registrací, ekonomických nástrojů a také dozoru nad publikovanými obsahy. Cenzura byla následná. Základem byla autocenzura samotných novinářů, kteří se z obavy před postihem raději „cenzurovali sami“.<sup>264</sup> „Byla nastolena

---

<sup>261</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 30.7.1969.

<sup>262</sup> HUK, Rudolf. Jak se daří raněným. *Mladá fronta*. 31. 7. 1969, 25, s. 1 a 2.

<sup>263</sup> RH. Čtyřiadvacátá oběť. *Mladá fronta*. 4. 8. 1969, 25, s. 2.

<sup>264</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 195.

ta nejhorší a nejošidnější forma cenzury – autocenzura. (...) Co si dříve mohli novináři a publicisté dovolit, protože obtahy schvaloval svým razítkem cenzor, a tomu občas mohlo něco proklouznout, na to si nyní netroufali; vydavatel, ohrožovaný sankcemi ÚTI, by totiž dlouho nezaměstnával lidi, kteří mu působí potíže. A tak v mnoha redakcích ‚slyšeli trávu růst‘ víc než dříve a báli se uveřejnit i to, co by bývalí cenzoři bez připomínek pouštěli. A režim mohl navíc hlásat do světa: předběžná cenzura u nás neexistuje!<sup>265</sup>

V první polovině roku – zejména po smrti Jana Palacha a po nepokojích spojených s hokejovými událostmi – došlo k první masivní vlně personálních čistek v médiích.<sup>266</sup> V květnu v Rudém právu vyšlo prohlášení *Slovo do vlastních řad*, odsuzující podporu reforem pražského jara a v podstatě ospravedlňující srpnovou invazi: „*Nejhorší ze všeho však bylo, že se kritická pozornost sdělovacích prostředků stále více obracela proti našim spojencům, zejména proti Sovětskému svazu. Stupňované výpady proti našim spojencům musely nutně vyvolat nemalé obavy o perspektivu socialismu v naší zemi, zvýšit napětí.*“<sup>267</sup> Závěrem manifest vyzval novináře, aby jej podpořili.

### **Analyza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>7</b>	<b>5</b>
První zpráva:	<b>30. 7.</b>	<b>30. 7.</b>
Poslední zpráva:	<b>4. 8.</b>	<b>4. 8.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>4</b>	<b>4</b>

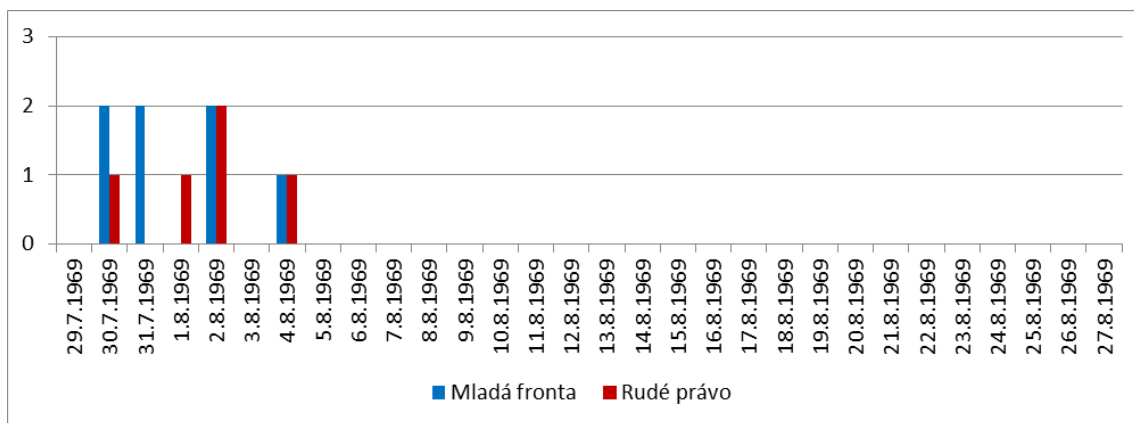
Mladá fronta					Rudé právo			
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
30. 7.	1	Důsledek nezodpovědnosti	1	2	1	K železničnímu neštěstí u Mladé Boleslavi	1	2
	2	Tragédie u Boleslavi	2	3				
31. 7.	3	Draze zaplacená zkušenost	2	2				
	4	Jak se daří raněným	1,2	3				
1. 8.					2	Soustrastný telegram z Rumunska	1	1
2. 8.	5	Telegraficky: Prezident republiky Ludvík Svoboda...	1	1	3	Prezident republiky k železničnímu neštěstí	1	1
	6	Pohřby obětí	2	2	4	Soustrastný telegram W. Stopha	1	1
4. 8.	7	Čtyřiadvacátá oběť		2	5	Nad týdenní poštou...	2	3

**Tabulka 14 - Seznam publikovaných článků (ŽN Bezděčín 1969)**

<sup>265</sup> TOMÁŠEK, Dušan. *Pozor, cenzurováno!* Praha : Nakladatelství MV ČR, 1994. s. 154.

<sup>266</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století.* Praha : Portál, 2010. s. 196-197.

<sup>267</sup> Slovo do vlastních řad. *Česká televize* [online]. Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/vse-o-ct/historie/ceskoslovenska-televize/1968-1969/1969/slovo-do-vlastnich-rad/>. Cit. dne 4. 2. 2015.



**Graf 14 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Bezděčín 1969)**

K nehodě v Bezděčíně došlo v pondělí 28. 7. před půlnocí. Deníky proto přinesly první informace o nehodě až o dva dny později, 30. 7. Poslední zpráva byla zveřejněna o týden později, v pondělí 4. 8.

MF přinesla první zprávy o nehodě na titulní straně a věnovala jí rovnou dva materiály: oficiální zprávu ČTK obsahující základní informace o události a o mimořádném zasedání vlády, která na nehodu reagovala, a reportáž z místa nehody, v níž dostali prostor zejména svědkové. Reportáž přinášela spíše doplňkové informace; svědkové často mluvili o obětech: *„Bylo tam hodně žen. Jeden známý byl rok ženatý, další měl mít svatbu za čtrnáct dnů. Už nežijí.“*<sup>268</sup> RP otisklo v doslovném či téměř doslovném znění zprávu ČTK, která informovala o průběhu nehody a o následcích, dále informovala o pomoci pozůstalým a o vyšetřování. Měla značně kritický podtext: *„Vláda ČSR s politováním konstatuje, že toto neštěstí je dalším tragickým důsledkem nezodpovědnosti některých občanů na pracovišti. V posledních měsících vláda několikrát zdůraznila nutnost důsledné odpovědnosti a důsledné kázně na každém pracovišti. Jestliže přistupuje velmi citlivě k obětem neštěstí, zdůrazňuje zároveň se vší vážností, že je již nejvyšší čas, abychom všichni přestali doplácet na lajdáctví jednotlivců a dokonce i nenahraditelnými ztrátami na lidských životech.“*<sup>269</sup>

V následujících dnech se přístup obou deníků začal značně rozcházet. MF přinesla dalšího dne obsáhlou zprávu s titulkem „Jak se daří raněným“ a zaměřila se na stav cestujících, dále pak na podrobnosti o organizaci záchrannářského a zdravotnického zásahu a také na zasazení do kontextu (zveřejnila statistiky nehodovosti na přejezdech a dokonce i odkaz na nehodu na přejezdu Deštnici v roce 1966). Kromě této poměrně pozitivně vyznívající zprávy však otiskla také značně kritický komentář o nedbalosti, která může vést

<sup>268</sup> HUK Rudolf, VŮTĚCHOVSKÁ J. *Tragédie u Boleslavi*. Mladá fronta. 30. 7. 1969, 25, s. 1.

<sup>269</sup> ČTK. *K železničnímu neštěstí u Mladé Boleslavi*. Rudé právo. 30. 7. 1969, 49, s. 1.

k podobným tragédiím: „Nedobře začal tento týden. V pondělí v noci jsme během několika vteřin ztratili 23 spoluobčanů. Už nikdy se nevrátí ke svým rodinám, do svých dílen. Řada dalších, kteří přežili, bude poznamenána nadosmrti. Mohli mezi námi být, s námi se těšit i naříkat, pracovat pro své rodiny i pro nás všechny. Příčiny neštěstí se vyšetřují, hledá se viník, viníci. Ani to nejúspěšnější vyšetřování, žádná opatření už nejsou s to odčinit nezodpovědnost, která neštěstí zavinila. Česká vláda na svém mimořádném zasedání ostře pranýřovala lajdáctví jednotlivců, zlo, které se u nás zakořenilo v míře, že začíná děsit.“<sup>270</sup>

RP přineslo další zprávy až ve dnech 1. a 2. 8. a všechny odkazovaly na projevy soustrasti čs. či zahraničních státníků. Neinformovalo již o tom, jak se daří zraněným či jak pokračuje vyšetřování. 2. 8. přinesla další zprávu také MF, která informovala, že proběhly pohřby prvních obětí nehody a také o zdravotním stavu zraněných. V sekci Telegraficky také otiskla krátkou zprávu o soustrasti prezidenta Svobody.

Poslední materiály byly zveřejněny 4. 8. MF hned v titulku informovala o úmrtí dalšího cestujícího; dále se věnovala vývoji zdravotního stavu ostatních zraněných („Stav zbývajících raněných se lepší, avšak dosud nelze s naprostou jistotou prohlásit, že všichni žijí jsou již mimo jakékoli nebezpečí.“<sup>271</sup>). Zpráva také citovala výpověď jedné zraněné, která mluvila o tom, co se dělo před nehodou. Informovalo se také o pravděpodobném zavinění. RP v tomto dni zveřejnilo výběr z pošty čtenářů, kteří se v uplynulém týdnu připojili ke kritice „lajdáctví, nezájmu a chytračení na cizí účet“<sup>272</sup> a kde byla bezděčinská nehoda zmíněna jako exemplární příklad takového lajdáctví.

Stále je patrný značný rozdíl mezi přístupem obou deníků. MF se události věnovala více, zaměřovala se spíše „na lidi“ – psala o obětech, zraněných, zasahujících; citovala svědky. Byla také expresivnější (titulky jako Tragédie u Boleslavi, Čtyřiadvacátá oběť). Materiály zpracovávala samostatně a na místo vyslala své zpravodaje – za zmínku stojí, že událost pokrýval tentýž redaktor jako leteckou nehodu u Ptíc v roce 1968. MF také připomněla podobnou, tři roky starou nehodu u Deštnice. RP využívalo agenturní zprávy psané strohým úředně-zpravodajským stylem a informovalo zejména o vyjádřeních vlády a politiků. Tři ze čtyř materiálů byly soustrastné telegramy a kondolence státních představitelů. V obou denících byl kladen důraz na kritiku nedbalosti při práci, která může vést k podobným tragédiím. Tak silně kritické ladění se u předchozích nehod neobjevilo.

---

<sup>270</sup> JV. Zkušenost draze zaplacená. *Mladá fronta*. 31. 7. 1969, 49, s. 2.

<sup>271</sup> RH. Čtyřiadvacátá oběť. *Mladá fronta*. 4. 8. 1969, 25, s. 2.

<sup>272</sup> JIN. Hlasy proti nesvědomitosti. *Rudé právo*. 4. 8. 1969, 49, s. 2.

## 2.15. Letecká nehoda v Tripolisu, 1970

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>1. 6. 1970</b>
Letoun, typ:	<b>OK-NDD, Tupolev Tu-104</b>
Linka:	<b>Praha – Tunis – Tripolis</b>
Počet obětí:	<b>13</b>
Popis nehody:	<b>Řízený let do terénu při přiblížení k letišti</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba posádky – sklesání pod minimální výšku</b>

Zcela zbytečné nehody, způsobené nepozorností posádky při nočním přiblížení k hůře vybaveným letišťům v Africe či na Blízkém východě, byly určitým „prokletím“ ČSA v období 60. a 70. let. I v případě nehody u Tripolisu sehrála roli kombinace faktorů – špatná viditelnost, horší navigační prostředky a zejména chyby posádky.

Linka Praha – Tunis – Tripolis byla u ČSA zřízena teprve na jaře roku 1970 a piloti i ostatní členové posádek se s linkou stále ještě seznamovali (podle informací z dobového tisku se jednalo teprve o pátý let<sup>273</sup>). Bylo tomu tak i v případě tohoto letu, který odstartoval večer 30. května z Prahy a po mezipřistání v Tunisu dál pokračoval do Tripolisu. Z důvodu školení posádky byly na lince zdvojené některé funkce – v kokpitu byli tři piloti (kapitán, kapitán v roli instruktora a druhý pilot), a dva navigátoři. Kromě desetičlenné posádky byli na palubě jen tři cestující, kteří doprovázeli transport mimořádného nákladu.<sup>274</sup> Letadlo se k tripolskému letišti přiblížilo kolem půl páté hodiny ranní místního času. Byla tmavá noc a řídicí věž upozorňovala na přízemní mlhu. Letadlo dostalo povolení k přistání, ale místo přistání dráhu pouze dvakrát přelétlo a pak požádalo o nové přiblížení na přistávací dráhu, avšak v opačném směru. „*Bylo mu povoleno provést vizuelní přiblížení na dráhu 36, když předtím byla zapnuta dráhová světla. Letadlo pak zmizelo ve vrstvě nízké oblačnosti nebo kouřma. Pak službu mající úředník LKS uviděl proti kouřmu jižně od letiště jasně červený záblesk a ztratil kontakt s letadlem.*“<sup>275</sup>

---

<sup>273</sup> TOM. Začíná vyšetřování. *Mladá fronta*. 3. 6. 1970, 26, s. 2.

<sup>274</sup> ŠÍROVÁ, Tereza. 1970: Nikdo z pilotů neznal letiště. Let ČSA skončil katastrofou. *Technet.cz* [online] 10. 6. 2013. Dostupné online z [http://technet.idnes.cz/let-csa-tripolis-1970-katastrofa-dzp-/tec\\_technika.aspx?c=A130603\\_153300\\_tec\\_technika\\_sit](http://technet.idnes.cz/let-csa-tripolis-1970-katastrofa-dzp-/tec_technika.aspx?c=A130603_153300_tec_technika_sit). Cit. dne 11. 1. 2015.

<sup>275</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva (překlad)*. s. 2. Karton č. 76-77.

Letadlo havarovalo asi 5,5 km před prahem dráhy. Do terénu sklesalo pozvolna, nejprve narazilo podvozkem a křídlem, pak i dalšími částmi trupu. Postupně se tříštilo a nakonec v hlavní části trosk vypukl požár, který zkázu dovršil. Nikdo ze 13 osob na palubě nepřežil. Záchraným jednotkám se povedlo lokalizovat trosky s více než hodinovým zpožděním, protože v oblasti byla hustá mlha.<sup>276</sup>

Závěr vyšetřování zněl, že nehodu zavinila posádka. „*Prvotní příčinou bylo chybné rozhodnutí pilota sklesat pod bezpečnou výšku v nepříznivých povětrnostních podmínkách, jež převládaly v dané době, v důsledku čehož nebyl schopen provádět let v souladu s pravidly pro let za viditelnosti v noci. To vedlo k nesprávnému ohodnocení vzdálenosti a výšky při konečném přiblížení. Nízká oblačnost a kouřmo nehodě napomohly.*“<sup>277</sup>

Co však vedlo k tomu, že zkušená posádka tak hrubě chybovala? Komise došla k několika zajímavým zjištěním. Vyšetřování ukázalo, že piloti letiště téměř neznali – jeden z nich na něm nikdy nebyl, druhý tam byl před nehodou pouze jednou. Radiotelegrafista a navigátor byli patrně unavení – naposled spali 18 hodin před nehodou.<sup>278</sup> U palubního mechanika a navigátora byly nalezeny stopy alkoholu v krvi.<sup>279</sup>

Problémem, na který poukázala komise a který vidí někteří odborníci jako zásadní, bylo však složení posádky. „*Zdvojování funkcí na palubě a následné vzájemné instruování a poučování velmi často vede k různým nedorozuměním a celkovému snížení výkonnosti posádky. Při vzniku krizové situace rozdílné názory na situaci a prosazování svého názoru mezi členy posádky způsobují další vyhrocení a zhoršení situace, která může vést k tragickému konci v důsledku selhání posádky jako celku,*“ podotýká L. Keller.<sup>280</sup>

Upozorňuje také na to, že byl nevhodně nastaven letový řád – v Tripolisu obvykle nad ránem panovaly přízemní mlhy, což nebylo pro přistání na hůře technicky vybaveném letišti příliš vhodné. Posádka podle něj neměla za špatné viditelnosti usilovat o třetí přiblížení podle viditelnosti, ale měla využít přístrojové přiblížení. Piloti pravděpodobně sledovali terén před sebou a zapomněli hlídat výškoměry. Posmrtné ohledání těl posádky také ukázalo, že muži byli před nehodou ve značném stresu. „*V Tripolisu bylo krátké letiště*

---

<sup>276</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva (překlad)*. s. 10. Karton č. 76-77.

<sup>277</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Souhrnná zpráva (překlad)*. s. 14. Karton č. 76-77.

<sup>278</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s.209-210.

<sup>279</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Informace pro s ministra-předsedu FVD ing. J. Knížku o průběhu vyšetřování nehody čs. letadla OK-NDD*. Karton č. 76-77.

<sup>280</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s.217.

a byla zde vždy snaha o co nejmenší hmotnost na přistání. Na návrat kerosin neměli,<sup>281</sup> podotýkal ve své vzpomínkové knize bývalý letec J. Zacharda. Letounu možná pomalu docházelo palivo, takže se piloti snažili přistát za každou cenu, místo aby přelétli na záložní letiště.<sup>282</sup>

Po nehodě přijaly ČSA soubor opatření, které měly opakování podobných tragédií zabránit. Zavedly se například cvičné lety pro piloty zaškolující se na nových tratích, doporučilo se prověřit platná povětrnostní minima pro jednotlivá letiště a letadla, dbát na aktuálnost používaných leteckých map a podobně. Byl zdůrazněn zákaz požívání alkoholu před službou a během ní, respektive poukazyvalo se na nutnost zavést účinné kontrolní mechanismy, aby se tomu předcházelo.<sup>283</sup>

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

V československé společnosti se naplno rozběhla normalizace. Při „očistě“, provedené pod záminkou výměny stranických legitimací, musela KSČ opustit asi třetina jejích členů; následovala také očista státních institucí. Pro mnoho lidí to znamenalo ztrátu zaměstnání a existenční potíže.<sup>284</sup>

Na jaře roku 1970 byla uzavřena smlouva mezi ČSSR a SSSR o „přátelství a vzájemné pomoci“, v zimě pak byl ÚV KSČ přijat dokument, který vstoupil ve známost jako *Poučení z krizového vývoje ve společnosti a ve straně*. Definitivně odsuzoval reformy pražského jara a obhajoval srpnovou invazi z roku 1968. Zdůraznil „naši příslušnost ke světové socialistické soustavě a pevnou jednotu se Sovětským svazem (...), nezbytnost prohloubení jednoty strany, odstranění chyb a nedostatků, posílení její vedoucí úlohy a požadavek dodržování leninských norem, upevnění svazku Čechů a Slováků důsledným uplatňováním leninských principů v národnostní politice, řešení otázek národního hospodářství a dalších úkolů v zabezpečení realizace XIII. sjezdu,<sup>285</sup>“ stálo v dokumentu, který nastínil další vývoj v Československu.

---

<sup>281</sup> ZACHARDA, Josef. *Světla a stíny leteckého povolání*. Cheb : Svět křídel, 1994. s. 85.

<sup>282</sup> Tamtéž. s. 217-218.

<sup>283</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Československé aerolinie*. *Dopis* č. 2016/1970. s.1-2. Karton č. 76-77.

<sup>284</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 204-205.

<sup>285</sup> *Poučení z krizového vývoje: Text, který vedl komunisty dvě desetiletí*. *Česká televize* [online]. 10. 12. 2010. Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/109470-pouceni-z-krizoveho-vyvoje-text-ktery-vedl-komunisty-po-dve-desetileti/>. Cit. dne 4. 2. 2015.

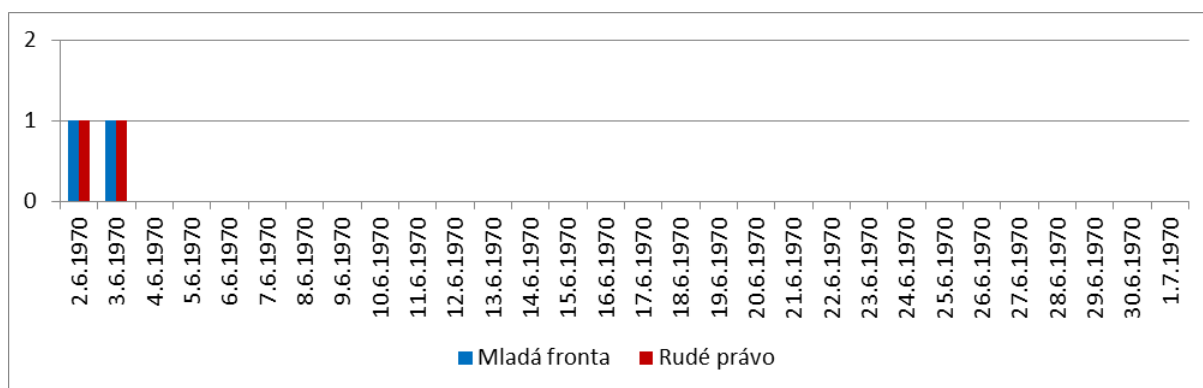
V oblasti médií pokračovaly personální čistky a další změny. Bylo zastaveno mnoho tiskových titulů – v letech 1969-1971 jich bylo přes 150.<sup>286</sup> Docházelo ke změnám i v oblasti vysílacích médií (bylo například zahájeno vysílání stanice Hvězda; v televizi zahájil vysílání druhý program). Mediální obsahy se pod vlivem autocenzury samotných novinářů „znormalizovaly“ a brzy upadly do průměrné šedivosti. V domácích záležitostech v tisku začalo znovu udávat krok Rudé právo.

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	<b>MF</b>	<b>RP</b>
Počet zveřejněných materiálů:	<b>2</b>	<b>2</b>
První zpráva:	<b>2. 6.</b>	<b>2. 6.</b>
Poslední zpráva:	<b>3. 6.</b>	<b>3. 6.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>2</b>	<b>2</b>

Mladá fronta					Rudé právo			
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
2. 6.	1	Katastrofa letadla	2	2	1	Havárie čs. letadla	1	1
3. 6.	2	Začíná vyšetřování	2	2	2	Soustrast libyjských představitelů	1	1

**Tabulka 15 - Seznam publikovaných článků (LN Tripolis 1970)**



**Graf 15 - Frekvence publikovaných článků (LN Tripolis 1970)**

K nehodě u tripolského letiště došlo brzy ráno v pondělí 1. června. Oba deníky přinesly první zprávu následujícího dne a poslední zpráva vyšla o další den později, 3. 6. Tím zpravodajské pokrytí skončilo.

<sup>286</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 215.



Prvního dne přinesly oba deníky tytéž základní informace. Zpráva informovala o tom, kdy a kde k nehodě došlo, o jakou linku se jednalo a kolik si vyžádala obětí. Krátkou zprávu uzavírala informace o tom, že do Libye odletěli čs. vyšetřovatelé a zástupci ČSA. U Rudého práva byla zpráva přejata ze servisu ČTK, u Mladé fronty šlo o vlastní materiál.

Následujícího dne zveřejnily oba deníky po další zprávě, tentokrát však byla obsahově zcela odlišná. Mladá fronta navázala na zpravodajství z předchozího dne: „*Včera se nám podařilo získat několik dalších informací k pondělnímu neštěstí našeho letadla u Tripolisu v Libyi. Podle letového řádu byl provoz na trati Praha – Tunis – Tripolis zahájen 1. května 1970 s tím, že letadlo bude startovat vždy jen jednou za týden. Znamená to, že v případě havárie šlo teprve o pátý let na této trati.*“<sup>287</sup> Rudé právo už další informace o nehodě neotisklo a zveřejnilo pouze zprávu o projevech soustrasti libyjských státníků.

Zprávy nebyly ani v jednom z deníků doplněny o fotografie. Z formálního hlediska opět platí, že MF používala expresivnější výrazy (Katastrofa letadla), RP se drželo strohého agenturního stylu (Havárie čs. letadla). Zprávy v MF byly o něco delší (dvojsloupcové) než ty v RP (jednosloupcové), ale byly umístěny uvnitř listu, kdežto RP je otiskovalo na první straně. Zásadním rozdílem byl fakt, že MF téma stále zpracovávala samostatně (nebo alespoň tak lze soudit z faktu, že články byly podepsány autorskou zkratkou).

V porovnání s předchozími leteckými nehodami je patrný razantní pokles jak v rozsahu, tak v kvalitě zpravodajského pokrytí. Zveřejněny byly pouze dvě zprávy v každém periodiku. Od odletu vyšetřovací komise do Libye už média nedostala žádné další informace z úředních míst. Je tedy možné, že vyšetřovatelé po příjezdu na místo předběžně usoudili, že jde opět o nehodu zaviněnou chybou posádky, a že tedy není vhodné poutat k události další pozornost. V porovnání s nehodami u Ptice a v Ganderu je nutné přihlídnout k tomu, že tentokrát šlo o nehodu na hůře dostupném místě; to však platilo i v případě nehody u Casablanky v roce 1961, která přitom byla zpravodajsky pokryta mnohem lépe. Vliv mohlo mít i to, že se nehoda u Tripolisu zpravodajsky „vytěžila“ jednorázově – nehodu například nikdo nepřežil, takže se neinformovalo o vývoji zdravotního stavu zraněných. (Dále se však ukáže, že i když nehoda měla přeživší, o jejich stavu se stejně neinformovalo – viz nehoda u Damašku v roce 1975.)

Jako nejpravděpodobnější se tedy jeví varianta, že svůj vliv měla pokračující normalizace. Zpravodajské pokrytí dalších nehod tuto domněnku potvrzuje.

---

<sup>287</sup> TOM. Začíná vyšetřování. *Mladá fronta*. 3. 6. 1970, 26, s. 2.

## 2.16. Železniční nehoda u Řikonína, 1970 <sup>288</sup>

---

### ***Průběh a okolnosti nehody***

Datum:	<b>11. 12. 1970</b>
Vlaky:	<b>Expres Ex 57</b> <b>Nákladní vlak 4094</b> <b>Lokomotiva LV 900</b>
Počet obětí:	<b>31</b>
Popis nehody:	<b>Srážka tří vlaků, vykolejení a pád z mostu</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba zaměstnanců zabezpečení trati</b>

Také nehodu u Řikonína, při níž zahynulo 31 osob, způsobilo selhání lidského faktoru. Mezinárodní rychlík v plné rychlosti najel do vykolejených vagonů jiného vlaku, vykolejil a částečně se zřítil z vysokého železničního mostu. Na velkém počtu obětí se ale podepsal i špatný technický stav jednoho z vagonů.

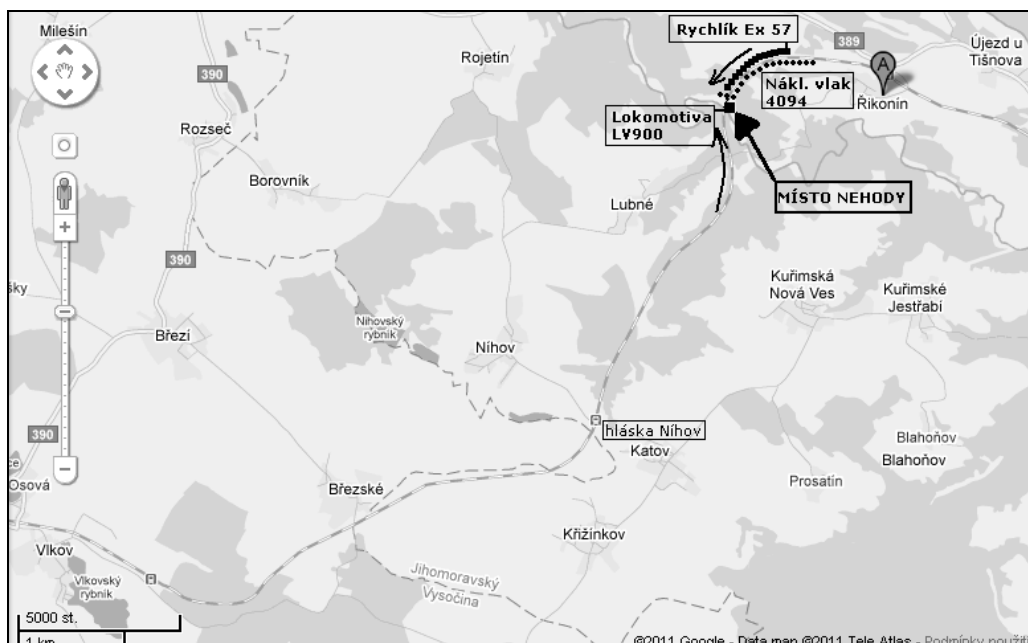
K nehodě došlo na trati Žďár nad Sázavou – Tišnov těsně před stanicí Řikonín, částečně na vysokém železničním viaduktu. Nehodu způsobila chyba zaměstnankyně hlásky Níhov (viz mapku), která vpustila na trať, obsazenou nákladním vlakem 4094, lokomotivu LV 900. Těsně před stanicí Řikonín lokomotiva narazila do posledních vagonů nákladního vlaku, který stál před vjezdovými návěstidly stanice a čekal, až mu bude povolen vjezd. Náraz lokomotivy způsobil vykolejení posledních sedmi vagonů nákladního vlaku. Některé z nich byly nárazem odhozeny na vedlejší protisměrnou kolej.

O několik minut později do těchto vykolejených vagonů narazil po druhé koleji v protisměru jedoucí mezinárodní rychlík Ex 57. *„Při najetí se poškozená lokomotiva od vlaku Ex 57 odtrhla od vlaku /zůstala však na kolejích/, první vůz /lehátkový/ obsazený výpravou polských železničářů z Krakowa vyšinul a skříň vozu se zřítila z viaduktu na násep do hloubky 30 m a další vůz řady Ba vyšinul a zřítil se na násep 10 m. U Ex 57 vyšinuly další čtyři vozy oběma podvozky a jeden vůz jedním podvozkem. Současně byly nárazem shozeny u vlaku ESn 4094 4 vozy z viaduktu z trati.“*<sup>289</sup>

---

<sup>288</sup> Tato podkapitola je téměř kompletně převzata z diplomové práce. Zdroj: ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*. Praha, 2011. 164 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, IKSŽ FSV. s. 69 – 75.

<sup>289</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Zpráva o zhodnocení velké nehody A-1 najetí vlaku LV nsl. 900 na konec vlaku ESn 4094 v km 40,677 mezi žel. stanicemi Vlkov u Tišnova – Řikonín dne 11. prosince 1970*. s. 2.



**Obrázek 2 - Situační plánec nehody (Říkonín 1970)**

Zdroj: <http://maps.google.com>

*„Lokomotiva s tím vagonem, vlastně s tím spodkem prvního vagonu, který byl lehátkový a z kterého bylo nejvíce mrtvých, ta byla vpředu. Skříň ležela střechou dolů pod viaduktem. Druhý vagon byl převrácený pod mostem a třetí vagon stál na pokraji toho mostu a opravdu kola od vagonu stála asi 10 centimetrů od hrany mostu a pod nimi propast. Kdyby to bylo o metr dál, tak to snad spadlo všechno,“<sup>290</sup> popisoval po mnoha letech svědek, který v době nehody pracoval u ČSD v nedalekém Tišnově.*

Následky nehody byly tragické – zahynulo 31 osob. Téměř všechny oběti cestovaly v prvním, lehátkovém voze. (Protože k nehodě došlo ráno, byla navíc ztížena identifikace těl, protože cestující v lehátkovém voze u sebe neměli osobní doklady a byli oblečení v nočním prádle.) V druhém vagonu, který taktéž spadl z viaduktu (i když z menší výšky), přitom zahynula pouze jedna osoba. Příčinou katastrofálních následků v lehátkovém voze byl především jeho technický stav – skříň vagonu se utrhla a zřítla se z viaduktu, ačkoli podvozek zůstal vykolejený na trati. Mnoho obětí proto z otevřeného vagonu vypadlo a bylo usmrceno padajícími troskami. Trosky vozu byly podrobeny odbornému zkoumání a bylo zjištěno následující: *„Celkový stav obou zjištěných částí vozu v místě utržení ukazuje na to, že byla tato místa vystavena stálé vlhkosti, která působila korozivně na všechny části skříně v místě spojení /narušení základního materiálu a svárů/.*

<sup>290</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka, 2003. s. 157.

*Dle zachovaného zdravého kovového jádra nosných sloupků a spojení lze přiměřeným odhadem říci, že pevnost těchto částí byla snížena o 35 – 40 % a dá se předpokládat, že přispěla jistou měrou /spolu se vzniklými silovými poměry, působícími na vůz v okamžiku nárazu/ na stržení skříně od kostry spodku a veškerými dalšími důsledky.“<sup>291</sup>*

Velká část odpovědnosti proto byla přičtena polské straně: „...na tragickém výsledku železniční nehody, při níž došlo k usmrcení 30 bratrských železničářů, se podílejí velkou měrou dráhy PKP, které vůz nezpůsobilý k jízdě zařadily do mezinárodního vlaku. (...) Dospěli jsme k závěru, že k tak tragickému výsledku nehody a usmrcení takového počtu cestujících by nemohlo dojít u vozu v dobrém technickém stavu.“<sup>292</sup> Následovalo proto opatření - zákaz provozu polských vagonů tohoto typu na území ČSSR. Kromě toho se polská strana musela podílet na odškodnění rodin obětí a zraněných.<sup>293</sup> Dokumentarista M. Kačor však podotýká, že špatný technický stav možná paradoxně způsobil, že nehoda neskončila ještě tragičtěji – kdyby skřín zůstala připevněna k podvozku, mohlo dojít k řetězovému vykolejení a v propasti mohlo skončit více vozů.<sup>294</sup>

Nehodu jednoznačně zavinila hláškařka z Níhova, která svou vinu také přiznala. Dále však byli obviněni také strojvedoucí nákladního vlaku 4094 a výpravčí ve stanici Řikonín – ani jeden z nich neodhadl závažnost situace a nepokusil se zastavit nebo alespoň zpomalit rychlík Ex 57. Strojvedoucí stojícího nákladního vlaku sice slyšel náraz, viděl záblesk a podle poklesu tlaku v brzdovém systému usoudil, že se něco stalo, ale neuvědomil si, že došlo k vykolejení jeho vlaku a nedal proto protijedoucímu vlaku návěst „Stůj, zastav všemi prostředky“. Podle znaleckých posudků by sice jeho výstraha nejspíše nárazu do vykolejených vagonů nezabránila, ale náraz by to alespoň zmírnilo.<sup>295</sup> Kromě toho zastavil svůj vlak příliš daleko před vjezdovým návěstidlem, odkud nebylo vidět do stanice, takže mu zaměstnanci stanice Řikonín nemohli dát varovnou návěst.

---

<sup>291</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Zpráva o technickém stavu spodku skříně vozu PKP 51 51 28 40077 – 4 – Bhuxzt, zničeného při nehodě vlaku Ex 57 dne 11. prosince 1970 u Řikonína.* s. 2.

<sup>292</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Dopis Ústřední zprávy železnic ze dne 29. 1. 1971.* s. 3 – 4.

<sup>293</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Dopis Ústřední zprávy železnic ze dne 29. 1. 1971.* s. 4.

<sup>294</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky.* Praha : Rybka, 2003. s. 165.

<sup>295</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Dopis adresovaný Prof. Ing. arch. Vladimíru Medunovi, rektoru Vysokého učení technického v Brně ze dne 14. května 1971.* s. 2.

Výpravčí ve stanici Řikonín byl sice telefonicky obsluhou hlásky Níhov informován, že do trati vjela lokomotiva LV900 a věděl, že nákladní vlak 4094 dosud nevjel do jeho stanice. Dal pokyn k rychlému postavení vjezdové cesty pro nákladní vlak, aby tím uvolnil cestu pro lokomotivu LV900, ale nepokusil se zastavit po druhé koleji projíždějící rychlík Ex 57.<sup>296</sup> Všichni tři obvinění byli odsouzeni k trestu odnětí svobody za obecné ohrožení. Podle rozsudku z léta 1971 byla hláskářka odsouzena na 6,5 roku odnětí svobody, výpravčí na 5,5 roku a strojvedoucí nákladního vlaku na 4 roky.<sup>297</sup> Všichni se odvolali. Strojvedoucí byl nakonec obvinění zproštěn,<sup>298</sup> výpravčímu byl trest o rok snížen. Hláskářce byl podle vzpomínek pamětníků po odpykání části trestu zbytek prominut z rodinných důvodů.

Bylo zjištěno, že vznik nehody umožnilo také nedostatečné zabezpečení na frekventované trati Brno – Praha. Ve stanici Řikonín totiž fungovala pouze mechanická zabezpečovací zařízení, která se pomaleji obsluhovala. V dopise pro rektora VUT v Brně se uvádí i další návrhy na opatření – například stanovit jednotný postup pro zaměstnance při případných závažných pochybeních, při údržbě věnovat větší pozornost vlakovým brzdám nebo stanovit a vyznačit maximální vzdálenost před návěstidlem, v níž musí strojvedoucí zastavit vlak.<sup>299</sup>

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>2</b>	<b>2</b>
První zpráva:	<b>12. 12.</b>	<b>12. 12.</b>
Poslední zpráva:	<b>14. 12.</b>	<b>14. 12.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>2</b>	<b>2</b>

Mladá fronta					Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.	
12. 12.	1	Zpráva o železničním neštěstí	2	3	1	Železniční neštěstí na Moravě	2	3	
14. 12.	2	Ještě k železniční nehodě	1	2	2	K železničnímu neštěstí u Tišnova	2	2	

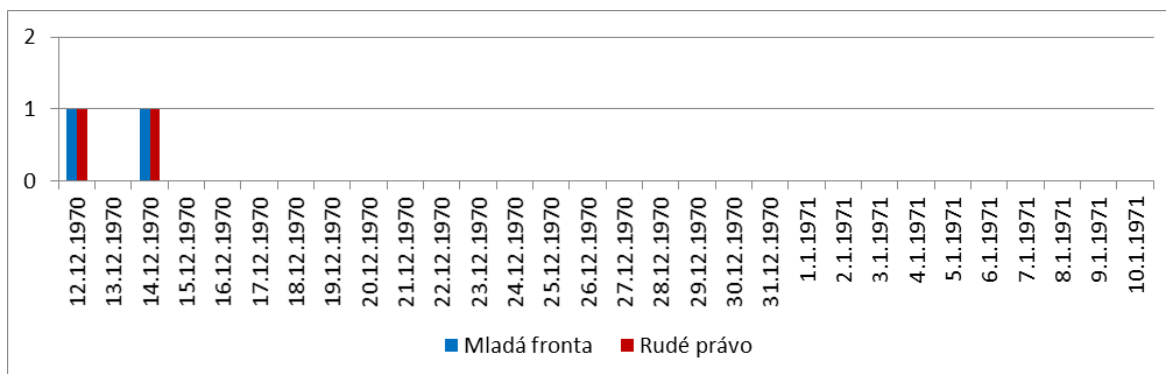
**Tabulka 16 - Seznam publikovaných článků (ŽN Řikonín 1970)**

<sup>296</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Zpráva o zhodnocení velké nehody A-1 najetí vlaku LV nsl. 900 na konec vlaku ESn 4094 v km 40,677 mezi žel. stanicemi Vlkov u Tišnova – Řikonín dne 11. prosince 1970.* s. 3 – 4.

<sup>297</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Rozsudek jménem republiky č. 2T 116/71.* s. 3.

<sup>298</sup> KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky.* Praha : Rybka, 2003. s. 165.

<sup>299</sup> Archiv bezpečnostních složek. Vyšetřovací spis VS KS SNB Brno č.50/10-70 - Knoflíčková Anežka a spol. *Dopis adresovaný Prof. Ing. arch. Vladimíru Medunovi, rektoru Vysokého učení technického v Brně ze dne 14. května 1971.* s. 2.



**Graf 16 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Říkonín 1970)**

K železniční nehodě u Říkonína došlo v pátek 11. prosince ráno. První zprávu přinesla obě sledovaná média následujícího dne, 12. 12. Druhá a poslední zpráva byla shodně otištěna v pondělí 14. 12. Rudé právo i Mladá fronta otiskly pouze dvě zprávy, obě z produkce ČTK. Každý deník také zveřejnil jednu fotografii havarovaného rychlíku.

Oba deníky informovaly téměř shodným způsobem, protože oba otiskovaly tytéž agenturní texty. Oba přinesly velmi stručné informace o průběhu samotné havárie, o počtu obětí a zraněných, o pravděpodobné vině obsluhy hlásky Níhov a o uvalení vazby na dotyčnou osobu. RP však tentokrát svoje texty rozšiřovalo o dodatečné informace: „Na výzvu Ústavu krevní transfuze a hematologie dr. Vacka k darování krve na pomoc postiženým při železničním neštěstí se ozvali pracující řady závodů. Do 15 hodin byla odebrána krev potřebných skupin 140 dárců z První brněnské strojírny, ZKL, Zbrojovky TOS Kuřim, ČSD, Vlněny Brno. Krev darovali také studenti všech brněnských fakult a vojáci brněnské posádky.“<sup>300</sup> Ke druhé zprávě RP byl zase připojen text kondolenčního telegramu československého předsedy vlády polské straně (většina obětí pocházela z Polska).

Od pondělí 14. 12. už další zprávy zveřejněny nebyly. Na veřejnost se proto nedostala ani informace o příčině katastrofálních následků nehody – o špatném technickém stavu vozu z Polska, v němž cestovala většina obětí. Lze se přitom domnívat, že právě zveřejnění takovéto informace (a zveřejnění následného opatření – zakázání provozu tohoto typu vagonů v ČSSR) by mohlo veřejnost poněkud uklidnit.

Z formálního hlediska nejsou patrné téměř žádné rozdíly. Oba deníky používají běžnou a ustálenou formulaci „železniční neštěstí“. V popisících fotografiích se objevuje i výraz „katastrofa“ – tentokrát jej však používá RP, kdežto MF se drží termínu „neštěstí“.

<sup>300</sup> FM, SVO. Železniční neštěstí na Moravě. *Rudé právo*. 12. 12. 1970, 51, s. 2.

Při porovnání s nehodou u Bezděčína o pouhý rok dříve je patrný značný rozdíl. Oba deníky tentokrát věnovaly nehodě méně prostoru a věnovaly se menšímu spektru témat. Nesledovaly například vývoj zdravotního stavu zraněných. Dochází také ke změně ve způsobu informování u sledovaných periodik. MF upustila od vysílání vlastních zpravodajů a vlastního zpracování témat a přebírá zprávy ČTK. Změnou je i to, že tentokrát komplexněji nehodu zpravodajsky pokrylo RP. Proměnu zpravodajského pokrytí lze s nejvyšší pravděpodobností přičítat změnám v personálním obsazení redakcí i v samotném přístupu novinářů.

## 2.17. Letecká nehoda v Damašku, 1975

---

### ***Průběh a okolnosti nehody***

Datum:	<b>20. 8. 1975</b>
Letoun, typ:	<b>OK-DBF, Iljušin Il-62</b>
Linka:	<b>OK-540 Praha – Damašek – Bagdád - Teherán</b>
Počet obětí:	<b>126</b>
Popis nehody:	<b>Řízený let do terénu při přiblížení k letišti</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba posádky – sklesání pod minimální výšku</b>

Letecká nehoda u Damašku je dodnes nejtragičtější nehodou v dějinách československého letectví – zahynulo při ní 126 osob; pouze dvě přežily. Nehoda značně připomíná nehody u Casablanky v roce 1961 a u Tripolisu v roce 1970 – i zde šlo o chybu posádky, která při nočním přiblížení k letišti pravděpodobně nesledovala výškoměry.

K nehodě došlo krátce po půlnoci z 19. na 20. srpna. Let k Damašku, kde mělo proběhnout první mezipřistání, probíhal zcela normálně. Letadlo navázalo spojení s řídicí věží a dostalo povolení k přiblížení. Když provádělo zatáčku, aby se srovnalo do osy přistávací dráhy, došlo k nárazu do země. Jako první letadlo zachytilo o zem podvozkem a levým křídlem, pak se začalo smýkat po zemi a postupně se rozpadalo. V největší části trosk – v zadní části kabiny pro cestující – vzápětí vypukl požár.<sup>301</sup> Nehodu ohlásili svědkové z okolí místa nehody, ale trvalo asi 45 minut, než dorazily záchranné jednotky, protože místo bylo špatně přístupné. Dříve se k letadlu dostali vojáci, kterým se z trosk povedlo vyprostit tři přeživší – jednoho dospělého muže a dvě děti; jedno z nich však později podlehl svým zraněním.<sup>302 303</sup> Nehodu tak přežili pouze dva lidé. Zahynuli i všichni členové posádky.

Podle svědectví přeživšího muže probíhal let zcela normálně. Okamžiky před a těsně po havárii popsal následovně: „*Letadlo se dotklo nějakého pevného předmětu, zřejmě země. (...) Můj spolucestující z Iráku se domníval, že jsme již přistáli. Já jsem se podíval z letadla ven a na hodinky, protože jsem neviděl žádná světla, a od doby, kdy*

---

<sup>301</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Zpráva o nehodě civilního letadla č. 1/1975*. s. 7. Karton č. 99.

<sup>302</sup> Tamtéž. s. 14.

<sup>303</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Protokol o výsledku svědka – Mahmoud el Rached*. Karton č. 99.



rozhlas hlásil, že za 25 minut přistaneme v Damašku, uplynulo teprve asi 15 minut, řekl jsem mu, že jsme ještě přistát nemohli. (...) Došlo k dalšímu prudkému nárazu. (...) Letadlo po druhém nárazu se pohybovalo tak, jako když narazí na zem, odrazí se a znovu dopadne. V této době jsem slyšel v letadle výkřiky cestujících, já víceméně pudově jsem schoval hlavu mezi kolena a přikryl si ji rukama. (...) Když se letadlo zastavilo, zjistil jsem, že sedím na sedačce, v předklonu v polosedě a připoután bezpečnostním pásem. Nad sebou jsem viděl oblohu, vedle mne vpravo nebylo skoro nic, vlevo již nebyly dvě sedačky, na kterých seděl můj kolega z Brna a spolucestující z Iráku.<sup>304</sup>

Vyšetřování potvrdilo, že letadlo narazilo na zem celé a nepoškozené. Jeho rychlost, konfigurace i poloha vůči zemi odpovídaly fázi přiblížení. Neodpovídala však výška – letadlo mělo v dané fázi letu být nejméně 360 metrů nad zemí. „Pravděpodobnou příčinou nehody byla ta okolnost, že si posádka nebyla vědoma toho, že letadlo sestoupilo pod výšku, na níž mělo být. Důvod, proč si to posádka neuvědomovala, nebyl nalezen.“<sup>305</sup>

Ačkoli šlo o nesmírně zkušenou posádku (piloti měli nalétáno téměř 19 000 a 15 000 hodin), vše nasvědčovalo tomu, že se z nějakého důvodu dopustila chyby. Uvažovalo se o několika možných příčinách, které to mohly způsobit. Jednou z nich bylo nastavení výškoměrů na nesprávný barometrický tlak (což by způsobilo chybnou indikaci výšky). Jeden z přístrojů se povedlo najít, druhý však byl natolik poničený, že jej nebylo možné analyzovat. Další možností bylo to, že posádka jednoduše nebyla dostatečně pozorná a nespolupracovala. Nasvědčovalo tomu hned několik zjištěných faktů: podle posmrtného ohledání těl řídil letadlo ve chvíli nehody druhý pilot; kapitán podle všeho nedělal nic a byl „v útlumu hraničícím se spánkem.“<sup>306</sup> Kapitán navíc měl v krvi stopy alkoholu.<sup>307</sup> Velmi důležitou roli mohl sehrát i fakt, že se oba piloti podle vzpomínek pamětníků velice neměli rádi a téměř spolu nekomunikovali.<sup>308</sup> Druhý pilot na letu původně vůbec neměl být; byl na poslední chvíli povolán z hotovostní služby za indisponovaného kolegu.

---

<sup>304</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Protokol o výslechu svědka – Mahmoud el Rached*. Karton č. 99.

<sup>305</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Zpráva o nehodě civilního letadla č. 1/1975*. s. 11. Karton 99.

<sup>306</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 124.

<sup>307</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Vyhodnocení úrazových změn*. s. 2. Karton č. 99.

<sup>308</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 122.

Spekulovalo se i o tom, že letadlo bylo omylem sestřeleno syrskou protiletdeckou obranou; žádné stopy na místě nehody tomu však nenasvědčovaly. Krátce po nehodě se však o této možnosti pravděpodobně uvažovalo i mezi odborníky – informaci o sestřelu dostali „zákulisně“ například příbuzní obětí, kteří se snažili zjistit, co se stalo.<sup>309</sup> Hypotézu do jisté míry podporovalo i to, že začátkem září 1975 do Československa přicestoval na mimořádnou státní návštěvu syrský prezident Hafiz Asád<sup>310</sup> (mimo jiné bývalý vojenský pilot) a několik funkcionářů tamního civilního letectví. Přiletěli do Československa na pozvání prezidenta Husáka, které bylo vysloveno několik dní po nehodě.

Z nehody byla vyvozena série opatření. Týkala se například limitu věku u pilotů velkých letadel (oba piloti byli ve věku přes 50 let, kdy už je obvyklý zhoršený zrak a snadno tak mohlo dojít k chybě či „přehlédnutí“ při nastavování či čtení údajů z přístrojů), změnila se pravidla pro přezkušování pilotů nebo pro evidenci namontovaných palubních přístrojů. Bylo doporučeno přejít na používání odolnějších letových zapisovačů (ten z havarovaného letadla byl při následném požáru zničen žárem). Byly také navrženy úpravy provozní příručky pro Il-62.<sup>311</sup> Výrobce Iljušin pro tento typ doporučoval pětičlennou posádku, ČSA přesto „experimentovaly“ s posádkou čtyřčlennou. Po nehodě u Damašku se od toho upustilo a na letounu začaly znovu létat normální pětičlenné posádky. Další navržené změny se týkaly také samotných postupů pro vyšetřování leteckých nehod.

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

Během první poloviny 70. let se straně povedlo situaci v Československu normalizovat. Situaci napomohl i ekonomický růst, který režimu pomohl veřejnost ukonejšit „konzumním socialismem“. Lidé si zvykli, začali se „vnějškově smiřovat s režimem, který otevřeně lže o minulosti i současnosti, pasivně ho přijali a v soukromí unikali k náhražkovým aktivitám. (...) Normalizační čas první poloviny 70. let narušovaly jen protestní aktivity jednotlivců a malých skupin.“<sup>312</sup>

V roce 1975 byl zvolen prezidentem dosavadní první tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák. Tím došlo ke znovuspojení obou funkcí, protože Husák i nadále zastával i roli

---

<sup>309</sup> ŠÍROVÁ, Tereza, HLUŠIČKA, Petr. *Osobní korespondence a telefonát*, srpen 2011.

<sup>310</sup> NESG. Přijede H. Asád. *Mladá fronta*. 2. 9. 1975, 31, s. 1.

<sup>311</sup> Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví. *Některé poznámky k šetření příčin katastrofy letadla Il-62, OK-DBF v Damašku dne 19. srpna 1975*. Karton č. 99.

<sup>312</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 205-206.

prvního tajemníka.<sup>313</sup> V létě se Československo zúčastnilo Helsinské konference bezpečnosti a spolupráci v Evropě a podepsalo úmluvu o respektování lidských práv.<sup>314</sup>

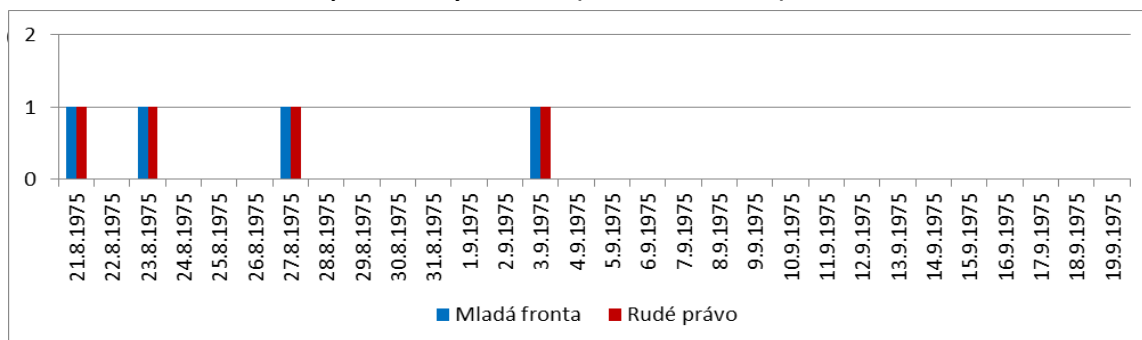
V oblasti médií normalizace pokračovala rušením a zastavováním nevhodných titulů – mezi roky 1970-75 bylo zrušeno přes 100 týdeníků a měsíčníků.<sup>315</sup> Propouštění novinářů na straně jedné a nezajímavost a unifikovanost běžné nabídky tisku na straně druhé vedly k nárůstu zájmu o alternativní samizdatová média – jak ze strany novinářů, tak čtenářů. Kořeny samizdatu u nás spadají do 50. let. V 70. letech pak přišlo další oživení. „Obnovení cenzury a normalizace znamenaly pro rozvoj samizdatu nový impuls. Těch, kteří po nástupu Gustáva Husáka nemohli oficiálně publikovat, bylo v Československu několik set, postupně přibývali další. (...) Nejvýraznější pražská literární edice Petlice Ludvíka Vaculíka vyprodukovala od svého založení na konci roku 1972 do pádu režimu na čtyři stovky děl a stala se inspirací pro mnohé samizdatové tvůrce.“<sup>316</sup>

### **Analyza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>4</b>	<b>4</b>
První zpráva:	<b>21. 8.</b>	<b>21. 8.</b>
Poslední zpráva:	<b>3. 9.</b>	<b>3. 9.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>4</b>	<b>4</b>

Mladá fronta					Rudé právo			
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
21. 8.	1	Letecké neštěstí	1	1	1	Havárie čs. letadla u Damašku	1	2
23. 8.	2	Soustrastné telegramy	1	1	2	Soustrastné telegramy	1	1
27. 8.	3	Zpráva k letecké nehodě	1,2	2	3	K havárii čs. letadla u Damašku	2	2
3. 9.	4	Poslední rozloučení	2	1	4	Pietní akt	1	1

**Tabulka 17 - Seznam publikovaných článků (LN Damašek 1975)**



**Graf 17 - Frekvence publikovaných článků (LN Damašek 1975)**

<sup>313</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 816.

<sup>314</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 206.

<sup>315</sup> Tamtéž. s. 215.

<sup>316</sup> Tamtéž. s. 219-220.

K nehodě u Damašku došlo brzy ráno ve středu 20. srpna. Sledované deníky přinesly první informaci den poté, tedy 21. 8. Další dvě zprávy v každém deníku vyšly během následujícího týdne a poslední byla zveřejněna 14 dní po nehodě, 3. září. Celkem tedy vyšly čtyři články v každém periodiku. Nebyla zveřejněna ani jedna fotografie.

První zpráva byla v obou denících doslovně převzata ze servisu ČTK a informovala o tom, že došlo k nehodě, kolik si vyžádala obětí a zraněných, že na místo vyrazila čs. komise a že vláda projevila soustrast rodinám a poskytne jim pomoc.

Druhá zpráva byla zveřejněna o dva dny později a informovala o soustrastných telegramech zaslaných státníky SSSR a NDR. V obou denících byla totožná, převzatá z ČTK.

Třetí zpráva byla zveřejněna v reakci na návrat první části čs. odborníků ze Sýrie. Zpráva byla opět převzata ze servisu ČTK a mírně se lišila jen úvodem. Informovala především o prvních zjištěních vyšetřovatelů o průběhu letu a havárie: *„Dosud získaná fakta ukazují, že let letadla ČSA typu Il-62 poznávací značky OK-DBF, které startovalo z Prahy 19. srpna v 19.35 hodin, probíhal až do kritického okamžiku zcela normálně. Zjištěné údaje svědčí o tom, že posádka letadla nehlásila žádné potíže. Počasí bylo v místě nehody příznivé a mezi letadlem a kontrolní leteckou službou v Damašku bylo navázáno normální předepsané spojení. Letadlo havarovalo asi 16 km od letiště v rovinatém polopouštním terénu ve fázi dokončování přibližovacího manévru a po jeho dotyku se zemí došlo k jeho úplné destrukci a k požáru. V troskách letadla zahynulo 126 osob, z nichž bylo 11 členů posádky. Nehodu přežila jedna dospělá osoba a jedno dítě.“*<sup>317</sup>

Poslední zpráva byla otištěna 3. 9. a informovala o tom, že předchozího dne proběhlo poslední rozloučení se členy havarované posádky.

V září oba deníky intenzivně informovaly o státní návštěvě prezidenta syrské republiky Hafize Asada, který přicestoval na pozvání prezidenta Husáka. Informovalo se o jejich programu i o samotné Sýrii a o dobrých vztazích s Československem. Neoficiální prameny dávají návštěvu do jednoznačné souvislosti s nehodou u Damašku; v tisku se však tato souvislost neobjevila, proto materiály o státní návštěvě do analýzy zahrnuty nejsou.

Oba deníky o nehodě informovaly téměř totožným způsobem, protože bez větších úprav přebíraly zprávy ze servisu ČTK. Objevovaly se pouze rozdíly v důrazu na některé informace. Nejvíce patrné byly hned v první zprávě: RP například v podtitulku uvedlo přesný počet obětí, zatímco MF pouze v textu uvedla, že *„nehodu přežily dvě osoby“*.<sup>318</sup>

---

<sup>317</sup> ČTK. K havárii čs. letadla u Damašku. *Rudé právo*. 27. 8. 1970, 55, s. 2.

<sup>318</sup> ČTK. Letecké neštěstí. *Mladá fronta*. 21. 8. 1975, 31, s. 1.

MF použila značně neurčitou formulaci u titulku – „Letecké neštěstí“ se může týkat nehody jakékoli společnosti kdekoli na světě, kdežto titulek RP „Havárie čs. letadla u Damašku“ byl zcela jednoznačný.

Z formálního hlediska využívalo zpravodajství opět strohý zpravodajsko-úřední styl. V titulcích se objevovaly především standardní výrazy neštěstí a havárie; pouze RP v podtitulku použilo také expresivní termín katastrofa.

Letecká nehoda u Damašku patří k těm méně zpravodajsky pokrytým, a to navzdory faktu, že šlo o vůbec nejhorší leteckou nehodu v historii ČSA. Plně navazuje na styl a rozsah informování o dřívějších nehodách v průběhu 70. let. Podobně jako u nehody v Tripolisu (1970) šlo o hůře dostupné místo, takže například nepřipadalo v úvahu vyslání vlastních zpravodajů, ale jak se ukázalo na železniční nehodě u Řikonína, i na místa relativně dostupná již deníky vlastní zpravodaje neposílaly. Šlo tedy o celkovou změnu přístupu k negativním událostem. Výraznější byla tato proměna u Mladé fronty. Zatímco ve 2. polovině 60. let a ještě v polovině roku 1970 využívala vlastní zpravodaje či vlastní informace z úředních míst a z cizího tisku, používala méně formální jazykový styl, obratněji pracovala s emotivními prostředky a kladla více důrazu na „lidskou“ stránku nehod, od konce roku 1970 dochází k obratu. MF najednou čerpá pouze z ČTK, přináší méně informací než RP a používá dokonce i konzervativnější jazyk.

## 2.18. Letecká nehoda v Bratislavě, 1976 <sup>319</sup>

---

### ***Průběh a okolnosti nehody***

Datum:	<b>28. 7. 1976</b>
Letoun, typ:	<b>OK-NAB, Iljušin Il-18</b>
Linka:	<b>OK 001 Praha - Bratislava</b>
Počet obětí:	<b>76</b>
Popis nehody:	<b>Pád po ztrátě říditelnosti</b>
Příčina:	<b>Chyby posádky a řízení letového provozu</b>

Nehoda v Bratislavě byla poslední těžkou nehodou dopravního letadla na území Československa, při níž došlo k velkým ztrátám na životech. Šlo o linkový let 001 z Prahy do Bratislavy, který havaroval do jezera Zlaté piesky nedaleko bratislavského letiště, když posádka nezvládla přiblížení na přistání a v malé výšce se dopustila série vážných chyb při ovládání jednotlivých motorů letadla.<sup>320</sup> Nehodu lze klasifikovat jako ztrátu říditelnosti.

Letadlo, necelých dvacet let starý Iljušin Il-18, mělo předchozího dne problémy s jedním z motorů. Po noční opravě bylo ale uznáno za letuschopné a ráno odstartovalo k letu do Bratislavy.<sup>321</sup> Prakticky celý let probíhal normálně. Komplikace nastaly až v průběhu přiblížení na letiště. První chyba, která odstartovala řetězec problémů, byla dílem dispečerů i posádky. „Po navázání spojení s přiblížovací službou řízení ve vzdálenosti něco přes 30 km od letiště se začala situace komplikovat, protože dispečer přikázal posádce udržovat letovou hladinu 80 (2450 m). Posádka ovšem potvrdila klesání do letové hladiny 90 (2750 m), tedy do výšky o 300 m vyšší. Dispečer na tuto skutečnost nereagoval, přestože posádka klesání do hladiny 90 hlásila dvakrát!“<sup>322</sup>

Dispečer na přiblížovacím stanovišti se dopustil dalšího omylu - letadlo si pravděpodobně spletl s jiným a domníval se, že je dál od letiště, než kde skutečně bylo. Posádce proto povolil pomalejší sestup, než by bylo vhodné.<sup>323</sup> Letadlo tedy bylo

---

<sup>319</sup> Tato podkapitola je téměř kompletně převzata z diplomové práce. Zdroj: ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*. Praha, 2011. 164 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, IKSŽ FSV. s. 107-114.

<sup>320</sup> Národní archiv. Fond ÚCL – letecké nehody. *Souhrnná zpráva o odborném šetření příčin letecké nehody letadla Il-18 OK-NAB*. Praha 10. 9. 1976. s. 57. Karton 93.

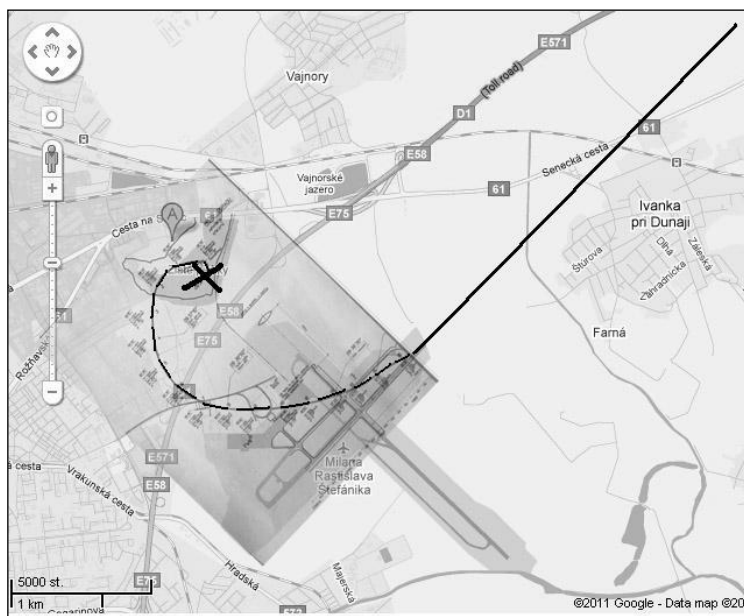
<sup>321</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 262.

<sup>322</sup> Tamtéž. s. 290.

<sup>323</sup> Tamtéž. s. 290.

o 300 metrů výše, než se dispečer domníval, a příkázaný sestup mělo provést na mnohem kratší trati. Následovalo nestabilizované přiblížení. Letadlo klesalo příliš rychle a mělo příliš velkou rychlost. Posádka rychlost snížila vysunutím podvozku a přechodem do mírného stoupání – tím vzrostl odpor letadla a rychlost klesla. Letadlo sice zpomalilo, ale mírně zvýšilo výšku, takže vzápětí bylo nutné „dohnat“ klesání. V následujícím úseku letadlo sestupovalo rychlostí až 22 m/s místo doporučených 10 m/s nebo maximálních 15 m/s. Posádce se vzápětí povedlo sklesat do určené výšky a nalétli do sestupového paprsku ILS, ale v příliš vysoké rychlosti. Předepsaná sestupová rychlost v paprsku ILS je 260 km/h, ale v případě letu 001 kolísala od 435 do 225 km/h.<sup>324</sup> Přiblížení se nakonec posádce podařilo stabilizovat a k dokončení manévru stačilo jen mírně urychlit klesání.

Jenže v této chvíli se posádka dopustila dalších chyb. *„Vlivem vysokého stresu, který posádka v průběhu ‚divokého‘ přiblížení prožívala, nereagovala adekvátně na situaci a místo zvýšení výkonu motorů a zvětšení vertikální rychlosti, byly páky motorů přesunuty do polohy ‚pozemní volnoběh‘ a vertikální rychlost se nezměnila. (...) Ve vzdálenosti 100 m před prahem mělo letadlo výšku 60 m, rychlost 220 km/h a mírně klesalo. V této chvíli, nebo nejspíše nad prahem dráhy, dal velitel letadla příkaz k provedení postupu nezdařeného přiblížení.“*<sup>325</sup>



**Obrázek 3- Schéma poslední fáze letu (LN Bratislava 1976)**

Zdroj: Národní archiv - fond ÚCL a <http://maps.google.com>

<sup>324</sup> Národní archiv. Fond ÚCL – letecké nehody. *Souhrnná zpráva o odborném šetření příčin letecké nehody letadla Il-18 OK-NAB*. s. 52. Karton 93.

<sup>325</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 291-292.

Posádka opět zvýšila výkon motorů, jenže v důsledku jeho předchozího snížení se automaticky odstavil <sup>326</sup> motor č. 3. Vysazení jednoho ze čtyř motorů samo o sobě není tak zásadním problémem a za normálních okolností by posádka mohla zopakovat okruh a bezpečně přistát. Bylo pouze nutné, aby palubní mechanik tento motor odstavil i manuálně. Mechanik se ovšem zásadně zmýlil a stiskem špatného tlačítka zapraporoval motor č. 4. Letadlo se tedy ocitlo bez pohonu na pravé straně a začalo se stáčet doprava směrem k jezeru Zlaté piesky. Posádka se snažila náklon vyrovnat. V té chvíli udělal mechanik poslední, fatální chybu – pokusil se odstavený motor č. 4 znovu spustit, což je v tak malé výšce hrubá chyba. Listy vrtule se posunuly do pracovní polohy a odpor na pravé straně letadla tím ještě více vzrostl. Stroj se stal neovladatelným a v náklonu se zřítil do jezera Zlaté piesky.<sup>327</sup>

Letadlo se nárazem do vody ve vysoké rychlosti roztránilo a potopilo; nad vodou zůstala pouze ocasní část. Nehodu pozorovalo mnoho rekreatů na koupališti. Někteří ze svědků k troskám vyjeli na loďkách a povedlo se jim vysekat otvor do trupu, odkud se ozývalo bušení několika přeživších. Ze 79 osob na palubě se zachránili pouze čtyři cestující, z nichž jeden později v nemocnici zemřel. Většina obětí zahynula následkem mechanických zranění při nárazu – náraz byl tak silný, že přetrhal zapnuté bezpečnostní pásy cestujících. Vyprošťování letadla a obětí z bahnitého dna až 17 metrů hlubokého jezera si vyžádalo několik dní.

Z nehody bylo vyvozeno několik zásadních opatření. Kromě teoretických, týkajících se lepšího proškolení posádek nebo zvyšování jejich kázně, vydalo ministerstvo dopravy také několik velmi důležitých praktických nařízení. Bylo například rozhodnuto, že všechna dopravní letadla budou postupně vybavena zapisovači rozhovoru v pilotní kabině. Kromě toho byl při SLI zřízen orgán letové kontroly a zaveden „*systém objektivní kontroly činnosti posádek za letu vyhodnocováním palubních zapisovačů, zapisovačů zvuků v kabině posádky, magnetofonových záznamů korespondence se stanovišti řízení letového provozu.*“<sup>328</sup>

---

<sup>326</sup> Došlo k tzv. zapraporování vrtule – zafixování listů vrtule kolmo ke směru letu tak, aby nekladly odpor.

<sup>327</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3*. Cheb : Svět křidel, 2011. s. 291-293.

<sup>328</sup> Národní archiv. Fond ÚCL – letecké nehody. *Přehled opatření federálního ministerstva dopravy, uložených na základě výsledků odborného šetření letecké nehody letadla Il-18 poznávací značky OK-NAB*. s. 1. Karton č. 93.



Mezi veřejností dodnes kolují alternativní teorie, proč k nehodě došlo. Podle svědectví jednoho z přeživších cestujících se totiž během letu objevily znovu potíže s motorem, který byl předchozí noci opravován. Posádka prý požádala o nouzové přistání v Brně, což jim ale kvůli přítomnosti cizí delegace nebylo povoleno. Pomoc nabídla Vídeň, ale přistání nebylo povoleno z politických důvodů.<sup>329</sup> (Informace o možné poruše motoru se do velké míry rozcházejí s oficiálními závěry - tvrdí se například, že předchozího dne byl opravován motor č. 4 – podle zprávy z vyšetřování to ale byl motor č. 2.)

Podle odborníků je tato teorie nesmyslná a odporuje zjištěným faktům. Podle záznamů ze zapisovače letových údajů i podle svědeckých výpovědí a výsledků ohledání trosk pracoval motor č. 2 až do nehody normálně. Kdyby měla posádka během letu problémy s motorem, jistě by to ohlásila řízení letového provozu a požádala by o asistenci záchranných složek během přistání. Je faktem, že souhrnná zpráva není zcela objektivní a přesná (například se nezmiňuje o chybě řídicího letového provozu a o nepřesnostech v komunikaci, kterých si ani dispečeri, ani piloti nevšimli). Nelze proto ale zpochybňovat výsledky expertiz, které jednoznačně vyvrátily možnost technické závady.

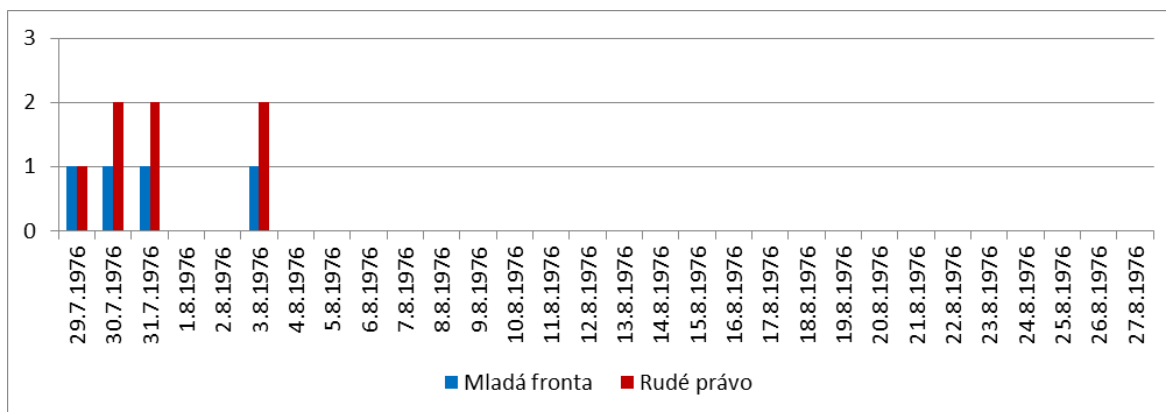
### **Analyza zpravodajského pokrytí**

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>4</b>	<b>7</b>
První zpráva:	<b>29. 7.</b>	<b>29. 7.</b>
Poslední zpráva:	<b>3. 8.</b>	<b>3. 8.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>4</b>	<b>4</b>

Mladá fronta					Rudé právo			
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
29. 7.	1	Letecká nehoda	2	1	1	Letecká havárie u Bratislavy	1	2
30. 7.	2	K letecké nehodě	1	2	2	Soustrastný telegram	1	1
					3	Vyprošťovací práce pokračují	2	1
31. 7.	3	Po havárii letadla	2	2	4	Vyjádření soustrasti k leteckému neštěstí	1	1
					5	K neštěstí u Bratislavy	2	2
					6	Soustrastný telegram	1	1
3. 8.	4	Vyprošťovací práce byly ukončeny	1		7	Vyproštění obětí leteckého neštěstí	2	1

**Tabulka 18 - Seznam publikovaných článků (LN Bratislava 1976)**

<sup>329</sup> ČTK. Na Zlatých pieskoch pred 30 rokmi spadlo lietadlo. *Sme.sk* [online] 28. 7. 2006. Dostupné online: <http://zaujímavosti.sme.sk/c/2825107/na-zlatych-pieskoch-pred-30-rokmi-spadlo-lietadlo.html>. Cit. dne 16. 4. 2011.



**Graf 18 - Frekvence publikovaných článků (LN Bratislava 1976)**

K letecké nehodě u Bratislavy došlo dne ve středu 28. 7. v ranních hodinách. První zprávu přinesla obě sledovaná periodika následujícího dne. Poslední byla zveřejněna 3. 8., tedy šest dní po nehodě. Rudé právo otisklo celkem sedm zpráv a jednu fotografii, Mladá fronta čtyři zprávy.

Prvního dne po nehodě byla zveřejněna zpráva ČTK (bez úprav v obou denících), která podávala základní informace o nehodě: „Ve středu ráno po 9. hodině došlo v blízkosti letiště Bratislava-Ivanka k havárii čs. dopravního letadla, které letělo na pravidelné lince Praha – Bratislava. Na jeho palubě bylo 69 cestujících a 7 členů posádky. K nehodě došlo z prozatím nezjištěných důvodů.“<sup>330</sup> Dále informovala o počtu zachráněných a o zahájení záchranných prací a příjezdu vyšetřovací komise.

Následovaly dva dny, v nichž byly zveřejňovány podrobnější informace – o dosavadním počtu obětí a zachráněných a o průběhu záchranných a vyprošťovacích prací, které velmi komplikoval fakt, že vrak letadla skončil ve vodě.

31. 7. pak přinesly oba deníky poměrně zajímavý materiál – rozhovor s předsedou vyšetřovací komise Jaroslavem Podzimkem, který odvysílala televize. Rozhovor informoval o dalším postupu vyprošťovacích prací. Předseda zdůraznil fakt, že šlo o první leteckou nehodu na území Československa, při níž letadlo havarovalo na vodě. Po obsahové stránce se tento materiál RP a MF nelišil – RP pouze text doplnilo fotografií z vyprošťovacích prací. Velký rozdíl byl ovšem patrný po formální stránce: MF ponechala formát rozhovoru, což působilo čtivěji a také otevřeněji a sdílněji.

Součástí zpravodajského pokrytí nehody byly také informace o soustrastných telegramech z okolních socialistických zemí. Tentokrát jich bylo nejvíce i v porovnání

<sup>330</sup> ČTK, RP. Letecká havárie u Bratislavy. *Rudé právo*. 29. 7. 1976, 56, s. 1.

s dalšími nehodami – RP dokonce otisklo tři, což poněkud zkresluje vyznění výše uvedené statistiky – RP se tím značně zvedl počet zpráv, jejichž informační hodnota byla ovšem velmi nízká.

Deníky se nesnažily o získání vlastních materiálů prací v terénu a rozhovory se svědky nehody. Událost nebyla nijak zasazena do kontextu, nebyl uveden typ havarovaného letadla (které u ČSA nemělo příliš dobrou statistiku bezpečnosti a v roce 1976 už bylo poněkud zastaralé) ani fakt, že šlo o několikátou závažnou nehodu státních aerolinií. Ani v jedné ze zpráv se nezmiňovaly možné příčiny nehody. Ta přitom byla sledována jak řízením letového provozu, tak mnoha svědky na Zlatých pieskách a v okolí a bylo zřejmé, že letadlo má problémy s motory na jedné straně, což vedlo ke ztrátě říditelnosti a pádu do vody.

Po formální stránce se zpravodajské pokrytí nijak neodlišuje od předchozích nehod v 70. letech. Používají se ustálené termíny jako „letecká nehoda“, „havárie“, „vyprošťovací práce“. Styl je opět spíše strohý, úředně-zpravodajský, a to v obou sledovaných denících. Většina zpráv pocházela ze servisu ČTK, pouze rozhovor s předsedou vyšetřovací komise byl převzat z televizního vysílání.

Zatímco pokrytí nehody u Damašku (1975) nasvědčovalo tomu, že MF ustoupila ze svého aktivnějšího přístupu a v některých směrech dokonce informovala méně než RP, nyní tento rozdíl vymizel a oba deníky informovaly cca ve stejném rozsahu a stylu.

Zpravodajské pokrytí letecké nehody letounu ČSA u Bratislavy navazuje na vývoj informačního pokrytí v předcházejících letech. Oproti předchozím leteckým nehodám u Tripolisu (1970) a u Damašku (1975) se intenzita i kvalita zpravodajského pokrytí mírně zvýšila, což mohlo být dáno několika faktory – snazší dostupností místa havárie i zvýšeným prahem pozornosti veřejnosti i médií – šlo o několikátou nehodu ČSA v poměrně krátkém časovém úseku s velice tragickými následky. Nabízí se také domněnka, že se, laicky řečeno, o této nehodě „už nedalo mlčet“, protože k ní došlo za dne před zraky mnoha svědků a nebylo tedy možné ji ututlat.

## 2.19. Letecká nehoda v Praze - Ruzyni, 1977

---

### ***Průběh a okolnosti nehody***

Datum:	<b>2. 1. 1977</b>
Letoun, typ:	<b>OK-CFD, Tupolev Tu-134 a OK-NAA, Iljušin Il-18</b>
Linka:	<b>OK-897 Leningrad – Praha a OK-013 Praha – Bratislava</b>
Počet obětí:	<b>0</b>
Popis nehody:	<b>Srážka letadel na dráze</b>
Příčina nehody:	<b>Chyba řízení letového provozu</b>

Začátkem roku 1977 došlo na ruzyňském letišti k jedné z nejnezvyklejších leteckých nehod u nás. Na prahu vzletové a přistávací dráhy se tam srazily dva letouny ČSA. Jen díky obrovskému štěstí a správné reakci pilotů přistávacího letadla srážka představovala spíše „škrtnutí“ křídla o ocas stojícího letounu. I tak bylo přistávající letadlo těžce poškozeno a odepsáno jako zničené. Nehoda se obešla bez ztrát na životech i bez těžších zranění.

Po 19. hodině se k pražskému letišti blížilo letadlo z Leningradu. Dostalo povolení k přistání na dráze 31. Nad Prahou bylo špatné počasí, bylo téměř zataženo, takže piloti vedli letadlo po sestupovém paprsku ILS, který letadlu určuje jak správnou polohu vůči ose dráhy, tak správnou výšku. Několik sekund před přistáním, ve výšce pouhých 15 metrů nad zemí, před sebou piloti na prahu ranveje uviděli další letadlo. Na pokus o odvrácení střetu měli jen pár sekund. „*Pilot S. trhl prudce řízením, které se snažil přitahovat, a já současně dával motorům zvýšený výkon, protože jsme všichni zahlédli před sebou v bezprostřední blízkosti siluetu překážky či letadla. V další vteřině došlo k prudkému nárazu pravé části našeho letadla do stojící překážky a letadlo se začalo prudce naklánět na pravou stranu a sklonilo se nosem k zemi,*“ popsal vyšetřovatelům kapitán přistávajícího letadla.<sup>331</sup>

Letoun pravým křídlem narazil do směrového kormidla stojícího iljušinu, náraz jej zbrzdil a „rozhodil“ a letadlo dopadlo do oranice vedle ranveje. Smýkalo se dál, přičemž přišlo o podvozky i křídla. „*Zhasla světla, pak přišly boční nárazy doleva, doprava, na zem. Byl to pocit, jako když jedeme v oranici v bramborách,*“ vzpomínala jedna ze stevardek tupolevu v pořadu Osudové okamžiky. Druhý pilot doplnil: „*Řítily jsme se tou tmou a jen*

---

<sup>331</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, V-24410 MV. *Protokol o výsledku svědka J. Jirounka.*

*jsme čekali, kdy do něčeho narazíme a bude konec.*<sup>332</sup> Posádka se obávala požáru, takže okamžitě vypnula motory a stewardky zahájily evakuaci. Když se někteří zmatení cestující přes letiště dostali do terminálu a informovali zaměstnance, že došlo k vážné nehodě, nikdo jim nevěřil. „Průvodkyně z *Rekrea* běžela na letiště a říkala, že je z toho havarovaného letadla a oni na ni, že je už 2 dny po Silvestru,“ popisovala na internetovém odborném fóru žena, která údajně byla mezi cestujícími havarovaného letadla.<sup>333</sup>

Protože byla tma a protože piloti o nehodě nestihli informovat řídicí věž, nevědělo se, k jak vážné nehodě došlo. Záchrané složky se na místo dostaly až po dlouhých dvaceti minutách. „*My jsme s sebou sebrali dráhová světla a správa letišť tam poslala auto, aby se šli podívat, co je s těma světly. A ti nás tam našli,*“ popisovala stewardka z tupolevu. Dispečeri letadlo zdálky viděli a domnívali se, že je mimo dráhu. Mysleli si, že mluví s jeho posádkou, místo toho však komunikovali s letadlem čekajícím na odlet do Bratislavy: „*Z odpovědí jsme se domnívali, že hovoříme s 897 (let z Leningradu). Bylo nám hlášeno, že utrpěli nějaký náraz a že se jim pod motorem válejí nějaké plechy. Teprve z další korespondence jsme pochopili, že hovoříme jen s 013 a 897 že se vůbec nepřihlásila.*“<sup>334</sup>

Posádka letadla do Bratislavy také nevěděla, jak vážná je situace – cítili sice náraz, ale domnívali se, že najeli na nějaký zapomenutý předmět na dráze. Ve tmě letadlo, které se kolem nich prohnalo, vůbec neviděli. „*Vyžádal jsem si na kapitánovi, že musí zavolat mechaniky, aby prohlídli přední podvozek. A oni na mě: Kam chceš letět, vždyť máš kus ocasu pryč,*“ vzpomínal pro Osudové okamžiky bývalý palubní mechanik iljušinu.<sup>335</sup>

Cestující vyvázli bez zranění, piloti a palubní mechanik přistávajícího letounu utrpěli pohmožděny a šok. Letadlo OK-CFD bylo poškozeno velmi těžce a po nehodě bylo vyřazeno, iljušin OK-NAA byl opraven a dál létal. Dnes je umístěn v leteckém muzeu ve Kbělicích a čeká na renovaci a zařazení mezi přístupné exponáty.<sup>336</sup>

---

<sup>332</sup> KAČOR, Miroslav; KOLEKTIV autorů. *Osudové okamžiky. Ruzyně 1977*. Dokumentární cyklus České televize. 28. 11. 2012. Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1091682868-osudove-okamziky/402213100081023-ruzyne-1977>. Cit. dne 12. 1. 2015.

<sup>333</sup> Tu134A – OK-CFD (...). *Planes.cz* [online]. Dostupné online: <http://www.planes.cz/cs/photo/1107270/tu134a-ok-cfd-czechoslovak-airlines-csa-csa-ok-praha-ruzyne-prg-lkpr/>. Cit. dne 12. 1. 2015.

<sup>334</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, V-24410 MV. *Protokol o výpovědi podezřelého Petra Melicha*.

<sup>335</sup> KAČOR, Miroslav; KOLEKTIV autorů. *Osudové okamžiky. Ruzyně 1977*. Dokumentární cyklus České televize. 28. 11. 2012. Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1091682868-osudove-okamziky/402213100081023-ruzyne-1977>.

<sup>336</sup> ŠÍROVÁ, Tereza. Rok 1977 začal „šťastnou“ leteckou srážkou. Od té doby létají ČSA bez nehody. *Technet.cz* [online] 2. 1. 2012. [http://technet.idnes.cz/rok-1977-zacal-stastnou-leteckou-srazkou-od-te-doby-letaji-csa-bez-nehody-1m4-/tec\\_technika.aspx?c=A111230\\_115011\\_tec\\_technika\\_kuz](http://technet.idnes.cz/rok-1977-zacal-stastnou-leteckou-srazkou-od-te-doby-letaji-csa-bez-nehody-1m4-/tec_technika.aspx?c=A111230_115011_tec_technika_kuz). Cit. dne 12. 1. 2015.

Podle některých názorů tenkrát piloti přistávajícího letadla svou bleskurychlou a správnou reakcí zachránili desítky lidských životů.<sup>337</sup> Kdyby se letadla srazila, byl by rozsah katastrofy obrovský. Na palubě obou strojů bylo celkem 65 osob.<sup>338</sup>

Když se srazí letadla na dráze, je zřejmé, že se muselo jednat o selhání lidského faktoru. Otázka zněla, kdo se dopustil chyby – zda piloti některého z letadel, nebo řidičí letového provozu. Po prozkoumání záznamů bylo brzy jasné, že piloti nechybovali – přistávající letadlo mělo povolení přistát a letadlo na dráze zase mělo povolení ke vstupu na ranvej. Chyby se dopustilo řízení letového provozu. Toho dne se pražské letiště potýkalo s nepříliš příznivými povětrnostními podmínkami. Bylo kolem nuly, mlha, padal déšť se sněhem, tvořila se námraza a bylo nutné odklízet provozní plochy i ranveje. Na úklid hlavní dráhy 25 došlo i krátce před nehodou.

Pražské letiště je vybaveno dvěma ranvejemi. Iljušin, který měl letět do Bratislavy, měl původně startovat z hlavní dráhy 25, ale kvůli špatným podmínkám si posádka vyžádala vedlejší dráhu 31. Letadlo tedy dostalo povolení k pojiždění k této dráze. Protože však dispečer použil nepředpisovou terminologii, vyložil si pilot patrně jeho instrukce špatně a nejel pouze k prahu ranveje, ale vjel až na ni. „*Uznávám, že v tomto případě jsem užil špatnou frázi a že OK-013 na základě mého sdělení mohla pojíždět přes vyčkávací stanoviště dráhy 31 až na dráhu 31,*“<sup>339</sup> přiznal později dispečer.

Veškeré údaje o letech se zaznamenávaly do papírového proužku, jenže změna dráhy z 25 na 31 byla zapsána nedbale.<sup>340</sup> V té chvíli se vystřídal dispečer na denní a noční směně. Denní dispečer neupozornil nově příchozího na to, že let do Bratislavy bude startovat z dráhy 31, nový dispečer si nevšiml opravy a povolil letadlu z Leningradu přistání na dráze 31. Krátce poté se oba letouny srazily.

Oba dispečeré byli odsouzeni za trestný čin obecného ohrožení, dostali podmíněné tresty a půlroční zákaz výkonu povolání.<sup>341</sup> Poté se ke svému zaměstnání vrátili a ještě dlouhou dobu je úspěšně vykonávali.<sup>342</sup>

---

<sup>337</sup> TOUFAR, Pavel. *Třetí setkání s tajemstvím*. Třebíč : Akcent, 2000. s. 218.

<sup>338</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s.282.

<sup>339</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, V-24410 MV. *Protokol o výsledku podezřelého M. Tykala*. s.2.

<sup>340</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, V-24410 MV. *Znalecký posudek z oboru písmoznalecké expertízy*.

<sup>341</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, V-24410 MV. *Rozsudek jménem republiky*.

<sup>342</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s.297.

Problémy v systému řízení letového provozu však byly hlubší. Ukázalo se, že se příliš nedbá na používání správné frazeologie (která je pro toto odvětví životně důležitá<sup>343</sup>). Pilot L. Keller však podotýká, že ani přesné používání tehdejší frazeologie by nehodě zabránit nemuselo – v té době podle předpisů nebylo nutné specifikovat, na jakou dráhu letadlo vstupuje. Kdyby se tato specifikace používala, museli by dispečeré i posádky na nedorozumění přijít a vše by se bez jakýchkoli následků vyjasnilo.<sup>344</sup>

Z vyšetřování také vyplynulo, že leteckých dispečerů je málo, mnohdy jsou přetížení a potýkají se s nedokonalým technickým vybavením pražského letiště. Poukázal na to i jeden z obviněných: „K celé věci bych chtěl ještě uvést, že pracoviště TWR na letišti v Praze-Ruzyni vykazuje řadu nedostatků (...), míním tím technické vybavení tohoto pracoviště zabezpečovací leteckou technikou, jakož i nedostatečné personální obsazení tohoto pracoviště při nočních službách.“<sup>345</sup>

Po nehodě na Ruzyni se československé letectví dočkalo rozsáhlých změn a od roku 1977 už k takto závažným nehodám nedocházelo. „Z hlediska časové posloupnosti lze považovat rok 1977 za přelomový. (...) Celkově došlo v letech 1961-1992 k 34 nehodám dopravních letadel, z čehož 26 nehod připadá na roky 1961-1977, což představuje 76,5%. Tato statistika potvrzuje výjimečnost roku 1977. Zde se nabízí otázka, proč po roce 1977 dochází k tak výraznému snížení nehodovosti dopravních letadel v čs. obchodní přepravě? Odpověď není jednoduchá, ale v podstatě lze konstatovat, že se jedná o výsledky výrazných systémových změn nejen u ČSA, ale také ve státní správě (zejména SLI).<sup>346</sup> Tento velmi uspokojivý stav trvá dodnes i u současných Českých aerolinií, které dlouhodobě patří k nejbezpečnějším aerolinkám na světě, ale také u dalších českých provozovatelů.

### **Společensko-politická situace a situace v médiích**

Začátek 2. poloviny 70. let nepřinesl do normalizačního Československa výraznější změnu. Ta přišla až v lednu roku 1977, kdy bylo státním orgánům předáno prohlášení Charty 77. Uskupení, pod nímž byli podepsáni intelektuálové, umělci a také novináři, se

---

<sup>343</sup> Používání nesprávné nebo nepřesné letecké frazeologie mezi piloty a dispečery zavinilo také největší leteckou katastrofu všech dob, srážku dvou Boeingů 747 na Tenerife v březnu 1977 – o pouhé tři měsíce po srážce letadel ČSA na Ruzyni. Je možné, že kdyby po ruzyňské nehodě Československo u mezinárodní letecké

<sup>344</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídél, 2011. s. 295-296.

<sup>345</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, V-24410 MV. *Protokol o výsledku podezřelého M. Týkala*. s.5.

<sup>346</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křídél, 2011. s. 8.

odvolávalo na dva roky starou úmluvu o lidských právech z Helsinek a kritizovalo její nedodržování (například proces se členy hudební skupiny The Plastic People of the Universe z roku 1976). „Dne 13. 10. 1976 byly ve Sbírce zákonů ČSSR zveřejněny Mezinárodní akt o občanských a politických právech a Mezinárodní pakt o hospodářských, sociálních a kulturních právech, které byly jménem naší republiky podepsány v roce 1968, stvrzeny v Helsinkách roku 1975 a vstoupily v platnost 23. 3. 1976. Od té doby mají naši občané právo a stát povinnost se jimi řídit. (...) Jejich zveřejnění nám ale s novou naléhavostí připomíná, kolik základních občanských lidských práv platí v naší zemi zatím – bohužel – jen na papíře.“<sup>347</sup>

Režim na chartu zareagoval během několika dní. Rozjela se kampaň kritizující její autory a signatáře, v médiích byly zveřejňovány útočné texty proti chartistům. Vzniklo prohlášení *Za nové tvůrčí činy ve jménu socialismu a míru*, takzvaná „anticharta“, podpisová kampaň namířená proti chartistům, která byla předložena k podpisu osobnostem kulturního života.<sup>348</sup> Oslovení umělci byli postaveni před nelehkou volbu – nepodepsat by znamenalo způsobit si značné problémy.

Charta znovu upoutala pozornost zahraničí k situaci v Československu, aktivizovala exil a alespoň částečně vytrhla československou veřejnost z letargie 70. let. „*Současně se Charta stala mocným impulsem rozvoje samizdatových aktivit. Praktická potřeba bránit se režimní propagandě (v oficiálních médiích to bylo vyloučeno) vedla k vytváření náhradního informačního systému.*“<sup>349</sup>

### **Analýza zpravodajského pokrytí**

Deník:	RP	MF
Počet zveřejněných materiálů:	0	0
První zpráva:	-	-
Poslední zpráva:	-	-
Počet jednotlivých dnů:	0	0

V případě srážky dvou letadel na ruzyňském letišti je analýza zpravodajského pokrytí stručná – ani jedno ze sledovaných periodik nezveřejnilo jedinou informaci o této vážné nehodě. Je tedy pouze možné spekulovat, jaké byly příčiny informačního ticha.

<sup>347</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 819.

<sup>348</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 221.

<sup>349</sup> Tamtéž.



Podíváme-li se na jiné zpravodajsky pokryté nehody v období komunismu, je patrné, že hlavním důvodem ke zveřejnění informace byla úmrtí osob. U nehod v 70. letech byla patrná snaha podávat informace spíše stručně a příliš se nezabývat příčinami a možným lidským zaviněním. V případě nehody na Ruzyni naštěstí nezahynul nikdo; nehoda si vyžádala především značné materiální škody. Způsobilo ji selhání lidského faktoru – a to jak na úrovni chybujících jedinců, tak na systémové úrovni.

Na přelomu let 1976-1977, po sérii těžkých nehod, jako byla ta u Bratislavy nebo u Damašku, byla situace v československém dopravním letectví kritická. Je faktem, že letecká nehodovost ve 2. polovině 20. století byla celosvětově vyšší než v současnosti (často z důvodu nedostatečného přístrojového či navigačního vybavení, vlivu špatného počasí a podobně); v Československu však situaci ještě zhoršovalo to, že mnoho zkušených pilotů nesmělo létat z politických důvodů. Mnoho letců prošlo za 2. světové války britskou RAF, případně patřili k odpůrcům komunistického režimu. V 50. letech byli perzekvováni, nesměli létat a byli hromadně nahrazováni piloty s „vhodným“ dělnickým původem, kteří však mnohdy byli méně zkušení. Úbytek kvalitních posádek i pozemního personálu nastal také po roce 1968, část lidí odešla do exilu a část byla propuštěna z politických důvodů kvůli nesouhlasu se srpnovou okupací.<sup>350</sup>

Od 60. let se navíc výrazně zhoršily následky nehod, protože ČSA začaly provozovat letouny pro větší počet cestujících. V této době už byly hlavní příčinou většiny nehod vážné chyby posádek. Ty se přitom nedařilo odhalovat, protože letadla často nebyla vybavena letovými zapisovači, které by nejen usnadnily vyšetřování nehod, ale také by pomohly při odhalování nesprávných letových návyků posádek. ČSA navíc k výcviku a přezkušování pilotů téměř nepoužívaly simulátory - výcvik byl prováděn téměř výhradně v letadlech (což znamenalo, že řešení skutečně riskantních situací se ve výcviku neobjevovalo, protože si nikdo například nedovolil vypnout letadlu motor těsně po vzletu<sup>351</sup>). *„Mnohé učební základny někdejšího Svazarmu pro výcvik řidičů byly zdá se vybaveny lépe než školící středisko v Ruzyni, kde se nacházely, pokud mě paměť neklame, prakticky pouze učebny. Za výcvikem nouzových úkonů na trenažérech se jezdilo do ciziny – do Moskvy, Leningradu, ale také do Berlína a Sofie. V Praze nebylo nic.“<sup>352</sup>*

---

<sup>350</sup> ZACHARDA, Josef. *Světla a stíny leteckého povolání*. Cheb : Svět křídel, 1994. s. 91.

<sup>351</sup> KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1960 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. s. 96.

<sup>352</sup> ZACHARDA, Josef. *Světla a stíny leteckého povolání*. Cheb : Svět křídel, 1994. s. 91.

Systémových nedostatků bylo mnoho a situace nutně žádala nápravu. V roce 1977 vyvrcholila série systémových a personálních změn jak u ČSA, tak ve státní správě. Na místa, dosud obsazovaná dělnickými kádry, byli postupně dosazováni generálové vojenského letectva. K 1. lednu 1977 nastoupilo nové nejvyšší vedení. *„Muži v uniformách byli jmenováni do nejvyšších funkcí v ČSA, prý aby zavedli pořádek. Jenže už v neděli 2. ledna 1977 večer došlo k leteckému neštěstí. Nebyl to slavný začátek jejich příchodu.“*<sup>353</sup> V takové situaci pochopitelně nebylo vhodné přitahovat pozornost k dalšímu selhání.

Od nehody na Ruzyni se však situace začala měnit k lepšímu. Nově dosazení šéfové ČSA sice neměli zkušenost s civilním letectvím, ale šlo o velmi schopné manažery. *„Jejich největším přínosem bylo, že dokázali akceptovat návrhy odborníků a uvést je do praxe,“* říká L. Keller.<sup>354</sup>

K nejzásadnější inovaci patřilo zavedení vyhodnocování letových zapisovačů po každém letu. *„Neukáznění piloti si uvědomili, že jsou sledováni, ukáznili se a přestali provádět nebezpečné manévry při přiblížení, dodržovali stanovené rychlosti letu pro jednotlivé fáze letu, dodržovat omezení letadla atd. Vyhodnocování umožnilo zjistit nejčastější chyby, kterých se posádky za letu dopouštěly, a bylo možné zavést opatření, která pravděpodobnost vzniku chyby minimalizovala.“*<sup>355</sup> Dále byl mimo jiné zaveden výcvik posádek na simulátorech a došlo také k obnově letového parku. A konečně, došlo k zavedení tzv. standardních operačních postupů (SOP) – přesně daných závazných pokynů pro spolupráci posádky. Do té doby se dá říci, že si pravidla pro spolupráci přesně určoval každý kapitán. *„Právě zavedení SOP umožňuje bezpečné provedení letu, nezávisle na skutečnosti, zda se piloti znají či ne.“*<sup>356 357</sup>

---

<sup>353</sup> TOUFAR, Pavel. *Třetí setkání s tajemstvím*. Třebíč : Akcent, 2000. S. 222.

<sup>354</sup> KELLER, Ladislav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4*. Rukopis poskytnutý autorem. (V tištěné verzi knihy nakonec tato část byla vynechána, proto ji cituji z rukopisu.)

<sup>355</sup> Tamtéž.

<sup>356</sup> Tamtéž.

<sup>357</sup> Tato část je převzata z diplomové práce. Zdroj: ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*. Praha, 2011. 164 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, IKSŽ FSV. s. 25.

## 2.20. Železniční nehoda u Nových Kopist, 1989

---

### *Průběh a okolnosti nehody*

Datum:	<b>10. 11. 1989</b>
Vlaky:	<b>Rychlík Balt-Orient Ex 372</b> <b>Osobní vlak č. 9622 Praha - Děčín</b>
Počet obětí:	<b>6</b>
Popis nehody:	<b>Srážka rychlíku se stojícím osobním vlakem</b>
Příčina nehody:	<b>Nedbalost strojvedoucího rychlíku,</b> <b>možná chyba zabezpečovacího zařízení</b>

O nehodě u Nových Kopist, k níž došlo jen pár dní před listopadovými událostmi roku 1989, se dodnes na veřejnosti téměř neví. Zanikla totiž v rozruchu následujících politických událostí v Československu.

K nehodě došlo krátce po půlnoci z 9. na 10. listopadu 1989. Mezinárodní rychlík Ex 372 „Balt-Orient Express“ jedoucí z Bukurešti do Berlína vyjel před jedenáctou večer z Prahy. Cesta probíhala normálně, strojvedoucí dodržoval rychlosti platné pro dané úseky trati.<sup>358</sup> Jedinou mírnou komplikací byla mlha, která zhoršovala viditelnost asi na 100 m.<sup>359</sup> Vlak projel zastávkou Bohušovice nad Ohří a před sebou měl zpožděný osobní vlak č. 9622 z Prahy do Děčína. Před následující zastávkou Nové Kopisty měl tedy rychlík zastavit, nechat osobní vlak dojet do následující zastávky Lovosice a tam jej předjet. Návěstidla byla nastavena tak, aby rychlík nejprve zpomalil a pak úplně zastavil. Jenže rychlík nezastavil ani nezpomalil. Nesníženou rychlostí 116 km/h<sup>360</sup> se vřítel do zadní části osobního vlaku, který se právě začal pomalu rozjíždět. Náraz zcela zničil lokomotivu rychlíku a dalších šest vagonů, které byly zdemolovány nárazem a některé vyzdvihnuty do výšky. Značně poškozena byla také zadní část osobního vlaku a zařízení zastávky Nové Kopisty.<sup>361</sup>

---

<sup>358</sup> RUBEŠ, Václav. Balt-Orient Expres '89: Tragédie zahalená v mlze. *Železničář.cz* [online]. Dostupné online: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/lide-a-pribehy/balt-orient-expres-89--tragedie-zahalena-v-mlze-revoluce/-1132/>. Cit. dne 30. 1. 2015.

<sup>359</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Okresní správa SNB, Oddělení vyšetřování Litoměřice. Sign. VV-472/89. *Protokol o ohledání místa činu*. s. 2.

<sup>360</sup> RUBEŠ, Václav. Balt-Orient Expres '89: Tragédie zahalená v mlze. *Železničář.cz* [online]. Dostupné online: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/lide-a-pribehy/balt-orient-expres-89--tragedie-zahalena-v-mlze-revoluce/-1132/>. Cit. dne 30. 1. 2015.

<sup>361</sup> Archiv bezpečnostních složek, fond Okresní správa SNB, Oddělení vyšetřování Litoměřice. *Protokol o ohledání místa činu*. s. 2. Sign. VV-472/89.

V troskách rychlíku zahynulo bezprostředně po nárazu pět osob včetně strojvedoucího (šestý zraněný zemřel po několika dnech v nemocnici) a 30 osob bylo převezeno do nemocnic.<sup>362</sup> Mnoho cestujících bylo kvůli pokročilé denní době unaveno a pospávalo, takže je srážka zastihla nepřípravené. „Došlo k prudkému nárazu, okamžitě zhaslo světlo, počaly lézat sedačky a zavazadla a já jsem rovněž padla někam na zem. Rovněž nevím, kde k nehodě došlo a proč – do čeho jsme narazili. Vzhledem k tomu, že vagon byl postaven do výše, tak jsme slezli dolů a zde na konci vagonu bylo rozbito okno a tímto jsme vylezli ven,“<sup>363</sup> popsala nehodu jedna z cestujících.

Trať byla vybavena zabezpečovacím zařízením a automatickým přenosem návěští do kabiny strojvedoucího.<sup>364</sup> Vyšetřování proto přiřklo hlavní odpovědnost za nehodu právě jemu: „Příčinou nehody byla nesprávná technologie řízení lokomotivy, neboť v době, kdy již nejpozději mělo být zavedeno úplné zabrzdění, aby vlak zastavil před návěstí ‚Stůj‘ (...), došlo k obsluze tlačítka bdělosti. (...) Pokud by došlo k úplnému zabrzdění vlaku alespoň v první polovině doby svícení červeného světla na návěstním opakováči, mohl být vlak Ex 372 zastaven pouze účinkem brzdění a k nárazu a nehodě vůbec nemuselo dojít,“ stanovil znalecký posudek.<sup>365</sup>

Vyšetřování ale také odhalilo, že zabezpečovací zařízení, které mělo zabránit lidskému selhání, nezafungovalo tak, jak mělo. „Zkušební jízdy s různými řadami hnacích vozidel za účelem nasimulování stejné situace, která nastala pár minut po půlnoci 10. listopadu, odhalily vyšetřovatelům skutečnost, která měla zásadní podíl na vzniku nehody. Zatímco s řadou 141 a 163 došlo po průjezdu stanic k obnovení přenosu kódu zabezpečovače za čtyři, respektive devět sekund, při použití lokomotivy řady 350, která vedla Balt-Orient expres, se návěstní opakováč rozsvítil až po dlouhých 19 vteřinách,“ upozorňuje odborný server Železničář.cz.<sup>366</sup> Laicky řečeno, rychlík sice byl vybaven zařízením, které rozsvítilo „červenou“ značící nutnost zastavit přímo strojvedoucímu v kabině lokomotivy, jenže to fungovalo se značným zpožděním.

---

<sup>362</sup> Archiv bezpečnostních složek. Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy. 11. 11. 1989.

<sup>363</sup> Archiv bezpečnostních složek, fond Okresní správa SNB, Oddělení vyšetřování Litoměřice. Protokol o výsledku svědka – Heřmánková Renata. s. 2. Sign. VV-472/89.

<sup>364</sup> Archiv bezpečnostních složek, fond Okresní správa SNB, Oddělení vyšetřování Litoměřice. Protokol o ohledání místa činu. s. 2. Sign. VV-472/89.

<sup>365</sup> Tamtéž. s. 20.

<sup>366</sup> RUBEŠ, Václav. Balt-Orient Expres '89: Tragédie zahalená v mlze. Železničář.cz [online]. Dostupné online: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/lide-a-pribehy/balt-orient-expres-89--tragedie-zahalena-v-mlze-revoluce/-1132/>. Cit. dne 30. 1. 2015.

Jednalo se o ojediněle rozsáhlou železniční nehodu po relativně dlouhém období bez těžších nehod.<sup>367</sup> Spadá na samý závěr sledovaného období a lze tak na ní ilustrovat mediální zobrazení negativních událostí těsně před pádem komunistického režimu. Železničář.cz dodává, že nehoda „svým načasováním dostala revoluční příchuť. Čím byla ale opravdu revoluční, bylo zveřejnění výsledků vyšetřování bez zkreslených informací. Lidé se poprvé dozvěděli pravdu o bezpečnosti socialistické železnice a rozhodně to nebyla pravda příjemná.“<sup>368</sup>

Na rozdíl od závěru předcházející podkapitoly není možné problematiku železničních nehod v Československu uzavřít tak optimisticky jako u nehod leteckých. Zatímco československé letectví se ze série vážných nehod poučilo, situace na železnici tak velkého zlepšení nedoznala. Výrazně se sice zlepšilo technologické zabezpečení tratí, komunikace drážních zaměstnanců i jejich pracovní návyky a zodpovědnost, ale k velkým nehodám se ztrátami na životech docházelo kontinuálně i po roce 1989 (namátkou lze uvést nehodu ve Spálově v roce 1990, v Krouně v roce 1995 nebo naposled ve Studénce v roce 2008). Zároveň stále dochází i k incidentům, kdy vlaky vjedou na stejnou trať a v lepším případě se jim podaří zastavit včas, někdy však dojde i ke střetům se škodami na majetku či lidském zdraví.

### **Společenskopolitická situace a situace v médiích**

2. polovina 80. let v socialistickém bloku znamenala novou vlnu uvolňování společenského i politického klimatu. V roce 1985 se stal prvním tajemníkem KSSS Michail Gorbačov, který zahájil program přestavby („perestrojky“), jejímž cílem bylo omezit izolaci SSSR a provést alespoň mírné reformy směrem k demokratizaci.<sup>369</sup> To dávalo prostor k podobnému směřování i v dalších socialistických zemích. Československo sice záměr formálně podpořilo, k reformám však nepřikročilo. V roce 1987 byl zvolen nový generální tajemník ÚV KSČ, Gustáva Husáka nahradil Miloš Jakeš.<sup>370</sup> V říjnu 1988 došlo po rezignaci k výměně vlády, změny do společnosti to však nepřineslo.

---

<sup>367</sup> Podle přehledu Wikipedie.cz došlo mezi nehodou u Řikonína v roce 1970 a nehodou u Nových Kopist, tedy v úseku téměř 20 let, k jediné další nehodě v Úvalech, při níž zahynuli „pouze“ dva lidé. Zdroj: Seznam železničních nehod v Česku. Wikipedie.cz [online]. Dostupné online: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam\\_železničních\\_nehod\\_v\\_Česku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_železničních_nehod_v_Česku). Cit. dne 30. 1. 2015.

<sup>368</sup> RUBEŠ, Václav. Balt-Orient Expres '89: Tragédie zahalená v mlze. Železničář.cz [online]. Dostupné online: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/lide-a-pribehy/balt-orient-expres-89--tragedie-zahalena-v-mlze-revoluce/-1132/>. Cit. dne 30. 1. 2015.

<sup>369</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 208.

<sup>370</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 208..

Společnost už však do velké míry žila svým vlastním životem a režimu už nedůvěřovala ani jej obzvlášť nerespektovala. V lednu 1989, 20 let po smrti Jana Palacha, režim tvrdě potlačil připomínkové akce na jeho památku a následovaly masivní demonstrace. V červnu byl zveřejněn manifest *Několik vět*, pod nímž byli podepsáni reprezentanti opozice. Mezi sedmi hlavními požadavky se objevilo propuštění politických vězňů, svoboda politického názoru a náboženského vyznání nebo zrušení cenzury.<sup>371</sup> Protesty pokračovaly i po zbytek roku 1989 – při výročí srpnové okupace, při výročí vzniku Československa a pak i při výročí smrti Jana Opletala. Brutálně potlačená studentská demonstrace dala do pohybu celou společnost. Události nakonec vedly ke zhroucení komunistického režimu.

Československá mediální scéna se naposled výrazněji proměnila začátkem 80. let. Byl zřízen federální cenzurní úřad FÚTI, na který „přešla řada kompetencí, jimiž původně disponovaly ČÚTI a SÚTI (ty nově dozorovaly krajský, okresní a podnikový tisk a v dubnu 1988 byly zrušeny úplně). Pod FÚTI spadala registrace hlavních celostátních periodik, distribuce tisku, rozhodnutí o přidělech papíru, o dovozu zahraničního tisku aj. FÚTI byl podřízen federální vládě, stranicky jej řídil ÚV KSČ.“<sup>372</sup> Cenzura byla stále především následná, probíhaly však i každotýdenní porady zástupců médií se zástupci FÚTI, kde bylo probíráno, o čem a jak se smí či nesmí psát. Fungoval také institut tzv. předběžných opatření, která se pojila s dny zvláštního významu (například výročí srpnové okupace). V té době v médiích fungovala také předběžná cenzura.<sup>373</sup> Veřejnost však již média brala se značnou rezervou – stejně, jako nedůvěřovala režimu, nedůvěřovala ani oficiálním médiím. Náhradními zdroji informací byl alternativní a samizdatový tisk nebo vysílání zahraničních rozhlasových stanic, jehož příjem se koncem 80. let poněkud usnadnil – poté, co byly koncem roku 1988 odstaveny rušičky.<sup>374</sup>

Během listopadových událostí média zprvu bagatelizovala a snažila se vyvolat dojem, že se nic neděje; v několika následujících dnech se však opozici povedlo získat přístup do redakcí a „osvobození médií z role poslušných služebníků komunistické moci mohlo začít.“<sup>375</sup>

---

<sup>371</sup> KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. s. 844.

<sup>372</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 209-210.

<sup>373</sup> Tamtéž. s. 210.

<sup>374</sup> Dvacet let od zmlknutí rušiček. *Rozhlas.cz* [online]. Dostupné online: <http://www.rozhlas.cz/sever/severoceskyatlas/zprava/dvacet-let-od-zmlknuti-rusickek--526567>. Cit. dne 5. 2. 2014.

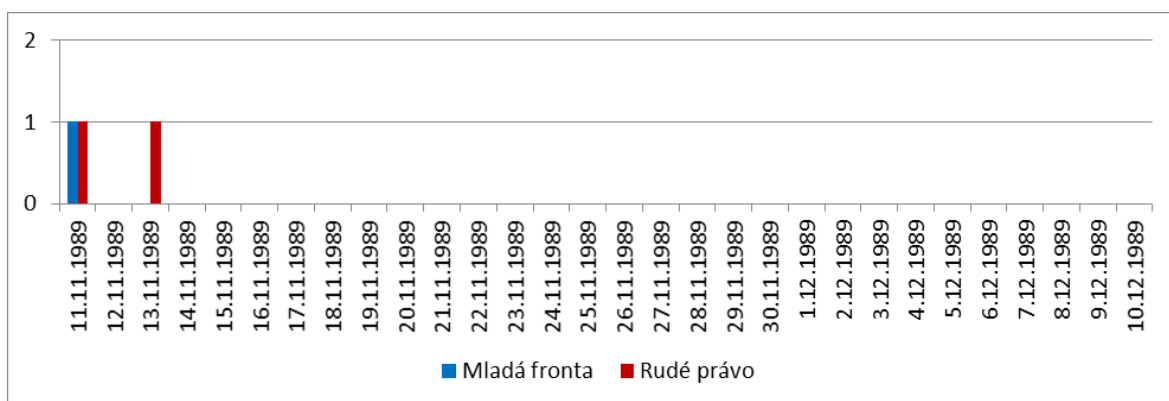
<sup>375</sup> KONČELÍK, Jakub, et al. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. s. 256.

## Analýza zpravodajského pokrytí

Deník:	MF	RP
Počet zveřejněných materiálů:	<b>1</b>	<b>2</b>
První zpráva:	<b>11. 11.</b>	<b>11. 11.</b>
Poslední zpráva:	<b>11. 11.</b>	<b>13. 11.</b>
Počet jednotlivých dnů:	<b>1</b>	<b>2</b>

Mladá fronta				Rudé právo				
Datum	#	Titulek	s.	r.	#	Titulek	s.	r.
11. 11.	1	Baltorient včera nedojel	7	2	1	Železniční neštěstí	2	2
13. 11.					2	Vlaky už opět jezdí	2	3

Tabulka 19 - Seznam publikovaných článků (ŽN Nové Kopisty 1989)



Graf 19- Frekvence publikovaných článků (ŽN Nové Kopisty 1989)

K nehodě u Nových Kopist došlo brzy ráno v pátek 10. listopadu. První zprávu o nehodě přinesly oba sledované deníky následujícího dne, v sobotu 11. 11. Mladá fronta otiskla pouze tuto jednu zprávu, Rudé právo zveřejnilo ještě jednu v pondělí 13. 11.

Prvního dne po nehodě přinesla periodika zprávu s informacemi o samotné nehodě, o počtu zraněných a obětí, o záchranných a odklízecích pracích, o zahájeném vyšetřování a v případě MF dokonce i o pravděpodobném zavinění - selhání lidského faktoru. Oba deníky na místo nehody vyslaly své zpravodaje. MF živě líčila místo nehody („Když jsme viděli hromady železného šrotu, ve které se v Nových Kopistech proměnily železniční vagony, zdálo se nám neuvěřitelné, že obětí není podstatně víc.“<sup>376</sup>) a publikovala výpovědi cestujících hospitalizovaných v nemocnici v nedalekém Terezíně. Oba deníky také otiskly fotografie – MF dvě, RP jednu.

<sup>376</sup> ŠEVČÍK, Libor. Baltorient včera nedojel. *Mladá fronta*. 11. 11. 1989, 45, s. 7.

V pondělí po nehodě přineslo další informace už jen RP. Podrobně informovalo o odstraňování následků nehody a zmínilo se také o zdravotním stavu zraněných. Otisklo další fotografii a doplnilo i informace o pravděpodobné příčině: *„Pokračuje vyšetřování příčin neštěstí, které je největší v síti ČSD v posledních letech. Zatím se usuzuje, že rychlík pravděpodobně projel návěstidlem v poloze zakazující další jízdu a narazil do osobního vlaku, který však v době srážky měl být již několik minut v Lovosicích.“*<sup>377</sup>

U obou sledovaných deníků je ve srovnání s nehodami ze 70. let patrná značná proměna obsahu i formy zpravodajského pokrytí. Bylo zveřejňováno širší spektrum informací. Deníky opět přikročily k vlastnímu zpracování témat – MF i RP vyslaly na místo nehody své zpravodaje a mluvily se svědky. Autoři také začali své články podepisovat plnými jmény, jako to bylo obvyklé v období kolem pražského jara.

Po formální stránce je patrné jisté „oživení“ zpravodajského stylu, který již o událostech neinformuje strohým úředně-zpravodajským stylem. V článcích se objevuje forma popisu a reportáží, využívá se přímé řeči. Oživení je patrné i v titulcích: „Baltorient včera nedojel“ i „Vlaky už opět jezdí“ působí progresivnějším dojmem než standardní „železniční neštěstí“.

Srovnáme-li nehodu u Nových Kopist s posledně analyzovanými nehodami, je očividné, že opět dochází k určitému „uvolnění“ ve stylu a obsahu zpravodajského pokrytí a nejspíš i ve stylu novinářské práce. Média opět pracují samostatněji, vysílají za místo nehody zpravodaje, podávají širší spektrum informací a hovoří se o pravděpodobném zavinění nehody. Podobné změny bylo možné vypořadovat v polovině 60. let, kdy došlo k podobnému uvolnění.

---

<sup>377</sup> ROUČ, Karel. Vlaky už opět jezdí. *Rudé právo*. 13. 11. 1989, 70, s. 2.



### 3. Vyhodnocení dílčích analýz

Provedené dílčí analýzy ukázaly, že se zpravodajské pokrytí nehod značně lišilo jak z hlediska kvantitativního, tak kvalitativního, a to zejména v závislosti na období, kdy k nim došlo. Nyní provedu syntézu hlavních poznatků a vyvodím z nich hlavní závěry. Tím také potvrdím či vyvrátím hypotézy, které byly stanoveny v úvodu práce.

Následující tabulka shrnuje hlavní výsledky kvantitativní obsahové analýzy. Barevný okraj s označením A-F rozlišuje hlavní vysledovaná období. V dalších třech sloupcích jsou základní faktografické údaje o nehodách, v dalších třech sloupcích údaje o počtu zveřejněných zpráv v jednotlivých denících a průměrný počet článků, v posledních třech sloupcích údaje o počtu dnů, během kterých bylo o nehodě informováno v jednotlivých denících a průměrně. Protože se z kvantitativního hlediska přístup obou sledovaných periodik příliš nelišil, považovala jsem za rozhodující ukazatel průměrný počet článků na nehodu (PPČ). Barevná škála je následující: bílá (0), žlutá (1-2), oranžová (2,5-4), červená (4,5-6), hnědá (6,5 a více).

	Rok, nehoda	Ob.	Datum	MF-čl.	RP-čl.	PPČ	MF-d.	RP-d.	PPD
A	1948 LN Kalamata	24	21.12.1948	3	3	3	3	3	3
	1950 ŽN Podivín	47	21.12.1950	2	3	2,5	2	3	2,5
	1953 ŽN Šakvice	103	24.12.1953	2	2	2	2	2	2
	1956 LN Škapová	22	18.1.1956	1	1	1	1	1	1
	1957 ŽN Brumov	10	28.4.1957	1	1	1	1	1	1
	1960 ŽN Stéblová	118	14.1.1960	3	3	3	3	3	3
B	1961 LN Norimberk	52	28.3.1961	8	8	8	8	8	8
	1961 LN Casablanca	72	12.7.1961	12	10	11	9	9	9
	1961 ŽN Vrbno	19	27.8.1961	1	1	1	1	1	1
C	1965 ŽN Hloubětín	14	21.9.1965	3	2	2,5	3	2	2,5
	1966 ŽN Deštnice	10	2.5.1966	9	3	6	9	3	6
	1967 LN Gander	37	5.9.1967	13	14	13,5	12	13	12,5
D	1968 LN Ptice	13	11.10.1968	4	4	4	4	4	4
	1969 ŽN Bezděčín	24	28.7.1969	7	5	6	4	4	4
E	1970 LN Tripolis	13	1.6.1970	2	2	2	2	2	2
	1970 ŽN Říkonín	31	11.12.1970	2	2	2	2	2	2
	1975 LN Damašek	126	19.8.1975	4	4	4	4	4	4
	1976 LN Bratislava	76	28.7.1976	4	7	5,5	4	4	4
	1977 LN Ruzyně	0	2.1.1977	0	0	0	0	0	0
F	1989 ŽN Nové Kopisty	6	9.11.1989	1	2	1,5	1	2	1,5

Tabulka 20 - Všechny nehody - kvantitativní analýza

**1) Na základě provedené analýzy lze vysledovat několik období, v nichž se o nehodách informovalo v podobném rozsahu a podobným způsobem**

**Období A** (vyznačené červenou barvou na levém okraji tabulky č. 20) sahá od konce 40. let do roku 1960. PPČ u nehod v uvedeném období dosahoval maximálně hodnoty 3. V této době byl nehodám věnován jen malý prostor, a to bez ohledu na jejich rozsah, následky či příčiny. U některých nehod se objevoval politický přesah; někdy byla zdůrazňována socialistická solidarita (Podivín 1950), jindy byla nehoda využita jako záminka ke kampani proti západnímu „nepříteli“ (Levoča 1956). V analyzovaných denících se neobjevovaly žádné náznaky kritiky. Po formální stránce byl využíván přísně úředně-zpravodajský styl (kromě doslovných vyjádření odpovědných činitelů), většina zpráv pocházela z produkce ČTK. Nebyly otiskovány žádné fotografie.

**Období B** (oranžová) lze ohraničit roky 1961 až 1964. Sledovaná média již nehodám věnovala více prostoru a přinášela také více informací. Maximální PPČ dosahoval hodnot 11 (v případě nehody u Casablanky). Výrazněji pokryté byly letecké nehody, které byly dávány do silného politického kontextu (kritika až podezíravost vůči západním zemím, zejména USA). U železničních nehod bylo zpravodajské pokrytí stále minimální. Došlo k určité změně i ve stylu zpravodajství; zejména po stránce jazykové se objevuje určité uvolnění a odklon od strohého úředního stylu. Zpravodajství také začalo používat fotografie. Zprávy většinou pocházejí ze servisu ČTK.

**Období C** (žlutá) je vymezeno roky 1965 až obdobím po srpnové invazi roku 1968 (tzv. pražské jaro). Pro uvedené období je charakteristické značné uvolnění poměrů v Československu, které se projevilo i v médiích a v provedené analýze. Periodika se nehodám věnovala mnohem více než v předchozích obdobích, a to jak železničním, tak leteckým. PPČ se pohybovaly mezi hodnotami 3 až 13,5, přičemž s každou další nehodou hodnoty stoupaly. O nehodách se informovalo komplexněji, bylo zveřejňováno široké spektrum informací, média se více zajímala o dopad na účastníky nehod. Došlo ke změně jazykového stylu od strohého úředně-zpravodajského k uvolněnějšímu publicistickému. Články byly často autorské, média často vysílala na místa nehod své zpravodaje, kteří přinášeli aktuální informace, zprostředkovali vlastní dojmy z míst nehody, používali výpovědi svědků a další rozšiřující materiály. Zpravodajské pokrytí nehod nebylo jasně poznamenáno politickými vlivy, jednou se objevilo dokonce výrazně pozitivní zobrazení západní země – Kanady – po nehodě u Ganderu v roce 1967.

**Období D** (zelená) je velmi krátké (4. čtvrtletí roku 1968 až 1969) a dlouho jsem váhala, zda je vymezit samostatně, nebo připojit k předchozímu období „uvolnění“ pražského jara. Nakonec jsem se rozhodla vymezit je samostatně, protože se výrazně změnil rozsah zpravodajského pokrytí nehod – začal nabírat sestupnou tendenci. O nehodách sice stále bylo informováno poměrně obsáhle a otevřeně, styl zpravodajského pokrytí a způsob novinářské práce se téměř nelišil od předchozího období, ale PPČ výrazně poklesl (hodnoty 4 a 6). V dalším souhrnu bude pro období C a D často používáno souhrnné označení „období kolem pražského jara“.

**Období E** (modrá) pokrývá období normalizace – začíná rokem 1970 a jeho konec nelze na základě analýzy přesně vymezit, protože od roku 1977 do roku 1989 nebyly analyzovány žádné nehody. Pro toto období je charakteristický pokles PPČ a také značný pokles po kvalitativní stránce (deníky například přestaly na místo úplně vysílat své zpravodaje, neotiskovaly fotografie apod.). Obecně se zdá, že hlavním motivem ke zveřejnění zprávy v tomto období byl větší počet obětí nehody – například o letecké nehodě v Tripolisu 1970 se 13 oběťmi se informovalo poměrně málo; o nehodách u Damašku 1975 (126 obětí) a u Bratislavy (1976) o něco obsáhleji; o nehodě na Ruzyni 1977 (0 obětí) se nepsalo vůbec.

**Období F** (fialová) pokrývá konec 80. let. Jeho začátek nelze na základě analýzy přesně určit. V analýze se projevilo pouze jednou nehodou v listopadu roku 1989. Rozsah zpravodajského pokrytí oproti předchozímu období se výrazně nezměnil (PPČ u železniční nehody 1,5), došlo však k výrazné proměně po kvalitativní stránce, která připomíná změny v období kolem pražského jara. Deníky opět začaly informovat otevřeněji, objevují se autorské články, využívají se zpravodajové, otiskuje se více fotografií.

Na charakteristice vytyčených období se ukázalo, že se způsob zpravodajského pokrytí nehod měnil v závislosti na společenskopolitické situaci v Československu. Tím se **potvrdila úvodní hypotéza č. 1 - Kvalita a kvantita zpravodajského pokrytí závisí především na společensko-politické situaci v době, kdy k nehodě došlo.**

## **2) Leteckým nehodám bylo věnováno více pozornosti než železničním**

Z tabulky č. 20 vyplývá, že sledovaná periodika věnovala více pozornosti leteckým nehodám. Maximální PPČ u leteckých nehod je 13,5 (Gander 1967), kdežto maximální PPČ u nehod železničních je 6 (Deštnice 1966). Stejně tak všechny PPČ označené v tabulce č. 20 červenohnědě (průměr článků na nehodu nad 6,5) se váží k leteckým nehodám

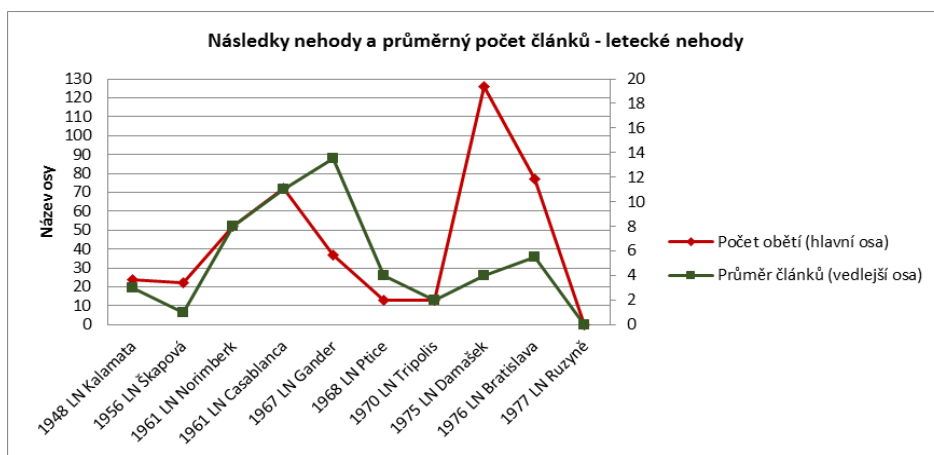
(Norimberk a Casablanca 1961, Gander 1967). Podíváme-li se na PPČ minimálně pokrytých nehod (průměr článků do 2), najdeme zde více nehod železničních: Šakvice 1953, Brumov-Bylnice 1957, Vrbno pod Pradědem 1961, Říkonín 1970, Nové Kopisty 1989. Je jich pět, což je polovina ze všech analyzovaných železničních nehod. Do uvedené kategorie pod 2 články spadají pouze 3 letecké nehody – Levoča 1956, Tripolis 1970 a Ruzyně 1977 (tedy necelá třetina všech analyzovaných leteckých).

Důvod je pravděpodobně nutné hledat ve skutečnosti, že železniční nehoda byla mnohem obvyklejším druhem přepravy a komunistický režim si zakládal na její dobré pověsti. Nebylo tedy vhodné poukazovat na její problémy. Stejně tak by ani nebylo strategické vyvolávat zbytečně velkou úzkost u velkého počtu občanů, pro které byla železnice každodenním druhem dopravy do škol a zaměstnání.

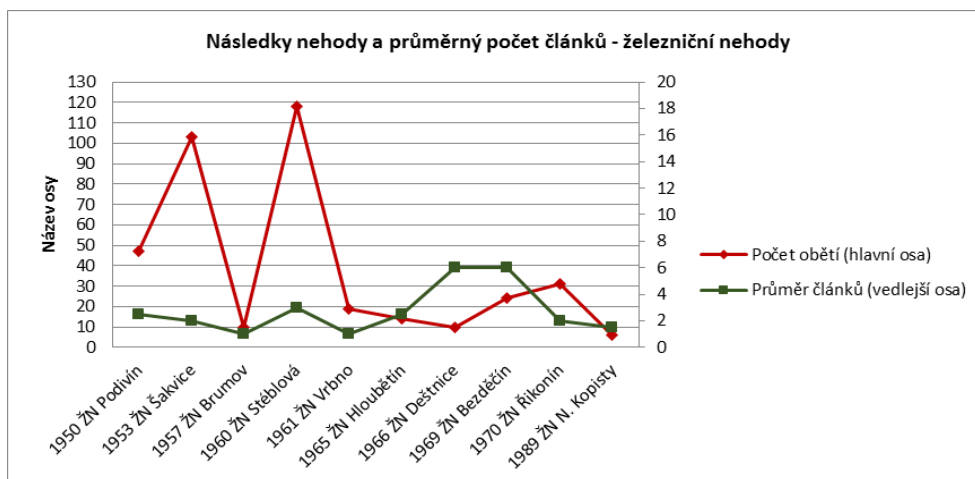
**Potvrdila se úvodní hypotéza č. 3 - Železničním nehodám byl obecně věnován menší prostor než nehodám leteckým.**

**3) U leteckých nehod je patrná jistá shoda mezi následky nehody (počtem obětí) a kvantitou zpravodajského pokrytí, u železničních nehod nikoli.**

Při pohledu na graf zachycující následky leteckých nehod a průměrný počet článků je patrné, že tvar obou křivek do jisté míry vykazuje podobné tendence. Není zde sice patrná přímá úměrnost, křivka počtu článků vykazuje spíše určitou „setrvačnost“ vzhledem ke svému předchozímu průběhu, ale nedochází zde k případům, kdy by nehoda s rozsáhlými následky byla pokryta jen minimálně. U nehod železničních k tomu dochází. Stále však platí, že možný vliv následků na pokrytí nehody je vedlejší. Zásadní je vliv období, do něhož nehoda spadá.



**Graf 20 - Následky nehod a průměrný počet článků (letecké nehody)**



Graf 21 - Následky nehod a průměrný počet článků (železniční nehody)

#### 4) Faktory jako příčina a zavinění nehod měly určitý vliv na zpravodajské pokrytí nehod

Jednou z úvodních hypotéz bylo, že rozdílné zpravodajské pokrytí lze očekávat např. v případě, že byla nehoda jednoznačně zaviněna nedbalostí československého personálu nebo v případě, kdy se spekulovalo o zavinění ze strany armád západního bloku. **Tato hypotéza se potvrdila pouze částečně** – v období 50. a 1. polovině 60. let.

Na kvantitu i kvalitu zpravodajského pokrytí mělo vliv především období, v němž k nehodě došlo. V obdobích 40., 50. a začátku 60. let se objevovala kritika až obviňování západních zemí v souvislosti s leteckými nehodami (Levoča 1956, Norimberk 1961, Casablanca 1961).<sup>378</sup> O zavinění ze strany čs. institucí či jednotlivců sice bylo informováno, ale pouze stručně, neutrálně a bez výraznějšího kritického vyznění.

V období pražského jara tendence k hledání viníka mimo Československo vymizela. V případě letecké nehody v Ganderu (1967), kdy také nebyla jasná příčina nehody a nedaleko také působila místní armáda, se neobjevily ani nejmenší náznaky obvinění Kanady z možného podílu na nehodě. U železničních nehod v Hloubětíně (1965) Deštnici (1966) a Bezděčíně (1967) se objevily informace o tom, že nehodu zavinili konkrétní

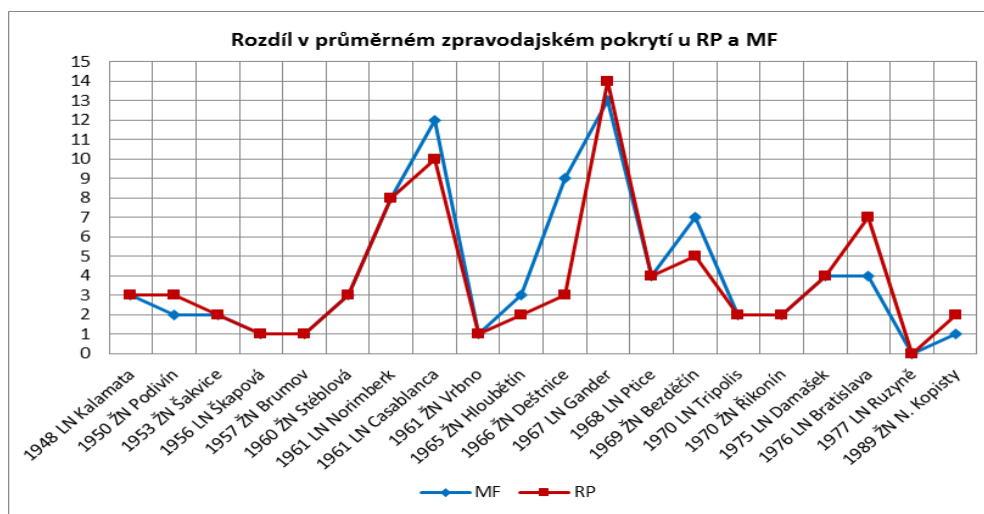
<sup>378</sup> Zde je nutné znovu zdůraznit, že u leteckých nehod je prostor ke spekulacím větší – za prvé poutaly obecně více pozornosti, za druhé obvykle trvá delší dobu, než vyšetřovatelé odborně vyloučí či určí možné příčiny. Tato časová prodleva dává prostor k vytváření různých spekulací. U železničních nehod je hlavní příčina často zjistitelná téměř okamžitě. U leteckých nehod tedy kombinace nejasné příčiny, velké pozornosti a zároveň určitých nezvyklých okolností (v uvedených případech přítomnost amerických armád v blízkosti místa nehody či nález balonu Svobodné Evropy) dává prostor vzniku spekulací či obvinění.

zaměstnanci drah – po nehodě u Deštnice byla zveřejněna jejich plná jména, u nehody v Bezděčíně pouze iniciály. Informace o zavinění nehod u Hloubětína a Bezděčína nesly znatelný kritický podtext. Mnohdy tyto nehody mohly pramenit z nedbalosti a nedostatečného zájmu o práci, kterou někdy lidé vykonávali jen proto, že „museli“ a že jinou třeba nedostali. Kritika nedostatků v práci tak mohla nepřímou znamenat i kritiku systému, který lidem mnohdy nedovolil pracovat v oboru, který je zajímal, ale pouze v tom, pro který byli kádrově vhodní.

V období 70. a 80. let nebyly patrné snahy o obvinění cizího „nepřítele“ z vlastních nehod jako v 50. a na začátku 60. let. V případě železničních nehod u Říkonína (1970) a Nových Kopist (1989) se informovalo o tom, že je zavinili drážní zaměstnanci. V případech selhání lidského faktoru šlo opět o pouhé konstatování, nikoli kritiku.

**5) Mezi deníky Rudé právo a Mladá fronta nebyl větší rozdíl z kvantitativního hlediska, v některých obdobích však byl však patrný z hlediska kvalitativního**

Kvantitativní rozdíly v počtu publikovaných článků zachycuje níže přiložený graf č. 22. Až na výjimky byl počet článků obvykle shodný nebo velmi podobný (někdy otiskla více materiálů MF, jindy RP). Razantně se kvantitativní hodnoty rozcházely pouze u železniční nehody v Deštnici roku 1966, o níž mnohem obsáhleji informovala Mladá fronta. Důvodem je pravděpodobně to, že nehoda postihla mladé studenty z pražské střední školy a MF jakožto deník ČSM (později SSM), určený především pro mladé čtenáře, se tedy o nehodu více zajímala. Je možné, že vycházela z předpokladu, že mezi čtenáři mohou být i známí uvedených chlapců, a že mohou mít zájem o to, jak se zraněným daří.



**Graf 22 - Kvantitativní rozdíl v počtu článků MF a RP**

U sledovaných deníků je však patrný rozdíl v kvalitativním přístupu, který se projevuje zejména v období uvolnění během pražského jara a před začátkem normalizace (období C a D). Mladá fronta častěji zpracovávala materiály samostatně nebo na místo nehody vysílala vlastní zpravodaje, používala uvolněnější zpravodajský styl a emotivnější výrazy. Kladla více důrazu na jednotlivce, zajímala se o oběti nehody (především sledovala vývoj zdravotního stavu zraněných po nehodách). Naproti tomu Rudé právo věnovalo větší pozornost státníkům a politikům, zvýrazňovalo jejich komentáře k nehodám, projevy soustrasti, účast na pietních aktech a podobně.

### Výskyt témat v pokrytí jednotlivých nehod

Následující tabulka zachycuje výskyt témat či informací, která se objevovala ve zpravodajském pokrytí nehod. První řádek tabulky vždy popisuje celkové zobrazení nehody v obou denících, následující dva řádky zachycují shody či případné odlišnosti v MF a RP.

Barevná škála: 1 – 3 ANO – žlutá  
4 – 6 – oranžová

7 – 9 – červená  
10 – 12 – hnědá

Pozn.: „n-nejsou“ označuje případy, kdy nehoda neměla přeživší a informace o stavu zraněných nebyla relevantní.

	1 - Průběh nehody	2 - Počet obětí, zraněných	3 - Zdravotní stav zraněných	4 - Záchraně práce, pomoc příbuzným	5 - Reakce politiků, vjiždění soustrasti	6 - Vjiždění odborníků	7 - Vjiždění svědků	8 - Popis místa nehody	9 - Obrazový doprovod	10 - Příčina nehody	11 - Kontext, dřívější nehody	12 - Jiné	Celkem
<b>1948 LN Kalamata</b>	A	A	n-nejsou	A	n	n	n	n	n	n	N	n	<b>3</b>
Mladá fronta	A	A	n-nejsou	A	n	n	n	n	n	n	n	n	3
Rudé právo	A	A	n-nejsou	A	n	n	n	n	n	n	n	n	3
<b>1950 ŽN Podivín</b>	A	A	A	A	A	n	n	n	N	A	n	n	<b>6</b>
Mladá fronta	A	A	A	A	A	n	n	n	n	A	n	n	6
Rudé právo	A	A	A	A	A	n	n	n	n	A	n	n	6
<b>1953 ŽN Šakvice</b>	A	A	n	A	A	n	n	n	n	A	n	n	<b>5</b>
Mladá fronta	A	A	n	A	A	n	n	n	n	A	n	n	5
Rudé právo	A	A	n	A	A	n	n	n	n	A	n	n	5
<b>1956 LN Levoča</b>	n	A	n	n	n	n	n	n	n	n	n	A	<b>2</b>
Mladá fronta	n	A	n	n	n	n	n	n	n	n	n	A	2
Rudé právo	n	A	n	n	n	n	n	n	n	n	n	A	2
<b>1957 ŽN Brumov</b>	n	A	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	<b>1</b>
Mladá fronta	n	A	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	1
Rudé právo	n	A	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	1
<b>1960 ŽN Stéblová</b>	A	A	n	A	A	n	n	n	n	A	n	n	<b>5</b>
Mladá fronta	A	A	n	A	A	n	n	n	n	A	n	n	5
Rudé právo	A	A	n	A	A	n	n	n	n	A	n	n	5

<b>1961 LN Norimberk</b>	A	A	n-nejsou	A	A	A	n	n	A	A	n	A	<b>8</b>
Mladá fronta	A	A	n-nejsou	A	A	A	n	n	A	A	n	A	8
Rudé právo	A	A	n-nejsou	A	A	A	n	n	A	A	n	A	8
<b>1961 LN Casablanca</b>	A	A	n-nejsou	A	A	A	n	n	n	A	A	A	<b>8</b>
Mladá fronta	A	A	n-nejsou	A	A	A	n	n	n	A	A	A	8
Rudé právo	A	A	n-nejsou	A	A	A	n	n	n	A	A	A	8
<b>1961 ŽN Vrbno</b>	n	A	n	n	n	n	n	n	n	A	n	n	<b>2</b>
Mladá fronta	n	A	n	n	n	n	n	n	n	A	n	n	2
Rudé právo	n	A	n	n	n	n	n	n	n	A	n	n	2
<b>1965 ŽN Hloubětín</b>	A	A	A	A	n	A	n	n	A	A	n	A	<b>8</b>
Mladá fronta	A	A	A	A	n	A	n	n	A	A	n	A	8
Rudé právo	A	A	A	A	n	n	n	n	A	A	n	A	7
<b>1966 ŽN Deštnice</b>	A	A	A	A	A	A	n	A	n	A	n	n	<b>8</b>
Mladá fronta	A	A	A	A	A	A	n	A	n	A	n	n	8
Rudé právo	A	A	A	A	n	A	n	n	n	A	n	n	6
<b>1967 LN Gander</b>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>12</b>
Mladá fronta	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	12
Rudé právo	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n	A	11
<b>1968 LN Ptice</b>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>12</b>
Mladá fronta	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	12
Rudé právo	n	A	A	A	A	n	n	n	n	n	n	A	5
<b>1969 ŽN Bezděčín</b>	A	A	A	A	A	n	A	A	n	A	A	A	<b>10</b>
Mladá fronta	A	A	A	A	A	n	A	A	n	A	A	A	10
Rudé právo	A	A	n	A	A	n	n	n	n	A	n	A	6
<b>1970 LN Tripolis</b>	A	A	n-nejsou	n	A	n	n	n	n	n	n	n	<b>3</b>
Mladá fronta	A	A	n-nejsou	n	n	n	n	n	n	n	n	n	2
Rudé právo	n	A	n-nejsou	n	A	n	n	n	n	n	n	n	2
<b>1970 ŽN Říkonín</b>	A	A	n	A	A	n	n	n	A	A	n	n	<b>6</b>
Mladá fronta	A	A	n	A	A	n	n	n	A	A	n	n	6
Rudé právo	A	A	n	A	A	n	n	n	A	A	n	n	6
<b>1975 LN Damašek</b>	A	A	n	A	A	n	n	n	n	n	n	n	<b>4</b>
Mladá fronta	A	A	n	A	A	n	n	n	n	n	n	n	4
Rudé právo	A	A	n	A	A	n	n	n	n	n	n	n	4
<b>1976 LN Bratislava</b>	n	A	n	A	A	A	n	n	n	n	n	n	<b>4</b>
Mladá fronta	n	A	n	A	A	A	n	n	n	n	n	n	4
Rudé právo	n	A	n	A	A	A	n	n	n	n	n	n	4
<b>1977 LN Ruzyně</b>	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	<b>0</b>
Mladá fronta	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	0
Rudé právo	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	0
<b>1989 ŽN Kopisty</b>	A	A	A	A	n	n	A	A	A	A	n	n	<b>8</b>
Mladá fronta	n	A	n	A	n	n	A	A	A	A	n	n	6
Rudé právo	A	A	A	A	n	n	A	A	A	A	n	n	8

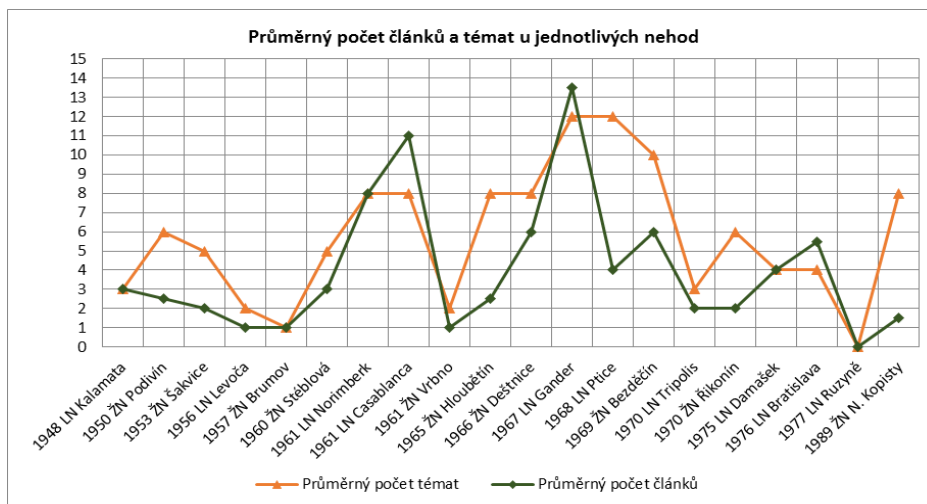
Tabulka 21 - Všechny nehody - kvalitativní analýza (počet zveřejněných témat a informací)

Tabulka jednoznačně dokládá, že se obsah publikovaných článků značně měnil, a to zejména v závislosti na období, do něhož nehoda spadá. Nejširší škála témat a informací je patrná kolem roku 1968 – u LN u Ganderu (1967) a Ptice (1968) a u ŽN v Bezděčíně (1969).



### Průměrný počet článků a průměrný počet témat

Při porovnání s počtem publikovaných článků je patrná koincidence – čím více článků bylo otištěno, tím širší škálu informací obvykle obsahovaly. Následující graf zachycuje vývoj průměrných počtů článků i témat:



**Graf 23 - Průměrný počet článků a témat u jednotlivých nehod**

Kvalitu zpravodajského pokrytí nehod odráží oranžová křivka (průměrný počet témat). U velké části nehod vidíme, že počet zmiňovaných témat je vyšší než počet článků – to znamená, že sledované deníky nehodě věnovaly menší prostor s více „nahuštěnými“ informacemi. Výjimku tvoří některé nehody ze začátku 60. let a z normalizace (Casablanca 1961 a Bratislava 1976) – zde se, jednoduše řečeno, o nehodách sice napsalo více článků, které se buď opakovaly, nebo neměly výraznou zpravodajskou hodnotu (u Bratislavy je to dáno například třemi kondolenčními telegramy, u nichž byla kódována pouze jediná obsahová informace – soustrast politiků).

Velmi nízké počty článků i témat vidíme u LN u Levoči (1956), ŽN u Brumova-Bylnice (1957), ŽN u Vrbna pod Pradědem (1961), LN u Tripolisu (1970) a LN na Ruzyni (1977). Nejvyšších hodnot obě křivky dosahují v „období uvolnění“ mezi lety 1966-69. Před rokem 1966 křivky rostou a po roce 1970 opět klesají. Plynulejší je oranžová křivka zachycující škálu pokrytých témat. Relativní plynulost jejího růstu a poklesu poněkud narušují pouze parametry nehod u Vrbna p. P. (1961) a u Tripolisu (1970). Na konci sledovaného období (ŽN u Nových Kopist) pak obě křivky opět zřetelně rostou. Za zmínku stojí, že se zde hodnoty obou křivek shodují s hodnotami nehody u Hloubětína (1965), na niž bylo poprvé patrné „období uvolnění“ kolem pražského jara. Počet článků je u obou nehod sice nízký, ale materiály obsahují poměrně širokou škálu informací a témat.

Vyvolává to dojem, že novináři (hovoříme však o všeobecném zpravodajství, nikoli o politickém) chtěli pracovat samostatněji, chtěli shromažďovat a podávat rozmanitější informace, a při prvních známkách uvolnění využívali přidělený prostor – byť stále relativně malý – na maximum. V období „utužování“ naopak co nejdéle využívali omezený prostor pro publikování většího množství informací.

### **Zpravodajské hodnoty u analyzovaných událostí**

Předchozí části ukázaly, jak se měnil objem a obsah zveřejněných materiálů k jednotlivým nehodám. Bylo již řečeno, že hlavní vliv na obojí měla zejména společenskopolitická situace v období, v níž k nehodě došlo – dá se říci, že jde o vliv vnější. Zpravodajské pokrytí události však je ovlivněno také „zevnitř“, vlastnostmi samotné události. Zde se vracím k teorii zpravodajských hodnot (viz kapitola 1). Určité vlastnosti totiž mohly způsobit, že se o nehodách informovalo určitým způsobem. Aby však byla analýza relevantní, je nutné vždy zohlednit období, do něhož událost spadá.

Negativita v sobě zahrnuje několik dalších univerzálně platných zpravodajských hodnot (**frekvence, překvapení, souznění, jednoznačnost**). Tyto vlastnosti lze vyzorovat u všech nehod. Vysvětluje to, proč se negativní zprávy zveřejňují i v totalitních režimech – negativní zprávy sice nejsou příliš vítané, protože „podrývají“ obraz ideální společnosti, ale kvůli uvedeným zpravodajským hodnotám je nelze zcela ignorovat. Navíc i negativní zprávy někdy dávají prostor k prezentaci pozitivních okolností (například solidarita a pomoc režimu, politiků i občanů, rychlost a úspěšnost zdravotnického zásahu apod.), které v kontrastu s negativní událostí o to více vyniknou.

U některých nehod lze vyzorovat také platnost dalších hodnot. V některých případech se objevil vliv **variace** – pokud došlo k sérii nehod v jednom odvětví krátce po sobě, zpravodajské pokrytí další nehody často stoupalo (například železniční nehody Hloubětín 1965 a Deštnice 1966, letecké Norimberk a Casablanka 1961 nebo Damašek 1975 a Bratislava 1976). V některých případech však pokrytí nehod naopak klesalo (například železniční nehody Podivín 1950 a Šakvice 1953). Se zpravodajskou hodnotou variace souvisí úvodní **hypotéza č. 4** – „**Pokud došlo k sérii nehod v jednom odvětví relativně krátce po sobě (v rozmezí několika let), zpravodajské pokrytí dalších nehod klesalo.**“ Vzhledem k výše popsaným zjištěním se hypotéza nepotvrdila.

Často se projevovala také **kontinuita** - o mnoha nehodách se informovalo po delší dobu, protože se situace kolem nehody vyvíjela, vyplývaly nové informace z vyšetřování, měnil se stav zraněných a podobně. Pro případné uplatnění kontinuity bylo podstatné, zda nehoda měla nějaké přeživší a v jakém období k ní došlo (pokud k nehodám došlo v 50. letech a začátkem 60. let, o vývoji stavu zraněných se neinformovalo). U nehod z konce 40. a začátku 50. let se ukázalo, že kontinuitu zpravodajského pokrytí značně nabourává, dojde-li k nehodě těsně před koncem roku, respektive před vánočními svátky. Týkalo se to letecké nehody u Kalamaty (21. 12. 1948) a železničních nehod v Podivíně (21. 12. 1950) a u Šakvic (24. 12. 1953): o nehodách se informovalo pouze do vánočních svátků, respektive do Nového roku. Přelom roku byl zásadní – jako by negativní událost „zůstala ve starém roce“ a do nového roku, do něhož tisk vkročil s budovatelským nadšením jako do nového období, již nezasahuje.

U některých nehod byl patrný také vliv zpravodajské hodnoty **významu**. V kladné poloze se objevoval zejména v období pražského jara. V tisku, zejména v případě leteckých nehod, byly zveřejňovány praktické informace (například telefonní čísla, na nichž bylo možné získat informace o tom, kdo byl na palubě letadla a jak postupovat v případě, že tam byl někdo z rodiny). V případě železničních nehod zase měly praktické využití například informace o obnovení provozu na trati. Domnívám se však, že v některých případech byla zpravodajská hodnota významu naopak potlačována, takže některé informace kvůli svému významu zveřejněny nebyly. Občany, běžně cestující vlakem, by například mohlo z hlediska bezpečnosti zajímat, že se u ČSD příliš nedbá na dodržování předpisů; informace se však právě kvůli svému významu do médií nedostala.

Velmi často se projevoval také **vliv elitních osob a elitních národů**, a to ve většině sledovaných období. Projevoval se však odlišně v období 50. a začátku 60. let, v období kolem pražského jara a v období normalizace. V období 50. a začátku 60. let a za normalizace se vliv elitních osob a národů projevoval zejména důrazem na aktivitu politiků v souvislosti s nehodou, zveřejňováním soustrastných prohlášení a telegramů, informováním o účasti na pietních aktech, pohřbech a podobně. Objevuje se i vliv elitních národů – často jsou zdůrazňovány telegramy od státníků spřátelených socialistických zemí. Jiné elitní národy – USA, Francie nebo například západní Německo – bývaly naopak zobrazovány v silně negativním kontextu. (I to však je podle mého názoru projevem jistého výsadního postavení - kdyby tyto země nebyly pro Československo významné, nejspíš by jim tuto pozornost vůbec nevěnovalo).

V období uvolnění kolem pražského jara nebyly tolik akcentovány informace o politicích; více prostoru naopak dostávali odborníci nebo účastníci nehod, kteří měli k tématu co říci – zasahující a ošetřující lékaři, případně cestující a personál, kteří prokázali osobní statečnost při záchraně ostatních a podobně. U letecké nehody u Ptíc na podzim roku 1968 byla zdůrazněna obětavost zachránců z řad sovětské armády – zde se prolíná vliv elitních osob i národů. Je možné, že informace byla zdůrazněna proto, aby poněkud „napravila“ nepříliš dobrý obraz sovětských vojsk po invazi v srpnu 1968.

Zajímavou kategorií elitních osob představují piloti havarovaných letadel, kteří také bývají svým způsobem považováni za elitu společnosti (bývají to inteligentní, zcestovalí a vzdělaní lidé s velkou odpovědností, kterých si veřejnost i jednotlivci obvykle váží) a analyzovaná média je tak také prezentovala. Ačkoli statistiky ukazují, že většina leteckých nehod bývá zaviněna právě chybou posádky (a bylo tomu tak i u většiny analyzovaných nehod ČSA v této práci), deníky je často prezentovaly jako zkušené letce, což evokovalo, že není pravděpodobné, aby by se dopustili chyby.<sup>379</sup> Na možnost chyby pilota jako možné příčiny letecké nehody nebylo nikdy poukázáno.

Se zpravodajskou hodnotou elitních osob částečně souvisí také **personifikace**. V období uvolnění dostávají více prostoru „obyčejní“ lidé, jednotlivci z řad svědků nebo účastníků nehody: média se například zmiňovala o chlapcích, kteří pomáhali snášet rozsypané kufry po letecké nehodě<sup>380</sup>; o zraněné letušce, jejíž zdravotní stav se natolik zlepšil, že projevila přání napít se piva<sup>381</sup> nebo o holčičce, která přežila leteckou katastrofu a sama se vrátila do Československa bez tatínka, který zahynul a bez maminky, která zůstala těžce zraněná v nemocnici v cizí zemi.<sup>382</sup>

Podobné zobrazení dělá z anonymních jmen nebo čísel ve výčtu zraněných konkrétní jedince, kteří mají vlastní život, vlastní rodiny a vlastní zájmy a nehoda do nich určitým způsobem zasáhla. Aktéry to přibližuje čtenářům, protože se jim v něčem podobají. Čtenář si pak také třeba může lépe představit samotné okolnosti nehody a její dopady. Personifikace v kombinaci s „živějším“ formálním stylem přibližuje událost a její účastníky čtenářům a může značně zvýšit emocionální dopad události.

---

<sup>379</sup> Např. ČTK. Odborníci o havárii čs. letadla. *Mladá fronta*. 8. 4. 1961, 17, s. 2. nebo NESG. Nezodpovědnost nebo zlý úmysl? *Mladá fronta*. 23. 7. 1961, 17, s. 1 a 7. RH. Náš iljušin se zřítíl. *Mladá fronta*. 6. 9. 1967, 23, s. 1.

<sup>380</sup> HUK Rudolf, MENZL Zdeněk. Katastrofa našeho Il-14. *Mladá fronta*. 12. 10. 1968, 24, s. 2.

<sup>381</sup> LH, ČTK. Pozůstatky obětí letecké katastrofy v Praze. *Rudé právo*. 12. 9. 1967, 48, s. 1 a 2.

<sup>382</sup> Tamtéž.

### Rámcování analyzovaných událostí

Závěrem analytického souhrnu se krátce zastavím i u analýzy rámců. Ta již nevyovídá jen o samotném obsahu a faktorech, které tento obsah mohly ovlivnit, ale je schopna popsat i kontext, který může výrazně ovlivnit vyznění celého materiálu.

Zarámcování jednotlivých nehod je opět ovlivněno především obdobím, do něhož událost spadá. Nehody z 50. let a 1. poloviny let šedesátých (období A a B) jsou často zasazené do rámce **politiky a mezinárodních vztahů** – týká se to zejména závažných leteckých nehod, u nichž je často identifikovatelný rámec hledání chyby nebo viníka na straně zemí západního bloku. Tento rámec je poměrně agresivní, používá silnou rétoriku.

Rozsáhlejší železniční nehody v tomto období zapadají spíše do rámce **budování kolektivismu, socialismu a solidarity** uvnitř Československa, zdůrazňují pomoc a soustrast **politiků**. Vyvolává to však dojem jakési bipolarity „lid“ vs. politici. Méně rozsáhlé nehody v tomto období v podstatě žádný rámec nemají – bylo o nich informováno stručně, jednou či dvěma větami a bez kontextu. Tyto rámce jsou buď neutrální, nebo se snaží o vyzdvižení určitých pozitivních aspektů; tato snaha však působí spíše „uměle“ a nepřiliš přesvědčivě.

Nehody z období pražského jara (období C a D) jsou často prezentovány v rámci **zájmu o jednotlivce** zasaženého nějak negativní událostí. Rámec zachycuje jeho vzpomínky, zkušenosti, názory. Je patrný zájem o samotnou událost a její příčiny. Objevuje se také kritický rámec – zejména v případě, že byla nehoda způsobena selháním jednotlivce. Do rámce zájmu o jednotlivce zapadá i snaha o pozitivní prezentaci sovětských vojáků, kteří na našem území zůstali po srpnové invazi roku 1968. Tento rámec, na rozdíl od rámce 50. a začátku 60. let, je poměrně přesvědčivý.

Většina nehod z období normalizace (období E) je zasazena do **rámce důrazu na formality**, zejména na **politické činitele, úřady a státem organizované procesy** záchrany či vyšetřování. Zájem o jednotlivce, silný v období kolem pražského jara, téměř vymizel. Zatímco v předchozích obdobích a rámcích byla více či méně často zveřejňována jména obětí, informovalo se o zdravotním stavu zraněných, o rozloučení s oběťmi a podobně, za normalizace je tento aspekt znovu potlačen. Vyvolává to dojem určitého odstupu

Na nehodě z roku 1989 (období F) se pak opět ukazuje znovu se **formující rámec zájmu o jedince**, o podstatu a příčiny události, jako v období kolem pražského jara.

Kromě uvedených zjištění z analýz vyplynuly některé další, nepříliš překvapivé poznatky. Pro úplnost je však také krátce zmíním. Události v periodikách obvykle v prvních dnech obsazovaly místa na titulní či druhé straně. S dozríváním nehody se téma odsouvalo dovnitř listu, na stránku s domácím či zahraničním zpravodajstvím (podle toho, kde k nehodě došlo a kde se odehrával děj zpráv). Zjistilo se také, že pokud nehoda nebyla zpravodajsky pokryta v prvních dnech poté, co k ní došlo, periodika se k ní už později nevracela a nepřinesla ani případné informace například o vyšetřování a podobně. Pokud práh pozornosti nepřekonal samotná zpráva o nehodě, nepřekonaly jej už ani další.<sup>383</sup>

---

<sup>383</sup> *Tento poznatek bude využit při zpracovávání dalších analýz zejména pro disertační práci – na jeho základě lze odůvodnit zúžení sledovaného období a tím dojít k výrazné úspoře času. Není-li zpráva o nehodě otištěna v prvním týdnu, není pravděpodobné, že by se o ní informovalo později, a není proto nutné sledovat celé stanovené období.*

## Závěr

---

Hlavním cílem této rigorózní práce bylo provést podrobnou obsahovou srovnávací analýzu zpravodajského pokrytí dvaceti závažných dopravních nehod v letech 1948-1989 v denících Mladá fronta a Rudé právo. Vyhodnocením dílčích analýz jsem dospěla k následujícím hlavním závěrům:

1) **Zásadní vliv na způsob zpravodajského pokrytí mělo období, kdy k nehodě došlo.**

Z analýzy vyplynulo šest období, v nichž se o nehodách informovalo podobně:

- období A (1948 – 1960) – nízký rozsah i kvalita pokrytí, vliv ideologie
- období B (1961 – 1964) – výrazný vzestup rozsahu, mírný vzestup kvality pokrytí
- období C (1965 – 1968) – velký rozsah i kvalita pokrytí
- období D (1968 – 1969) – klesá rozsah pokrytí, kvalita stále dobrá
- období E (1970 – 80. léta) – nižší rozsah pokrytí, nižší kvalita
- období F (konec 80. let) – nižší rozsah pokrytí, vzestup kvality

2) **Leteckým nehodám bylo obecně věnováno více pozornosti než nehodám železničním.** U leteckých nehod je patrná určitá shoda mezi následky nehody a kvantitou zpravodajského pokrytí.

3) **Příčiny nehody a její zavinění měly určitý vliv na zpravodajské pokrytí nehody,** tento vliv však byl spíše vedlejší; zásadní je vliv období. V období 50. a začátku 60. let byla patrná snaha hledat zavinění u zemí západního bloku (v případě leteckých nehod), která později vymizela. U železničních nehod bylo obvykle informováno, že šlo o selhání lidského faktoru. Kritika selhání, které mnohdy pramenilo z lhostejnosti či nezájmu, se však objevovala pouze v období kolem pražského jara.

4) **Mezi deníky Rudé právo a Mladá fronta nebyly většinou patrné výraznější kvantitativní rozdíly, v obdobích „uvolnění“ však byl patrný rozdíl kvalitativní –** MF byla progresivnější, samostatnější, více se zajímala o jednotlivce a o zájem čtenáře. RP bylo konzervativnější a dávalo větší prostor politikům a institucím.

- 5) **„Uvolňování“ společenskopolitické a mediální situace se projevovalo rychleji na kvalitativní stránce zpravodajského pokrytí, kdežto „utužování“ se projevilo dříve v kvantitativním rozměru.**
- 6) **Z analýzy zpravodajských hodnot vyplynulo,** že se určitým způsobem vždy projevovaly následující: frekvence, překvapení, souznění, jednoznačnost. Často se projevovala kontinuita a důraz na elitní osoby a národy. V obdobích „uvolnění“ (pražské jaro a konec 80. let) se projevuje personifikace, jindy však ne.
- 7) **Na základě analýzy rámců byly stanoveny tři hlavní rámce,** které události zasazovaly do určitého kontextu: rámec politiky a mezinárodních vztahů v období 50. a začátku 60. let, rámec zájmu o jednotlivce v období pražského jara a koncem 80. let a rámec zvýšeného zájmu o politické činitele, úřady a státem organizované procesy záchrany a pomoci (v období normalizace 70. let).

Z uvedených závěrů vyplývá potvrzení hypotézy č. 1 (kvalita a kvantita zpravodajského pokrytí závisela na politické situaci v daném období); zjištěná období však byla mírně odlišná od předpokládaných, a hypotézy č. 3 (železničním nehodám byl věnován menší prostor než nehodám leteckým). Hypotéza č. 2 (výrazný vliv příčin a okolností nehody) se potvrdila pouze částečně. Hypotéza č. 4 (u opakovaných nehod klesá mediální pozornost) se nepotvrdila vůbec – u více případů pozornost naopak stoupala.

Rigorózní práce tedy podle mého názoru splnila svůj cíl – na větším vzorku událostí a materiálů ověřila hypotézy a domněnky, které vyplynuly z předcházející diplomové práce. Základní hypotéza se potvrdila, další se potvrdila částečně a jedna byla vyvrácena. Samotnou analýzu jsem zasadila do propracovanějšího faktografického, historického a mediálně-teoretického kontextu. Pracovala jsem s rozsáhlejším vzorkem a využila širší spektrum analytických metod. Věřím, že díky všem těmto skutečnostem jsou závěry výzkumu a celé práce komplexnější a lépe podložené. Závěry pro mne budou hodnotným východiskem při zpracovávání zamýšlené disertační práce.



## Summary

---

The aim of rigorous thesis was to carry out comparative content analysis of media coverage of 20 serious traffic accidents in 1948-1989 in two Czechoslovak communist daily newspapers. Based on the particular analyses, there are following main findings:

- 1) The most important factor for media coverage of the accidents was the current political situation in when the accident happened. There were 6 periods in which the accidents were similarly covered: period A (1948-1960), period B (1961-1964), period C (1965-1968), period D (1968-1969), period E (1970 - the beginning of 1980's) and period F (the end of 1980's).
- 2) The aircraft accidents were covered more than the railway accidents in the daily press.
- 3) The causes and faults that lead to the accident had some influence on media coverage but this influence was weaker than the influence of the period.
- 4) There were not any strong differences between Rude pravo and Mlada fronta in the quantity of media coverage, but in the periods C, D and F there were strong differences in quality (MF was more progressive than RP).
- 5) The „easing“ of political conditions and media situation was reflected first in the quality of media coverage . The „hardening“ was reflected first in the quantitative aspects.
- 6) The analysis of news values showed that following values were found always: frequency, unexpectedness, consonance, unambiguity. Following news values were found often: continuity and reference to elite nations and persons In the period of „easing“ also the personification was detected.
- 7) The analysis of frames showed that there were found three main frames: the frame of politics and international relationships (1950's and the beginning of 60's), the frame of interest of individual (1965-1969) and the frame of accent politics, authorities and processes of help and rescue (1970's)

The rigorous thesis fulfilled its aim – to deepen and verify the findings from my diploma thesis. To do this, I have analysed larger amount of news and events. I have set the analysis into broader context with facts, history and media theory. I have analysed larger sample and more research methods. I believe that all these facts contribute to the complexity and reliability of the results of my research.

---

## Zdroje a prameny

---

### *Monografie*

1. BARKER, Chris. *Slovník kulturních studií*. Praha : Portál, 2006. 208 s. ISBN 80-7367-099-2.
2. DVOŘÁK, Jaroslav. *Letcem ve studené válce*. Praha : Erika, 2003. 324 s. ISBN 80-7190-026-5.
3. HARTLEY, John. *Understanding News*. London : Routledge, 1995. 203 s. ISBN 0-415-03933-9.
4. JELÍNEK, Milan. *Největší železniční neštěstí v ČR: Stéblová 1960*. Třebíč : Akcent, 2010. 132 s. ISBN 978-7268-743-5.
5. JIRÁK, Jan, KÖPPLOVÁ, Barbara. *Masová média*. Praha : Portál, 2009. 416 s. ISBN 978-80-7367-466-3.
6. JUNEK, Marek. *Svobodně! Rádio Svobodná Evropa 1951-2011*. Praha : Radioservis, 2011. 250 s. ISBN 978-80-86212-83-8.
7. KAČOR, Miroslav. *Osudové okamžiky*. Praha : Rybka Publishers, 2003. 326 s. ISBN 80-86182-70-3.
8. KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2 – 1945 – 1960*. Cheb : Svět křídel, 2009. 336 s. ISBN 978-80-86808-71-0.
9. KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 3 – 1961 – 1992, pístová a turbovrtulová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011. 382 s. ISBN 978-80-86808-89-5.
10. KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla*. Cheb : Svět křídel, 2011.
11. KOLEKTIV autorů. *Kronika českých zemí od pravěku po současnost*. Praha : Fortuna Libri, 2012. 960 s. 978-80-7321-652-8.
12. KONČELÍK, Jakub, VEČEŘA, Pavel, ORSÁG, Petr. *Dějiny českých médií 20. století*. Praha : Portál, 2010. 344 s. ISBN 978-80-7367-698-8.
13. KÖPPLOVÁ, Barbara, WOLÁK, Radim. *Česká média a česká společnost v 60. letech*. Praha : Radioservis, 2008. 170 s. ISBN 978-80-86212-94-4.
14. McCOMBS, Maxwell. *Agenda setting*. Praha : Portál, 2009. 251 s. ISBN 978-80-7367-591-2.

15. McCOMBS, Maxwell. *Setting the Agenda: The Mass Media and Public Opinion*. Cambridge : Polity Press, 2004. ISBN 0-7456-2312-3.
16. McNAIR, Brian. *Sociologie žurnalistiky*. Praha : Portál, 2008. 184 s. ISBN 80-7178-840-6.
17. STRAUSS, Anselm a CORBINOVÁ, Juliet. *Základy kvalitativního výzkumu*. ALBERT, Boskovice 1999. 196 s. ISBN 80-85834-60-X.
18. ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960 – 2008 v denním tisku*. Praha, 2011. 164 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, IKSŽ FSV.
19. TOMÁŠEK, Dušan. *Pozor, cenzurováno! Ze života soudružky cenzury*. Praha : Nakladatelství MV ČR, 1994. 158 s. ISBN 80-85821-16-8.
20. TOUFAR, Pavel. *Třetí setkání s tajemstvím*. Třebíč : Akcent, 2000. 300 s. ISBN 80-7268-082.
21. TRAMPOTA, Tomáš, VOJTĚCHOVSKÁ, Martina. *Metody výzkumu médií*. Praha : Portál, 2010. 293 s. ISBN 978-80-7367-683-4.
22. TRAMPOTA, Tomáš. *Zpravodajství*. Praha : Portál, 2006. 191 s. ISBN 80-7367-096-8.
23. VYBÍRAL, Zbyněk. *Psychologie lidské komunikace*. Praha : Portál, 2000. 320 s. ISBN 80-7178-998-4.
24. ZACHARDA, Josef. *Světla a stíny leteckého povolání*. Cheb : Svět křídel, 1994. 95 s. ISBN 80-85280-25-6.

### **Články a webové stránky**

1. 50. léta – budování totalitního státu. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online: <http://www.totalita.cz/50/50.php>.
2. Cenzura – Ústřední publikační správa. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online: [http://www.totalita.cz/vysvetlivky/cenzura\\_02.php](http://www.totalita.cz/vysvetlivky/cenzura_02.php).
3. CICHONĚ, Jiří. Vlák 2254 nedojel... *Mladá fronta: deník mladých lidí*. Praha : Mladá fronta. 16. 10. 1965, 21, s. 5.
4. ČTK. Na Zlatých pieskoch pred 30 rokmi spadlo lietadlo. *Sme.sk* [online]. 28. 7. 2006. Dostupné online: <http://zaujímavosti.sme.sk/c/2825107/na-zlatych-pieskoch-pred-30-rokmi-spadlo-lietadlo.html>.
5. ČTK. Předseda vlády a ministr zemědělství jednali o výpomoci na chmelnicích. *Rudé právo: Ústřední orgán KSČ*. Praha : 6. 5. 1966, 46. s. 1.

6. DAVEY, Graham C. L. *The Psychological Effect of TV News*. Psychology Today [online]. 2012. Dostupné online: <https://www.psychologytoday.com/blog/why-we-worry/201206/the-psychological-effects-tv-news>.
7. Dvacet let od zmlknutí rušiček. *Rozhlas.cz* [online]. Dostupné online: <http://www.rozhlas.cz/sever/severoceskyatlas/zprava/dvacet-let-od-zmlknuti-rusicek--526567>.
8. ENTMAN, Robert M. *Framing: Towards Clarification of a Fractured Paradigm*. Journal of Communication, vol. 4, no. 3. S. 52. Dostupné online: [http://sotomove.geo.uzh.ch/sotomo/pps/lit/entman\\_93.pdf](http://sotomove.geo.uzh.ch/sotomo/pps/lit/entman_93.pdf).
9. GALICIAN, Mary-Lou, VESTRE, Norris D. *Effects of ‚Good News‘ and ‚Bad News‘ on Newscast Image and Community Image*. Journalism Quarterly, 1987, vol. 62, no.2. S. 399-403. Dostupné online: <http://connection.ebscohost.com/c/articles/14839542/effects-good-news-bad-news-newscast-image-community-image>.
10. GALTUNG, Johan, HOLMBOE-RUGE, Mari. *The Structure of Foreign News: The Presentation of the Congo, Cuba and Cyprus Crises in Four Norwegian Newspapers*. Journal of Peace Research. 1965, no. 2. Dostupné online: <http://jpr.sagepub.com/content/2/1/64>.
11. HARCUP, Tony, O'NEILL, Deirdre. *What Is News? Galtung and Ruge revisited*. Journalism Studies. 2001, vol.2, no.2. Dostupné online: <http://www.informaworld.com/index/713773257.pdf>.
12. Nárůst tlaku socialistických států na Československo – březen – červen 1968. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online: [http://www.totalita.cz/1968/1968\\_09\\_01.php](http://www.totalita.cz/1968/1968_09_01.php).
13. Neupřímný konec stalinismu. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online: [http://www.totalita.cz/vysvetlivky/stalinismus\\_end.php](http://www.totalita.cz/vysvetlivky/stalinismus_end.php).
14. NSG. Lidé stále myslí na den neštěstí. *Zlínský deník* [online]. Dostupné z www: [http://zlinicky.denik.cz/cerna\\_kronika/brumovsti-vzpominaji-na-nestes.html](http://zlinicky.denik.cz/cerna_kronika/brumovsti-vzpominaji-na-nestes.html).
15. NSG. Přijede H. Asád. *Mladá fronta: deník mladých lidí*. Praha : Mladá fronta. 2. 9. 1975, 31, s. 1.
16. NSG. Slzy, krev a zmatek. Zkáza přijela před Vánoci 1950 po kolejích. *E15* [online]. [cit. 4. 12. 2014]. Dostupné online: <http://magazin.e15.cz/regiony/slzy-krev-a-zmatek-zkaza-prijela-pred-vanoci-1950-po-kolejich-841987>.
17. Poučení z krizového vývoje: Text, který vedl komunisty dvě desetiletí. *Česká televize* [online]. 10. 12. 2010. Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/109470-pouceni-z-krizoveho-vyvoje-text-ktery-vedl-komunisty-po-dve-desetileti/>.

18. RUBEŠ, Václav. Balt-Orient Expres '89: Tragédie zahalená v mlze. *Železničář.cz* [online]. Dostupné online: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/lide-a-pribehy/balt-orient-expres-89--tragédie-zahalena-v-mlze-revoluce/-1132/>.
19. Seznam železničních nehod v Česku. *Wikipedia.org* [online]. Dostupné online: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam\\_železničních\\_nehod\\_v\\_Česku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_železničních_nehod_v_Česku).
20. SCHREIER, Pavel. Memento tragédie Brumov – Bylnice. *Železničář*. Praha : České dráhy, 2007, 20. | ISSN 0322-8002. Dostupné online: [http://www.cd.cz/old/TCD2007/7\\_20meme.htm](http://www.cd.cz/old/TCD2007/7_20meme.htm).
21. Slovo do vlastních řad. *Česká televize* [online]. Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/vse-o-ct/historie/ceskoslovenska-televize/1968-1969/1969/slovo-do-vlastnich-rad/>.
22. ŠÍROVÁ, Tereza. 1970: Nikdo z pilotů neznal letiště. Let ČSA skončil katastrofou. *Technet.cz* [online] 10. 6. 2013. Dostupné online: [http://technet.idnes.cz/let-csa-tripolis-1970-katastrofa-dzp/tec\\_technika.aspx?c=A130603\\_153300\\_tec\\_technika\\_sit](http://technet.idnes.cz/let-csa-tripolis-1970-katastrofa-dzp/tec_technika.aspx?c=A130603_153300_tec_technika_sit).
23. ŠÍROVÁ, Tereza. Je nebezpečné létat novým letadlem? Ne, říkají statistiky i pilot. *Technet.cz* [online]. 21. 1. 2013. Dostupné online: [http://technet.idnes.cz/boeing-787-dreamliner-problemy-zakaz-provozu-faa-f5j/tec\\_technika.aspx?c=A130119\\_183549\\_tec\\_technika\\_sit](http://technet.idnes.cz/boeing-787-dreamliner-problemy-zakaz-provozu-faa-f5j/tec_technika.aspx?c=A130119_183549_tec_technika_sit).
24. ŠÍROVÁ, Tereza. Rok 1977 začal „šťastnou“ leteckou srážkou. Od té doby létají ČSA bez nehody. *Technet.cz* [online] 2. 1. 2012. [http://technet.idnes.cz/rok-1977-zacal-stastnou-leteckou-srazkou-od-te-doby-letaji-csa-bez-nehody-1m4-/tec\\_technika.aspx?c=A111230\\_115011\\_tec\\_technika\\_kuz](http://technet.idnes.cz/rok-1977-zacal-stastnou-leteckou-srazkou-od-te-doby-letaji-csa-bez-nehody-1m4-/tec_technika.aspx?c=A111230_115011_tec_technika_kuz).
25. ŠÍROVÁ, Tereza. Seriál: Letadlo ČSA havarovalo půl minuty po vzletu. Dodnes se neví proč. *Technet.cz* [online]. 26. 9. 2012. Dostupné online: [http://technet.idnes.cz/letadlo-csa-havarie-zari-1967-ddd-/tec\\_technika.aspx?c=A120925\\_120009\\_tec\\_technika\\_sit](http://technet.idnes.cz/letadlo-csa-havarie-zari-1967-ddd-/tec_technika.aspx?c=A120925_120009_tec_technika_sit).
26. Tenkrát v rozhlase: Gagarin v Praze. *Příběhy z rozhlasu* [online]. Dostupné online: [http://www.pribehrozhlasu.cz/tenkrat-v-rozhlase/1961/1961\\_5](http://www.pribehrozhlasu.cz/tenkrat-v-rozhlase/1961/1961_5).
27. Tu134A – OK-CFD (...). *Planes.cz* [online]. Dostupné online: <http://www.planes.cz/cs/photo/1107270/tu134a-ok-cfd-czechoslovak-airlines-csa-csa-ok-praha-ruzyne-prg-lkpr/>.
28. Události v PLR v roce 1956. *Totalita.cz* [online]. Dostupné online: <http://www.totalita.cz/vysvetlivky/plr56.php>.

29. Ústavní zákon ze dne 9. května 1948. *Parlament České republiky – Poslanecká sněmovna* [online]. Dostupné online: [http://www.psp.cz/docs/texts/constitution\\_1948.html](http://www.psp.cz/docs/texts/constitution_1948.html).
30. VALÍKOVÁ, Zuzana. Tragické Vánoce 1953: zemřelo na sto lidí. *Břeclavský deník* [online]. Dostupné online: <http://brnensky.denik.cz/nehody/tragicke-vanoc--zemrelo-na-sto-lidi20101222.html>.
31. Vývoj médií od února 1948 do konce 50. let. *Dvacatestoletí.eu* [online]. Dostupné online: [http://dvacatestoletí.eu/data/files/MH\\_ML\\_8\\_unor1948\\_50leta.pdf](http://dvacatestoletí.eu/data/files/MH_ML_8_unor1948_50leta.pdf).
32. What is a MORTIDO? *PsychologyDictionary.org* [online]. Dostupné online: <http://psychologydictionary.org/mortido/>.
33. ZÁKON ze dne 13. září 1968 Sb., o některých přechodných opatřeních v oblasti tisku a dalších hromadných sdělovacích prostředků. *Koncelik.eu* [online]. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/zakon-127-1968/>.
34. ZÁKON ze dne 20. prosince 1950 o vydávání časopisů a o Svazu československých novinářů. *Koncelik.eu* [online]. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/tiskovy-zakon-184-1950/>.
35. ZÁKON ze dne 25. října 1966 o periodickém tisku a o ostatních hromadných informačních prostředcích. *Koncelik.eu* [online]. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/tiskovy-zakon-81-1966/>.
36. ZÁKON ze dne 3. července 1958, kterým se mění zákon č. 184/1950 Sb., o vydávání časopisů a o Svazu československých novinářů. *Koncelik.eu* [online]. Dostupné online: <http://www.koncelik.eu/novela-44-1958/>.
37. Železniční neštěstí v Karlovicích. *Karlovice v Jeseníkách* [online]. Dostupné online: <http://www.karlovice.estranky.cz/clanky/zajimavosti/zeleznicni-nestesti-v-karlovicich.html>.

### ***Další zdroje a prameny***

1. KAČOR, Miroslav; KOLEKTIV autorů. *Osudové okamžiky*. Ruzyně 1977.  
Dokumentární cyklus České televize. Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1091682868-osudove-okamziky/402213100081023-ruzyne-1977>.
2. KELLER, Ladislav, KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 4 – 1961 – 1992, proudová letadla. Rukopis poskytnutý autorem na jaře 2011.*
3. ŠÍROVÁ, Tereza, HLUŠIČKA, Petr. *Osobní korespondence a telefonát*. Srpen 2011.
4. ŠÍROVÁ, Tereza, VORÁČEK, Miroslav. *Osobní rozhovor*. Jaro 2012.

## **Archivní dokumenty**

1. Archiv bezpečnostních složek:

Fond Hlavní správa VB Praha – Správa VB železnic. H 1-7.

Fond I. odd. Správy vyšetřování VB MV. sign. H 7-2. S.

Fond Krajské velitelstvo NB Brno. Sign. G/N/1/1.

Fond Ministerstvo vnitra, Hlavní správa VB - Denní zprávy.

Fond Ministerstvo vnitra, V-24410 MV

Fond Okresní správa SNB, Oddělení vyšetřování Litoměřice. Sign. VV-472/89

Fond VS KS SNB Brno. Spis č.50/10-70

Fond VS KS SNB Hradec Králové. Spis č. 14/60

2. Národní archiv, fond Úřad pro civilní letectví:

Kartony č. 3, 7, 28, 29, 30, 66, 67, 71, 76, 77, 93, 99.

## Přílohy

---

### **Seznam analyzovaných článků<sup>384</sup>**

- **LN Kalamata 1948**

**Mladá fronta. 22. 12. 1948 – 20. 1. 1949, 4.**

T. Letadlo Čs. aerolinie nezávěstné. *Mladá fronta*. 23. 12. 1948, 4, s. 1.

Č. Československé letadlo nalezeno. *Mladá fronta*, 24. 12. 1948, 4, s. 1.

AFP. Vrak čs. letadla nalezen. *Mladá fronta*, 28. 12. 1948, 4, s. 1.

**Rudé právo. 22. 12. 1948 – 20. 1. 1949, 29.**

NESG. Letadlo Čs. aerolinií nezávěstné. *Rudé právo*. 23. 12. 1948, 29, s. 3.

NESG. Čs. dopravní letadlo nalezeno. *Rudé právo*. 24. 12. 1948, 29, s. 3.

NESG. Čs. dopravní letadlo nalezeno. *Rudé právo*. 25. 12. 1948, 29, s. 2.

- **ŽN Podivín, 1950:**

**Mladá fronta. 22. 12. 1950 – 20. 1. 1951, 7.**

ČTK. Úřední zpráva ministerstva národní bezpečnosti o dopravním neštěstí u Podivína. *Mladá fronta*. 23. 12. 1950, 7, s. 3.

ČTK. Státní pohřeb obětí železničního neštěstí u Podivína. *Mladá fronta*. 27. 12. 1950, 7, s. 5.

**Rudé právo. 22. 12. 1950 – 20. 1. 1951, 31.**

ČTK. Úřední zpráva o železničním neštěstí u Podivína. *Rudé právo*. 23. 12. 1950, 31, s. 3.

ČTK. Mimořádná schůze vlády jednala o železničním neštěstí u Podivína. *Rudé právo*. 23. 12. 1950, 31, s. 1.

ČTK. Státní pohřeb obětí železničního neštěstí u Podivína. *Rudé právo*. 27. 12. 1950, 31, s. 1.

- **ŽN Šakvice, 1953:**

**Mladá fronta. 25. 12. 1953 – 23. 1. 1954, 9.**

ČTK. Úřední zpráva ministerstva dopravy. *Mladá fronta*. 28. 12. 1953, 9, s. 2.

ČTK. Úřední zpráva o železničním neštěstí u Brna. *Mladá fronta*. 29. 12. 1953, 9, s. 2.

**Rudé právo. 25. 12. 1953 – 23. 1. 1954, 34.**

ČTK. Úřední zpráva ministerstva dopravy. *Rudé právo*. 28. 12. 1953, 34, s. 5.

ČTK. Úřední zpráva ministerstva vnitra o železničním neštěstí u Brna. *Rudé právo*. 29. 12. 1953, 34, s. 5.

- **LN Levoča, 1956:**

**Mladá fronta. 19. 1. 1956 – 17. 2. 1956, 12.**

NESG. Havarie civilního dopravního letadla. *Mladá fronta*. 20. 1. 1956, 12, s. 3.

NESG. Oběť zločinů "Svobodné Evropy". *Mladá fronta*. 20. 1. 1956, 12, s. 3.

ČTK. Narušují bezpečnost letecké dopravy. *Mladá fronta*. 22. 1. 1956, 12, s. 1.

TASS. Provokace stoupenců Studené války. *Mladá fronta*. 25. 1. 1956, 12, s. 2.

ČT. Výbušné balony nad Československem. *Mladá fronta*. 25. 1. 1956, 12, s. 3.

TYLLER, Miloslav. K otázkám dne: Klukovské výmluvy pirátů. *Mladá fronta*. 26. 1. 1956, 12, s. 5.

ČT. Také v NDR protestují proti balónkové akci Svobodné Evropy. *Mladá fronta*. 27. 1. 1956, 12, s. 2.

ČT. Další nebezpečná zranění. *Mladá fronta*. 28. 1. 1956, 12, s. 3.

NESG. Výstavka darů tzv. Svobodné Evropy. *Mladá fronta*. 29. 1. 1956, 12, s. 6.

ČTK. Delegace ze závodů odsuzují zločinnou činnost "Svobodné Evropy". *Mladá fronta*. 1. 2. 1956, 12, s. 3.

ČTK. Přesvědčili se o zločinnosti Svobodné Evropy. *Mladá fronta*. 2. 2. 1956, 12, s. 3.

ČTK. Americké balony také nad Bulharskem. *Mladá fronta*. 4. 2. 1956, 12, s. 5.

---

<sup>384</sup> Číslování ročníků deníku *Rudé právo* je čerpáno ze záhlaví konkrétních deníků. Číslování se „láme“ vždy v září daného roku. Číslování ročníků *Mladé fronty* je převzato z katalogu knihovny FSV UK.



NESG. Nebezpečné nebe nad Evropou. *Mladá fronta*. 5. 2. 1956, 12, s. 2.

HERMANN, František. Pro své koryto ohrožují majetek i životy jiných. *Mladá fronta*. 5. 2. 1956, 12, s. 7.

TS-ČT. Je nutno skoncovat s provokační balonovou akcí. *Mladá fronta*. 7. 2. 1956, 12, s. 2.

NESG. Balonové provokace neustávají. *Mladá fronta*. 8. 2. 1956, 12, s. 2.

ČTK. Další zákrok proti vysílání balonů do našeho vzdušného prostoru. *Mladá fronta*. 9. 2. 1956, 12, s. 4.

TASS. USA porušují mezinárodní právo. *Mladá fronta*. 10. 2. 1956, 12, s. 5.

ČT. Sekretariát OSN odpověděl na telegram ministra zahraničních věcí Československé republiky. *Mladá fronta*. 14. 2. 1956, 12, s. 5.

ČT. Podařené meteorologické balony. *Mladá fronta*. 17. 2. 1956, 12, s. 3.

**Rudé právo. 19. 1. 1956 – 17. 2. 1956, 36.**

NESG. Havárie civilního dopravního letadla. *Rudé právo*. 20. 1. 1956, 36, s. 2.

NESG. Bdělost je na místě. *Rudé právo*. 21. 1. 1956, 36, s. 2.

NESG. Americké balony se štvavými letáky ohrožují bezpečnost letecké dopravy. *Rudé právo*. 22. 1. 1956, 36, s.1.

K. V. Náš lid protestuje proti novým metodám studené války. *Rudé právo*. 22. 1. 1956, 36, s. 5.

ČTK. Nové provokace amerických letadel. *Rudé právo*. 22. 1. 1956, 36, s. 5.

VĚK. Na okraj dne: piráti. *Rudé právo*. 24. 1. 1956, 36, s. 3.

ČTK. Zločinné náčiní usvědčuje RUŠITELE MÍRU. *Rudé právo*. 25. 1. 1956, 36, s. 1.

NESG. Provokace stoupců "studené války" *Rudé právo*. 25. 1. 1956, 36, s. 4.

RP. Americké balony Svobodné Evropy ohrožují lidské životy. *Rudé právo*. 26. 1. 1956, 36, s. 2.

ČTK. Další svědectví o zločinné balonové akci Svobodné Evropy. *Rudé právo*. 27. 1. 1956, 36, s. 2.

RP. Nedáme si narušovat pořádek v naší zemi. *Rudé právo*. 27. 1. 1956, 36, s. 2.

ČTK. Nový výbuch balonu Svobodné Evropy. *Rudé právo*. 28. 1. 1956, 36, s. 4.

DRÁZSKÝ, Josef. Nemůžeme stát se založenýma rukama. *Rudé právo*. 1. 2. 1956, 36, s. 1.

RÁŽ, Oldřich. Odmítáme pirátské činy. *Rudé právo*. 1. 2. 1956, 36, s. 2.

ČTK. Americká letadla narušují rakouský vzdušný prostor. *Rudé právo*. 1. 2. 1956, 36, s. 3.

NESG. Odsouzení "balonové propagandy". *Rudé právo*. 1. 2. 1956, 36, s. 3.

ČTK. Americké balony ohrožují let. dopravu v NDR. *Rudé právo*. 2. 2. 1956, 36, s. 3.

ČTK. Balony Svobodné Evropy ohrožují holandská letadla. *Rudé právo*. 3. 2. 1956, 36, s. 3.

ČTK. Balony ohrožují leteckou dopravu nad Bulharskem. *Rudé právo*. 4. 2. 1956, 36, s. 4.

Balony s letáky nad Anglií. *Rudé právo*. 4. 2. 1956, 36, s. 4.

ÁŇ. Na okraj dne: Když se obrátí vítr. *Rudé právo*. 5. 2. 1956, 36, s. 2.

TASS. Zastavit vypouštění balonů nad území SSSR. *Rudé právo*. 6. 2. 1956, 36, s. 3.

TASS. Spolková vláda je odpovědná za využívání území NSR k vysílání balonů. *Rudé právo*. 7. 2. 1956, 36, s. 4.

JJ. Balony ohrožují lidské životy. *Rudé právo*. 2. 1956, 36, s. 4.

ČTK, MA. Balonové pirátství Spojených států. *Rudé právo*. 8. 2. 1956, 36, s. 4.

ČTK. Čs. vláda žádá o zákrok OSN. *Rudé právo*. 9. 2. 1956, 36, s. 4.

VĚK. Na okraj dne: Z čerta anděla neuděláš. *Rudé právo*. 9. 2. 1956, 36, s. 5.

NESG. Soukromá iniciativa leteckých pirátů. *Rudé právo*. 10. 2. 1956, 36, s. 5.

ŠÍP, Emil. Americké špionážní létající fotokamery nad územím SSSR. *Rudé právo*. 10. 2. 1956, 36, s. 5.

ČTK. Balony USA nad Švédskem a Afghánistánem. *Rudé právo*. 11. 2. 1956, 36, s. 4.

TASS. Členové diplomatického sboru v Moskvě si prohlédli výstavu amerických balonů. *Rudé právo*. 12. 2. 1956, 36, s. 5.

ČS. Špatná propaganda. *Rudé právo*. 12. 2. 1956, 36, s. 5.

NESG. Dulles nespokojen s tlachavostí zástupců ministerstva letectví USA. *Rudé právo*. 13. 2. 1956, 36, s. 3.

ČTK. Sekretariát OSN odpověděl na telegram ministra zahraničních věcí ČSR. *Rudé právo*. 14. 2. 1956, 36, s.2.

ČTK. Balony se špionážním zařízením nad územím ČSR. *Rudé právo*. 14. 2. 1956, 36, s. 2.

ŠT. "Meteorologické balony" bez meteorologických přístrojů. *Rudé právo*. 17. 2. 1956, 36, s. 5.

ČTK. Britští poslanci odsuzují balonovou akci. *Rudé právo*. 17. 2. 1956, 36, s. 6.

- **ŽN Brumov-Bylnice, 1957:**

**Mladá fronta. 29. 4. 1957 – 28. 5. 1957, 13.**

NESG. Železniční nehoda. *Mladá fronta*. 30. 4. 1957, 13, s. 5.

**Rudé právo. 29. 4. 1957 – 28. 5. 1957, 37.**

ČTK. Železniční nehoda. *Rudé právo*. 30. 4. 1957, 37, s. 3

- **ŽN Stéblová, 1960:**

**Mladá fronta. 15. 11. – 16. 12. 1960, 16.**

ČTK. Zpráva vlády ČSSR o železničním neštěstí u stanice Stéblová. *Mladá fronta*. 16. 11. 1960, 16, s. 1.

NESG. Soustrastný telegram N. Chruščova. *Mladá fronta*. 18. 11. 1960, 16, s. 1.

ČTK. Zpráva vládní komise k železničnímu neštěstí u Stéblové. *Mladá fronta*. 1. 12. 1960, 16, s. 1 a 5.

**Rudé právo. 15. 11. – 16. 12. 1960, 41.**

ČTK. Zpráva vlády ČSSR o železničním neštěstí u stanice Stéblová. *Rudé právo*. 16. 11. 1960, 41, s. 1.

NESG. Soustrastný telegram ÚV KSSS a vlády SSSR k železničnímu neštěstí u stanice Stéblová. *Rudé právo*.

18. 11. 1960, 41, s. 1.

NESG. Zpráva vládní komise k železničnímu neštěstí u Stéblové. *Rudé právo*. 1. 12. 1960, 41, s. 2.

- **LN Norimberk, 1961:**

**Mladá fronta. 29. 3. – 27. 4. 1961, 17.**

ČTK. Havárie letadla ČSA u Norimberka. *Mladá fronta*. 30. 3. 1961, 17, s. 1.

ČTK. Z průběhu vyšetřování neštěstí letadla ČSA. *Mladá fronta*. 2. 4. 1961, 17, s. 1.

ČTK. K havárii čs. letadla u Norimberka. *Mladá fronta*. 6. 4. 1961, 17, s. 1 a 2.

ČTK. Pohřeb obětí leteckého neštěstí u Norimberka. *Mladá fronta*. 7. 4. 1961, 17, s. 1 a 1.

ČTK. Odborníci o havárii čs. letadla. *Mladá fronta*. 8. 4. 1961, 17, s. 1 a 2.

ČTK. Fotografie: Milimetr za milimetrem... *Mladá fronta*. 9. 4. 1961, 17, s. 1.

ČTK. Poslední poselství bylo zatajeno. *Mladá fronta*. 16. 4. 1961, 17, s. 1.

ČTK. Co bylo příčinou katastrofy? *Mladá fronta*. 20. 4. 1961, 17, s. 3.

**Rudé právo. 29. 3. – 27. 4. 1961, 41.**

ČTK. Havárie letadla ČSA. *Rudé právo*. 30. 4. 1961, 41, s. 1.

Z. Průběh šetření leteckého neštěstí. *Rudé právo*. 2. 4. 1961, 41, s. 1.

Z. K havárii čs. letadla u Norimberka. *Rudé právo*. 6. 4. 1961, 41, s. 1.

ČTK. Pohřeb obětí leteckého neštěstí u Norimberka. *Rudé právo*. 7. 4. 1961, 41, s. 3.

ČTK. Odborníci o havárii čs. letadla. *Rudé právo*. 8. 4. 1961, 41, s. 1.

ČTK. Co hledaly americké orgány u zříceného čs. letadla? *Rudé právo*. 9. 4. 1961, 41, s. 1.

ČTK. Americká tisková agentura k havárii čs. letadla u Norimberka. *Rudé právo*. 16. 4. 1961, 41, s. 1.

ČTK. Další vážné otázky kolem leteckého neštěstí u Norimberka. *Rudé právo*. 20. 4. 1961, 41, s. 1.

- **LN Casablanca, 1961:**

**Mladá fronta. 13. 7. – 11. 8. 1961, 17.**

ČTK. Havárie čs. dopravního letadla. *Mladá fronta*. 13. 7. 1961, 17, s. 1.

ČTK. K havárii letadla Praha-Bamako. *Mladá fronta*. 14. 7. 1961, 17, s. 1 a 3.

ČTK. Vyšetřování příčin katastrofy čs. letadla. *Mladá fronta*. 15. 7. 1961, 17, s. 1.

ČTK. K leteckým haváriím na lince Praha-Bamako. *Mladá fronta*. 16. 7. 1961, 17, s. 1.

ČTK. Oběti leteckého neštěstí dopraveny do Prahy. *Mladá fronta*. 19. 7. 1961, 17, s. 3.

ČTK. Sekou Touré k havárii našeho letadla. *Mladá fronta*. 21. 7. 1961, 17, s. 1.

ČTK. Pietní rozloučení s oběťmi leteckého neštěstí u Casablanky. *Mladá fronta*. 21. 7. 1961, 17, s. 3.

ČTK. Pietní rozloučení s africkými studenty. *Mladá fronta*. 22. 7. 1961, 17, s. 5.

NESG. Nezodpovědnost nebo zlý úmysl? *Mladá fronta*. 23. 7. 1961, 17, s. 1 a 7.

VANČURA, Jiří. Než letadlo přistane. *Mladá fronta*. 23. 7. 1961, 17, s. 6.

JV. Havárie čs. letadla musí být objasněna. *Mladá fronta*. 29. 7. 1961, 17, s. 1 a 2.

ČTK. Marocký tisk o letecké katastrofě. *Mladá fronta*. 29. 7. 1961, 17, s. 2.

**Rudé právo. 13. 7. – 11. 8. 1961, 41.**

ČTK. Havárie čs. dopravního letadla. *Rudé právo*. 13. 7. 1961, 41, s. 1.

ČTK. Ke katastrofě letadla na trati Praha-Bamako. *Rudé právo*. 14. 7. 1961, 41, s. 1.

ČTK. Vyšetřování příčin katastrofy čs. dopravního letadla. *Rudé právo*. 15. 7. 1961, 41, s. 1.  
ČTK. Projev soustrasti marockého krále. *Rudé právo*. 16. 7. 1961, 41, s. 1.  
ČTK. K leteckým haváriím na lince Praha-Bamako. *Rudé právo*. 16. 7. 1961, 41, s. 1.  
ČTK. Oběti leteckého neštěstí u Casablanky dopraveny do Prahy. *Rudé právo*. 19. 7. 1961, 41, s. 1.  
ČTK. Pietní rozloučení s oběťmi leteckého neštěstí u Casablanky. *Rudé právo*. 21. 7. 1961, 41, s. 1.  
ČTK. Pietní rozloučení s dalšími oběťmi leteckého neštěstí u Casablanky. *Rudé právo*. 22. 7. 1961, 41, s. 2.  
ZO. Podezřelé okolnosti havárií na lince Praha-Bamako. *Rudé právo*. 23. 7. 1961, 41, s. 5.  
ZO. Marocký list: katastrofa čs. letounu zdaleka nebyla náhodou. *Rudé právo*. 29. 7. 1961, 41, s. 4.

- **ŽN Vrbno pod Pradědem, 1961:**

**Mladá fronta. 28. 8. – 26. 9. 1961, 17.**

ČTK. Železniční neštěstí. *Mladá fronta*. 29. 8. 1961, 17, s. 1.

**Rudé právo. 28. 8. – 26. 9. 1961, 42.**

ČTK. Zpráva o železničním neštěstí. *Rudé právo*. 29. 8. 1961, 42, s. 1.

- **ŽN Praha-Hloubětín, 1965:**

**Mladá fronta. 22. 9. – 21. 10. 1965, 21.**

ČTK. Železniční neštěstí v Hloubětíně. *Mladá fronta*. 22. 9. 1965, 21, s. 5.

RP. Zahynulo 14 osob. *Mladá fronta*. 23. 9. 1965, 21, s. 5.

RP. Nekázeň zabíjí. *Mladá fronta*. 24. 9. 1965, 21, s. 3.

**Rudé právo. 22. 9. – 21. 10. 1965, 46.**

ČTK. Železniční neštěstí v Praze-Hloubětíně. *Rudé právo*. 22. 9. 1965, 46, s. 1

ČTK. Příčiny železničního neštěstí v Hloubětíně *Rudé právo*. 23. 9. 1965, 46, s. 2.

- **ŽN Deštnice, 1966:**

**Mladá fronta. 3. 5. – 1. 6. 1966, 22.**

ČTK. Neštěstí na trati. *Mladá fronta*. 4. 5. 1966, 22, s. 1 a 5.

ČTK. Vyšetřování neštěstí pokračuje. *Mladá fronta*. 5. 5. 1966, 22, s. 1 a 5.

ČTK. Zranění se zotavují. *Mladá fronta*. 6. 5. 1966, 22, s. 1 a 3.

ČTK. Zdravotní stav žáků se lepší. *Mladá fronta*. 7. 5. 1966, 22, s. 5.

ČTK. Rozloučení se studenty. *Mladá fronta*. 8. 5. 1966, 22, s. 7.

ČTK. Stav zraněných žáků je dobrý. *Mladá fronta*. 11. 5. 1966, 22, s. 1.

ČTK. Zranění domů. *Mladá fronta*. 12. 5. 1966, 22, s. 1.

ČTK. Pamětní deska studentům. *Mladá fronta*. 13. 5. 1966, 22, s. 5.

ČTK. Tragédii zavinila nedbalost. *Mladá fronta*. 14. 5. 1966, 22, s. 5.

**Rudé právo. 3. 5. – 1. 6. 1966, 46.**

ČTK. Neštěstí na železničním přejezdu v Deštnici. *Rudé právo*. 4. 5. 1966, 46, s. 1.

ČTK. Vyšetřování neštěstí v Deštnici pokračuje. *Rudé právo*. 5. 5. 1966, 46, s. 1.

ČTK. Stav zraněných v Deštnici. *Rudé právo*. 8. 5. 1966, 46, s. 2.

- **LN Gander, 1967:**

**Mladá fronta. 6. 9. – 5. 10. 1967, 23.**

RH. Náš iljušin se zřítíl. *Mladá fronta*. 6. 9. 1967, 23, s. 1.

RH. Péče postiženým. *Mladá fronta*. 7. 9. 1967, 23, s. 1 a 5.

HUK, Rudolf?. Úhrady škod z letecké přepravy. *Mladá fronta*. 6. 9. 1967, 23, s. 3.

RH. Identifikace ještě neskončila. *Mladá fronta*. 8. 9. 1967, 23, s. 1 a 5.

RH. První pošta zraněným. *Mladá fronta*. 9. 9. 1967, 23, s. 7.

RP. Katastrofu přežilo 32 osob. *Mladá fronta*. 12. 9. 1967, 23, s. 1 a 5.

RP. Upřímná účast Kanadčanů. *Mladá fronta*. 13. 9. 1967, 23, s. 5.  
GU. Obrat k lepšímu. *Mladá fronta*. 14. 9. 1967, 23, s. 5.  
RP. Telegram z Kanady. *Mladá fronta*. 15. 9. 1967, 23, s. 5.  
RP. Přijedou se zpožděním. *Mladá fronta*. 16. 9. 1967, 23, s. 1.  
PARENICA, Rudolf. Svědectví z místa neštěstí. *Mladá fronta*. 17. 9. 1967, 23, s. 1 a 7.  
PARENICA, Rudolf. První se vrátili. *Mladá fronta*. 21. 9. 1967, 23, s. 1 a 7.  
ČTK. Z Halifaxu do Prahy. *Mladá fronta*. 26. 9. 1967, 23, s. 5.

**Rudé právo. 6.9. – 5. 10. 1967, 48.**

ČTK. Havárie čs. letadla v Kanadě. *Rudé právo*. 6. 9. 1967, 48, s. 1.  
ČTK. K nehodě čs. letadla v Kanadě. *Rudé právo*. 7. 9. 1967, 48, s. 1.  
ČTK. Další informace k havárii čs. letadla v Kanadě. *Rudé právo*. 7. 9. 1967, 48, s. 2.  
LH. Tragické následky nehody čs. letadla v Kanadě. *Rudé právo*. 8. 9. 1967, 48, s. 1.  
LH. Rozsáhlé vyšetřování příčin nehody čs. letadla. *Rudé právo*. 9. 9. 1967, 48, s. 1 a 2.  
ČTK. Poselství k havárii čs. letadla. *Rudé právo*. 9. 9. 1967, 48, s. 1.  
LH, ČTK. Pozůstatky obětí letecké katastrofy v Praze. *Rudé právo*. 12. 9. 1967, 48, s. 1 a 7.  
ČTK. Čs. lékaři v Montrealu. *Rudé právo*. 13. 9. 1967, 48, s. 7.  
NESG. 24 hodin v zahraničí - Dva čs. pacienti... *Rudé právo*. 15. 9. 1967, 48, s. 7.  
NESG. 24 hodin v zahraničí - Čs. pacienti... *Rudé právo*. 16. 9. 1967, 48, s. 7.  
LH. Otazníky nad příčinou havárie čs. letounu v Kanadě. *Rudé právo*. 17. 9. 1967, 48, s. 2.  
MEVALD, K. Fotografie: Do Prahy přicestovali... *Rudé právo*. 21. 9. 1967, 48, s. 2.  
LH. Další pacienti z Halifaxu v Praze. *Rudé právo*. 26. 9. 1967, 48, s. 1.  
ČTK. Ještě 19 pacientů v kanadských nemocnicích. *Rudé právo*. 28. 9. 1967, 48, s. 7.

• **LN Ptice, 1968:**

**Mladá fronta. 12. 10. – 11. 11. 1968, 24.**

HUK Rudolf, MENZL Zdeněk. Katastrofa našeho Il-14. *Mladá fronta*. 12. 10. 1968, 24, s. 1 a 2.  
HUK Rudolf, MENZL Zdeněk. Dozvuky katastrofy. *Mladá fronta*. 13. 10. 1968, 24, s. 1 a 2.  
RH. Ještě 24 osob se léčí. *Mladá fronta*. 15. 10. 1968, 24, s. 1.  
ČTK. Jaký je stav raněných. *Mladá fronta*. 18. 10. 1968, 24, s. 2.

**Rudé právo. 12. 10. – 11. 11. 1968, 49.**

ČTK. Havárie čs. letadla. *Rudé právo*. 12. 10. 1968, 49, s. 2.  
ČTK. Čs. aerolinie k havárii letadla. *Rudé právo*. 13. 10. 1968, 49, s. 2.  
ČTK. K havárii čs. letadla. *Rudé právo*. 15. 10. 1968, 49, s. 2.  
ČTK. Zranění z havarovaného letadla se zotavují. *Rudé právo*. 18. 10. 1968, 49, s. 2.

• **ŽN Bezděčín, 1969:**

**Mladá fronta. 29. 7. – 27. 8. 1969, 25.**

ČTK. Důsledek nezodpovědnosti. *Mladá fronta*. 30. 7. 1969, 25, s. 1.  
VŮTĚCHOVSKÁ J., HUK Rudolf. Tragédie u Boleslavi. *Mladá fronta*. 30. 7. 1969, 25, s. 1.  
HUK Rudolf. Jak se daří raněným. *Mladá fronta*. 31. 7. 1969, 25, s. 1 a 2.  
JV. Draze zaplacená zkušenost. *Mladá fronta*. 31. 7. 1969, 25, s. 2.  
NESG. Telegraficky: Prezident republiky Ludvík Svoboda.... *Mladá fronta*. 2. 8. 1969, 25, s. 1.  
RH. Pohřby obětí. *Mladá fronta*. 2. 8. 1969, 25, s. 2.  
RH. Čtyřriadvacátá oběť. *Mladá fronta*. 4. 8. 1969, 25, s. 2.

**Rudé právo. 29. 7. – 27. 8. 1969, 49.**

ČTK. K železničnímu neštěstí u Mladé Boleslavi. *Rudé právo*. 30. 7. 1969, 49, s. 1.  
NESG. Soustrastný telegram z Rumunska. *Rudé právo*. 1. 8. 1969, 49, s. 1.  
ČTK. Prezident republiky k železničnímu neštěstí. *Rudé právo*. 2. 8. 1969, 49, s. 1.

ČTK. Soustrastný telegram W. Stopha. *Rudé právo*. 2. 8. 1969, 49, s. 1.  
JIN. Nad týdenní poštou... *Rudé právo*. 4. 8. 1969, 49, s. 1.

- **LN Tripolis, 1970:**

**Mladá fronta. 2. 6. – 1. 7. 1970, 26.**

TOM. Katastrofa letadla. *Mladá fronta*. 2. 6. 1970, 26, s. 2.

TOM. Začíná vyšetřování. *Mladá fronta*. 3. 6. 1970, 26, s. 2.

**Rudé právo. 2. 6. – 1. 7. 1970, 50.**

ČTK. Havárie čs. letadla. *Rudé právo*. 2. 6. 1970, 50, s. 1.

ČTK. Soustrast libyjských představitelů. *Rudé právo*. 3. 6. 1970, 50, s. 1.

- **ŽN Řikonín, 1970:**

**Mladá fronta. 12. 12. 1970 – 13. 1. 1971, 26.**

ČTK. Zpráva o železničním neštěstí. *Mladá fronta*. 12. 12. 1970, 26, s. 2.

NESG. Ještě k železniční nehodě. *Mladá fronta*. 14. 12. 1970, 26, s. 1.

**Rudé právo. 12. 12. 1970 – 13. 1. 1971, 51.**

ČTK. Železniční neštěstí na Moravě. *Rudé právo*. 12. 12. 1970, 51, s. 2.

ČTK. K železničnímu neštěstí u Tišnova. *Rudé právo*. 14. 12. 1970, 51, s. 2.

- **LN Damašek, 1975:**

**Mladá fronta. 21. 8. – 19. 9. 1975, 31.**

NESG. Letecké neštěstí. *Mladá fronta*. 21. 8. 1975, 31, s. 1.

NESG. Soustrastné telegramy. *Mladá fronta*. 23. 8. 1975, 31, s. 1.

NESG. Zpráva k letecké nehodě. *Mladá fronta*. 27. 8. 1975, 31, s. 1 a 2.

NESG. Poslední rozloučení. *Mladá fronta*. 3. 9. 1975, 31, s. 2.

**Rudé právo. 21. 8. – 19. 9. 1975, 55.**

ČTK. Havárie čs. letadla u Damašku. *Rudé právo*. 21. 8. 1975, 55, s. 1.

ČTK. Soustrastné telegramy. *Rudé právo*. 23. 8. 1975, 55, s. 1.

ČTK. K havárii čs. letadla u Damašku. *Rudé právo*. 27. 8. 1975, 55, s. 2.

ČTK. Pietní akt. *Rudé právo*. 3. 9. 1975, 55, s. 1.

- **LN Bratislava, 1976:**

**Mladá fronta. 29. 7. – 29. 8. 1976, 32.**

NESG. Letecká nehoda. *Mladá fronta*. 29. 7. 1976, 32, s. 2.

NESG. K letecké nehodě. *Mladá fronta*. 30. 7. 1976, 32, s. 1.

NESG. Po havárii letadla ČSA. *Mladá fronta*. 31. 7. 1976, 32, s. 2.

NESG. Vyprošťovací práce byly ukončeny. *Mladá fronta*. 3. 8. 1976, 32, s. 1.

**Rudé právo. 29. 7. – 29. 8. 1976, 56.**

ČTK, RP. Letecká havárie u Bratislavy. *Rudé právo*. 29. 7. 1976, 56, s. 1.

ČTK. Soustrastný telegram. *Rudé právo*. 30. 7. 1976, 56, s. 1.

ČTK, RP. Vyprošťovací práce pokračují. *Rudé právo*. 30. 7. 1976, 56, s. 2.

ČTK. Vyjádření soustrasti k leteckému neštěstí. *Rudé právo*. 31. 7. 1976, 56, s. 1.

ZR. K neštěstí u Bratislavy. *Rudé právo*. 31. 7. 1976, 56, s. 2.

ČTK. Soustrastný telegram. *Rudé právo*. 3. 8. 1976, 56, s. 1.

ČTK. Vyproštění obětí leteckého neštěstí. *Rudé právo*. 3. 8. 1976, 56, s. 2.

- **LN Praha-Ruzyně, 1977:**

Nebyly publikovány žádné články.

- **ŽN Nové Kopisty, 1989:**

**Mladá fronta, 11. 11. – 10. 12. 1989, 45.**

ŠEVČÍK, Libor. Baltorient včera nedejel. *Mladá fronta*. 11. 11. 1989, 45, s. 7.

**Rudé právo, 11. 11. – 10. 12. 1989, 70.**

KR. Železniční neštěstí. *Rudé právo*. 11. 11. 1989, 70, s. 2.

ROUČ, Karel. Vlaky už opět jezdí. *Rudé právo*. 13. 11. 1989, 70, s. 2.

## **Seznam tabulek, grafů a obrázků**

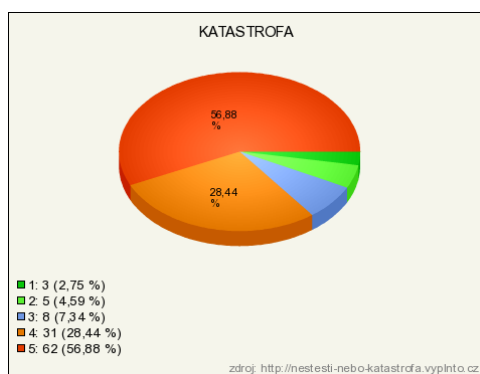
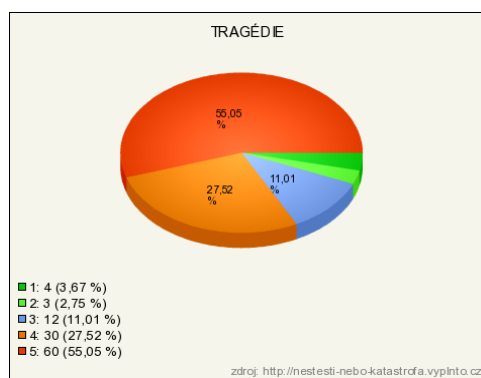
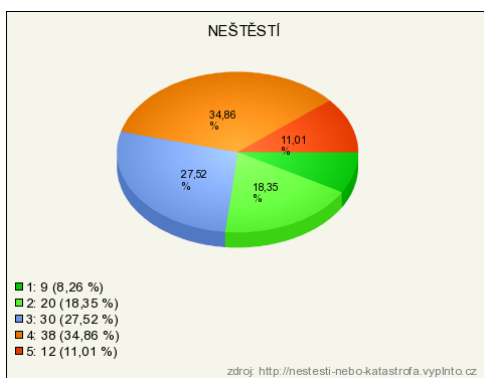
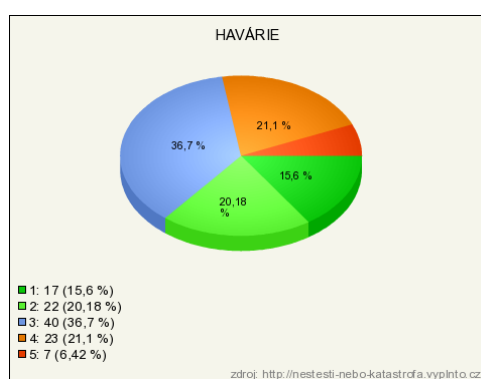
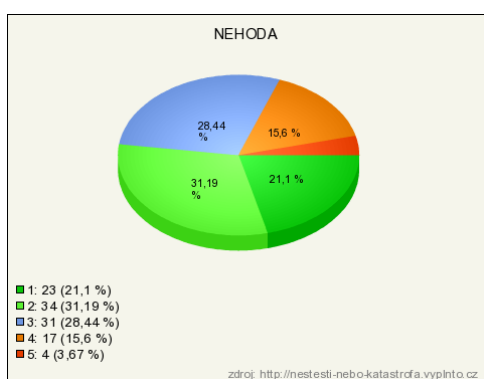
Tabulka 1 - Seznam publikovaných článků (LN Kalamata 1948).....	31
Tabulka 2 - Seznam publikovaných článků (ŽN Podivín 1956) .....	36
Tabulka 3 - Seznam publikovaných článků (ŽN Šakvice 1953) .....	40
Tabulka 4 - Seznam publikovaných článků (LN Levoča 1956) .....	49
Tabulka 5 - Seznam publikovaných článků (ŽN Brumov-Bylnice 1957) .....	53
Tabulka 6 - Seznam publikovaných článků (ŽN Stéblová 1960) .....	59
Tabulka 7- Seznam publikovaných článků (LN Norimberk 1961) .....	65
Tabulka 8 - Seznam publikovaných článků (LN Casablanca 1961) .....	70
Tabulka 9 - Seznam publikovaných článků (ŽN Vrbno pod Pradědem 1961) .....	76
Tabulka 10 - Seznam článků (ŽN Hloubětín 1965) .....	81
Tabulka 11 - Seznam publikovaných článků (Deštnice 1966).....	87
Tabulka 12 - Seznam publikovaných článků (Gander 1967).....	93
Tabulka 13 - Seznam publikovaných článků (LN Ptice 1968) .....	101
Tabulka 14 - Seznam publikovaných článků (ŽN Bezděčín 1969) .....	106
Tabulka 15 - Seznam publikovaných článků (LN Tripolis 1970) .....	112
Tabulka 16 - Seznam publikovaných článků (ŽN Říkonín 1970) .....	117
Tabulka 17 - Seznam publikovaných článků (LN Damašek 1975).....	123
Tabulka 18 - Seznam publikovaných článků (LN Bratislava 1976) .....	129
Tabulka 19 - Seznam publikovaných článků (ŽN Nové Kopisty 1989) .....	143
Tabulka 20 - Všechny nehody - kvantitativní analýza.....	145
Tabulka 21 - Všechny nehody - kvalitativní analýza .....	152
Graf 1- Frekvence publikovaných článků (LN Kalamata 1948) .....	32
Graf 2 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Podivín 1950) .....	36
Graf 3 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Šakvice 1953) .....	41
Graf 4 - Frekvence publikovaných článků (LN Levoča 1956) .....	49
Graf 5 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Brumov-Bylnice 1957).....	54
Graf 6 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Stéblová 1960) .....	59
Graf 7 - Seznam publikovaných článků (LN Norimberk 1961) .....	65
Graf 8 - Frekvence publikovaných článků (LN Casablanca 1961) .....	70
Graf 9 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Vrbno pod Pradědem 1961) .....	76
Graf 10 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Hloubětín 1965).....	81
Graf 11 - Frekvence publikovaných článků (Deštnice 1966) .....	87
Graf 12 - Frekvence publikovaných článků (Gander 1967) .....	93
Graf 13 - Frekvence publikovaných článků (LN Ptice 1968) .....	101
Graf 14 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Bezděčín 1969) .....	107
Graf 15 - Frekvence publikovaných článků (LN Tripolis 1970) .....	112
Graf 16 - Frekvence publikovaných článků (ŽN Říkonín 1970) .....	118
Graf 17 - Frekvence publikovaných článků (LN Damašek 1975) .....	123

Graf 18 - Frekvence publikovaných článků (LN Bratislava 1976).....	130
Graf 19- Frekvence publikovaných článků (ŽN Nové Kopisty 1989).....	143
Graf 20 - Následky nehod a průměrný počet článků (letecké nehody) .....	148
Graf 21 - Následky nehod a průměrný počet článků (železniční nehody) .....	149
Graf 22 - Kvantitativní rozdíl v počtu článků MF a RP .....	150
Graf 23 - Průměrný počet článků a témat u jednotlivých nehod.....	153
Obrázek 1 - Trasa letu (LN Kalamata 1948).....	29
Obrázek 2 - Situační plánec nehody (Řikonín 1970) .....	115
Obrázek 3- Schéma poslední fáze letu (LN Bratislava 1976) .....	127

## Dotazník – vnímání expresivity výrazů pro negativní událost

Dotazník s názvem *Neštěstí nebo katastrofa* byl zveřejněn prostřednictvím stránek VypInto.cz ve dnech 19.-31. 1. 2015 a jeho respondenty byli převážně náhodní návštěvníci či mnou oslovení známí. Cílem dotazníku bylo zjistit, jak respondenti vnímají expresivitu a emotivnost uvedených výrazů: nehoda, neštěstí, havárie, katastrofa, tragédie (jedná se o výrazy, které se objevovaly v dobovém tisku při informování o událostech).

Respondenti hodnotili působení každého termínu na škále 1 – 5 (1=minimální emotivnost, 5=maximální). Dotazníku se zúčastnilo 109 respondentů. Z dotazníku vyplynulo následující pořadí výrazů (od nejméně expresivního po nejsilnější): **nehoda – havárie – neštěstí – tragédie – katastrofa**.





# Vyplněná kódovací tabulka - ukázka

NEHODA: F7ICE 196P, 11.10. 4 13 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

Ok

Deník	č. článku	datum	str.	Q	rozsah	titulek	A	A	A
MV		12.10.	1	2	3(3)	Konstancie města K-14			
		13.10.	2	4	4(4)	Konstancie města K-14			
		14.10.	1	3	4(4)	Domovy dětí v K-14			
		15.10.	1	4	5(5)	Domovy dětí v K-14			
		16.10.	1	4	6(6)	Domovy dětí v K-14			
		17.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		18.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		19.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		20.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		21.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		22.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		23.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		24.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		25.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		26.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		27.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		28.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		29.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		30.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		31.10.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		1.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		2.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		3.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		4.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		5.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		6.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		7.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		8.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		9.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		10.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		11.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		12.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		13.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		14.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		15.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		16.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		17.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		18.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		19.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		20.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		21.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		22.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		23.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		24.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		25.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		26.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		27.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		28.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		29.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		30.11.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		1.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		2.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		3.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		4.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		5.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		6.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		7.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		8.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		9.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		10.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		11.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		12.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		13.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		14.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		15.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		16.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		17.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		18.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		19.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		20.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		21.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		22.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		23.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		24.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		25.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		26.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		27.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		28.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		29.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		30.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			
		31.12.	2	14	2(2)	Domovy dětí v K-14			