

# HASIČI

## VZPOMÍNKY A ZKAZKY SLOUŽÍCÍCH I VETERÁNŮ

### DÍL 2.

**Motto: U hasičů se toho vskutku zažilo, zažívá a zažívat i nadále bude...**

Vše zde uvedené se skutečně stalo.

Omluvte případné malé nepřesnosti, vzpomínky jsou fakt staré.

WAP, TATRABLÁZEN a spol.  
2022

## Prostě výjezdy



Mezi kuriozní výjezdy lze zařadit asi cokoli a s hrůzou zjišťuju, že buď se to dá říct o všech anebo taky o žádném.

Nicméně takový ty nečekaný byly svolávačky z domova. Sehnat v době předmobilové někoho mimo směnu, bylo spíš dílem náhody.

Nicméně jednoho dne vám doma zazvoní telefon a tam se ozve, ahoj tady Ivana, pil si něco? Ne, nepil, zatím.....fajn, tak pojď, je vlaková nehoda a je tam třeba dovézt osvětlovák. Tož ruče na bradavky a poklusem dva kiláky do práce. Vymetená stanice, všechno venku, v zadních garážích protiplyn na A31, si říkám fajn, aspoň 5kvaltů, hodim do závěsu oj osvětlovacího přívěsu a nabírám zástupce velitele útvaru, který dorazil spolu se mnou. Jedem do Mstětic, srazili se tam vlaky.

Nevím proč, ale v mírném stoupání nás předjíždí šáde 120 a její osádka zuřivě gestikuluje. Netuše co chtějí, kontroluju za jízdy co jde, Tomáš se dokonce vyklání oknem ve dvěřích, dle toho jak mávali rukama jsme nabyli dojmu, že nám neblíká maják... Nejistili jsme nic a protože přišla rovinka a zrovna se to rozjelo, spokojeně jsme se kochali při průjezdu Strašnic okolím. Po dojezdu na místo jsme došli k přívěsu a zjistili, že celou dobu byly zadní dveře otevřené. Díky tomu, že tehdy bylo uvnitř vše přitazeno řemínky, neztratilo se nic.

S Tomášem jsme často zašli i na dvě, v jeho případě to znamenalo po skončení denní, neb to byl "suchej" hasič. Jednoho dne jsme měli sraza v práci s tím, že přijde ještě Karel, bývalý náš kolega, t.č. ve službě u městských kolegů, centrální stanice. Srkáme ještě před koncem jeho šichty kafe, družstvo s Liazkou směny B je pryč, když v tu chvíli zvoní poplachovej telefon. Hanka vyleze a povídá, že pod Krejčárkem hoří skládka a Liazka to má z ruky, jestli bysme tam nesjeli. Říkám, promiň, ale mam hadry v čistírně a sem v civilu, tehdy měl každej svojí skříňku, nebylo nic navíc, Karel měl taky civil a

žlutý tříčko hasiči Praha. Dojed'te tam jen s Tatrou, kluci se vracej, pošlu je tam, město toho má hodně, prostě kafe nevypiješ a se slovy tak dík, hupsnu do Tatry a v takto složeném výjezdu vyrážíme vstříc nějaký smradlavý skládce. Přijedem na k Edenu a proti nám letí družstvo s liazkou, který dostává šok z toho, že proti nim jede jejich tatra, byť na stanici nebyla ani noha 😊 - Vysupíme na Želivárnu a cestou k ohradě řešíme, kdo pojed' první, neb se nemůžeme shodnout na příjezdový cestě a tak jedem vedle sebe, nikdo nechce jet první. Joooo to se to jezdilo po Praze...dneska to nedáš na skutru..mno nic, takže dojezd, nejdřívě přivítání a vysvětlování, pak něco o prdeli jako že nemáme čas a ať si švihnou, no béčko že jo, návrat, odchod na pivo.. Jméno Karel mi připomělo jak moc fajn to byl člověk, pracovitej a ochotnej, bohužel měl tehdy nějaký problémy, který vyřešil nejhorsím možným způsobem a dostal se tak do statistik našich výjezdů. Ještě dnes, po 30ti letech mi naskakuje husí kůže.

Když se vrátím k těm telefonům domu, vzpomněl sem si na jeden den, opět směny B. Tehdy na ně padlo, že budou přezouvat Liazku, Tatra byla na nějaký opravě, situaci zachraňovali dva ertáky.

No a tak si válim šunky ve volnu a telefon. Hanka povídá, prosimtě můžeš přijít do práce? Obě auta jsou venku a obě jsou rozbitý, není volnej žádnej strojník, je třeba je přitáhnout zpátky. Nic zlého netuše vyrážím, abych po dojezdu do práce zjistil, že líza je na heveru a kola dole. Jooo máma ti ty vole říkala, že se máš líp učit, no naštěstí byly obutý, tak sem to hodil na auto a vyrazil na Barrandov pro první družstvo, abych je přitáhl domu. Byl to ten klasickej letní, rozpálenej den a tak zatímco část osádky dobrovolně padala do kádě, zbytek se pokoušel přivézt k životu tu zdechlinu. Pro druhý družstvo sem jel někam do Černošic, nebo už nevím ani...

Kluci byli šikovný a ještě do půl noci byly ertáky v plný síle, liazka obutá a od tý doby se samozřejmě nehlo kolo. Během toho odtahového dopoledne nám uniklo 7 výjezdů...

Takže i takové jsme měli směny a je mi líto, že zklamau některé diskutující, protože ne vždy se chlastalo a ničilo... Ono se prostě tehdy fungovalo prostě trochu jinak. A nejen na dráze u hasičů.

-tatrablázen-

## Pivovar Vinohrady, jeden z největších požárů v historii Prahy



Je tomu již 21 let, co vyhořel Vinohradský pivovar. 28. 8. 2000. Taky jsem se tam v rámci služby "podíval". Vyjeli jsme s tatrou 815, tedy CAS 32 (na fotkách je u ní žlutá šipka) z tehdejší hasičárny ve Vršovicích, ulice Petrohradská, což bylo cca 2 kiláky od požáru, možná ani ne. Člověk to tam znal, tak jsem naváděl řidiče naší tatra kudy to jen šlo. Bohužel cestou k zásahu jsme drbli Forda kabrioleta, neb jeho slečna řidička s ním byla do slova vypičená do ulice a jinudy to nešlo. Tatra odskočila od obrubníku a načechrala bok Forda. Baba se mohla posrat, že je to nový auto atd. Jo, nový, to se ukázalo druhej den. Stará plečka, plná odpadávajícího kytu po předšlejch opravách kastle, jak byla už vobouchaná. Ale to jsem ještě nevěděl, že si na mojí maličkosti smlsne jeden kancelářskej blb z našeho ředitelství a začal mě osočovat, že jsem zvolil špatnou trasu. Mistr, co viděl oheň leda v kamnech a bejvalej policajt k tomu (nic proti nim...). Nakonec se to nějak vyřešilo a ostatně jinudy jet nešlo, protože vše bylo ucpaný. Ale zpět k události. U nehody jsme po domluvě nezůstali, každěj litr vody byl dobrej, takže si pro řidiče došla v klidu dopravníka přímo u ohně, neb věděla, kam jedem.

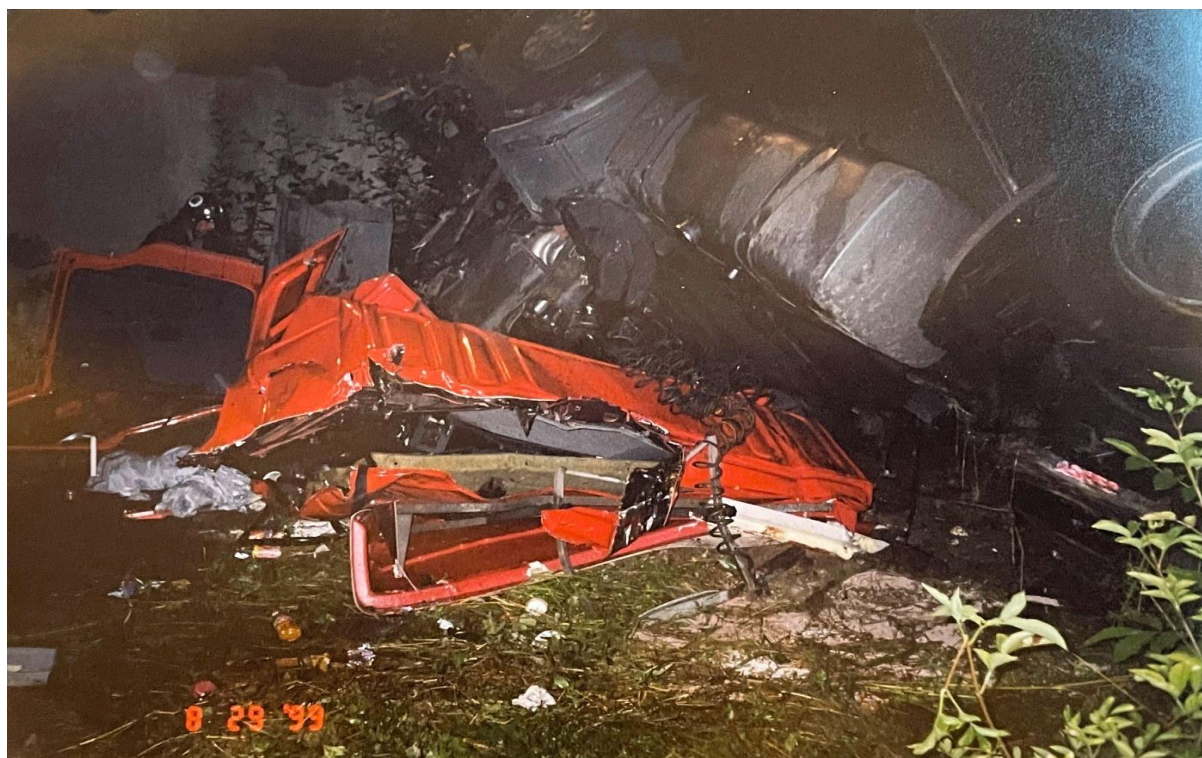
Na místě to vypadalo docela chaoticky, ostatně nebylo čemu se divit. Vyjebal se hned žebřík z centrály, tuším, že se dala blbě hadice od suchovodu do koše a celkově to bylo drobet na dvě věci. Naše tatra byla určena jako hlavní auto pro dodávku vody do holešovického Bronta/plošina AP 42. A to skoro po celou noc. Jednou tam Pavel/VZ pustil auto od nějakých dobráků. Frajeři v pantoflích a triku, vodu nedali, místo toho úplně k hovnu vylili během pár minut celou tatra do díry ve zdi. Jejich velící byl navíc drobet mimo, proč, to je nasnadě. Ale od té doby jsou dobráci v Praze o něčem jiném... Každopádně nasranej Strejda je poslal okamžitě pryč a jen: Venco, dejte to zpátky... Pro nás zásah končil někdy ráno...

A ani u nás to nebylo bez chyb. Krom bouračky si náš řidič nechal omylem věci v jiném voze v přesvědčení, že jsou v Tatře, takže neměl kabát ani blembák... K ohni přijel i ředitel a trochu se divil, kde má ochranu hlavy... Inu stane se... Ale svítilo to hezky. Já tam ještě v jednom okamžiku táhnul zavodněnejch 7 béček (pro laiky: B, zasraně těžká hadice o délce 20m a průměru 75mm...) a to nebylo taky nic moc... spíš nic, než moc a skoro to nešlo, ruce až na zem, pak mi pomohli další kolegové... Ale teda letí to, jednadvacet let a jeden by řekl, že skorem včera...



-wap-

## Třetí v autě... To nevymyslíš.



Léto roku 1999 byla jako každé jiné, docela se jezdilo, sluníčko pálilo vždy jen v den, kdy člověk měl službu, prostě klasika. Krom jiných si vybavím jeden srpnový výjezd k dopravní nehodě. Poměrně kuriózní dopravní nehodě. Měla bohužel ale tragické následky, takže žádná lábuž. Vyjelo se na ní někdy po půlnoci, a že to nebude prdel, měla naznačit už příhoda na cestě k ní. První příhoda. Došlo k ní na Míráku (Náměstí Míru). Letíme z Petrohradské tehdy oba Mercedesy a velitelák směr Praha 5. Já dřepím coby VD v technickém družstvu, jedoucím jako poslední. Před náma cisterna. Jelo se docela svižně, Praha byla prázdná. No, a když se vlítlo na Mírák, první Mercedes dostal na kostkách smyk jak kráva, do křižovatky letěl bokem a od průseru byl strašně malinkatý kousek. My v druhém autě, no nebudu kecat, krve by se v nás nikdo nedořežal, když jsme měli před sebou ten výjev skoro převrácené cisterny na bok. No nic, šofér to vybral a za ticha v autě letí dál. Žitná směr Karlák, kde zatáčíme doleva směr Jiráskáč. Jenže... Jenže zleva si to šine celá centrála na majáky. Tři družstva, jedoucí na jinej případ směr Spálená ulice. Mockerát se nestane, aby se sešlo tohle všechno na jedny křižovatce uprostřed noci. Nedali jsme si hudlana plech vs. plech, ale další příhoda, co měla naznačit, že tenhle výjezd bude z kategorie nezapomenutelných. Za pár minut jsme na místě. Praha – Radlice, most přes železniční trať, ulice Radlická. Nahoře nic, jen asi pět šest metrů díra po zábradlí. Pod mostem tahač, tuším DAF. Jakože tahač návěsů kolama nahoru. Před nám na místě už HS Smíchov, část. Tak fofrem dolů, bere se těžký Holmatro z našeho Mercedesu. Vše pěšmo po prudkém svahu, auta přejedou pak. Dole se nám naskytl pohled na havarovaný tahač. Kabina, jak dopadla po rotaci střechou na zem, připomínala vše, jen ne tirák. V sedadlech naprosto slisované boudy byla zaklíněná v bezpečnostních pásech vzhůru nohama dvojice bezvládných těl. Doktor potvrdil smrt, a tak se přešlo na jejich vyproštění. To byla vzhledem ke stavu záležitost více než značně složitá. Povolal se jeřáb z HS-2 nebo HS-5, už nevím, kabina se uvázala a hurá nahoru. Nešlo to, tak bum, kabina dolů na zem a znovu. Když se s tím fláкло už nevím po kolikáté, bylo ticho a špekulovalo se, co dál. V tom za náma ozvalo něco ve smyslu klepání na plech. Koukáme na sebe a jenom hlesneme: Ty vole, tam snad ještě někdo je! A taky že jo. Hned nůžky a stříhat. Jenže těm z centrály se ulomila čelist, takže se vzala naše souprava a kluci hned párali bok viz první foto. Kamion byl zavěšenej furt na laně jeřábu,

stojícího na mostě, a chtě nechtě se musel trochu nadzvednout. Jakmile se to stalo, vlezl dovnitř doktor a omrknul třetího člena osádky havarovaného kamionu, teda jeho tahače. Byl až na bolavý koleno v pořádku. Při nárazu na zem ho přimáčklo polstrované sedačky a následně pod sebou měl deku, takže byl „v měkkém“. Neuvěřitelná klika, teda spíše štěstí v neštěstí.

Když to šlo, vlezl jsem dovnitř já s kolegou z HS-7 a chlapa jsme za skřípění plechů vytáhli ven. Nic moc pocit uvnitř zdemolované kabiny, co visí na laně, to musím říct. Byl to první člověk, co mi poděkoval za záchranu života... Cituji: Kluci, já už nedoufal, děkuju! Poděkování ale patřilo všem, já ho jen vytáhli a byl pouze součástí toho našeho ansáblu. Na rovinu, nikdo z nás nemohl tušit a vzhledem ke stavu vozu ani vědět, že se na odpočívacím lehátku nachází třetí člověk, když vidíte dva vpředu... Blbý bylo, že řidič vpředu byl jeho brácha... Přeživší byl taky kamioňák, co odstavil soupravu a s bráchou že se jen sveze domů... Mrtvý spolujezdec byl kolega zesnulého řidiče... Pak se z trosek podařilo do slova a do písmene vydolovat dva mrtvé...

Jak k nehodě došlo, jsme se nedozvěděli. Jestli smyk, mikrospánek či něco jiného zapříčinilo proražení mostního zábradlí a následný smrtelný pád vozu cca 12-15m dolů k trati. Jinak tento případ se pak objevil i v pořadu 112 Mirka Vaňury, akorát si onen kolega nějak nevzpomněl, že na místě nebyl jen on a jeho jednotka. O drážních hasičích naprosto bez skrupulí „taktně“ pomlčel... Jak se říká „chuj s tím“, ale minimálně neslušné to od něj bylo.

Každopádně za těch skoro 20 let služby u drážních hasičů v Praze jsem viděl fakt ošklivých a tragických bouraček víc, než je na jednoho zdrávo, ale takovou našťestí jen tuhle. Klobouk dolů před všema zasahujícíma.



-wap-

## Kolona jak ze seriálu Sanitka aneb když se nepředá informace, je zaděláno na průser raz dva



Nikdy jsem nebyl přítel všeho, kde byla uvedena slova jako námětové, taktické či prověřovací. Dá se říct, že jsem tyto věci nesnášel, byť jsem se jich v rámci své práce musel pochopitelně zúčastňovat a v dobách velitelování je i vytvářet. Bral jsem veškerá tyto cvičení jako nutné zlo, při kterém stejně nikdo nedělal, jak se lidově říká naplno. Nechci říct, že by se to odfláкло, to nikoliv, ale reálný zásah je reálný zásah. Cvičení mají samozřejmě svá opodstatnění, potřebu a místo v rámci činnosti a odborné přípravy bezpečnostních a záchranných složek, ale halt mám na ně svůj pohled, a to se jich aktivně zúčastňuji v rámci práce dodnes.

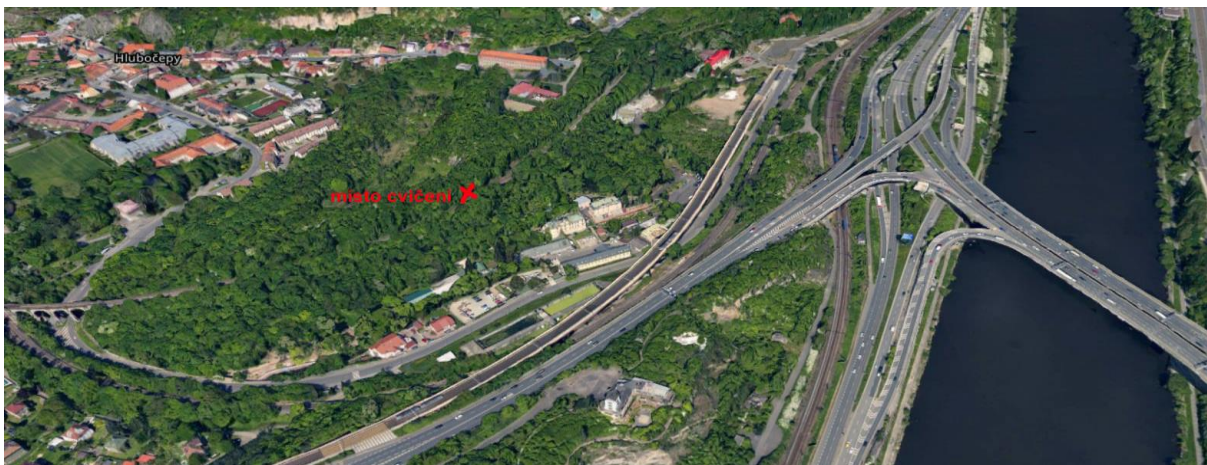
Cvičení mají mimo jiné za cíl prověřit a odhalit možné nedostatky. Ty jsou vždycky. No a jeden takový jsem vyvolal v roce tuším 2007. Tehdy se připravovalo poměrně rozsáhlejší cvičení na střet dvou vlaků na železniční trati, tzv. Pražském Semmeringu. Vyšlo to na jinou směnu, a já v něm hrál s dalšíma kolegama jen pouhého figuranta. Trať Pražského Semmeringu vede ze Smíchova směrem na Hostovice a název je odvozen od podobné trati v Rakousku, která vede ve skalách a je na ní několik viaduktů jako na té pražské. A u jednoho z nich se odehrálo ono cvičení pro jednotky drážních a městských hasičů. Z místa byl a dosud je krásný výhled na údolí Vltavy a Barrandovský most. Dle plánu a domluvy se ho neměla účastnit ani policie, ani záchranná služba. Správně tušíte, že vše bylo jinak. V den akce se podařilo přistavit vlakovou soupravu, inscenující nehodu a nás do ní vpravit coby figuranty v rolích zraněných cestujících. Když mělo vše vypuknout, obdržel jsem pokyn od našeho náměstka ředitele, ať událost oznámím na linku 112. Pokyn se musí plnit, tak jsem vytáhl svůj mobil a volal. Dovolal jsem se na 112, ale nikoliv naší pražskou, nýbrž tuším královéhradeckou. Nevadí, předal jsem informace, které si operátor vyžádal, a věc jsem považoval za vyřízenou. Za pár chvil bylo slyšet houkání a dostavila se první jednotka HZS. HS 7 Smíchov. Dosud vše klapalo, jak bylo psáno. Drážní hadice na cestě. No ale v tom bylo slyšet další houkání a letmý pohled na Barrandovský most a ulice od Zlíchova, nacházející se pod námi, nám vyjevilo scénu jak ze slavného a kultovního seriálu Sanitka, kdy v jeho posledním, velice povedeném díle, pražští záchranáři dělají na havárii letadla v Suchdole, resp. obraz, kdy je vidět jedoucí kolona xxx sanitek v záběrech postupně od Prašného



mostu až do Podbaby. Přesně tak vypadal Barrandovský most, plný žlutých blikajících a houkajících aut. Si říkáme, kam se hrnou, co se kde děje za mega průser, když se jich valí tolik. V ten moment se nad našimi hlavami a místem cvičení objevil burácející vrtulník. Z Ruzyně vzlétnuvší Kryštof 1. A sakra. Co to může bejt? My si tady jenom cvičíme a ZZS se dostavit neměla. Za další minutu je vše jasné. Cvičná nehoda se nacházela v poměrně blbě přístupném místě trati. Po svých se muselo do dost prudkého kopce. No a na jeho konci téměř u nás se najednou zjevil značně supící postarší doktor, táhnoucí kufr. Za ním další záchranář, hledající dech, který potratil během toho heroického výkonu, hodného zkušeného a trénovaného horolezce s těma všema cajkama, co vláčel od auta až sem. Za nedlouho bylo vše vysvětleno. Prvopočátek problému byl v předání události ze 112 na 112 z ní dál na policii a ZZS, kam to mělo být dle plánu a ujednání jen „oznámeno“. U PČR to klaplo, ale záchranka vyjela na „ostrou“ nehodu, protože službu končící směna jejich dispečinku z nějakého důvodu zapomněla nově příchozím službu konajícím předat informaci o cvičení. Inu stane se, informace se někam zatoulala. Takže logicky, když dorazila zpráva o železniční nehodě, tak ZOS poslalo vše, co mohlo. Já z toho byl na prášky, už jsem viděl, že číslo mého mobilu je středem pozornosti a v duchu počítal, kolik stojí vzlet vrtule... I jsem si nechal potvrdit, že jsem volal na příkaz nadřízeného... Člověk moc dobře věděl, jak se vrchnost staví na obranu podřízených, když se něco nepovede. No nic, vyšumělo to ztracena. Nebo aspoň jsem si to myslel. A to až do doby jedné hospodské trachtace.

Moje paní je vyštudovaná zdravotnická záchranářka mimo jiné, a občas se pořádala hospoda s jejím spolustudentama. Pár jsem jich znal, a tak člověk rád zašel na ty pivní záchranářské plky a tlachy. Sedíme teda v restauraci Hlubina na pražském Smíchově, což je prakticky nedaleko od místa cvičení a relativně i s krátkým časovým odstupem od něj. Samá vybraná společnost, pivo teče proudem a historka střídá historku. V tom kolega a velký kamarád Jiřík „Bažina“ začal o tom, že jeli na vostrou nehodu vlaků a jak se celou událost popisovat stylem jemu vlastním, přičemž se smál a bavil každý. Vypadalo to, že se vydal skoro do válečné vřavy a na závěr prohlásil poněkud suše: A to si představte, že nějaký debil, co to zavolal, vyhnal do vzduchu i vrtulník. Na cvičení 😊 Celej stůl se mohl potřhat smíchy, Jiřík to umí podat fakt bezvadně. Mě moc do smíchu nebylo a jediné, na co jsem se zmohl, bylo: Hm, tak ten debil jsem byl já, co to volal... V ten moment bylo ticho. Ne na dlouho. Pak zase smích a vše se vysvětlilo.

No a co si z toho vzít? Předávejte a neopomeňte při střídání směn i sebemenší prkotinu, nikdy nevíte, co se může přihodit. Já si u nás na operačním už sumíruji od půlky šichty, co bude třeba dát další směně. Vždyť si člověk kryje i vlastní prdel.



-wap-

## Briane, musíš zahnat všechna auta z cesty...



Tak takhle nějak začínal asi nejslavnější hasičský film všech dob, Oheň. Scéna, při které je chicagským kolegům vyhlášen poplach a tehdy malý Brian McCaffrey se jede se žebříkem, co mu velí jeho otec, starý McCaffrey, s ním podívat k zásahu. Mladý Brian na otcův pokyn tahá za šňůru trumpety a tím má zahnat všechna auta z cesty, aby hasiči mohli bezpečně a v klidu projet. Ostatně to je prostě smysl výstražného zařízení u vozidel s přednostním právem jízdy.

Trumpeta bývala nedílnou součástí hasičských aut i u nás, a to nejen na dráze. Leckde ještě je. V dobách „předhornových“ to byl docela spolehlivý činitel na vyhnání aut před vámi, a i lidí z ulice. Na naší liazce i tatře byla podtlaková trumpeta z lokomotivy. Když strojník šlápl na její vzduchový pedál, linul se zvuk vskutku majestátní, a to zejména uprostřed městské zástavby 🤯 Tehdy bylo coby výstražné zařízení pouze a jen chrchlající AZD s reproduktorem spíše k smíchu, ale na liazce byla alespoň jeden pěkný hasičský tón. Podtlakovkou se ale muselo prostě pomáhat, aby efekt byl silnější. A že se jednalo o opravdu účinnou „zbraň, není pochyb. Ostatně nezřídko se objevil nějaký kolega, ať už od HZS Praha či jiného, jestli bychom mu nemohli před depo sehnat taky onu pověstnou trumpetu z lokomotivy. Když to šlo, sehnala se, a tak nebyla v Praze naše dvojice cisteren jediná, co troubila jako mašina.

Mělo to však i svojí stinnou stránku. Podtlaková trumpeta funguje na stlačený vzduch. Což je jádro pudla, neb se nám podtlakovka párkrát sekla, a tak třeba u jednoho případu na Masarykově nádraží troubila liazka ještě dlouho po zastavení. Kdo znáte ulici Hybernská a rovněž víte, jak nahlas troubí lokomotiva, tak si jistě dovedete představit, co to dělalo v ulici v centru Prahy, plné baráků a lidí na chodnicích v neděli po obědě 😞 Co se trumpetou týče, tak se traduje, že když nejmenovaný strojník s tatrou zatroubil, tak před ním jedoucí trabant skočil na sloup...

Ono u hasičů bývalo dříve více vychytávek v rámci VRZu. Já si onehdá u Říčán málem stříknul do trioly, když jsme hasili požár pole u trati. Tehdy to bylo něco, od jedoucího rychlíku a jeho jednoho zabrzděného podvozku vzniklo celkem 53 ohnisek... No a my u těch Říčán hasili společně s místní profi jednotkou. Já se akorát přesouval k našemu Mercedesu, když v tom za zády na mě zvoní tramvaj. Ano, tramvaj. Na poli! Prdlajz. Hasiči z Říčán měli namontovanej v liazce zvonek z tramvaje a měli z toho hroznou prdel, že se člověk lekl jak blázen. Jako s odstupem času se tomu taky zasměju, ale v ten moment mi jako Pražákovi, co se s tramvajema potkává dnes a denně, úplně do smíchu

nebylo. Pokud bych říkal opak, lhal bych. A to měla třeba i nejmenovaná jednotka u majáků i bučení krávy. To jste měli vidět, co se dělo před křižovatkou. Já na to párkrát koukal a na rovinu, bavil jsem se. A nejen já 😊 No a pak přišel Federal Signal a dodnes pověstný HORN a bylo po srandě...



-wap-

## Vršovické nádraží plné dynamitu



U hasičů člověk zažije vskutku ledasjaké výjezdy. Prakticky neexistuje nic, co by při nich nešlo zažít, a že občas to bylo pěkné překvápko. Nejinak tomu bylo na podzim roku 2002. Na našem operačním středisku se ve večerních hodinách rozezněl zvuk poplachového telefonu, zvěstujícího další výjezd. Za moment už se mazalo z tehdejší hasičárny HZS ČD na Chodovské směrem k nádraží Praha – Vršovice, odkud byla ohlášena železniční nehoda při posunu nákladního vlaku. To by nebylo nejen pro nás nic až tak neobvyklého, až teda na to, že jeden z havarovaných vagónů byl až po střechnu naložen výbušninou, což smrdělo sakra velkým průserem. Bylo mimo jiné jen pár dní do proslulého pražského summitu NATO...

Na místě byla událost potvrzena s tím, že ve voze je zhruba 18 (!) tun průmyslové plastické trhavin! S tím se fakt nesečkáte každý den. No a co teď s tím? Povolal se pyrotechnik Policie ČR, vyrozuměl se přepravce, resp. majitel trhavin a kontaktovali se specialisté ze Semtína.

Co se přesně stalo

Nehoda se stala po půl osmé večerní. Posunovaná cisterna narazila do vagonu s dynamitem, který stál na staniční koleji.

"Jeden z vagónů převážel nebezpečný náklad, jehož přeprava podléhá mimořádným předpisům," uvedl k události tehdy mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. "Nádraží mělo v době havárie omezený provoz, protože v podvečer zahynul na kolejích mezi Senohraby a Stráncicemi člověk," dodal dále. Ano, i tam naše jednotka ten den zasahovala...

Vagon s nebezpečným nákladem se náhle rozjel při posunování. Posunovačům se ho nepodařilo zastavit a vůz narazil do stojící soupravy. Ve voze byly čtyři druhy průmyslové trhaviny. Byl to velmi silný náraz dle svědků a dle toho, jak vozy vypadaly. Jak bylo prvotně zjištěno, protrhaly se obaly a jedna trhavina se vmáčkla do druhé. Zprvu nikdo nevěděl, jestli to může bouchnout. Ze strany železnice bylo uváděno, že nikoliv, přesto se nařídila evakuace okolí. Majitel trhaviny uvedl opak. K události vyjelo mnoho policistů, střežících perimetr nádraží, aby se náhodou kus plastelíny neztratil... My jsme si na místo povolali posilu v podobě několika družstev městských hasičů, když bylo zřejmé, že se celý náklad bude překládat do jiného vagónu. Bylo to šichta až do rána a řeknu na rovinu, že jsem neměl dobrý pocit od začátku, ba člověku i drobet cvakalo, a umocnil to i šéf společnosti, které výbušnina patřila. Do slova a do písmene řekl: Výbuchu zabránila jen šťastná náhoda. Stačilo, aby se trhavina přitiskla k něčemu kovovému nebo byla při nárazu mezi dvěma železy, a mohlo to vybuchnout i bez potřebného a k vyvolání exploze používaného iniciátoru.

Nikoliv nadarmo tak byla na místě přítomna i záchranná služba v rámci zdravotnické asistence, kdyby k něčemu došlo. Pro nás byl zásah náročný zejména po fyzické stránce. Přeložit 18 tun plastelíny nebyla sranda, takže se u události vystřídalo dost hasičů. Já někdy v noci vyrazil s velitelem pro proviant do tehdy jediného krámu, otevřeného non-stop. Letňanského Tesca. Návrat na základnu a ukončení zásahu cca v 05:00...



-wap-

## Vagón v kanceláři



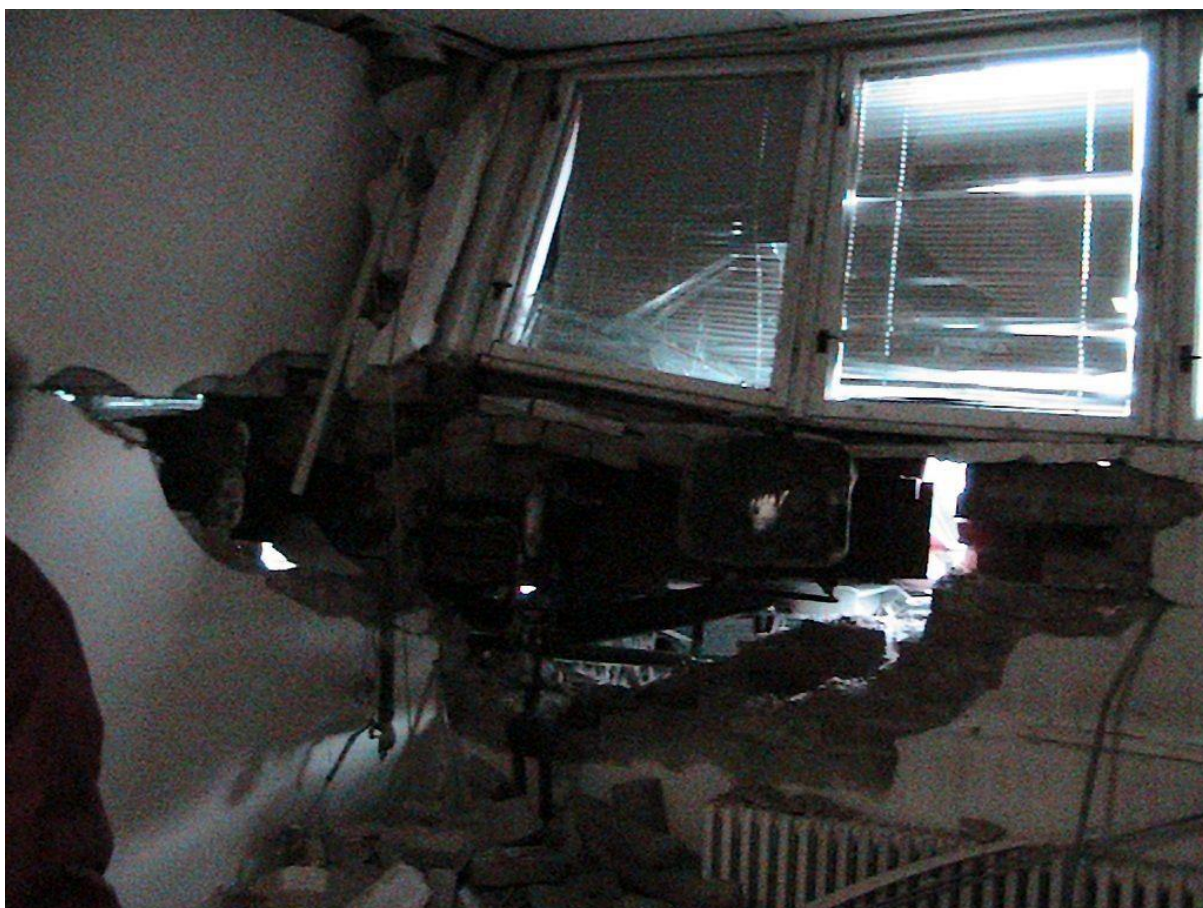
Objekt nákladového nádraží na pražském Žižkově jistě mnoho z vás minimálně z médií zná. Jedná se o dnes již nějaký ten rok nepoužívanou stavbu, ale v dobách svého vzniku to bylo prakticky nejlepší velkokapacitní nákladové nádraží v Evropě. Osobně mám tuto průmyslově – industriální stavební lahůdku hodně rád. Je to skutečně technický i architektonický skvost. Za mojí službu u drážních hasičů bylo Nákladové nádraží Praha-Žižkov i poměrně častým cílem našich výjezdů. Jednalo se o mimořádné události všeho druhu – požáry, nehody, úniky nebezpečných látek a nejrůznější technické zásahy.

V dnešní vzpomínce zmíním výjezd z února 2011. Bylo to o víkendu a byla tehdy fest suchá zima. Už si nevybavím, jak přesně nám byla událost nahlášena. Tuším, že volající oznámil vykolejení nákladního vagónu v areálu NNŽ a to bylo vše. Vyjelo se s družstvem a technickou tatroou. Na místě jsme objeli celé nádraží, ale nikde na odstavných kolejích nebylo nic vidět. Volající jaksí opomněl sdělit, že k nehodě došlo uvnitř traktu. Ten se již několik let prakticky moc nepoužíval, ale onoho 5. února ano. Když jsme udělali průzkum v této části, naskytl se nám poněkud lehce apokalyptický pohled. Vlak, ložený kontejnery, stál na druhé levé koleji. Poslední vozy v divném úhlu mimo koleje a konec vlaku byl zaparkovaný v provozní budově. Nárazníky vagonu v kanceláři logistiků. No nic, rychle se proběhlo, jestli uvnitř nikdo není. Naštěstí nebyl, vzhledem k víkendu. Resp. bylo uvnitř budovy 6 osob, ale v jiné části. Být to ve všední den, asi by to nedopadlo dobře. Jednalo se o kontejnerové vozy, ve kterých se přepravovalo velké množství dětských plen a dámských hygienických potřeb, tudíž nehrozil žádný únik nebezpečné látky. Jediný problém byl s poškozenou budovou, proto jsem na místo nechal povolát coby VZ městského statika, majícího službu. Ten si dal na čas, ale vyhodnotil, že je budova sice značně poškozena, ale rozhodně nespadne. Venkovní

prostor nákladové rampy, kde se nacházel vykolejený vagón, bylo dle jeho rozhodnutí z preventivních důvodů nutno označit a uzavřít. Hasiči se zástupcem majitele/uživatele objektu a statikem prohlédli spodní tunely pod prostory kolejí, do kterých musel být proveden násilný vstup. Další problém byl samotný vykolejený vlak, teda několik vozů včetně toho, který zaparkoval v kanceláři. Majitel vlaku si o likvidaci a nakolejení rozhodl po ukončení vyšetřování na místě sám, obešlo se to bez naší účasti. My provedli tedy jen zajištění místa nehody a následné nasvícení prostoru pomocí stativů a osvětlovacího balónu. Dále jsme spolupracovali s drážním vyšetřovatelem, drážní inspekcí a policií. Byla to každopádně nehoda, kterou nevidíte každý den.

Příčina nehody byla jasná hned a následně i úředně potvrzena. Chyba posunovačů nákladní vlakové soupravy o 25 vagónech, dostatečně neodhadli vzdálenost mezi vagóny a nedokázali jejich rychlost usměrnit tak, aby včas zabrzdily. Vzniklá škoda byla stanovena na 1 700 000 korun.

Perlička na závěr. O areál NNŽ se tehdy sváděl developerský boj. V tehdejší tisku se objevila informace, kdy zastupitel městské části Praha 3 Ondřej Rut, předseda místní organizace Strany zelených, na jednání zastupitelstva naznačil podezření, že nehoda nemusí být jen nešťastná náhoda, protože za provoz odpovídají České dráhy, které mají na zbourání objektu eminentní zájem, a vnitřní nástupiště a kolejí, kde se nehoda stala, jsou dnes využívána spíše výjimečně. Mluvčí ČD označil obvinění za absurdní. Když jsem o tom mluvil později s vyšetřovatelem, tak ten jen suše a ostře prohlásil: Jakože úmysl? Hovno, posunovač byl kokot. Tečka.



-wap-

Dneska každé ukazuje nový zdvihátka nebo vyprošťovák, ale počátkem devadesátek se muselo dělat s tím málem, co bylo 😊



Pád rozestavěné haly, na snímku velitel pražských drážních hasičů, tehdy Technicko-požární záchranné služby, kpt. Petr Zetek alias táta všech drah, a uvnitř haly pracuje bývalý jeřáb, "ÁDěčko"



HZS hl. m. Prahy z HS-5. Kromě něj tady byla ještě na HS-2 vyprošťovací AV-14 na Tatře 815, před ním AV-8 na staré tatře, toť vše 🤔

Jednou jsme si k nám na hasičárnu do Petrohradské povolali na kolegiální pomoc právě petřinské "ÁVěčko", aby nám kluci pomohli přemístit stavební buňku z bodu A do bodu B. No a hups, AV-14 se v moment, jak se pokusila buňku zvednout, válela na boku... Inu pro dobrotu na žebrotu 😞 Foto z toho existuje, ale kde mu je konec...

No a čím se tehdy zvedalo a vyprošťovalo u vás?

Jinak u nás na dráze se na přelomu tisíciletí objevila vojenská AV-15 na Tatře 815 8x8. S ní jsem zažil taky jeden dost kuriozní výjezd, ale o něm zase někdy příště.

-wap-

## Emma? Kyrill? To nic nebylo...



Velmi náročný a riskantní zásah hned pěti jednotek HZS tehdy ještě Českých drah si vyžádala bouřka, jenž se přehnala přes oblast Chrudimska koncem června roku 2008. Na železniční trať u Prachovnic spadlo více jak 150 vzrostlých stromů na cca 300 metrech kolejí za zebou.

První jednotce byl vyhlášen alarmní výjezd k této události 26.6. 2008 v 08.14 hod. V současné době již zrušená JPO HZS ČD Kolín vyrazila na místo, a to pouze velitelským automobilem v počtu 1+1, neb jednotka již tou dobou zasahovala na dvou jiných místech. Po dojezdu kolínských hasičů na místo události nejprve nevypadalo, že se bude jednat o tak velikou kalamitu. Bylo odřezáno několik stromů, aby se vůbec mohlo postupovat dál. Po asi 50 metrech velitel viděl celý rozsah řádění silného větru. Obrovské stromy byly v délce cca 300 napadány přes sebe v kolejišti, bylo tedy jasné, že situace se nedá zvládnout, a tak se VZ rozhodl přes Celostátní operační informační středisko HZS ČD vyžádat na místo nutné posilové jednotky. Postupně se tak k místu události dostavily jednotky HZS Českých drah z pražské, královéhradecké, nymburské a kralupské požární stanice. My z Prahy jeli na pomoc kolegům s CAS 24 Mercedes. Akorát jsme se vrátili z výjezdu, zacouvali do garáže a ani nevylezli z auta a frčelo se do Prachovnic. Nebudu lhát, všichni jsme byli dost nasraní a hladoví a utahaní, protože se vyjelo hned ráno a přejíždělo se od výjezdu k výjezdu... ale jet se muselo. Den blbec.

Zásah to byl opravdu velmi riskantní a nebezpečný, neboť neustále hrozilo sesutí dalších polámaných stromů na hasiče, odstraňující kalamitní stav. Pracovalo se za úmorného vedra, propotit triko bylo otázkou pár minut. Celkem bylo odstraněno zhruba 150 či spíše ještě více vzrostlých stromů všech druhů. Zásah byl ukončen v pozdních večerních hodinách a muži z pěti jednotek profesionálních drážních hasičů se konečně vrátili zcela vyčerpaní zpět na své základny.



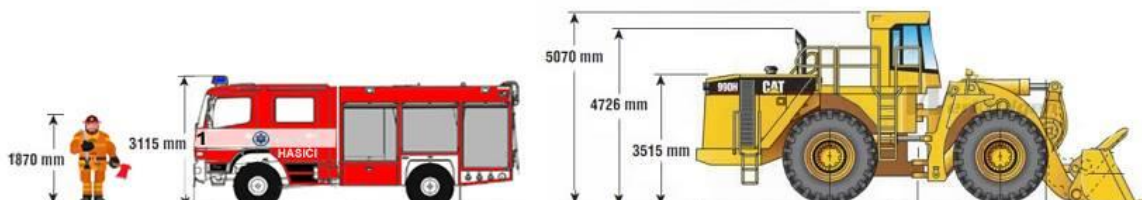
Nikdo ze zasahujících hasičů, a to mnozí měli opravdu letité zkušenosti, takovou kalamitu dosud nezažil. Emma? Kyrill? To opravdu nic nebylo v porovnání s tímto zásahem na 300m koleji.

-wap-

## Utopenej bagr, zloděj s ním zajel do močálu



**POUZE TOTO BYLO  
Z NAKLADAČE VIDĚT**



Psal se rok 1997, bylo krásné léto. Tedy krásné, republiku postihly ničivé povodně. Z Moravy se stalo moře. V onu neděli jsem měl dovolenou a zaskočil na cigáro a pokec ke klukům na HS-2 Petřiny. Koukali jsme na tu velkou vodu v televizi a oni ještě v u noc vyjízděli směr Morava. U nás na dráze se jelo druhý den. Svolávačka lidí po telefonu a už se chystal ansábl. Já vyrazil tehdy do práce tramvají se sbaleným báglem. Pochopitelně bez lístku. Pan revizor neměl moc pochopení pro mojí argumentaci, že jedu zachraňovat životy 😞

Jel jsem ale leda tak do řiti. Udělal se tým, který se měl po pár dnech vystřídat, takže pojedou s ostatními později. Vzhledem k tomu, že to nakonec nebylo tak dlouhé, prostřídalo se vše jen z části. Zbytek zůstal v Praze sloužit v režimu 24h služba / 24h volno pro zajištění běžné zásahové činnosti. Jezdilo se po všem možném, ale jeden z výjezdů nelze zapomenout.

Bylo takhle k večeru, když v tom poplach. Utopenej bagr kdesi v lese mezi Klánovicemi a Běchovicemi nedaleko trati. Oki, vezmeme si technického Mercedesu a vyrazíme ve složení mojí maličkosti, garážmistra Fandy a Sčobyho. Po dojezdu na místo, které nebylo tak snadno k nalezení, vidíme močál a z něj trčící kousek střechy bagru značky Caterpillar. No pěkný, říkáme si, aniž by kdokoliv z nás tušil, jak velké hovado pohřbil močál. Zkusíme to navijákem. Tato naivní představa vzala za své hned, když se dostavil hajnej a vysvětlil, oč vlastně jde.

Utopeným strojem byl ve finále nikoliv bagr, ale obrovský kolový nakladač, který neznámý zloděj ukradl na nedaleké lesní správě, a protože byl jistotně dobrý řidič, zaparkoval v močálu vedle lesní cesty. Dle všeho se mu podařilo se z kabiny dostat a zmizet. Nojo, jenže co s tím?



Neexistovalo moc věcí, co by utopeného „KATRA“ vytáhlo ze sevření močálu ven. Tehdy jsme ještě neměli vyprošťovací tank, ten měl jen nehodový vlak ČD, se kterým jsme ale úzce spolupracovali. Slovo dalo slovo a přes operační se domluvilo, že na místo dorazí četa pana Marka s vyprošťovacím tankem z vršovického depa Nehodového vlaku. Jednalo se tehdy ještě o vyprošťovací tank VT-34. Po dojezdu na místo, což nějaký čas trvalo, už šlo s tankem poměrně hladce. Bohužel se to neobešlo bez obětí na stromech, protože VT-34 potřeboval prostor na práci, tak si ho vytvořil... No a taky teda jsme zažili to, co už nikdy víc. Prdlo lano na navijáku a jen klika byla, že to nikoho nepřepůlilo. Až na pár stromů. Když se po asi 5 hodinách podařilo nakladač vyprostit, čuměli jsme s údivem, jak velké to hovado skutečně je. Celková jeho výška byla o téměř 2 metry víc než náš Mercedes. Obrázek je pro představu...

-wap-

## Hasičům hořelo nad hlavou aneb požár kuchyně na Chodovské



Jednotka HZS tehdy ještě Českých drah, nyní HZS SŽ, likvidovala dne 2. 5. 2007 večer požár pokoje v prostotách ubytovny Chodovská. Shodou okolností hořelo ve stejném objektu, kde mají drážní hasiči od roku 2006 dosud své „nové“ sídlo, červený kohout řádil jen o tři patra výše.

Požár pokoje s kuchyňským koutem ve 3. patře budovy ubytovny Chodovská v areálu Odstavného nádraží Jih na Praze 4 byl ve 18:47 hod. dne 2. 5. 2007 nahlášen na operační středisko sboru a přes chodbu i na denní místnost jednotky zároveň obsluhou recepcce. Ta se nachází hned vedle prostor určených hasičům. Okamžitě byla vyslána průzkumná skupina, resp. nejdříve se muselo seběhnout do garáží pro zásahové oděvy, dýchací přístroje, hadice + ženijní náradí a trhací hák.

Průzkumem bylo zjištěno, že se jedná o hořící vybavení pokoje, resp. kuchyňského koutu, ve kterém se nikdo nenachází. Na likvidaci požáru byl nasazen 1 proud „C“ od nástěnného hydrantu ve 3. patře, pracovalo se v dýchací technice. Během zásahu muselo být evakuováno 12 obyvatel ubytovny (klasickou metodou, neboť náš sbor i přes mnohé apely bohužel v tu dobu ještě nevládnul vyváděcí masky...). Vše se ovšem zvládlo poměrně bez jakýchkoliv problémů.

Po likvidaci požáru se pokoj a přilehlé chodby odvětraly přirozenou cestou, což trvalo nějakou dobu, neb tehdy ještě nebyl vybaven ani přetlakovou ventilací. Při zásahu nedošlo k žádnému zranění osob. Na místo byl povolán vyšetřovatel pražských městských hasičů, který stanovil příčinu požáru, a to nedbalost. Poté společně s odpovědnou pracovnící stanovil i předběžnou škodu, ta dosáhla cca 50 000, – Kč, uchráněné hodnoty jsou zhruba 400 000, – Kč. Zásah byl ukončen ve 20:34 hod. s tím, že byla nařízená dohlídka požářiště.

Požár vznikl ve druhé, menší, již však rekonstruované části objektu, kde mají své sídlo od dubna 2006 právě i pražští drážní hasiči, což značně přispělo k eliminaci škod v tomto případě.



Nicméně na této ubytovně – hotelu nehořelo poprvé. Vzplanula již zde místnost úklidu po neopatrnosti pracovnice či hořely úmyslně zapálené koberce.

-wap-

## Plošinou most nepřetlačíš



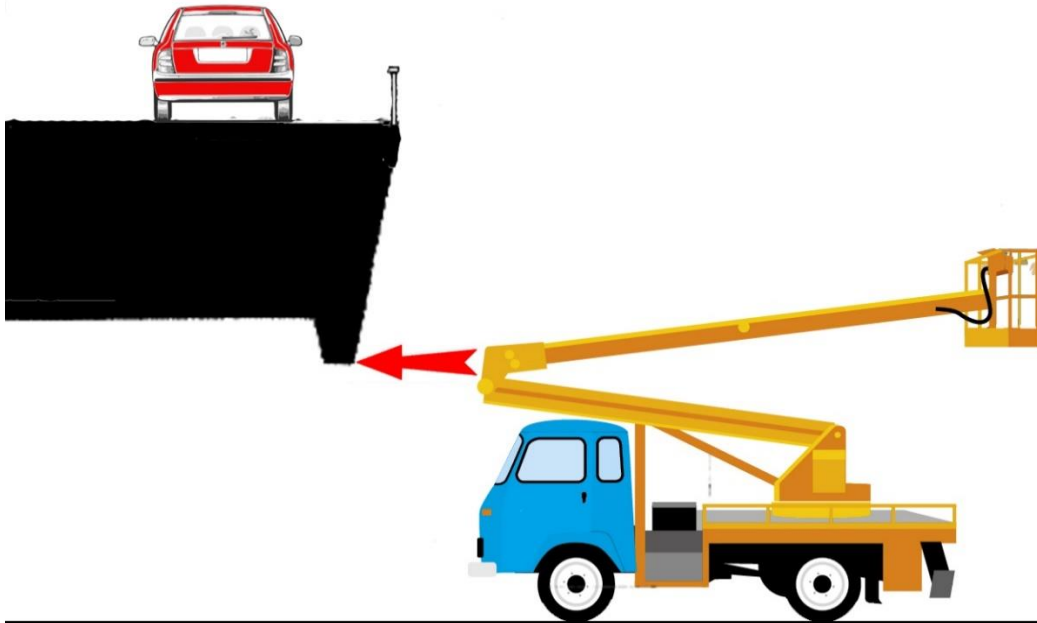
Už se přesně nevzpomenu, kdy se to přihodilo, 2002 či tři, nebo ještě jindy, ale to není tak podstatné. Tehdy se stávalo, že naše vyprošťovací Tatra 815 AV-15 byla de facto jediným jeřábem na celou Prahu, když městským kolegům klekla jedna nebo obě AD-20 (o Krakenovi nemluvě), takže se jezdilo občas na výpomoc.

K jednomu takovému výjezdu jsem se s garážmistrem Fandou nachomýtnul. Tehdy jsme na hasičárně zbyli jen my dva, ostatní lítali kdoví kde po výjezdech. My drželi tatru, jakože cisternu a vlastně vše ostatní včetně AVéčka. Já akorát dřepěl na staré, již neexistující stanici na Chodovské nahoře v patře ve velitelském kanclu a cosi dělal. Telegraf byl přes chodbu naproti kanclu. Přes otevřené dveře slyším zvonit telefon a naší spojačku, jak odpovídá: Jo, a kam? Dobře posílám je. Vaškůůů... Byl jsem tam ve vteřině. Že si prej máme vzít AVéčko, volali Pražáci, že nás potřebují k bouračce, ulice V Korytech na Zahradním městě. Jasný, jedem, a říkám, ani to nevyhlašuj, přece nebudem troubit poplach sami sobě. Fandu jsem vzal cestou dole na jídelně. Doběhnul pro jeřáb, co na této hasičárně neměl místo v garáži, takže to chvíli trvalo. Já se oblíknul a cupital za ním. Vyjelo se a za asi dvě minuty jsme byli na místě, ona ulice byla fakt kousek od naší hasírny.

U nehody zasahovali už kluci ze strašnické hasičárny (HS-5). Tam býval normálně jejich jeřáb AD-20, ale v ten den byl v servisu. Jak přijíždíme z kopce dolů, vidíme na boku u zastávky busu válet se malou montážní plošinou na Avii, tuším její označení MP-15. Si říkáme, jak se jim to asi povedlo. Zastavíme a jdeme něco dělat. S velitelem zásahu že teda ustavíme jeřáb a postavíme plošinu na kola. Příčina nehody byla dost drsná, tedy spíše nehoda jako taková, příčina dost divná, ale reálná. Dva chlápci si to mastěj s Ajvou dolů od Zahradňáku směrem na Strašnice a když jsou pod sjezdem z Jižní



spojky, najednou plošina asi z 50km/h stojí na fleku. Oba jsou z kabiny vymrštěni přes přední sklo jak letadlo katapultem z letadlové lodi. V ten moment se válejí fest potlučení na silnici asi 40m před autem v křižovatce. Klika, že je ještě někdo nepřejel. Ona by se tam složená plošina normálně na výšku vešla v pohodě i s rezervou, ale ono se jim za jízdy přizvedlo rameno nebo jí neměli spuštěnou až dolů, tak se rameno zastavilo o mostní konstrukci. Jak je to možné? Nevím, neví to nikdo. Ale fakt se to stalo.



-wap-

## Ne vždy byla spolupráce mezi HZS z kategorie ideál...



Případ, u kterého jsem byl coby VZ, se stal v březnu roku 2006. Ve své podstatě šlo o banalitu, kdyby... Kdyby vše fungovalo, jak mělo.

Kolem páté hodiny ranní nás na hasičárně Chodovská (stará HS), budí poplach s tím, že se jedná o auto v kolejišti v Měchenicích u nádraží, což je obec kousíček za hranicemi hlavního města. Vylítnout z pelechu, obléknout se, skočit do Mercedesu a jelo se. Na místě byla před námi již jednotka HZS Středočeského kraje z PS Jílové u Prahy. Maj to o drobet blíže, ale i tak náš dojezdový čas nebyl o moc delší než jejich, řádově pár minut.

Na kolejích se u nádraží opravdu nacházelo auto, ale... Ale bylo to více jak půl kilometru od nádraží, byla to dodávka a stála na svahu. A pod ní dvojice vyděšených psů. Řidič pochopitelně nikde. Auto bylo firemní. Když se ho později podařilo dohledat, tak tvrdil, že mu auto někdo ukradl. I se psama. Ale proč nebyl v práci, nějak nedokázal vysvětlit. No nic, do toho mi je prd. Prostě si týpek asi v zákalu myšlení řekl, že jede těch 500 – 600m po silnici, nebo nevím. Každopádně „někdo“ způsobil problém a jen štěstí a duchapřítomnost strojvedoucího motoráku zabránila srážce. Právě strojvedoucí celou událost ohlásil. Jednalo se o první vlak, co jel po trati v ten den. Ranní spoj na Prahu, vezoucí lidi do práce. Poslední vlak tudy jel chvilku po půlnoci, a to ještě žádné auto v kolejišti nebylo.

Po průzkumu jsem odeslal jílovské hasiče domů, na to stačíme sami. Policie šetřila a my čekali, až budem něco moct dělat. Začal jsem řešit, co se dvojicí těch malých dost vyděšených psů. Kolega vlezl pod dodávku a uklidňoval je. Zkusil jsem sehnat odchyťovou službu. Jenže ouha, nastal problém č. 1. Nejsem na území hlavního města. Z Prahy mi nikdo nepojede, ani MP. Sakra, co se dá dělat. Sáhodlouhé telefonování po všech čertech ve spolupráci našeho operačního i policie vedlo nakonec k úspěchu. Po pár hodinách přijel nějaký privátní odchyťovač a i ten měl co dělat, aby psíky vydoloval z pod auta. Když se to povedlo, a taky policie měla svoje vyšetřeno, mohlo se začít s odklizením vozu. Již během šetření události jsem nelenil a přes naše COIS sháněl jeřáb. Nesnadnost sehnání odchyťové služby mi měla trknout, že bude mimo HMP problém i ten jeřáb. Hle, stalo se. Odpověď z operačního

střediska HZS Středočeského kraje byla jasná a stručná: Jeřáb vám na tohle nepošleme. No díky, bezva 😡 Zkusilo se operační HZS Praha i osobní kontakt. Praha jeřáb by i poslala, ale nechtěla lézt do rajónu Středočechům poté, co oni nám taky neposlali nic. No ty vole, to mi poser hlavu. To nevymyslíš. Já už byl tak zoufalej a nasranej, že říkám všem, jakmile dole na silnici pojede jakýkoliv jeřáb, zastavit ho, ať nám píchne...

Na dráze v tu dobu moc zdvihací techniky nebylo (naše AV-15 by byla nepoužitelná v tomto případě, a i parkovala v servisu, mám takový pocit), v podstatě byl na blízku u HZS ČD jen jeden jeřáb, a to veteránská Tatra 148 / AD-20 v Kolíně, co měla navíc nějakou závadu. Nedá se svítit, kluci jí museli fofrem opravit a dojet na místo. Událost se stala v cca 05:00, železniční trať byla volná ve 12:10... Když dojel konečně rychlostí šneka kolínský jeřáb, ještě se mu musel udělat prostor a vykácet trochu křovisek, neb až jeho obsluha si řekla, jak ho ustaví. Od pracovníků ČD jsem si na místě vyslechl dost lichotivých slov na adresu HZS ČD v rámci doby řešení události a našich technických možností a výbavy... střídající velitel taktéž. Ale co jsem měl asi dělat, kouzelný prsten nevlastním. Velící od HZS Praha mi pak u piva povídal, že jsem měl říct, jak to je, že by se na Středočechy vys... a poslal zdvihátko. Sorryjako... Ještě že se od té doby ušel v rámci spolupráce velký krok vpřed, a i se na dráhu pořídila kloudná zdvihací technika... A přitom to byla fakt píčovina, ten zásah, u kterého nás později vystřídala další směna. Jeřábem byla dodávka dole na silnici během chvilky...

No a jediný „logický“ důvod proč se neznámý řidič (její původní tvrdil, že mu byla odcizena přeci...) dodávky na koleje vydal byl, aby se po měchenickém železničním mostě dostal do Skochovic, ležících na druhém břehu Vltavy.



-wap-

Foto Petr Pavlík / [www.pacifikem.cz](http://www.pacifikem.cz) a Radim Cihla / MF Dnes

## Jakub Kohák: Kosmonaut či hasič?



Na hudebním festivalu Mezi ploty, který se koná již několik desítek let v areálu psychiatrické léčebny Bohnice, hraje poměrně pravidelně i kapela Wohnout. V roce 2007, při 16. ročníku festáku, mělo její vystoupení poněkud hasičskou tečku...

Ve stejném roce, jen několik týdnů zpět, konkrétně při druhém a tedy i posledním pražském koncertu turné Polib si dědu, na které kapela Wohnout vyrazila v rámci představení nové stejnojmenné Andělem ověřené desky, jež se konal v Paláci Akropolis, tak na následném večírku vznikl v hlavách občasného člena skupiny, Jakuba Koháka, známého to režiséra reklam, videoklipů (má několik Andělů – hud.ceny), zároveň velkého herce malých rolí, moderátora a v tu dobu pochopitelně zpěváka a kytaristy skupiny Wohnout a mojí maličkosti, tedy Vaška Porkáta, tehdy ještě profesionálního pražského drážního hasiče a letitého kamaráda kluků z kapely nápad, jak zpestřit jejich vystoupení v rámci koncertu na festivalu Mezi ploty. Jak se na něj ovšem přišlo, si ani jeden z aktérů dnes již přesně a ani nepřesně nedokáže vybavit 😊

Oč tedy šlo. Zpočátku se hovořilo zřejmě o jakémsi netradičním oblečení a z toho zřejmě vznikl nápadíček, že Jakub bude na sobě mít v rámci svého vystoupení při písničce U nás na Nouzově střední protižárový oblek Isotemp, pro laika vzbuzující pocit skafandru kosmonautů. Slovo dalo slovo a plán se začal pomalu a tajně realizovat.

27. 5. 2007 přišla očekávaná a velmi utajovaná chvíle. O použití protižárového obleku nevěděl nikdo vyjma Jakuba s Vaškem... Prostě překvapení nejen pro diváky... V 18:15 začala produkce Wohnoutů, kterým neřekne slovenská kapela Horkýže slíže jinak, než „Zohybat“ a v zákulisí začala ostrá zkouška obleku, zdali to v něm Jakub vůbec dokáže odehrát. Počasí bylo v neděli až moc horké, na sluníčku přes 40°C, a to jsou i pro trénované hasiče docela drsné podmínky. Když ovšem začal vanout svěží vítr, bylo jasné, že to půjde.

Ve stejný okamžik se počala na své vystoupení připravovat skupina Olympic, její lídr Petr Janda, ikona naší hudební scény, uznale pokyvoval hlavou nad Jakubovým kostýmem, stejně tak i ostatní přítomní

včetně malého štábu televize. Udělalo se několik pokusů rychlého oblékání „žáráku“, vše klaplo, a tak se jen čekalo na pokyn dědka Karla, kdy má Kuba přijít na podium. To se stalo krátce před devatenáctou hodinou.

Za opravdu velkých ovací a také překvapených výrazů tehdejší manažerky skupiny Martiny a samozřejmě i ostatních členů kapely, předstoupil před početné bohnické publikum Kuba Kohák ve stříbrném obleku hasičů, který na sobě měl i nezbytné W, symbol skupiny. Poslední, kdo si nevšiml, co má Kuba na sobě za oblek, resp. jak vypadá, byl zpěvák a kytarista Matěj Homola, který ohlásil jeho jméno a s úsměvem na tváři se na něj obrátil. V tu chvíli spatřil vedle sebe „kosmonauta“ a mírně se lekl... Že se uskuteční nějaká „kulišárna“, to tušil jen basák Jirka Zemánek. Písnička se za drobných technických problémů odehrála a Jakub za bouřlivého skandování obecenstva opustil podium. Jeho tvář tedy divákům zůstala utajena až do závěrečné děkovačky... V zákulisí přijal množství slov uznání, že to vůbec vydržel, a to ho nejmenovaný muzikant od vystoupení v obleku málem odradil...

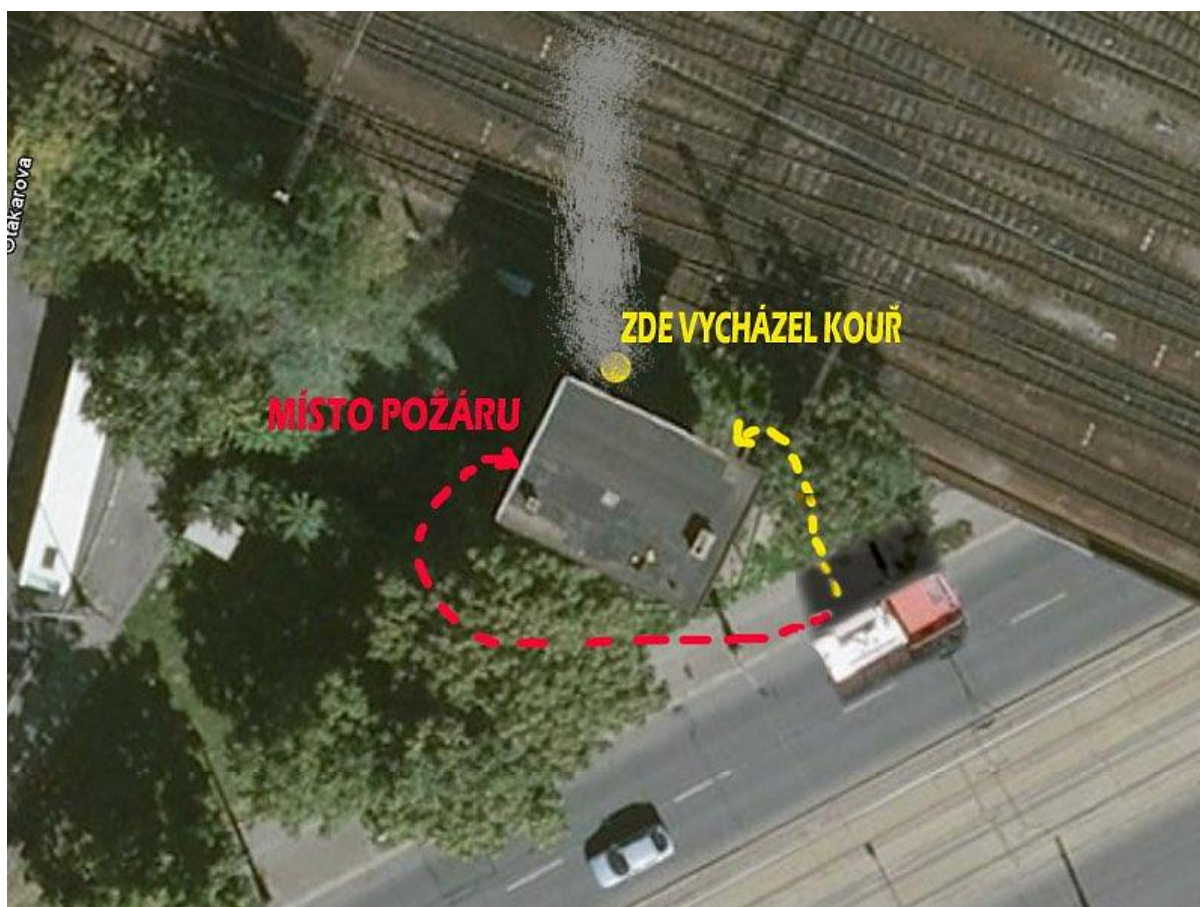
Jakubovi i mojí maličkosti bylo poté poděkováno za zpestření koncertu, jež se odehrál přes horké počasí ve skvělém duchu a atmosféře, prostě kytarové parády bratrů Homolů, taneční číslo Dua Egon, tedy Arnouše Vrabouše a Omuše Kvasňouše a jako třesnička na dortu Jakub „kosmonaut“.



Foto Jirka Havlíček

-wap-

## Hořel sklep na hradle, hořel. Ale jak se k němu dostat?



Duben 2009. V okamžiku začátku fotbalového derby Slavia vs. Sparta byl na COIS HZS SŽDC Praha oznámen v ten den další požár. Vyjelo tedy družstvo s CAS 24 Mercedes k nahlášenému kouři z budovy bývalého hradla na vjezdu nádraží Vršovice na ulici Otakarova. Po příjezdu na místo případu bylo viditelné, odkud vychází kouř, jednotka tedy sestavila dva díly žebříku a za pomoci vysokotlakého proudu prováděla v dýchací technice průzkum bojem vstupem do objektu ze strany od kolejíště. Vedle vchodu se nacházela šachta, odkud vycházel kouř, tudíž se předpokládalo, že ohnisko se nachází tam. Uvnitř objektu však ke značnému údivu všech zasahujících žádné ohnisko nebylo nalezeno, a tak VZ rozhodl o průzkumu ze spodní strany. Nejprve se musel překonat plot a následně i nalezený bůh ví proč zabetonovaný vchod, který rozdělil budovu na dvě části a tak se muselo použít nastavovacích žebříků zvenčí i uvnitř budovy a vlézt do ní z prvního patra, poté bylo nalezeno ohnisko požáru. Hořel nahromaděný odpad ve sklepech. Díky členitosti objektu bývalého stavidla to nejprve vypadalo, že hoří na zcela opačné straně budovy, proto byl průzkum veden původně tímto směrem viz žlutá na fotografii místa, červená je následný zásah. Likvidace trvala zhruba půl hodiny, poté se jednotka vrátila zpět na základnu.

Si člověk připadal jak blbec. Jste dobře, ale odkud to do prdele hulí, teda kde to hoří? ...

Nutno dodat, že v tomto objektu nebyly tehdy hasičské jednotky poprvé. Budova byla určená k demolicí, a tak v ní nacházeli své útočiště bezdomovci... Pokud se jim nic nestane, na hasiče nikdo z nich nikdy nečeká...stejně jako tomu bylo v tomto případě.

-wap-

## Ruslan, drážní hasiči a americký tank



Člověk se za těch mnoho let služby, jak se lidově říká „nachomejt!“ ke všemu možnému. Nejinak tomu bylo i 31. 8. 2010, kdy naše pražská jednotka HZS SŽDC provedla transport nového přírůstku vojenského muzea Lešany.

Jednalo se o přepravu amerického tanku M47 z ruzyňského letiště, kam ho dopravil obří nákladní letoun Antonov An-124 Ruslan ukrajinské společnosti ADB až z dalekého Jordánska. Vzhledem k tomu, že se jednalo o nefunkční tank bez možnosti jakéhokoliv ovládání či řízení a brzdění, nebyla to snadná záležitost. Vše se ale po několika hodinách podařilo drážním hasičům, vojákům, osádce letounu a dalším zainteresovaným subjektům zvládnout na výbornou.

Já se k tomu dostal více méně náhodou. Že mělo někde po obědě jet naše „Ávéčko“, se vědělo. Akorát že se bude jednat o toto, jsem zjistil později. Tak říkám tehdejšímu veliteli jednotky, že pojedu s nima a nafotím to, protože taková akce se nemusí opakovat. A taky že se neopakovala. Sbalil jsem si foťák, hadry a skočil ke klukům do vyprošťováku. Protože se jednalo o práci pro armádu, na Ruzyni nastal trochu organizační problém v podobě aktivního vojenského důstojníka, ale nic, co by nešlo zkousnout. Zbytek vidíte na fotkách. Naši kluci si pak mákli, já je u toho alespoň zadokumentoval 😊







-wap-

## Nestyda?



V roce 2008 měl premiéru film Nestyda s Jiřím Macháčkem v jedné z hlavních rolí. Na jeho konci vidíme, jak se živí coby řidič odvozu vozidel těch, co požili alkohol. Když je staví policejní hlídka, tak nastane problém. Macháček nadýchá 1,8 promile. V ten moment si alkotest Dräger vezme do úst majitel odváženého vozidla a nadýchá „pouze“ 1,2 promile alkoholu, načež poměrně suše odvětí na Macháčkovu adresu, že si to auto mohl odvézt sám...

Macháčkův příklad možná následoval o rok později, přesně 25. 12. 2009 krátce po čtvrté hodině ranní, jeho reálný kolega odvozu opileckých aut. Bohužel s pracovním vozem havaroval a přivolané policii lidově řečeno nafoukal. U nás na hasičárně byla tak ohlášena v onu sváteční službu další dopravní nehoda osobního automobilu, tentokrát na železničním přejezdu u Roztok u Prahy. K události vyjela CAS 24.

Stručným popisem do svodky: Jednalo se o osobní automobil Škoda, jehož řidič nezvládl řízení a skončil zaklíněn v kolejišti. Na odstranění vozu byl po vyšetření nehody policií použitý lanový naviják z vozu CAS 24. Doprava na mezinárodní trati tak byla obnovena zhruba za 30 minut po nahlášení nehody.

Inu ani drinkáčům nešlo věřit, a tak opatrně s blížícím se koncem roku a oslavami 😊

-wap-

## Nezapomenutelná silvestrovská služba v roce 2002, ulici Cafourkova v Bohnicích zná od té doby snad každý hasič



Silvestr 2002 a vlastně celý ten rok se nesmazatelným písmem zapsal mezi hasiče. V Praze po letních povodních prakticky jen vygradoval. Onen poslední den v roce by si v 7 ráno při nástupu do služby směny A nikdo nepomyslel, jak hektická bude její druhá, tedy noční, polovina. Ne snad, že by byl přes den úplný klid, ale nijak výrazně se výjezdová činnost nevymykala oproti jiným dnům. A to jak pro nás na dráze, tak i pro kluky na městě. Připomeňme si tedy, co se tehdy odehrálo. Letos na Silvestra tomu bude již neuvěřitelných 20 let.

Na každé hasičárně se silvestrovská šichta bere jako taková sváteční. Nejinak tomu bylo i v onom roce. Stoly se po celé Praze prohýbaly jídlem a byla docela pohoda. Já jsem si s kolegou Honzou vzal Patrola a k večeru že uděláme kolečko po spřátelených stanicích a popřejeme si do nového roku. Byli jsme akorát ve Strašnicích na HS-5, kecáme s Červazem a spol a přišla informace, že Holešovice s Centrálou jedou na požár kvartýru někde do Bohnic. Nikoho v ten moment nenapadlo, že se tam všichni později sejdem. Nás už vůbec né, je to sídliště, takže v uvozovkách mimo naší působnost, Strašnice jasně, můžou jet jako posila. Ale jsou tam dvě stanice, to uplácaj, si říkáme vespolek. Prohodilo se pár slov a vyrazili jsme o dům dál. Psal se čas cca 21:00. O zhruba dvě hodiny později, když jsme se vrátili na hasičárnu, tak už bylo jasné, že je to průser jak Brno. Došla žádost, aby vyjela naše CAS 32. Ok, říkám velícimu, že si vezmeme s Honzou Patrola a pojedeme s nima směr ulice Cafourkova. Jak řekli, tak udělali.

Po příjezdu na místo to byl docela šok. Ani si nedovedu představit, jak strašně moc si mákli kluci, co přijeli jako první, a i jejich posily. Už si nepamatuju přesný časový sled, ale v kostce za nás, drážní hasiče: Honza připravil decháky z Patrola, Kuba si vzal Drägera z Tatry a šlo se na věc. Já s Honzou do žebříku a Kuba s klukama z města evakuovat lidi, kterých bylo v bohnickém paneláku stále dost. Když

jsme vyjeli do toho 7. patra, naskytl se poněkud zvláštní pohled, člověk se otočil směrem na sídliště a město jako takové, spatřil silvestrovskou ohňostroji ozářenou oblohu, když se otočil, tak kouř z kvartýru a plameny. Ono už jen přelézání ze žebříku dovnitř bylo zajímavé. Jeden by čekal, že přes parapet přelezeme na podlahu, ale omyl. Byl to byt tzv. sběratelky, takže plný, až neuvěřitelně plný bordelu a podlaha byla ve výšce parapetu. A to až poté, co spoustu bordelu vyházeli kluci oknem již před námi. V celém bytě jen miniaturní uličky mezi odpadky a nashromážděným dalším bordelem do výšky 2 metrů (!), který zarovnal nábytek tak, že nebyl pod ním vidět. Majitelka svůj vrtoch bohužel zaplatila životem. Nalezena byla až k ránu mezi hořícím odpadem. Navázali jsme na práci kolegů a lífrovali ven bordel s tím, že se céčkem ze žebříku dohašoval. Po nějaké chvilce řev ve vysílačce, ať se žebříkem vyjedeme o patro vejš, že začal hořet kvartýr nad námi! Vitas, který na nás už kouká z hasičského nebe, vykloněný v okně, hadice dovnitř, a to celé nanovo.

Byla ten den ukrutná zima, -12°C a pak i ještě o drobet víc, takže vše hned mrzlo včetně pedálu plynu v koši žebříku, takže nahoru musel po svých vyběhnout směnový garážmistr Jarda s náhradními flaškama k dejchákům. No zásah jak řemen. Zdvihátko se nakonec rozpohybovalo, my si vzali svoje rezervní flašky a Kuba s Honzou šup zpět do koše, já už zvostal pak dole zmrzlej jak sobolův hovno. Ještě že ze Strašnic přivezli kluci ve várnicích teplý čaj a taky náhradní hadry. Bohužel velikost Bristolu na mě zrovna nebyla 😊 Ale alespoň jsem si vzal suché rukavice. Krusta ledu z mého kabátu zmizela až cestou domů. Zásah pokračoval až do večera 1. 1. 2003. Pro nás byla činnost ukončena někdy kolem čtvrté ráno. Klobouk dolů mezi všemi zasahujícími! Ráno pak proběhl pro směnu A z celé Prahy „debriefing“ u novoročního bowlingu...





Foto Honza Kostík, v tu dobu ještě „drážák“ a denní foto fotoodd. HZS HMP

-wap-

## Hasiči v policejním autě jedou k případu



Když už jsem minule nakouzl povodňový rok 2002 od jeho konce, přidám tedy další vzpomínku na něj. Tentokrát právě z období ničivých záplav. V té době sloužila nepřetržitě naše skoro celá pražská jednotka HZS ČD více jak týden. Střídání osádek na vozech se provádělo každých 8 hodin.

Když vyjel tank VT55 s početným doprovodem chránit Karlův most (držel loď u Národního divadla) a další skupina s vyprošťovacím jeřábem AV-15 zachraňovat nosorožce do pražské ZOO, zůstal jsem „doma“ s pár lidma. Co čert nechtěl, v tu chvíli, ostatně jak už to bývá, zazvonil telefon, oznamující požár pantografové jednotky, plné lidí v Senohrabech.

Na nějaké přemýšlení nebyl moc čas, techniky na útvaru taky moc nebylo, a tak říkám: Jede Tatra a protiplyn. Když běžíme do garáží, přijela parta kolegů od Národního divadla, které dovezl nejmenovaný kolega policista Tatrou 613, která patřila dříve URNě a zůstala jako relikvie v jejich barvách. S vědomím hořícího vlaku plného lidí mu říkám, zda nemá čas. On že jo. Trochu se mi ulevilo a povídám mu, jestli mi odveze kluky k požáru. Odpověď tlumočit nemusím...

Foto ze záchrany nosorožců: ZOO Praha

PS: Na urňáčkou 613 se váže k povodním ještě jedná krátká vzpomínka, ale to až někdy jindy po 22 hodině 😊

-wap-

## Práce hasičů není nic pro slabé nátury



Pohled na dva výjezdy jednotky HZS tehdy Českých drah z pražské požární stanice v létě roku 2007. Bohužel při nich došlo ke dvěma úmrtím osob, jednalo se o sebevraždy skokem pod jedoucí vlak. Je to trochu delší čtení, tak se omlouvám.

První poplach, a tedy oznámení výjezdu, se pro družstvo a vyšetřovací automobil HZS ČD Praha rozezněl krátce před druhou hodinou odpolední dne 31. 8. 2007. Bylo oznámeno, že se jedná o střet osoby s vlakem na volné trati někde mezi zastávkou Praha–Klánovice a stanicí Úvaly u Prahy. Během cesty bylo operačním střediskem upřesněno, kde ke střetu mělo dojít, a zároveň oznámeno, že na místo jede také jednotka státních hasičů z Českého Brodu. Stále však nebylo zřejmé, zda se jedná o již mrtvou osobu, a tak během jízdy se nám v cisterně honila hlavou myšlenka, jestli se bude vyprošťovat tělo z pod vlaku či co se vlastně bude dít. Na staré kolínské se za nás Mercedes připojila sanitka pražské ZZS, jela za námi až do Klánovic, ale pak pokračovala k jinému případu.

Náš Mercedes hledal místo události, neboť trať, kde ke střetu mělo dojít, vede několik kilometrů lesem, jenž ji lemuje z obou stran, takže o nějakém přístupném místě se nám mohlo jen zdát. Rozhodl jsem, že to vezmeme pro nás již známou lesní cestou a tam to prostě musí někde být... Ono hledat v takovém prostředí místo události je vskutku něco jiného, než když máte přesnou adresu i se stránkou almanachu. Na dráze se místo ještě může určit dle traťového kilometru, ale ten nám nikdo nenahlásil, a v tomto případě by to bylo i bezpředmětné. Po několika kilometrech jízdy lesem vidíme v dálce majáky, byl to českobrodský dědeček Dennis RS 133. Po příjezdu k němu jsem společně s velitelem státních hasičů pokračoval pěšky lesem k trati, kde by místo střetu mělo být. Lesní procházka byla asi 1,5 km dlouhá. Pak vidíme sanitku a hle, jsme zřejmě někde blízko. Sanitka je menší, tudíž se dostala podstatně blíže než naše cisterny, a to nemluvím o tom, že Dennis není moc do terénu.

Po výšlapu na násep vidíme v dále stát známý rychlovlak Pendolino a za ním v kolejišti ležící tělo. Bylo tedy jasné, že co se záchranných prací či vyprošťování týče, jsme tu tzv. houby platní, ale bude se

muset provést očista kolejového svršku. Jednotka hasičů z Českého Brodu byla s díky za pomoc odeslána domů a naše drážní zůstala na místě, aby provedla zajištění místa a již zmíněnou očistu. Na místo dorazil již i drážní vyšetřovatel, kterému strojvedoucí sdělil, jak ke střetu došlo. Nemohu ho zde popsat, ale jednalo se o sebevraždu. Tělo bylo doktorem ohledáno, poté přikryto plachtou a čekalo se na příjezd výjezdové skupiny kriminální služby. A to i přes skutečnost, že se jednalo o zjevnou sebevraždu. Po případu manželů Stodolových se muselo každé úmrtí perfektně vyšetřit, tedy i toto.

Čekání na místě s mrtvolou za zády na horkém sluníčku není to pravé, neb policie si dala nikoliv její vinou na čas. Když bylo vše vyšetřeno, plně obsazené Pendolino (zhruba 300 cestujících) pokračovalo na své cestě směr Ostrava. Po příjezdu pohřební služby bylo tělo naloženo na vozík a transportováno mnoho set metrů do vozu. Až poté se mohl za pomoci chemických prostředků a vody očistit kolejový svršek. Celá akce trvala několik hodin. Na poškozeném rychlovlaku Pendolino, který se střetl se sebevrahem v rychlosti 120 km/h, vznikla škoda 70 000,-Kč.

Během toho došlo na druhém konci Středočeského kraje ke střetu motorkáře s vlakem, naštěstí se událost obešla bez zranění.

Naše jednotka se vrátila zpět na svoji základnu, z oběda se stala pozdní večeře... Neodbyla ještě ani osmá hodina večerní a byl hlášen další střet vlaku s osobou. Tentokrát v pražské Malé Chuchli. Vyšetřovatel RIBŽD na místo přešel z nehody motorkáře a k události bylo povoláno policii opět i naše družstvo s Mercedesem. Jednalo se s největší pravděpodobností znovu o sebevraha. Tentokrát bylo místo nehody přesně nahlášené a po příjezdu k události mnohem lépe přístupné, a tak byl z vozu CAS 24 natažen vysokotlaký proud a za pomoci chemických prostředků se opět provedla očista kolejového svršku. Paradoxem je, že na stejném místě si vzal život několik měsíců poté i otec muže.

Někdo může namítat, že to nejsou nikterak složité případy, ano, to je pravda, ale člověku na klidu moc nepřidá fakt, že jede dvakrát pomáhat a ono to neklapne. Jistě, jednalo se o sebevrahy, ale i přesto to není dobrý pocit z výjezdu...

Tolik mé malé zamyšlení nad jednou z mnoha neveselých služeb, které mám za sebou. Bohužel výjezdy ke střetům osob s vlakem nejsou ani v současné době nikterak neobvyklé a ve valné většině končí smrtí člověka. Pokud přeci jen přežije, je to je dílem štěstí a náhody, to mi věřte. Za mých bezmála 20 let služby u drážních hasičů jsem takto viděl zemřít opravdu neskutečné množství lidí. A to nemluvím jen o sebevraždách. Zfetovaný mladík vtáhl svoji přítelkyni pod jedoucí soupravu, těsně před našim příjezdem bohužel vydechla naposled, nebo když jde mladá dívka s kamarádkou v noci po kolejích, obě ještě v opojení a dobré náladě ze zábavy, nevidí neslyší a najednou přijel nákladní vlak. Jedné z nich se po fyzické stránce nic nestalo, druhá dívka, které mělo být za týden 18 let, no nebyl to pěkný pohled... Parta dětí si hrála u železničního tunelu, holčina, tuším 12 let, zachytil ji vlak, utrpěla velmi těžká zranění, pak její složitý transport z nepřístupného místa do sanitky, ke kterému byl povolán i automobilový žebřík, a tak bych mohl mluvit dlouho. O opilých drsných mladých mužích u vinohradských tunelů, provolávajících slávu nejmenovanému vůdci, by mohl hovořit kolega. Jeden z nich přišel těsně nad kotníky o obě nohy...

Ovšem i při těchto hrůzách občas vidíme štěstí v neštěstí, které jsem zde na FB již před časem zmiňoval. Při jedné mé službě, zrovna bylo 24.12.200x, tedy Štědrý den, byl hned při ranní kávě hlášen střet osoby s vlakem, v onen rok těchto případů bylo extrémní množství, a tak si říkám, to je ale pěkný vánoční dárek. Po příjezdu na místo bylo zjištěno, že sice projíždějící pantograf zachytil člověka, ale nezabil ho. U kolejiště seděl v podřepu opilec, zjevně ani netušil, kde se vůbec nachází, a v tom okamžiku přijel vlak. Stupačkou o něj zachytil a odhodil ho do dále. Při této události přišel opilý



pán „pouze“ o ucho, které mu vlak utrhl! Nic víc se mu nestalo, zřejmě ten „nahore“ si řekl, že když jsou ty vánoční svátky, nenechám ho zemřít...



-wap-

## V prostoru konstrukce mostu přespávali bezdomovci, uvnitř začalo hořet



Dne 10. března 2003 v 07.51 byla jednotka HZS ČD Praha povolána k požáru v mostní konstrukci v Praze 8 Libni, ul. Na Žertvách, což je železniční spojka mezi žst.Praha Holešovice a žst.Praha Libeň. Po příjezdu na místo události zjištěno, že na místě zasahuje již HZS hl.m. Prahy st.3 Holešovice, která provedla prvotní zásah 1 C proudem v DT.

Jednotka drážních hasičů ze st.1 Praha převzala požářiště, na místo případu povolala na výpomoc st.2 HZS ČD - Kralupy nad Vltavou a za pomoci odsavače kouře VTA 60 provedla odvětrání mostních prostor. Současně s odvětráváním byla provedena lokalizace a následná likvidace požáru 1 C proudem v DT. Likvidaci požáru ztěžoval malý vstupní otvor cca 50×60cm a silné zakouření. Hasební práce probíhaly celé dopoledne. Událost se naštěstí obešla bez zranění.

V prostoru mostní konstrukce přespávali bezdomovci, naštěstí se tam nikdo z nich nenacházel a že jsme čekali, jestli tam někoho najdeme...

Dodnes nepochopím, jak se bezdomovci dostávali do útrob mostu. Jednak otvorem o velmi malých rozměrech to jde dost blbě, navíc je za ním propad asi 2,5 metru. My tam museli dát jeden díl žebříku, aby se hasič dostal dolů, a to tam sotva prolezl s dejchákem na hrbu. A ještě jedna věc. Za HS-3 Holešovice velel u případu Tonda Šustr. Nikdo z nás by si jistě nepomyslel, že za dalších skoro 20 let bude velet jednotce pražských drážáků.



-wap-

## Přejetý divočák, kam s ním?



Stará glosa kolegy Honzy Zacha, tehdejšího velitele směny B, na téma, co s přejetým zvířetem, nikoliv nepodobná svým způsobem mému pojednání o zásahu na dodávku v kolejišti a pod ní dva hafani...

Jednotka HZS SŽDC Praha vyjela v pátek, 17.4. 2009 k nahlášené mimořádné události, kdy došlo k přejetí divokého prasete projíždějícím vlakem v Úvalech na Praze východ. Celá událost by nebyla ničím zvláštním, kdyby...

Jednotka pražských drážních hasičů zasahovala u přejetí divočáka vlakem v Úvalech u Prahy. Samotný zásah na čuníka se odehrál cca 200 metrů před zastávkou Úvaly, zásah trval zhruba 5 minut, a to hlavně díky kolegům z JSDH Úvaly a jejich pomoci. Provoz byl zastaven na pouhých 8 minut, úvalský bobcat odvedl bezva práci, ale pak nastalo pro VZ Nerudovské, kam s ním, pohádka o kohoutu a slepici je slabá polévka.

Městská policie a odchytovka, no jo, už to není Praha, jejich pomoc s tím, že mají telefon na psí útulek, to pro mrtvého čuníka nebylo to pravé ořechové, Policie ČR alias Pomáhat a chránit nepomáhala a nechránila, ano, nebylo koho, kafilérka je soukromá a pátek – vidina volných dvou dnů je silnější jak kšeftík, který nemá zatím kdo zaplatit, nepomohl ani vymyšlený dobrovolný hasič Kotyza, vyznamenaný za chrabrost a rada že si pro čuníka přijedou asi druhý den večer, neuspokojila místní mírumilovné obyvatelstvo, již tak dobře nasáklé rozkládajícím se čuníkem.

Místní sdružení myslivců při oznámení, že se jedná o čuníka, přijelo rychlostí kule vystřelené z kulovnice, ale po zjištění, že se jedná o bachyni, se asi nedohodli, zda na zelí či šípkové omáčce a najednou bylo prasátko na území dráhy a s drážním prasátkem oni přeci nemají nic společného. Tímto děkuji místní zprávě Úval, zejména panu starostovi, který se k věci postavil jako muž na svém

místě a za pomoci dobrovolných hasičů – dej jim tímto pánbůh věčnou slávu, se o likvidaci postaral. Nevím, kde byla chyba, ale celkem by mě zajímalo, jak tuto ne první a poslední situaci máme řešit, na každou prkotinu jsou nařízení a poučky, bylo by možno vydat prosím ještě jednu, třeba malou malinkatou, na mrtvé divoké či domácí mazlíčky, když je majitel neznámý či nepřítomný či se nehlásí neb se nedohodne, zda na zelí či šípkové omáčce?



Foto JSDH Úvaly

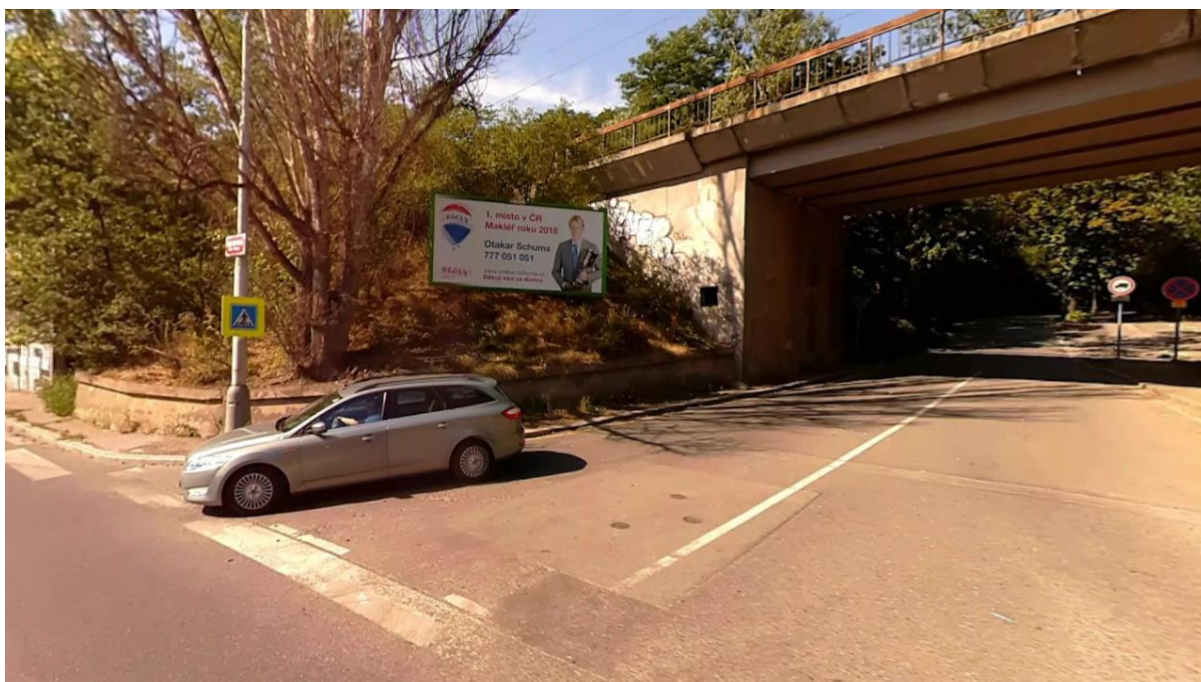
-wap-

## Ivan Jonák poprvé a zároveň i naposledy



V televizi běžela nová kriminální minisérie Devadesátky, pojednávající o této divoké době u nás včetně jejich hlavních aktérů, kmotrů, mafiánů a dalších „nezbedů“. Jednou z hlavních postav je Ivan Jonák, tehdejší majitel jedné z nejznámějších diskoték v ČR, kdysi slavného Discolandu Sylvie. Ten stával v Libni kousek od Palmovky a budova jako taková stojí dodnes. Ne že bych tam snad někdy byl, přeci jen, s platem hasiče bych si to v „devadesátkách“ ani nemohl dovolit, ale v rámci seriálu se mi vybavila jedna vzpomínka právě na jejího majitele, Ivana Jonáka.

Byl duben roku 1999, den už přesně nevím. Probíhala běžná služba a někdy k večeru nám byl nahlášen požár trávy a křovin v ulici Povltavská na Praze 8 (cca kilák od Discolandu, v tu dobu již prakticky nefungujícího). Vyrazíme tam, na místě natáhneme tuším céčko a vysokotlak, za pár okamžiků je uhašeno. Náš Mercedes stál za rohem v ulici Bulovka kousek od železničního mostu. Akorát balíme materiál, hadice od tlakovky natažená a navíjela se zpět na buben, když v tom do ulice poněkud pompézně vjede obrovský americký kabriolet a v něm Ivan Jonák, nějaký jeho „parták“ a dvě ženy... Koukáme s Fandou a už nevím, kdo další tam byl s námi, co že to jede kolem a v tom Ivan Jonák v celé své robustnosti: Nazdááár, hasičííí, borcííí a smál se na celé kolo. Tak jsme odvětili na pozdrav, on odjel, my dobalili a vyrazili pomalu zpátky na hasičárnu do Vršovic. Tehdy jsme měli sídlo ještě v Petrohradské ulici. Cesta nám trvala asi půl hodiny, fakt se nikam nespěchalo. Byl příjemný pozdně jarní večer, teplotně připomínající blížící se léto.

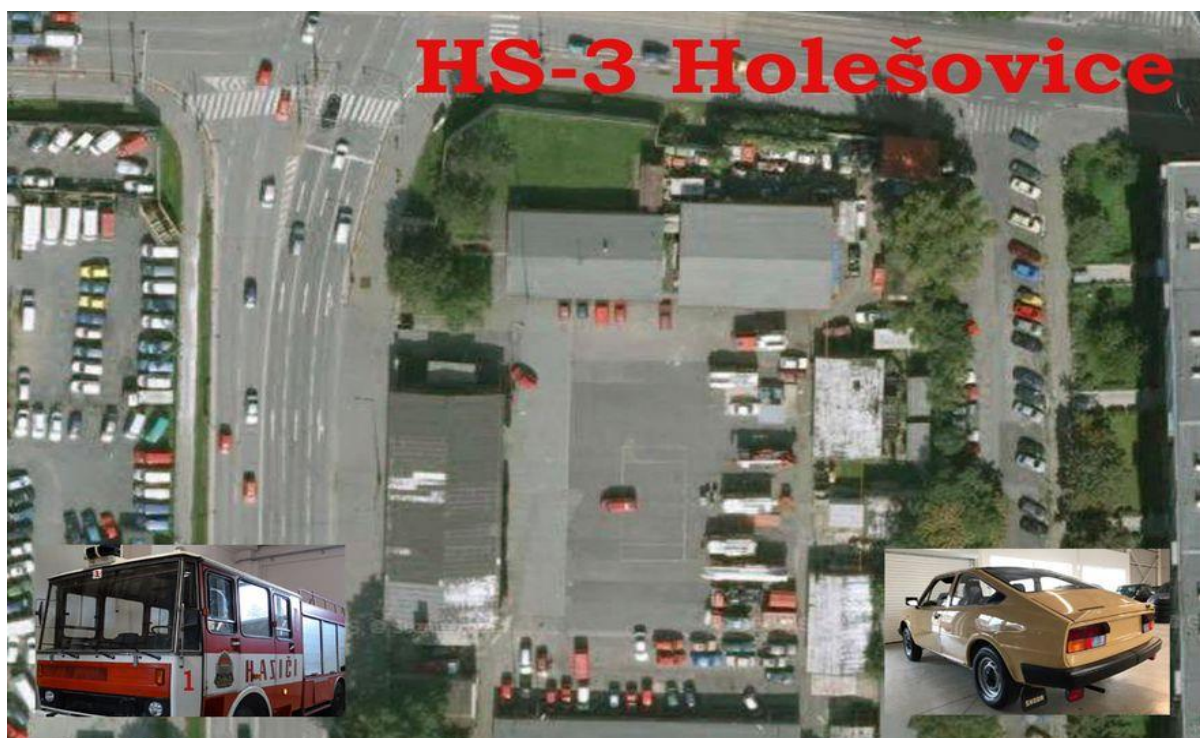


Na hasičárně se udělalo vše potřebné v rámci dozbrojení a příprav na další akce, ještě před tím se na ulici dobrala voda a pak se šlo na kafe. Od výjezdu, resp. od návratu na základnu mohla uběhnout maximálně hodina, jdem mrknout na večerní zprávy a hned jak se zapla TV, tak v nich jako hlavní informace, že byl zatčen Ivan Jonák... Koukáme na sebe, že to snad není možný, že jsme ho prakticky před chvilkou viděli! Jo, byla to pravda, zhaftli ho asi hned na to, co projel kolem nás a někde už na něj čekali. My byli tak jedni z posledních lidí, co ho potkali ještě na svobodě. O toho momentu nevylezl z vězení až do propuštění v roce 2014. Jonák byl zatčen několikrát, ale tehdy definitivně. Příhoda s jeho setkáním u zásahu je prostě příhoda. Jinak na seriálu Devadesátky mám jako spousta dalších osob svůj malilinkatý podíl, aniž bych obsahově přesně věděl, o čem bude, když se točil, takže setkání s Ivanem Jonákem se mi vybavilo až nyní.

Foto web a Google

-wap-

## Asi náký velký včely, né?



Psal se rok 1996 a jeho končící první polovina, když se stala historka, kterou vám nyní přináším. Tehdy byl u hasičů svět ještě v pořádku. Výjezdů bylo mraky, lidi drželi při sobě, zažilo se spousta srandy a na hasírnách se dalo dělat lecos, třeba opravovat svoje auta, aniž by s tím měl někdo problém. Dnes skoro nemyslitelné a pro mladé i nepředstavitelné. No a jeden takový krásný den jsem šel ve volnu pomoc Márovi, co sloužil na stejné směně, jen u městských hadic na stanici č. 3 Holešovice. Tehdy jsme se dost kámošili. A trojka, to byl pojem. Stanice stanic, stojící dřevěná legenda a její manšaft taky. Dnes už dřevák nestojí, je tomu pár týdnů, co byla slavnostně otevřena „nová“ holešovická hacienda. Moderní hasičský svatostánek, ve kterém už není mnoho těch, co sloužili i v onen rok 96. Právě otevření nové HS-3 mi připomnělo následující krátkou historku.

Jak jsem již nastínil, dalo se tehdy lecos na hasírnách dělat. Mára tehdy vlastnil škodovku a ne ledajakou. Byla to 136 Rapid, prakticky sportřák. Měl jí zaparkovanou v malé garáži na HS-3 a průběžně jí dával do kupy. V den, kdy jsem mu byl helfnout (nejen tedy ten den přesně), sloužila směna B. Já s Marečkem kutil celý den kolem auta, počasí bylo ideál, takže vše na pohodu. Dalo se při tom pár plechovek piva s tím, že za zaslouženou práci zasloužená odměna. Bylo už odpoledne, počasí stále hrálo do noty, a tak se v ten den sloužící velitel rozhodl, že si směna zahraje na dvorku stanice fotbal. Jak poznamenal jeden z hráčů, nekonečnej fotbal, neb tým velícího musel vyhrát 😞 My furt v garáži, teda už jen jako zevlung před přesunem do občerstvovací stanice, čumíme na ně, Garáž byla hned vedle fortny (vrátnice), a na ní navazovala velká garáž s výjezdovou technikou. Tady parkovala obyčejně jen Avie s člunem, v ten den místo ní Rapid 😊 Hned naproti, ani ne 10 metrů, byl velitelovej barák s telegrafem (staniční operační), jeho obsluha čučela z okna taky na fotbal hrající kolegáčky, když v tom se dost nahlas ozvala vysílačka se žádostí, aby telegrafista tlačítkem otevřel křižovatku pro volný průjezd centrály. V ten moment zpozorněl každý včetně nás. Jak jako otevřít křižovatku pro centrálu (HS-1 Sokolská)? Kam jedou? Holešky jsou doma! Stalo se, křižovatka otevřená, všichni jsme vyběhli ven z brány a za pár okamžiků se ulicí Argentinská kolem nás více než svižně prohnal hasičský vlak. Dvě družstva - centrální liažky – červená a bílá a za nima v závěsu tehdy novinka, malá cisterna Dennis Rapier. Si říkáme, co se kde děje, když v tom kdosi pronesl: To musej



bejt kurva velký včely... 😞 Dennis jezdil v tu dobu, když se zařazoval, právě na bodavý hmyz. Velitel doběhl na telegraf a ať se jako zeptá na hlavní operační, kam že to ta centrála jede. Pak už šlo vše ráz naráz. Centrála jela celá na hořící kvartýr na sídliště Bohnice. Z hlavního operačního se jen ozvalo směrem na holešovického telegrafistu, který se tázal, proč a kam a proč ne taky HS-3: Ty je máš doma? A všechny? Tak si vezte družstvo, taturu a Bronto a mazejte za nima. Klucí zahodili sportovní hadry a za minutu už mazal další hasičský vlak k případu. Obsluha telegrafu na centrále z nějakého důvodu si myslela, že jsou Holešovice venku, tak je ani nevolala... Inu stane se, a hlavně se nestal žádný průser kvůli tomu, jakože na místě případu.



Foto: Petr Marek, Leoš Kučera, Google a archiv HZS Praha

-wap-

## Skluz natřený emailem aneb hasičem u světového výrobce tramvají



Někdy koncem nebo možná na přelomu tisíciletí jsme s pár kolegama začali chodit na vedlejšák k dalším kolegům – hasičům z HZSP ČKD Dopravní systémy Praha-Zličín, resp. HZSP Siemens Kolejová vozidla. Byl to de facto přímý nástupce našeho prokazatelně nejstaršího podnikového sboru, dříve tedy továrního sboru, který obhospodařoval tehdy slavné strojírenské závody fy Ringhoffer – Ringhofferova továrna na výrobu vagónů, později se z ní stalo ČKD Praha, závod Tatra Smíchov, kde se produkovaly tramvaje, který vznikl v roce 1876. ZPÚ ČKD Praha, závod Tatra Smíchov zanikl v roce 1991, kdy došlo k postupnému přesunu výrobních hal ze Smíchova do zbrusu nového velkého areálu na Zličíně. Tam začal působit ZPÚ, později HZSP ČKD Dopravní systémy Praha-Zličín, který ukončil papírově činnost roku 2002, kdy se přerodil na HZSP Siemens Kolejová vozidla. Poslední tramvajový sbor měl však jepičí život, stejně jako kdysi celosvětově známá ČKD Tatra, kterou převzal německý Siemens. Konec nastal v roce 2004. Tím se éra uzavřela. Siemens poslal zličínský závod lidově řečeno do kopru, ve své podstatě si jen koupil svojí konkurenci, vyrobil zde pár souprav metra a poslední zhasnul... Jinak během života Tatry to dospělo pochopitelně i díky RVHP tak daleko, že každá třetí tramvaj na světě byla od této naší značky. Ale o tom psát nehodlám, byť na věc mám svůj názor i po letech. Slovo lumpárna by bylo asi slabé. Dnes se na Zličíně místo výroby kolejových vozidel natáčí stupidní Modrý kód a pražský DPP si tady pronajal jednu halu na opravu svých tramvají, tak alespoň částečný návrat ke kořenům... V době našeho vedlešáckého působení u HZSP na Zličíně bylo v areálu ještě poměrně dost různě rozpracovaných tramvají, byť jejich výroba byla již utlumena.

No, a tedy hasiči u tramvají na Zličíně. Když jsme s kolegou došli na přijímací řízení, uvítala nás v hlavní budově stará tramvaj. Ta jediná dodnes připomíná, co že se tam kdysi vyrábělo. Pak prohlídka u podnikového doktora a hurá na stanici. Byla to klasická podniková hasárna. Tři garážová stání, uvnitř liazka a tatra v původním stavu od Karosy a drobet bordel. Na garáže nalepená patrová budova. Kuchyně, strážnice, jídelna, ložnice a kancl velitele jednotky. +- Něco z vybavení jsme

nafasovali, něco měli vlastní od nás. Pak jsme se zevrubně seznámili s výbavou vozidel, která nám přišla drobet tristní oproti tomu, co jsme měli na dráze. Ale jasně, peníze. Podnikový sbor je prakticky vždy takové nechtěné dítě svého zřizovatele, sám o tom něco moc dobře vím. Pak následovalo seznámení s tím, co nás zde může potkat a obecná znalost rozsáhlého areálu podniku. Oki, jdeme na to. Nastalo čekání na poplachový signál ze staničního rozhlasu a světelný signál k němu. Pár výjezdů jsme tady absolvovali. Vše jen a pouze EPS, což bylo ve finále samozřejmě jen dobře, protože vše smrdělo průserem. Občas i nějaký ten výcvik proběhl. Pro nás to bylo pouze a jen takové zabíjení volného času. Finanční odměna za odsloužené hodiny byla stejně tristní jako celý kdysi slavný podnik na výrobu dopravních prostředků MHD, a tak jsme se asi po půl roce se Zličínem všichni tři drážáci postupně rozloučili. Beru to jako jednu z epizod, kterou jsem za svůj hasičský život absolvoval. Člověk neměl nikdy rypák nahoru, byl jsem taky hasič podniku, ale ve srovnání s našim sborem to bylo jako kdyby kuchař z \*\*\*\*\*Interhotelu šel vařit do závodní jídelny se vším všudy. Za vším jsou fakt jen prachy.

A teda ještě věc, která nás dostala. Tehdy jsme byli mladí hoši a na naší hasičárně nebyla skluzná tyč. Každý se ptal, jaké to je jezdit po té tyči a né teda, že bych se na ní nesvezl, to asi xx krát na různých místech, ale o zkušenost od nás se prostě podělit nešlo. Na zličínské hasárně byly parádní skluzy rovnou dva. Prakticky každý hasič měl svůj 😞 Jenže... jenže když se hasičárna stavěla, tak nějaký mudrc – inteligent – debil, poručil dělníkům, ať vezmou kýbl s emailem, protože by ty hladký trubky mohly zreznout... Samozřejmě je to naprostý nesmysl, ale po nanesení echt vrstvy barvy se po nich prostě jezdit nedalo, a tak při poplachu šupky dupky po svých po schodech. Jako to nevymyslíš 😞 Inu škoda. Jinak to byla docela fajn stanice. Její objekt stojí dodnes, je v něm snad nějaký autoservis nebo tak něco. Občas si vzpomenu i na tehdejšího velitele jednotky. Fajn chlapík, ten M.P.





-wap-

Foto Karol Kajdi - imhd.sk, Seznam a Google mapy + Wiki a nášivka Ryan Nolan

## Z hořící trávy hořící kuře, uzený kuře a ne jedno



Jeden z příspěvků na facebooku od bývalého kolegy Václava rozbliknul můj mozek a vypustil z něj vzpomínku, při kterém bude soudobý ohňobijec koulet vočima a klepat si na čelo, že jako jak je to možné, dyť to přece není možné, jenže soudobým populárním slovem „devadesátky“ se vrátíme do onoho teplého letního dne a Petrohradské ulice, odkud vyjela jednotka koloťuků (pražské drážní hadice) k případu, který se dal nazvat výjezd blbec se šťastným koncem.

Abych dostatečně navodil škody vzniklé výjezdem, je třeba poreferovat o tom, že technika tehdejší JPO TPZS (technicko-požární záchranná služba) ČD Praha se postupně několik šichet pucovala do stavu nové, protože byla ohlášená návštěva z GŘ, a tak se muselo všechno blejskat. Tempo je název leštěnky, která zaručeně udělá ze starého auta blyštící se zázrak, ovšem ruce proto v žádném případě nemají pochopení. U rumunských vozidel ARO 10 se používala tekutá, neb by to Tempo kastle neunesla, případně by jí praskly puchýře a staly by se v ní otvory.....to jsem už odbočil... Ale to tak bylo, fakt.

A tak i tatrablázen došel jednoho dne k tomu, že leštit tempem Tatra je pro jednoho nadlidský úkol a proklínal tehdy všechny, nicméně jak je u hasičů zvykem, všichni za jednoho... a tak se stalo, že vše bylo nablýskáno, velitel útvaru Petr Zetek tehdy vydal zajímavý rozkaz, vyjíždět pouze s nejnужnější technikou... no klasika, vše připraveno pro panáky z GŘ.

V té době směně velel bezvadný Jarda Bavor, který k nám přišel s Jirkou Kolocem z Boleslavska a byli to páni hasiči. Jarda ze mě chtěl mít VD, ale nemohl mě dostat od volantu Tatra, úchylka byla silnější jak kariéra, a tak sem po dohodě jezdil jako strojník, spojka a VD, protože lidí se nějak nedostávalo.

A toho jednoho letního dne, když jsme popíjeli kafe před garážema, vylez Jára z baráku se slovy, že v Libni hoří porost, vem Tatra a jeďte to tam zalejt. Naše postpubertální sestava, kde jsem byl ve věku

21let nejstarší, vyrazila k boji se živlem. Vyjeli jsme ve stylu jako když hoří školka s dětma, nadšení že bude akce. Mladý jelita no. Adresa zněla na Turnovskou a uvidíte to od Krejcárku. Říkám ok, tam jezdíme furt, valíme až na Krejcárek, leč šraňky, glajzy, prostě závory dole. Stojíme a tiše v úžasu zíráme na asi 10metrů vysoký plameny, vycházející z místa, kde měl hořet porost. Za přejezdem se nacházel stavební dvůr nějaké firmy, a tak tam vlítne v domnění, že to projedem tudy. Nestalo se tak a musím se točit mezi stohy prázdných palet. Když máte v Tatře plný bidlo, je jasný že vpravo moc nevidíte. Jeden stoh palet šel k zemi, chyt sem o něj rohem nárazníku. Nic, vyřešíme pak, plameny umocňuje černý kouř, veškerá sranda z očekávaného porostu je ta tam, v autě je ticho. Sjíždím dolů a před odbočením do Sokolovské objíždím Avii, která zastavuje u kraje vozovky. Tatra najednou hupsne, pohled přes kolegy do zrcátka mě ujišťuje v tom, že zásah, potopena...Naštěstí je odřená pouze barva na nárazníku a řidič se ještě omlouvá, že se lek a že asi popojel...my máme na zadním kole odřenou vyleštěnou poklici.

Dojíždíme do Turnovské a valíme to ulicí až k jakémusi zelenému tunelu. Brzdím, že tam zastavím, průjezd byl asi tak 2,5 na vejšku a 2m na šířku, ale pohled na kouř poněkud vzdálený a tři kolegy mě přesvědčil o tom, že se pokusíme opatrně projet. Mno, ač snaha byla, výsledek se dostavil. Právě světlo dosvitilo, pravá stupačka odstoupila a zrcátko hovořilo o několika letech smůly. Přitom to vypadalo jako slabý větvičky, jenže to nejhorší přišlo, v listí byl schovaný pahýl uříznuté větve a průměru asi 15cm, a vykreslil nám do boku nástavby krásnej metrovej žlábek. No tvl, to se na GŘ asi líbit nebude. Nic, dojíždíme, jedem klasika rozdělovač, 2xC, průzkumem zjištěno, že hoří jakási výrobní uznený kuřat a nevím čeho ještě.



Od bordelu, co měli u toho, začalo hořet všechno a u velkých chladáků už i izolace. Beru do ruky mikrofon vysílačky Tesla PR 21, se kterou se dovoláte blíž, než vidíte a hilfe o Liazku a dejcháky, a samozřejmě lidi. Pokus dobrej, leč marnej, nicméně v objektu maj telefon, což je super, nemusíte do budky na hlavní. Po krátké debatě se spojařkou, která nechápala proč to chcem na porost, nám to tam vyslala a já mezi tím poslal na hlavní partu nějakých čumilů, aby kluky navedli do toho křoví. Sic mladí a pitomí, zásah byl rychlejš, kouře víc jak ohně, a tak jsme si to v klidu rozebírali a prolejšvali, když dorazil zbytek naší stanice. Liazka měla cestu proraženou, přijela bez úhony a škrábance.



Po návratu na dvůr následoval pohled na zdrceného velitele útvaru, který pochopil, že ukázka bude mít nějaký ty skrvny, a protože mě měl rád a nechtěl, abych jako mladej hýřil, za odměnu mi zase sebral prémie na dva měsíce. Výměna poškozených dílů a oprava stupačky bylo díly hodiny, horší bylo kytování toho boku, ale nakonec se zase všechno blejskalo a bylo to fajn.

-tatrablázen-

## Lze v Praze doplnit vodu do hasičské cisterny?



Můj malý povzdech nad tristní hydrantovou sítí v hlavním městě z roku 2008. Věřím (doufám?), že dnes je situace mnohem lepší, a to i díky mnoha novostavbám, kde jsou hydranty v nadzemním provedení.

O čem jsem tedy tehdy před 14 lety rozmýšlel? Hydrantová síť v našem hlavním městě, to je letitý problém. V poslední době sice rapidně přibývá nových zejména nadzemních hydrantů, ale celková situace je zoufalá, a tak mnohdy člověk vracující se od případu s prázdnou cisternou najezdí dost dlouhou dobu, než najde nějaký funkční hydrant, aby mohl doplnit vodu, kdyby nás bylo potřeba jinde.

Naposledy se toto naší jednotce přihodilo po jednom ze zásahů v srpnu 2008 (datum byl vztažen k hydrantové příhodě, nebylo to nikoliv naposledy). Byl ohlášen rozsáhlý požár u třetího nástupiště nádraží Libeň, na místo vyjela jednotka HZS SŽDC, s.o. HS Praha, jenž byla tou dobou na nedalekém Žižkově provádět činnost pro ČD. Po příjezdu k případu bylo průzkumem zjištěno, že se jedná o požár vzrostlých křovin a nejrůznějšího odpadu na veřejném prostranství, který vznikl díky vypalování obrovského kluba kabelů. Včasný zásah zabránil rozšíření plamenů, dosahujících více jak pětmetrové výše na přilehlý objekt. V cisterně však po zásahu nezůstala ani pověstná kapka vody a v místě se nenacházel žádný hydrant. Rozhodl jsem se, že se CAS doplní cestou zpět u nadzemního hydrantu na chodníku u O2 Arény (dříve Sazka Aréna), což bylo cca 350 m od místa požáru.

Přejelo se tedy k onomu krásnému nadzemnímu hydrantu a hle, po povolení druhého uzávěru z něj nešla ani kapička vody, říkám si, jiný uzávěr zde není, asi je chyba jinde. Cvičně jsme zkusili další nadzemní hydrant, ač mi bylo víceméně jasné, že z něj vodu taky nedostaneme. Vodovodní větev byla asi vypnutá jinde, a to v celém rozsahu. U stejného hydrantu jsem se pokoušel dobrat vodu již zhruba před dvěma lety. Taký bezúspěšně. Říkám si, kdyby začalo hořet v přilehlém činžovním domě či v protilehlé nádražní budově nebo v O2 Aréně, kde by se asi dobírala voda. To by se nefunkční hydrantová síť najednou někde zapnula? Ve skrytu duše mi napadlo, že jsou to jen tzv. atrapy hydrantů a ani k nim není přiveden vodovod, což už jsem několikrát za svůj hasičský život také bohužel viděl. Naštěstí nikoliv u výjezdu, ale o tom tento článek není, to je na samostatné psaní.



No nic, dal jsem na svojí paměť. Ostatně tak to dělá v Praze dost hasičů. Městští kolegové to mají relativně snadnější, neb v hlavách mají po hasebních obvodech podstatně menší část města, o to jí však znají lépe, a tak vědí, kde mají funkční hydrant pro případ, že v místě zásahu se žádný nenalézá. Ač to možná bude znít divně, ale je prostě lepší jet tam, kde bezpečně vím, že vodu doberu, a to i za cenu delší cesty a času, než kroužit městem a bezbřezě hledat.

Vzpomněl jsem si tedy na hydrant u hotelu Olympic, který byl relativně nedaleko a jelo se tam. Jaké bylo naše překvapení, že onen hydrant tam už není. Díky tomu, že je Praze hydrantová síť tvořena převážně z podzemních hydrantů, je problém při jízdě nějaký najít. O tom, že na nich leckdy stojí auto, nemá cenu psát a ostatně řidičům to nejde ani mít za zlé. Na to, že je v místě, kde parkují, umístěn v silnici hydrant, je nic neupozorňuje. Díky nečistotám na komunikaci dekl snadno přehlédnete a jak bylo nedávno prezentováno v TV, že v budoucnu bude snad u každého nového hydrantu jakási značka, to považuji v hlavním městě za nereálné. Leda je označit nějakou výraznou barvou, která by se udržovala, ale jinak toto nelze. Ideálním řešením jsou pouze a jen nadzemní hydranty na chodníku nebo někde mimo komunikaci. V chodníku jsou kromě komunikací podzemní hydranty umístěny taky, ale přes zaparkovaná auta nejsou často vidět, protože se nalézají mnohdy jen těsně u obrubníku. A koneckonců současné dekly podzemních hydrantů vypadají na první pohled stejně jako uzávěry plynu, tak by se zastavovalo pořád a nedovedete si představit, když už hydrant objevíte, jak nadávají řidiči aut a tramvajů, když si s cisternou zastavíte, jen aby se mohla doplnit voda.

Ale zpět k Olympicu. Když nebyl hydrant ani tam, zvolil jsem cestu nejmenšího odporu a vyrazil zpět na Žižkov v domnění, že na ulici U Nákladového nádraží, kde byl stále zbytek jednotky kácet stromy, nějaký ten hydrant najdeme, neb kolega cestou tam něco zahlédl z okna CASky. Tak se i stalo, bylo jich tam hned několik, avšak až pátý nebo šestý z nich fungoval, a to zrovna ten, nacházející se na poměrně rušné křižovatce. Ostatní nikoliv, nevytekla z nich ani kapka, a ještě jsme byli pro smích zaměstnancům přilehlých nových administračních budov, u kterých jsme se pokoušeli několikrát marně z hydrantu dostat vodu. Kdyby jim tam hořelo, asi by nikdo z těch „šibalů“ již úsměv na rtech neměl. Požár v domě a hasičům dochází voda, protože hydranty nefungují. Je to možná katastrofická, avšak nikterak nereálná vize, jenž může kdykoliv nastat. Vodu se nám nakonec podařilo dobrat na zmíněné křižovatce, a to až po velmi dlouhé době od likvidace požáru. Ale co můžeme dělat! Nic, jezdit pražskými ulicemi donekonečna a modlit se že někde snad najdu funkční hydrant... Ještě drobnost, zmíněný funkční hydrant měl šroubení zapuštěné velmi hluboko a ještě nesedělo, takže se nástavec musel několikrát tzv. přesadit. Chybělo málo a hydrant by se díky hloubce vývodu neosadil vůbec. Protože v hydrantové šachtice byla kalná voda, nebo do ní vidět, a tak se do hadice dostal i velký kámen, jenž ucpal přívod do cisterny. Prostě se v ten den „hydrantové“ dařilo. Jsou lokality, kde je situace opravdu zoufalá a mnou popisované příklady jsou pouze střípkem z mnoha podobných.

Při svých cestách od zásahu za účelem doplnění vody jsem zažil již lecos. Plnění CAS plovoucím čerpadlem na vltavském nábřeží, když se mi nechtělo kroužit po městě a hledat hydrant apod. Ve finále toto bylo i nejrychlejší variantou, vedoucí k opětovné akceschopnosti vozu a celé jednotky. Před lety při jedné z okružních hydrantových jízd, konkrétně v části Dejvice byl z Tatry spatřen v silnici dekl, oznamující hydrant. Zastavilo se a následoval pokus ho otevřít, neb po mnoha přjetí automobily byl pěkně „utemovaný“ (takových je v hl.m. věru dost). Když se nám to konečně podařilo, nikdo z nás nevěřil vlastním očím. Místo, kde má být hydrant, bylo zcela zaplněno novým asfaltem, který byl na komunikaci vedoucí do Podbaby nedávno položen. Jak se však dostal asfalt do uzavřené šachty hydrantu, to je nám záhadou dodnes. To ty hydranty proboha nikdo nekontroluje?

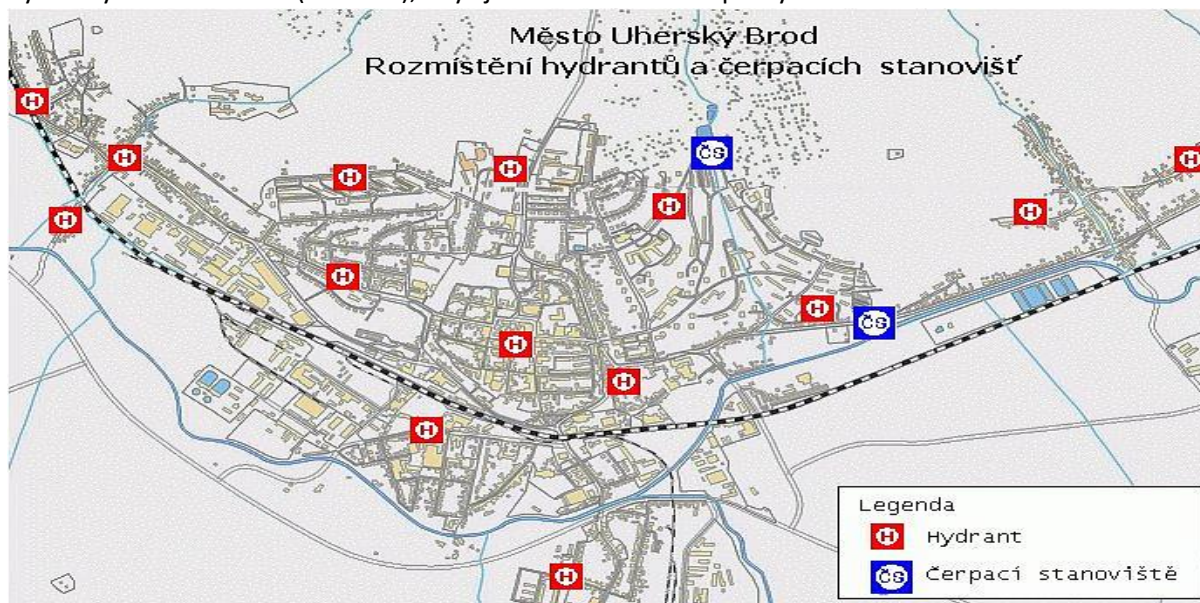
Po této zkušenosti jsem zaslal služební cestou dopis na odpovědná místa a nic. Žádná odpověď a po půl roce ani zjednaná náprava.

Dále o tom, že podzemní hydranty mají několik druhů uzávěrů, to se obecně ví. Běžně se člověk setkává se dvěma druhy a je s tím počítáno. Na vozech máme proto malý i velký „orech“ na hydrantový klíč. Jaké bylo nejen mé překvapení, když se jednou podařilo najít hydrant někde na Praze 8, hle, on měl třetí, nám dosud neznámou velikost uzávěru.

Samostatnou kapitolu tvoří tlak v hydrantové síti. Když už se nějaký hydrant podaří zpustit, mnohdy se voda do CAS napouští díky velmi slabému tlaku velmi dlouhou dobu. Také se nám stalo, že hydrant měl tlak dobrý, ale po chvíli jakýsi pán nadával z balkónu přilehlého činžáku, že mu bereme vodu a on nemůže prát, opět slabý tlak, ale do baráku. A pak babo rad'.

Voda se do CAS prostě dobrat musí, obnovení akceschopnosti jednotky je nutností pro případ dalšího výjezdu. Je jasné, že v tak velkém městě, jakým Praha bezesporu je, není snadné hydrantovou síť udržovat. Mnoho let se na to do slova a do písmene kašlalo a toto jsou jen důsledky. V poslední době se situace mírně zlepšuje, a to díky výstavbě nových lokalit, kde je hydrantová síť tvořena převážně nadzemními hydranty v chodníku či jinde mimo komunikaci. Nadzemní hydranty můžeme dnes spatřit již i v centru města, ale není jich opravdu mnoho. I přes tento fakt je celkový stav hydrantové sítě více než žalostný. Proč to jinde jde a v Praze nikoliv?

V naší republice je spousta měst, kde se o hydrantovou síť starají mnohem lépe. Jeden příklad za všechny je třeba Uherský Brod. Na webu města je podrobný plánek hydrantové sítě a plnicích míst. Něco podobného má i Tábor, na jeho webu se např. dozvíte, který z hydrantů je pravidelně odkalován atd. V Praze by toto bylo vsuktu složitější, ale šlo by to. Něco se s tím dělat musí, a to velmi brzy! Položme si otázku, k čemu je tedy (tehdy platná) v Praze norma Podzemní požární hydranty ČSN EN 14339 (38 9511), když je stav sítě zoufale špatný.



Co na to říká provozovatel vodohospodářské infrastruktury hlavního města, firma Pražské vodovody a kanalizace, a. s.? Zaslal jsem do firmy dotaz na toto téma a nepřišla žádná odpověď. Za vodu se všeobecně platí dost peněz, tak ať se pro daňové poplatníky také dělá i něco ve směru zlepšení stavu a dostupnosti hydrantové sítě. Naprosto sdílím názor s kolegou velitelem od městského hasičského sboru, který říká: „Lepší mít v ulici jeden plně funkční viditelný nadzemní hydrant, než x podzemních na nic“.

Jinak jsem čirou náhodou zabředl do debaty s jedním náměstkem, nebudu raději říkat, odkud byl 😊  
Vysvětlil mi pojem hydrant vs. odběrové místo. Jak mi to tehdy vysvětlil, to taky nechcete slyšet...

PS: A k hydrantu se váže také jedna úsměvná vzpomínka, kterou jsem tady už kdysi zmínil.  
Nejmenovaný kolega od městského sboru se u zásahu zaradoval a začal křičet: Veliteli, veliteli, našel  
jsem hydrant, ale je na něm napsáno plyn 😞😬

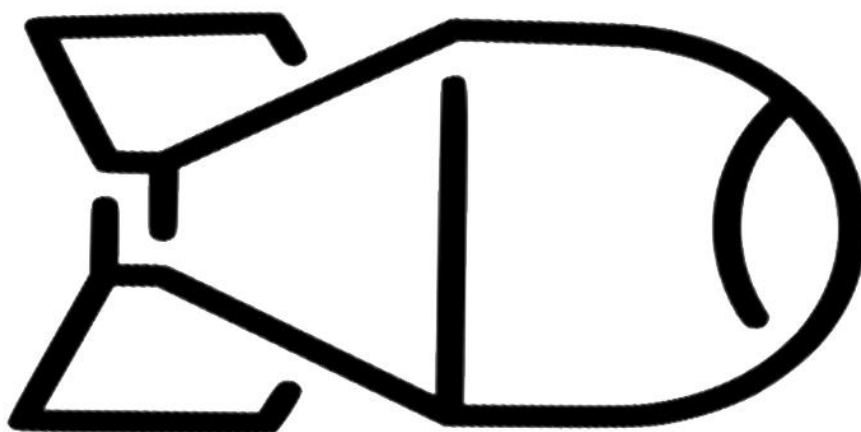


PS II: Nejsou mapy hydrantů dnes i v tabletech v CAS?

-wap-

## Devadesátky ve znamení nahlašovaných bomb

# BOMB!



V devadesátých letech se jezdilo u nás v Praze poměrně často na výjezdy, spojené s nahlášením umístění nástražného výbušného systému. Nejčastějším cílem naší techniky při tomto druhu události bylo pražské Hlavní nádraží. Můj osobní rekord je vyjet na Hlavák na bombu i 6x za jednu noc. Příčinou těchto výjezdů byl mnohdy propuštěný drážní zaměstnanec, nebo prostě jen člověk, co si chtěl udělat srandu a pozorovat cvrkot na místě. Ale našlo se i pár choromyslných.

U takových výjezdů není relativně moc práce pro hasiče, ostatně tehdy ani žádná metodika na ně neexistovala, a tak se dělalo vše poněkud improvizčně a na dohodě s policií. Já osobněrazil teorii se do něčeho „moc nesrat“, a to z důvodu, že my jsme od toho, kdyby se něco stalo, tak ať má kdo pomáhat a zachraňovat, nikoliv ze sebe udělat zachraňované tím, že se budu hrabat v odpadkových koších a v něm něco řampne. V tom jsem si často neporozuměl s velícím. Ale to je jedno. Když vezmu v potaz Hlavák, najelo se s cisternama a ostatní technikou vždy před halu v „Sherwoodském“ parku (za mě taky blbost – možná tlaková vlna...), VZ se potkal s vedoucím opatření od Policie ČR a většinou se šlo vyhánět lidi ven z nádražních prostor. Když bylo hlášení bomb četnější, ani se nádraží nevyklízelo a pyrotechnik ho prohledával za pochodu. Ono zrovna Hlavák, kdyby tam k něčemu došlo, byl cíl z kategorie ideál. Velké nádraží, pod ním jezdí metro, nahoře pak silniční magistrála – ochromení infrastruktury veliké. Přístup policie nejen mojí maličkosti vzhledem k uvedenému připadal někdy řekněme liknavý, ale odpovědnost byla na ní. Ono je pravda, že zastavení provozu na železnici stálo nemalý peníz, což hrálo rovněž svojí roli v prohledávání železniční stanice bez jakéhokoliv omezení. Dalším faktem bylo vyhodnocení telefonu, oznamujícího bombu. Na druhou stranu nikdy nevíte, jestli to dotýčný nemyslí opravdu vážně. Ostatně několik reálných bomb na železnici jsem také zažil.

Kromě Hlaváku se jezdilo i po dalších drážních objektech zejména nádražích. Taková Libeň byla

rovněž častějším cílem. A to zejména v případě jednoho propuštěného drážního zaměstnance. Ano, toho samého, kvůli kterému jsme jeli 6x za noc na Hlavák. Že ho Policie ČR později odhalila a dopadla, je nasnadě. Byl jen zhrzený a bombu v reálu neměl, jen chtěl škodit. Při jednom ze svých škodících nočních telefonátů nás vyhnal právě na nádraží Praha – Libeň. Přijel celý ansábl, my, policie a i záchranka. Uzavřelo se okolí, pyrotechnik prohledával se psem i bez něj objekt, samozřejmě nebylo nic nalezeno. Ale přihodilo se něco jiného. Klucí od pyrotechniků měli tehdy poměrně fungl novou dodávku VW a nešťastnou náhodou se jim při stání před nádražím podařilo si v ní zabouchnout klíče. Co teď? Snažili jsme se jakože poradit, že mají na baráku určitě náhradní, tak si pro ně pošlou a bude vše vyřešeno. No náhradních klíčů se pochopitelně dostávalo na jejich baráku, ale zamčených v kanceláři jejich šéfa. A protože byl víkend, šéf byl kdesi na chalupě a představa ho vyrušit a vzbudit s tímto problémem, to prej nechceš :-D Nakonec si s otevřením Volkswagena poradili moji šikovní kolegové – strojníci 😊

A ještě Hlavák. Je to místo, kde se mísí poměrně dost národností. Stávalo se, že se cestují ptali, co že se tady děje, když viděli celý IZS v akci. Ne vždy však mluvili jazykem, který kdokoliv z nás ovládal, a tak jednou jeden kolega, nevědic už kudy kam, kdesi vzal tužku a papír a nakreslil v kostce to, co je na obrázku... V ten moment partička cizinců z exotické země dala 100m za 10 vteřin i s kuframa 😊

A pyrotechnici PČR? K těm mám ještě pár příhod, když měli dočasný azyl u nás na hasičárně, ale o nich zas někdy později.

-wap-

## Požár napáječe zabezpečovacího zařízení v Roztokách u Prahy prakticky zastavil vlaky na dva týdny, hasiči uchránili hodnoty za 15 milionů



To je tak, když si prohodíte šichtu. Sloužil jsem tehdy za kolegu ve směně B a naše jednotka HZS SŽDC z pražské stanice Chodovská vyjela toho dne - 29. 7. 2010 - v 15.21 hod. k nahlášenému požáru v železniční stanici Roztoky u Prahy. Jednalo se o hořící napáječ zabezpečovacího zařízení dráhy v prostorách jedné z budov nádraží.

Po příjezdu na místo případu jsem byl coby velitel zásahu informován pracovníky dráhy, že pravděpodobně hoří zabezpečovací zařízení v prvním patře budovy, kde se nachází místnost reléové stanice.

Okamžitě jsme provedli průzkum bojem v dýchací technice. V místnosti, která byla zahalena hustým černým kouřem, hořela napájecí skříň automatického bloku reléového zabezpečovacího zařízení, požár byl zlikvidován za pomoci 7 ks sněhových hasicích přístrojů – 4 ks z vozu CAS 24 MB a další z místních zdrojů. Během zásahu jsem povolal přes Celostátní operační a informační středisko HZS SŽDC Praha posilové jednotky. K události se následně dostavila místní JSDH Roztoky u Prahy s CAS 32 Tatra 815 a OA Ford, dále CAS 32 Tatra 815 HZS SŽDC a vyšetřovatelé příčin požáru HZS Středočeského kraje z Kladna.

Pro snadnější orientaci a postupné odvětrání celého objektu byla nasazena přetlaková ventilace. U dolního vchodu budovy Papin JSDH Roztoky u Prahy a v prvním patře Papin drážních hasičů. Vzhledem k tomu, že v napájecí vyhořelo také několik akumulátorů, obsahujících kyselinu, bylo nutné objekt odvětrávat déle, než je u obdobných případů obvyklé. Co dokázala kyselina v ovzduší

udělat na našich ochranných prostředcích a dýchací technikou, vidíte na fotce masky IDP po zásahu. KTH CHEM ještě tehdy neexistovala 😊

Přirozenou cestou hasiči poté odvětrali zbývající místnosti prvního patra, do kterých pronikl kouř.

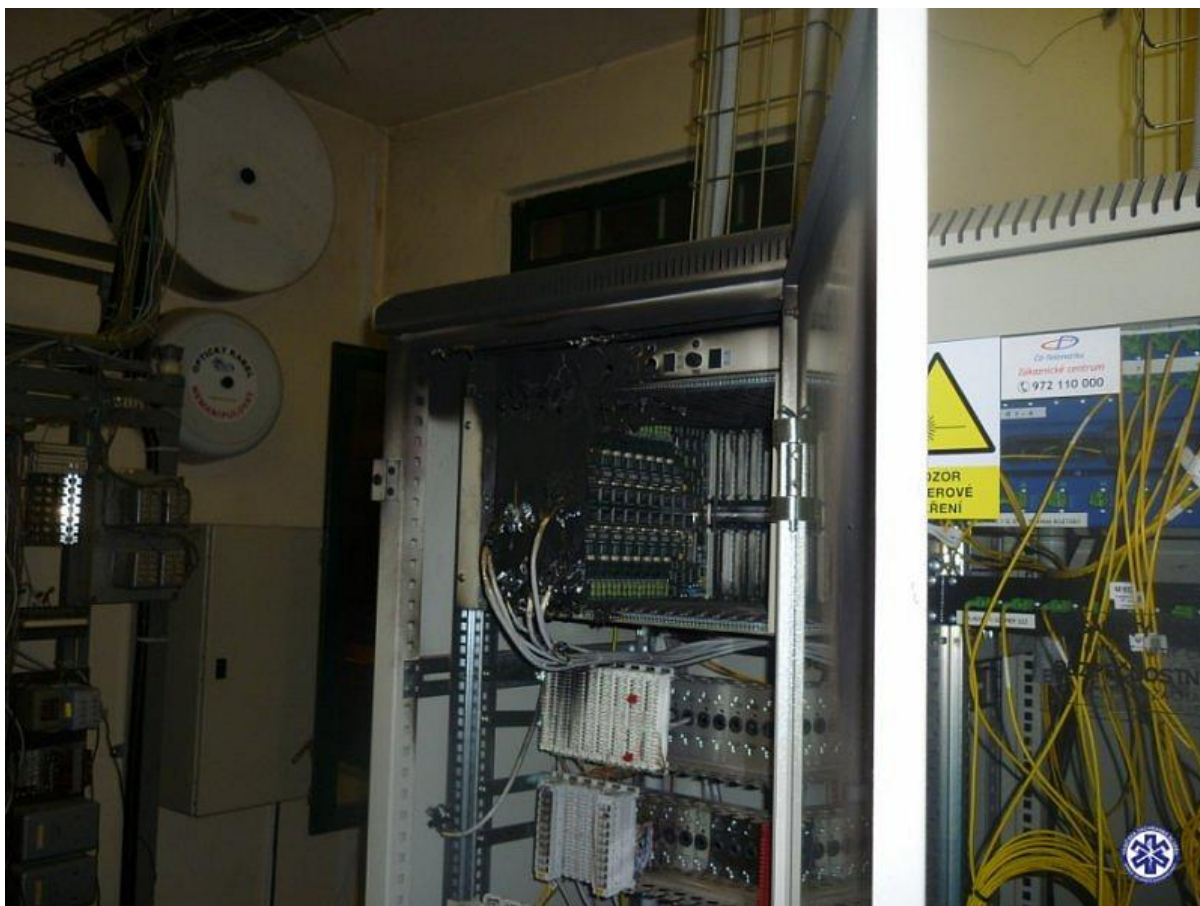
Konečná likvidace požáru s předáním místa zásahu odpovědné osobě byla ohlášena v 19.00. Drážním hasičům se včasným zásahem podařilo uchránit hodnoty ve výši nejméně 15 milionů korun, předběžná škoda činila 500 tisíc. Příčina požáru byla v šetření kompetentních orgánů.

Mnozí zaměstnanci Českých drah, Správy železniční dopravní cesty i Automatizace železniční dopravy se kvůli tomuto roztockému průšvihů v prvních srpnových dvou týdnech moc nevyspali nebo museli dokonce přerušit své dovolené. Přesně tak dlouho trvalo, než se díky jejich úsilí plně obnovil provoz všech vlaků v tomto úseku.



-wap-

## Další požár v Roztokách u Prahy a hned dvakrát najednou... Náhody se dějí.



Jednotka HZS SŽDC Praha vyjela 31. 8. 2010 krátce před čtvrtou hodinou ranní k nahlášenému požáru v Roztokách u Prahy, současně vyjela i jednotka HZS Středočeského kraje z tamní stanice. Původně se mělo jednat o jeden zásah, nakonec byly zásahy dva. Člověk si říkal, že jsme v Roztokách byli před měsícem a byl to tehdy docela průser, viz příběh zde z minulého týdne.

Dle hlášení měla hořet měnírna v Roztokách, drážním hasičům byla upřesněna její adresa později, proto na místě zasahovala roztocká jednotka. Cisterna HZS SŽDC dojela tedy do nádraží, kde dostala od výpravčího informaci, že mu tam zřejmě někde něco hoří, ale na signalizaci nic nemá, kouř ovšem občas cítí. Hasiči provedli průzkum a vzápětí byl zdroj kouře nalezen. Hustý dým se valil z okna sdělovací místnosti. Do ní byl proveden násilný vstup a jednotka v dýchací technice vnikla dovnitř, kde našla spečenou telefonní ústřednu, provedla její ochlazení pomocí sněhového hasičiho přístroje a místnost přirozeně odvětrala.

V té době do nádraží přijela kromě vyšetřovatele příčin požáru i roztocká jednotka, která sdělila informace o „jejich“ zásahu na měnírně. Jednalo se o sepnutí nouzového jističe, který vyvolal výboj. Toto vzbudilo domněnku o možném požáru. Vzhledem k tomu, že na roztockém nádraží vyhořela elektronická součást telefonní ústředny, a to pravděpodobně vlivem zkratu, nelze vyloučit souvislost s událostí na měnírně. Předběžná škoda na požárem poškozené telefonní ústředně byla vyčíslena na 100 tisíc korun.

-wap-



## Požár skladu oděvů Zásobovacího centra ČD na pražském Žižkově se škodou 30 milionů



Dne 9. 2. 2007 v nočních hodinách byly povolány jednotky HZS Českých drah ze stanice Chodovská a HZS hl. m. Prahy ze Strašnic a Sokolské na nákladové nádraží Žižkov k nahlášenému kouři z budovy. Ten nevěstí nikdy nic dobrého, ale nemusí se vždy jednat o velký požár, ani vlastně nemusí hořet, třeba takový zapomenutý hrnec na plotně. To ovšem nebyl tento případ...

Zde se po průzkumu, při kterém bylo zjištěno, jednalo o požár skladu oděvů Zásobovacího centra ČD, a.s., které se nacházelo v areálu nákladového nádraží na Žižkově. Hořet začalo v prvním patře skladové budovy.

Hasiči museli nejprve překonat bezpečnostní zámek dveří, poté rozbrusem odříznout mříže, aby se k plamenům mohlo vůbec dostat. Hořelo v zadním traktu prvního patra budovy. Po relativně obtížném nalezení místa požáru díky složitosti budovy a nulové viditelnosti byl na jeho likvidaci použit C proud, vedený po vnitřním schodišti. Vzhledem k tomu, že se ohnisko požáru nacházelo uvnitř budovy, bylo nutné díky velmi silnému zakouření zasahovat v dýchacích přístrojích. Spotřeba dýchací přístrojů byla velká, a tak byl na místo povolán protiplynový automobil z petřinské stanice pro výměnu tlakových lahví IDP. Po uhašení plamenů se za pomoci dvojice přetlakových ventilátorů začal prostor skladu nuceně odvětrávat a hasiči prováděli za pomoci nejprve strašnického AZ 30 a po vystřídání SaP pak žebříku z CPS následně vyklizení velkého množství hořících či doutnajících částí uskladněných oděvů – výstrojních součástí pracovníků Českých drah (obuv, uniformy, čepice, trika, košile, svetry, kabáty atd.). Na dohašovací práce bylo použito dvou vysokotlakých proudů od CAS 24 HZS hl. m. Prahy a CAS 24 HZS ČD Praha a ženíjního náradí.

Protože byl sklad plný a vyklízení značně vyčerpávající, bylo provedeno vystřídání zasahujících hasičů z HZS hl. m. Prahy a jako posilová se na místo požáru dostavila na žádost VZ také jednotka HZS Českých drah z Kralup nad Vltavou, neboť pražské drážní hasiče na rozdíl od městských kolegů neměl kdo vystřídat. Tehdy jsme u HZS ČD sloužili v režimu 12hodinových směn, nějak se opomnělo na výjimku v zákoně, a ¼ roku nešlo sloužit 24/3 směny, samozřejmě se čtvrtá směna postavila ze třech stávajících, takže byla početně oslabena na 9 lidí ze 12 (to každá směna teda...).

Samotné vyklízení nebezpečných částí uskladněných oděvů trvalo do cca třetí hodiny ranní. Poté byla ohlášená likvidace a jednotka z CPS Sokolská se vrátila zpět na svoji stanici, rovněž tak i drážní jednotka z Kralup. Na místě zůstala pražská jednotka HZS ČD, která prováděla dohlídku nad požářištěm až do ranních hodin, kdy je předala uživateli. Při požáru nebyl nikdo zraněn, předběžná odhadnutá škoda dosáhla několika desítek miliónů korun, neboť kvůli plamenům a velkému žáru bylo velké množství uskladněných výstrojních součástí zcela zničeno či silně poškozeno. Škoda byla později upřesněna na 25 milionů.



V dopoledních hodinách proběhlo na místě požáru vyšetřování příčiny jeho vzniku, kterého se zúčastnila Policie ČR, ODZPP HZS hl. m. Prahy a zástupce uživatele. Na místě byl i speciálně vycvičený pes pro hledání hořlavin. Příčinou požáru bylo zřejmě úmyslné zapálení neznámým pachatelem.

Ve stejném objektu shodou náhod hořelo i 28. 3. 2022, kdy požár zasáhl stávající sklad nábytku a také to byl pro hasiče nikoliv lehký zásah.

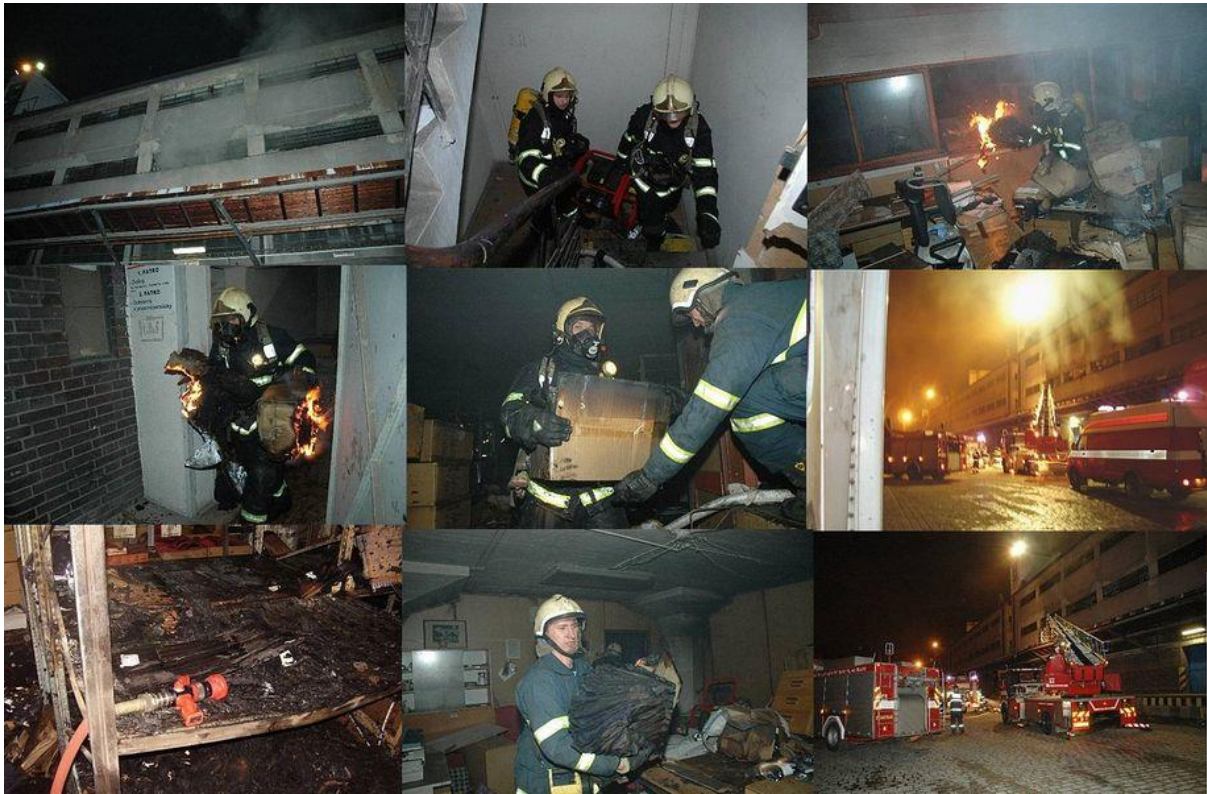


Foto: Miroslav Kosmata a autor / na úvodním snímku nejsou záclony, nýbrž žářem rozteklé zářivky



-wap-

## Od spadlé troleje shořel v Senohrabech nákladní vagón, cisterny s propanem výboj našťestí vydržely



Další z nezapomenutelných výjezdů se stal 18. 5. 2007, kdy krátce před polednem došlo za nádražím Senohraby vlivem prasknutí izolátoru k pádu železniční troleje. V ten okamžik v onom místě projížděl nákladní vlak. Trolej na něj spadla a od ní začal hořet jeden z vagónů.

K události vyjely jednotky HZS Českých drah Praha, HZS Středočeského kraje – PS Říčany a JSDH Senohraby. Hořící vagón se nacházel na obtížně dostupném místě trati, po lokalizaci požáru rozhodl velitel zásahu, že se celý vlak přemístí do žst. Senohraby, kde bude provedena likvidace požáru.

Po redukci sil a prostředků se započalo ihned po přistavení vozu do nádraží na odstavnou kolej s likvidací požáru. Vagón byl ložený buničinou v balících (buničina je de facto surový papír), na voze jí bylo celkem 46 tun, z toho více jak polovina byla zasažena plameny. Jeden balík měl hmotnost 189 kg, pro hasiče bylo vlivem žáru a povětrnostních podmínek velmi fyzicky náročné balíky vyhazovat z vozu na jejich dohašení na zemi, proto se na místo povolal nakladač uhelných skladů, sídlících v prostorách nádraží. Po vyložení se musel každý balík za pomoci pákových nůžek rozstříhat a následně rozebrat a dohasit za pomoci C proudu. Vyčíslená škoda na shořelé buničině byla 580 000,- Kč, na majetku ČD zůstala škoda v šetření.

Počáteční hasební práce byla prováděna v dýchací technice, rozebírání balíků na voze taktéž, na samotné pozemní dohašení jí již nebylo potřeba. Během zásahu byl drážní jednotce oznámen další výjezd, tentokrát jen o kousek dál, do Čerčan, kde byl vykolejený nákladní vůz. Proto na místě požáru zůstala jen osádka CAS 32 T 815 a malý chemický automobil Nissan Patrol. Druhá CAS se vrátila zpět na základnu, kde její osádka pouze vyměnila cisternu za technickou Tatra a spěchala k místu další události.

Po likvidaci požáru jednotka drážních hasičů setrvala na místě události, neboť vyčkávala příjezd specialistů z firmy Unipetrol Doprava. Od spadlé troleje byla mimo shořelý vagón poškozena i trojice cisteren s propanem, každá měla od výboje v místě ožehlý plášť do různé hloubky. Sic konstrukci cisteren známe, ale vzhledem k tomu, že se s tímto nikdo nesetkal, a tudíž rovina bezpečí po poškození silným elektrickým výbojem byla neznámá, se proto povolal onen tým specialistů. Po jejich dojezdu došlo k prohlídce cisteren a byl předběžně určen další postup. Z cisteren nic neunikalo, dle

UD nebezpečí nehrozilo, tudíž se drážní jednotka vrátila zpět na svoji základnu. Cisterny následně byly během víkendu za asistence hasičů přetaženy do mateřského závodu k přečerpání.



Jinak tento výjezd byl posledním pro tehdejšího velitele směny A, Pepíka Ryšavého, který po mnoha letech u sboru odešel do zaslouženého důchodu.

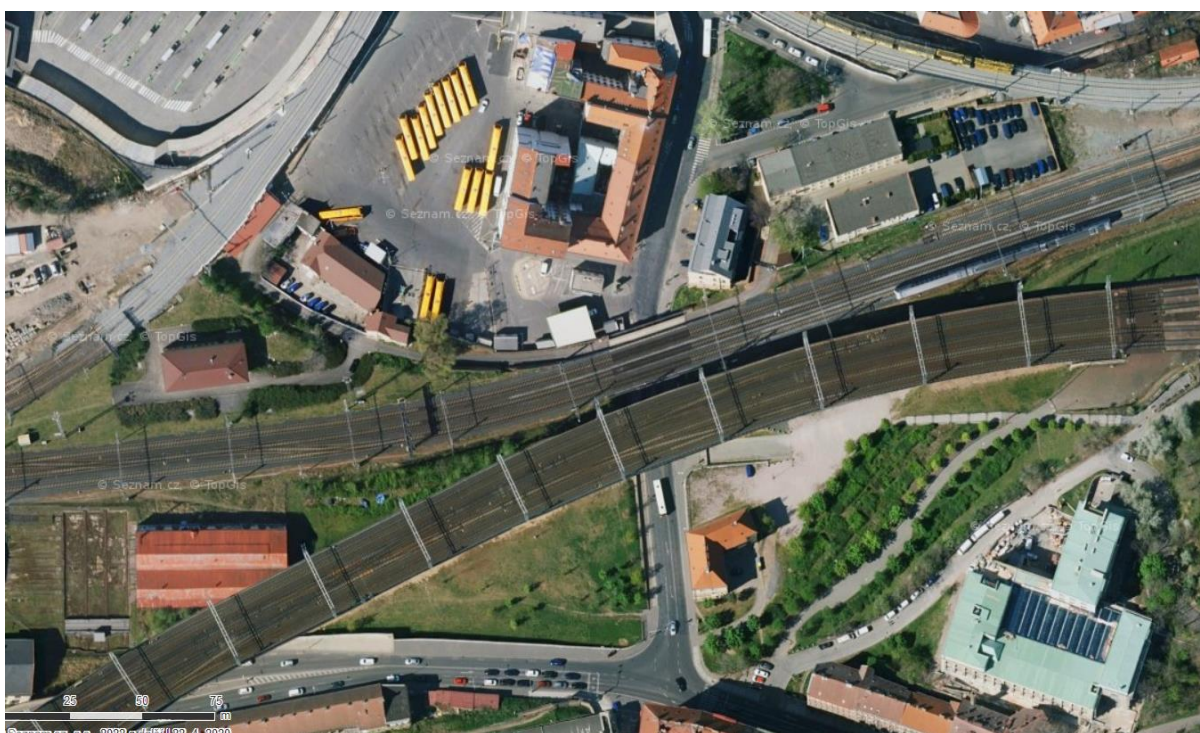
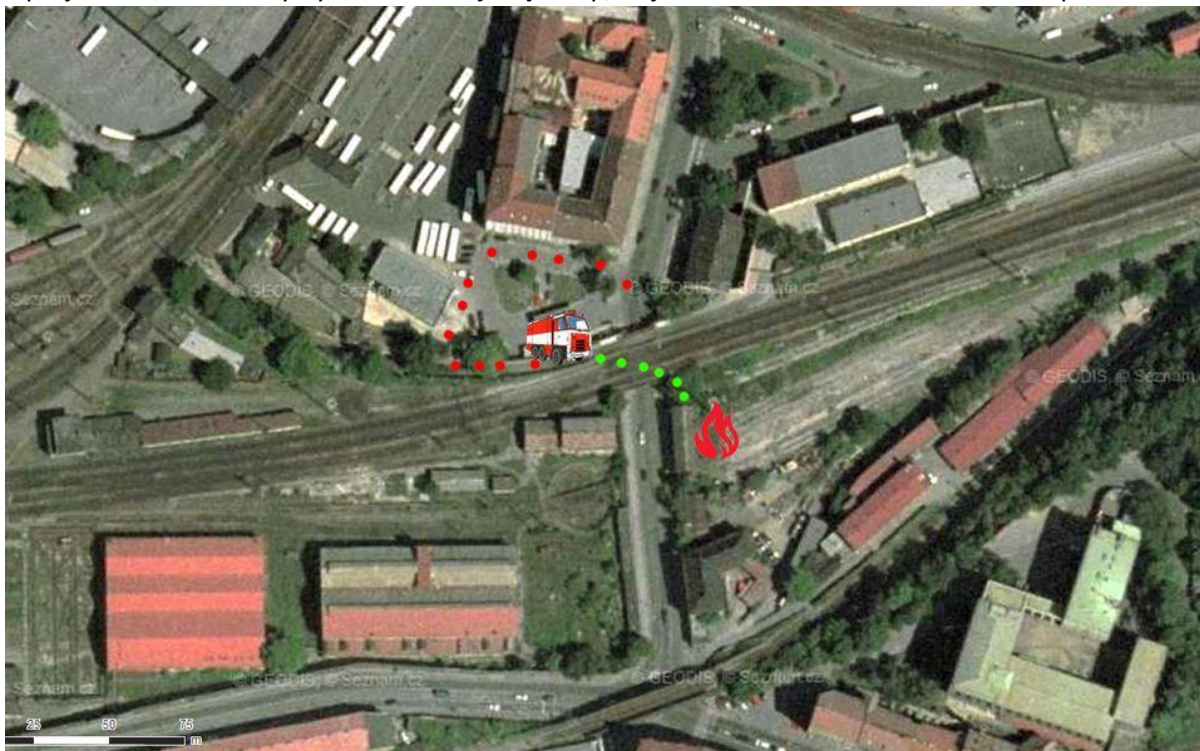
-wap-

## Zachráněný bezdomovec vs. zničený batoh

Psal se rok 1996 a jeho druhá polovina, bližší datum už přesně nevím, jen si pamatuju, že to byla páteční šichta. K večeru nám byl nahlášený požár někde u Hlavního nádraží, resp. Masarykova nádraží. Nebylo to úplně dobře adresováno, ale já věděl, kam zhruba jet. Vyrázilo družstvo a za ním tatra, kde byla i moje maličkost coby velitel rybníku na kolečkách. Prolítneme kus Prahy a když se blížíme ke křižovatce Bulhar, tak Mercedes to upaluje na opačnou stranu, sic jsem se snažil hulákat do vysílačky, ale marně. Směřuju řidiče vpravo směrem k Florenci a furt přitom dávám, že družstvo jelo blbě a ať jedou za námi. U našeho bývalého ředitelství uhýbáme směr ulice Trocnovská/Prvního pluku, odkud byl vidět stoupat kouř. Hned volám do éteru zase a upřesňuju adresu. Tatra hučí na kostkách a za moment ukazuju, že pojedem dovnitř k benzínce u autobusového nádraží. Strojník na mě civí, ale říkám mu, že vím, co dělám, že to tam znám. Za pár vteřin jsme byli skoro u požáru. Jako mladý střevo, akční navíc, jsem rychle vyhodnotil, že sám hadice pod kolejema nemám šanci dát. Nešlo bezpečně sledovat provoz a podhrabávat se zároveň i s pomocí řidiče. Z baráku se hulilo, vlítnul jsem tam a prakticky kousek u vchodu ležel bezdřák, lapající po dechu, kouř mu nedělal evidentně dobře. Vytáhnul jsem ho ven a volal záchranku. Kupodivu Bendix zafungoval a spojil Tatra s našim operačním. Sanitka dorazila za pár minut. Během toho dorazila i jednotka městských kolegů z Centrály. Natáhl se z druhé strany ulice pod mostem vysokotlak od Dennise a za moment byla lokalizace. To už dorazilo i naše družstvo. Halt kluci zakufrovali. Stane se každému.

Na dohašovací práce se použila tlakovka z Mercedesu, Centrála vyrazila zpátky domů. Když už se zásah blížil konci, z vysílačky se ozvalo, že na místo potřebujeme záchranou službu. Byl to hlas velitele útvaru, který se na svoje ovečky přijel podívat cestou z práce domů. Koukáme s klukama na sebe, co že se to děje, že záchranka tu už byla. Seběhneme dolů k autům, tam leží na chodníku člověk, třepající se vysokou frekvencí. Jasně, asi EPI. Snažili jsme se, aby si moc neublížil. Tehdy nějaká zdravotní péče a první pomoc u hasičů nebyla na dnešní úrovni, tak se drobet improvizovalo. Ostatně u tohoto nemáte ani moc co dělat. Jak sebou pán festově škubal, hrozilo, že si dá o chodník do řepy, neb měl na zádech batoh a kvůli němu se kulil ze strany na stranu. Musel se mu sundat, což nešlo zrovna dobře, ale s trochou hrubé síly povedlo se. Pán ležel v rovině, pod hlavou deku, záchranka, když dorazila, už se neklepal. Předali jsme jim ho do péče a šli balit. Ve své podstatě šlo o prd, jakože ve smyslu požáru. Vyhořela jedna místnost baráku, co byl určený k demolici, nadělalo to, ale hodně kouře, neb hořely plasty a překližkový nábytek. Přijet o chlup později, bezdomovec by to asi nedal a udusil se, takže dobrá práce. Šichtu na to mluvím s velitelem z Centrály. Mi volá na stanici

a prej Venco, ted' si tady byl stěžovat nějakej chlap, že jsme mu zničili batoh a chtěl ho zaplatit...



Dnes to v místě vypadá zcela jinak. Stará trať ustoupila tzv. Novému spojení, budovy včetně té, co hořela, rovněž. Ostatně mrkněte na fotku ze seznammap. Na první je, kudy a kam jsme s tatrou dojeli a na druhé stejný flek, jen o asi 10-12 let později.

-wap-

## Povodně 2002: Požár skladu na pražském Hlaváku byl předzvěstí průseru...



Letos tomu bude už 20 let. Tehdy léto 2002 začalo skvěle. Ovšem jeho konec už tak bezva nebyl. Ano, psal se rok ničivých povodní, které zasáhly zejména Čechy. V rámci letních prázdnin a dovolených se sloužilo prakticky na krev v tom nejmenším povoleném počtu, a to občas musel zaskočit i někdo z kanclu. Nejinak tomu bylo i při naší áčkové službě dne 6. 8., resp. 7. 8. 2002. Jestli si to dobře vybavuju, tak jsem byl v práci já coby zastupující VČ, spojařka, garážmistr, jedno VD, tři hasiči a řidič inspektora. Doplnil nás početně ještě tehdejší zástupce velitele jednotky Jirka Koloc a také velitel stanice č.2, Kralupy nad Vltavou Petr Barták. Oba coby strojníci. Přes den se našťestí prd dělo, jen nějaké čučky. Ostatně 9 lidí na výjezd nebylo fakt moc, takže ještě že tak. Večer se mrklo na zprávy v TV, kde bylo první info o vydatných deštích na jihu (nikoho v ten moment nenapadlo, jak nám voda „zatopí“ v dalších dnech a jejich dvou vlnách). Noc proběhla v klidu, spalo se do růžova. Já chrápal nahoře na velitelský ložnici vedle kanclu v prvním patře. Hned naproti bylo operační středisko, takže člověk udělal jen pár kroků, aby měl všechny informace k výjezdu a mohl určit, kdo co pojede ven.

Už jsem byl vzhůru, sluníčko svítilo jak blázen skrze protějščí okna, tak si v hlavě už sumíruju, co že budu dělat o volnu, když v tom slyším poplachovej telefon. Před šestou ráno to omyly většinou nevolaj, tak jsem se fofrem oblíkl a letěl tam. Spojařka Petruška měla někoho na drátě a už jen z rozmluvy bylo jasný, že je průser. Prej hoří hala na Hlavním nádraží, asi 30x40 metrů a asi celá. A do prdele, takže obě cisterny ven a na místě uvidíme. Vypálilo se do ulic, Mercedes první, Tatra hned za náma. Směr tzv. Žižkovská brána. Jízda trvala pár minut a už v ulici Italská vidíme, že je to velký. Vysílačkou jsem hned zažádal o posilové jednotky s tím, že ať pošlou, co má kola a vodu... Hala jela prakticky v plném rozsahu. Za moment vjíždíme do areálu nádraží, naproti se řítí policie, zastavíme a já se ptám, jestli vědí něco o bezdomovcích, co tam jistotně bydlej. Oni měli dva kuckající bezdřáky u sebe a že prej tam už tutově nikdo jinej není. Oki, jedem těch asi 100 metrů k hale. Hořel objekt od středu komplexu celkem tří starých skladových prostor směrem k jeho konci. Dejcháky na záda,



pojedeme na 2 C, Vašek s Čadousem jeden proud, já s kolegou druhéj. Ještě se ve fofru ptám, jestli si náš zástupce velitele jednotky chce převzít velení. Prej nechce. Oki, tak jdeme na to. Stovky litrů vody se chrlejí do plamenů. No vole, to je v prdeli, to je, jak kdybych chcal do hořícího stohu. Kolem nás začal padat strop a měl drobet vypekl kolega. Zvostal jsem uvnitř haly sám... Není čas na zbytečné hrdinství, snažil jsem se co nejrychlejc dostat ven přes padající hořící trámy. Žádná hitparáda, vám řeknu a měl jsem docela i kliku, že mi až na jedno fakt lehounký štrejchnutí žádněj nevzal pořádně. To bych si už asi pivičko nikdy nedal. Kolega mi svůj zkrat nikdy neokázal vysvětlit, že mi tam nechal. No na hádky nebyl čas, pár nadávek proběhlo, ale to už volný vodní proud ochlazoval susední zeď. Nebylo fakt co zachraňovat, vyjma okolí. To už dojela Praha, takže další proudy vody, a hlavně plošina Bronto z HS-3. Z jejího koše a monitoru byl velký podíl na lokalizaci a likvidaci požáru. Oheň byl za pár desítek minut pod kontrolou, když v tom kluci řvali, že je potřeba záchranka. Já seděl akorát na schodech u cisterny a slyším to ve vysílačce. Záchranka na místě byla preventivně, ale jak proběhla lokalizace, odeslala se domů. Hoši z Centrály a v tu dobu už i náš Vašek Barták začali cvičit na bezdomovkyni, co vynesli z objektu ven. Z míst, kde nehořelo. Za pomoci křísačku Saturn OXY probíhala masáž srdce, záchranka byla zpět za moment, vše ale marné. Zplodiny kouře zřejmě vykonaly své.

Na rovinu, krve by se v mojí maličkosti nedořezalo. Na místě první coby VZ a říkáte si, co jsem udělal blbě, jestli teda něco. Kalkulace s kriminálem, napadá vás prostě všelicos. Nepřál bych to nikomu. Každopádně z mého pohledu nešlo udělat nic víc a nic lépe, co jsem teda později sesumíroval a do zprávy o zásahu uvedl. Ale stejně máte skara blbej pocit, že vám tam někdo umřel. Pár okamžiků na to proběhla redukce sil a prostředků a také naše střídání směnou B. Každěj byl rád, že jedem na hasírnu. Docela dlouho se sedělo po sprše na naší starý dobrý šatně, než jsme se rozhoupali k odjezdu do nálevny u Kalendů spláchnout ten ranní hnus. Jak to tam dopadlo, není třeba zmiňovat. Za zmínku stojí jen to, že druhý den dopo v kocovině byla svolávačka, neb na jih republiky se blížila povodeň, která vzápětí udeřila. Z Prahy jsme tam vyrazili na pomoc, ale o tom zase příště. Každopádně i tam mi dohnala mrtvá žena z Hlaváku...



Jinak je toto další vzpomínka na Vaška Bartáka, což už není mezi námi a že jsem s ním těch pár srpnových dnů toho zažil...

Foto Honza Kostík, tehdy drážák

-wap-

## Povodně 2002: První velká voda a záchranná mise na jih Čech



Druhý den po požáru na Hlavním nádraží se člověku nevstávalo úplně snadno. Bylo nás takových víc. Inu průser se musí zapít. Blbý bylo, že budíček přišel v podobě telefonu z práce s tím, že se máme dostavit na hasírnu, neb včerejší zabijácké plameny vystřídala taktéž zabijácká velká voda, co se přihnala na jih republiky, jakože tam pojede část naší jednotky pomáhat zachraňovat. Že vydatně přšelo, se z TV vědělo už dva dny, ale že se z toho vyklube první vlna ničivých povodní, netušil nikdo. Co naplat, člověk si sbalil věci, skočil do trafiky pro zásobu trubiček a skočil do Feldy směr hasírna na Chodovské. Tam už probíhaly přípravy na výjezd „odřadu“ do Českým Budějovic. Kocour u zainteresovaných kolegů a mojí maličkosti po požáru rychle odezněl a za pár hodin už se vyrazilo ve složení týlový autobus a nákladní liazka s parníkem a ostatním vybavením na korbě vstříc povodni na jihu Čech.

Cesta byla v klidu, doplnil se ještě proviant a už se náš autobus brodil vodou po první schod. Někdy po obědě či v brzkém odpoledni se dorazilo na místo. Centrem se stala hasičská stanice HZS JČK v Českých Budějovicích. Jsou to bývala kasárna na Pražské třídě, takže je tam obrovský dvůr, v době našeho příjezdu fest plný hasičských aut z blízkého i dalekého okolí. Zaparkovalo se a velitel odřadu šel řešit, co a jak. Liazka zanedlouho vyrazila zachraňovat, leč logisticko-technický problém jí brzy vrátil zpátky. Mezi tím jsem seděl s Vaškem Bartákem na lavičce na dvorku budějické městské hasírny a dumal o nesmrtelnosti brouka. Všude shon a cvrkot. Najednou jako když někdo mávne kouzelným proutkem a na dvoře, kde bylo ještě před minutou cca 150 hasičů, nebyl nikdo. Ani noha. Ona totiž projela dovnitř bránou dvojice limuzín Audi. Z první vylezl tehdejší premiér Špidla a z druhé ministr vnitra Standa Gross. Každý z hasičů z nich asi dostal bobky a zašil se kam to jen šlo. My s Vaškem ovšem nikoliv. Vzhledem k tomu, že jsem se s ministrem vnitra drobet znal, pozdravil jsem ho jménem, on mě taky a jen pronesl: Seš všude, vid' 😊 Bylo docela vtipný po koutku oka sledovat hasičské hlavouny, jak přes záclony čuměj, když se bavíme s ministrem v družné náladě. Po krátké návštěvě vedení dvojice politiků odjela a hasiči začali vylejzat z děr ven... Přerozdělilo se pár úkolů,

dorazil i odřad HZS Praha se SAR týmem a já s Vaškem šel nafasovat masky na dejcháky (naše helmy neměly úchyt na kandahár, tak jsme museli mít masky se sítkou), protože jsme byli určeni na „ohňové“ družstvo HZS JČK, kde chyběli lidi. Tehdy jím byl vůz Steyr. Skvělá cisterna, co postavil Rosenbauer. Její dvojče jezdilo u hasičů v Táboře. Nutno říct, že nehořelo, ale připraveni jsme byli 😊 Večer jsme byli přehozeni na „ohňové“ družstvo s jiným vozem. Liazkou ze Suché Vrbné. Následoval cvičný dotaz, jak poznáme, že jede „naše“ auto. Odpověď stručná, prej se ozve jede Suché Vrbné 😊 Oki. Vyjelo se někdy k půlnoci, a to na kontrolu města. Pak jsme se pakovali na chvilku spát.



Byla domluvena jakási ubytovna, ale to, co jsme tam viděli, by si jeden nepředstavoval ani v nejhynusnějším snu. Špína, smrad, hnus fialovej. Tady spát nebudeme ani smykem, nejsme hovada (teda jsme, ale nikoliv prasata). Takže já s Vaškem, a ještě pár kolegama jsme se vrátili zpět do našeho týlového autobusu, kde byla čtveřice postelí a o byvaku bylo jasno. Někdo v ubytovně zůstal... My si udělali fajn noc, naproti byla otevřená benzínka a v chladáku bylo plechovkový pivo. Drobet se pročistila mezisměnová atmosféra... Víc netřeba dodat. V půl 8 ráno budíček a hned přejezd na hasírnu, kde jsme nafasovali práci. Voda opadla, takže budem čerpat několik přidělených ulic ve městě. Šlo se na to hned. Hadice B jsem nenáviděl po hodině a nebyl jsem sám. Brodění ve sračkách, bahně, prostě paráda, ale kus práce byl hotov. Přetahujeme hadice dál, když v tom u nás zastavil pick-up Škoda, vylezl z něj kdosi a hned spustil směrem k mojí osobě, ať okamžitě jedem čerpat k němu do hospody. Snažil jsem se mu nejprve slušně vysvětlit, že takto to nejde, že musí zavolat na 150 a oznámit jim požadavek, ten pak bude dán do pořadí. Chlap byl neodbytný, a prej že přšelo jen u něj a že nebude na nic čekat. Opět jsem se mu to snažil objasnit. On začal hulákat, že si bude stěžovat a že to dá do budějického rádia. To už bylo i na mě moc a povídám mu: Hele, vole, tak víš co? Když budeš volat do toho rádia, tak nám nech zahrát písničku. Týpek změnil v ten moment několik barev v ksichtě, jeho asi přítelkyně, co seděla v autě, z něj měla taky docela prdel. Skočil za volant a fofrem zmizel. Jasně, že si nestěžoval, ani ta písnička nehrála 😊 Kolem poledne jsme toho měli už všichni po krk. Já prostě ležel jen tak na zemi, když se najednou nade mnou sklonila místní babička a povídá: Pane hasič, ani Plzeň by vás nepostavila na nohy? V ten moment jsem byl jak rybička. Plzeň v Budějicích, to není snad ani možný! Šli jsme s Vaškem k nim domů na kafe a to kýžené jedno lahvové. Pak jsme v jejich činžáku vyčerpali dva velké sklepy. Jejich více jak srdečné děkování potěšilo, a to to kvůli tomu neděláme. Bohužel za nedlouho v ulici vedle jsme zažili pravý opak. Čerpá se tam kotelna, a to už se vědělo, že se vodní průser řítí na Prahu a my pořčíme pomalu zpátky domů. Akorát s kolegou balíme a přetahujeme hadice, když z baráku vyleze jedubaba a začne děkovat. Začátek byl slibnej, my odpovídáme, že rádo se stalo atd., a že už budeme muset balit a jet na Prahu, že voda se valí tam. Jedubaba v tu chvíli spustila bandurskou, a teď nekecám: Na Pražáky

se vyserte, to sou kurvy! Zmohl jsem se na jedině: Pani, my jsme ale hasiči z Prahy... Babě spadla čelist i s umělým chrupem, polykala na sucho a nezmohla se na slovo... 🤢

K Budějkám mám ještě dvě věci, nezachránil se prakticky nikdo, zato jsme pomohli vyčistit pár ulic a odčerpali asi půlku Lipna, kus poctivé raubírny. A jeden okamžik šla kolem nás paní s malým děckem. Okamžitěj nápad, děcko sem a fotečka pouhá pro rodinu, že jsme někoho zachránili 😊 Kolega Radek Zeman, nechť mu také již hasičské nebe lehké, vypadá na snímku přesvědčivě 😊 A ještě jedna příhoda z hasičárny. Své místo tam měl vrtulník Bell, co lítal tahat lidi z vody. Během dne x krát přistál i vzlétl. Jakmile přijel SAR tým z Prahy, tak se jeho velitel chopil navádění vrtulníku na přistání (naváděl ho, ačkoliv jeho posádka létala celý den bez toho). Naváděl ho tak dobře, že ho poslal letět přes sousední stodolu, kde byl malý autoservis nebo tak něco. Vítr od vrtule jí sundal všechny hřebenače ze střechy. To bylo děkování... Od té doby vrtulník létal zas bez navádění...



No a pak následovala už jen cesta zmordované party hasičů zpátky do hlavního města. Nikdo netušil ani v nejmenším, co nás čeká...

PS: Ještě jedna vzpomínka, a i trochu černého humoru. Jak den před našim odjezdem do Budějovic v Praze hořela ta hala na Hlaváku a zemřela tam bezdomovkyně, tak si čerpáme sklep s pořadovým číslem XX, když mi v tom zvoní mobil. Na jeho druhém konci velitel směny HZS hl. m. Prahy a povídá, jak se máme na jihu atd., a do toho pronese, hele, Venco, víš, že na tom Hlaváku umřela ženská? Mu odpovídám, že jasně, že vím. A on jen suše odvětí: Vole, ale neuhorela, jste jí utopili... Černý humor prostě k naší práci patří...

Foto archiv a HZS

-wap-

## Stávají se občas zvláštní nehody



Byl začátek září roku 2002, v Praze všude ještě dost bahna po megapovodni, ale to neznamená, že by se kromě jeho uklízení nejezdilo po běžných mimořádných událostech. I když slovo běžných je v tomto případě trochu zavádějící.

Běžné to bylo jen tzv. typově neboli druhem události – dopravní nehoda. Na naše operační byl ohlášen střet vlaku a nákladního automobilu v železničním depu Praha – Libeň. A to bez nějakých extra podrobností. Vyrázilo se s družstvem, nic víc nebylo, neb technická Tatra byla po utopení v servisu (o tom v další části mého povodňového pojednání). Na místě docela čumíme, co je všechno možný.

Šofér proslulého nákladního vozu z Letňan si to šinul pomalu po cestě přes kolejiště hned vedle haly pro lokomotivy, vědom si předpisového dopravního značení a nejvyšší povolené rychlosti v tomto místě – 10 km/h. Leč i přes skoro nejjízdu se nevěnoval pozornosti na potřebných 100 %, tudíž se nemrknul, zdali z depa zrovna nevyjíždí lokomotiva. Co čert nechtěl, vyjížděla a milou Avii hodila po lehkém nabrání skoro na bok. Tomu zabránil stojící vlak na sousední koleji, takže se Ajva o něj opřela a zvostala stát na štorc na dvou kolech. Újma na zdraví naštěstí prakticky nulová, na mašině taky, jen letňanské drak měl pár šrámů.

Zavolali jsme si na pomoc kolegy z HZS hl. m. Prahy stanice 5 Strašnice s družstvem, a hlavně jejich automobilovým jeřábem, neb naše zdvihátko bylo taky mimo. Za pár minut byla Avia zpět na kolech, vyšetřování bylo krátké, protože příčina byla jasná, a tak se celý hasičský ansámbl mohl pomalu

pakovat na svoje stanice vstříc dalším výjezdům...



Foto Honza Kostík

-wap-

## Jak jsme stříhali celebritu



Jakmile nastalo letní období, nastala doba nejrůznějších víkendových hasičských akcí, ať už to byly oslavy výročí založení sboru, či cokoliv jiného. V roce 2005, přesně 4. června, se konala akce z podobného ranku. Jednalo se o tradiční Den Kozla, tentokrát s hasiči. Jak je všeobecně známo, tak Pivovar Kozel již dlouhou dobu podporuje dobráky a nebudeme si nic nalhávat, pivo má rád skoro každý z nich, takže poprosím nepohoršovat se, stejně to nemá cenu.

Ale zpět k oné akci. Já tam vyrazil z práce tehdy malým chemickým vozem, což byl Nissan Patrol a začal se „ukazovat“ veřejnosti. Lidí přišlo mraky. Jako každý rok. No a nebyl jsme tam za hasiče samozřejmě sám.

Tehdy jsme ještě s webem Požáry.cz, kde jsem tou dobou působil jako šéfredaktor, měli s Kozlem partnerství a akci mediálně podpořili, takže jsem se drobet staral i o toto na místě. Vše podstatné včetně spolumoderování měl na paškále ale tehdejší "požárový" ředitel Martin Kavka.





Během dne se konala spousta ukázek hasičské práce. Jednou z nich bylo i vděčné vyproštění zraněné osoby z havarovaného vozu za pomoci hydrauliky. Slovo dalo slovo, vrak škodovky připraven, já byl do akce vtáhnut trochu omylem kolegou Petrem Svobodou, že budu stříhat s ním, jasně, proč né. A figuranta nám zahrál sám moderátor akce, kterým nebyl nikdo jiný než již tehdy populární Aleš Háma, který svoji roli zachraňovaného řidiče, a i práci hasičů opravdu vtipně komentoval. Nasoukal se do auta a šlo se na věc.

Za zvuku sirény se přiřítilo mnoha mnoha zásahy na dálnici D1 prověřené staré říčanské RZA a hurá do akce. Podotýkám, že to nebylo úplně jako v reálu u zásahu, byla to prostě cílená ukázka pro lidi. Netrvalo dlouho, a za pomoci nůžek a rozpínáku se ze škodovky stala otevřená konzerva a Aleš byl venku. Hned ocenil naši práci 😊 A stejně tak i přítomní návštěvníci nás ocenili potleskem. Tak jsme si halt vystříhali celebritu 😊

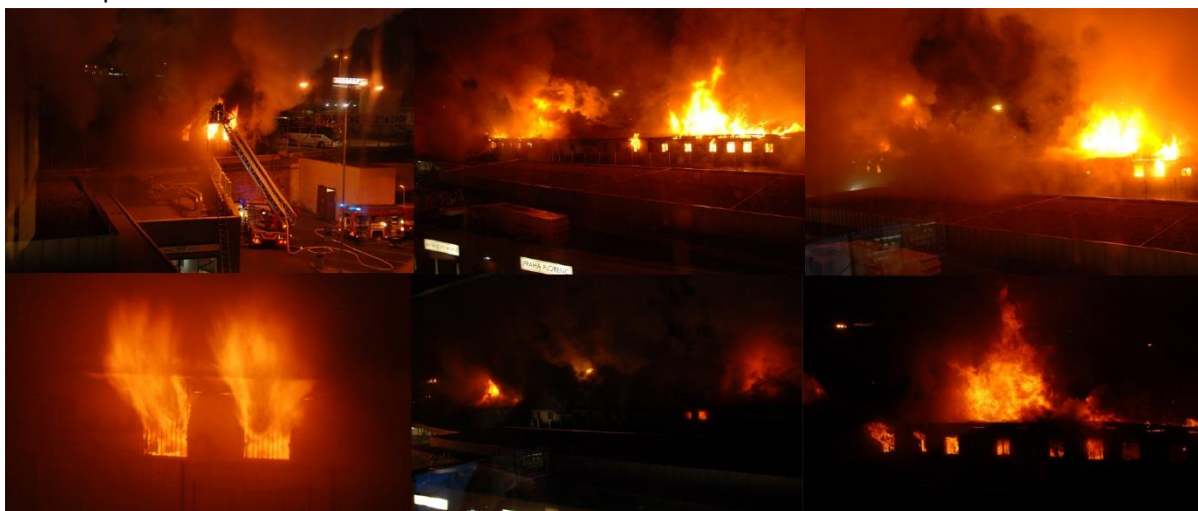
-wap-

## Na pražské Florenci uhořelo 9 lidí



© Pacik Milan - HZS Praha 2010

Psal se 27. říjen roku 2010. Bylo několik desítek minut po půlnoci a nikdo by si nepomyslel, že za pár okamžiků budou v poplachu skoro všechny stanice pražských městských hasičů a jejich drážních kolegů. Onoho data vypukl požár v budově staré haly Geodesie Českých drah, v těsném sousedství autobusového nádraží v Praze na Florenci. Zasahují hasiče, kteří na místo dojeli po šesti minutách od nahlášení události, jistě nenapadlo, že půjde o nejtragičtější požár u nás od roku 1984. Při příjezdu první jednotky z centrální stanice Sokolská bylo evidentní, že jde o požár většího rozsahu, rozlehlý objekt byl v tu dobu zcela pohlcen plameny. Na místo operační po žádosti velitele zásahu vyslal posilové jednotky v podobě stanic HS-3 Holešovice s CAS 24, AZ 30 a CAS 32, HZS SDŽC Praha – Chodovská s CAS 24, CAS 32 a HS-5 Strašnice s CAS 24, AZ 30 a CAS 32. K zásahu byla z preventivních důvodů povolána i záchranná služba.



Pro hasiče nastala černá noční můra v podobě informace od policistů, že uvnitř jsou lidé (objekt byl v

demolici obýván skupinou bezdomovců). Bohužel nebylo snadné se k hořící hale dostat a na oknech byly navíc namontovány mříže, což znesnadnilo jeho samovolné opuštění, a i záchranu ze strany zasahujících jednotek. Hasičům se za značného úsilí podařilo zachránit dvě osoby. Bilance požárů byla ale hrozná. V hořící budově, která se během požáru zřítla, zemřelo celkem devět lidí a jeden pes. K ohni se dále sjížděly další a další posilové jednotky městských a podnikových hasičů z Prahy, do zálohy byli aktivováni dobráci, a jak se dostával požár pod kontrolu a probíhalo rozebírání konstrukcí, z vysílaček se co chvíli ozvalo, že bylo nalezeno další tělo s označením místa jeho nálezu...



Pro zasahující hasiče to byl extrémně náročný zásah. Kvůli značnému žáru se nemohli k budově přiblížit, jakmile se to podařilo, museli odstranit zabezpečené vchodové dveře a v případě záchranu dvou osob rozbrusem také mříže z oken. Událost si vyžádala vyhlášení zvláštního stupně poplachu a pro představu jejího rozsahu je nutné uvést, že v jeden okamžik byl požár likvidován pomocí 17 vodních proudů. Spotřeba hasební vody dosáhla hodnoty téměř ¾ milionů litrů. Jinak hmotná škoda byla vzhledem k určení objektu do demolice nicotná, 20 tisíc korun. Bohužel i enormní nasazení hasičů nezbránilo úmrtí devíti lidí uvnitř. Každý, kdo zde zasahoval, má tento požár uložený ve své hlavě, nebo alespoň já to tak mám a mít budu i nadále.

-wap-

Foto Milan Pacík/HZS HMP a LM

## Povodně 2002: Zatopená Praha byl fakt průser



Nejsem si už přesně jist, jestli jsme se z Budějic vrátili do Prahy 10. nebo 11. srpna 2002, ale to není úplně podstatný údaj. Víím jen, že po příjezdu jsem jel na noc domů, kde ze sebe udělal trochu člověka, zaskočil naproti na pár škopků a šel si zabalit věci na druhý den, kdy byl nástup do služby, o které se předpokládalo, že hned tak neskončí. Rozloučil jsem se doma s našima a vyrazil. Domů jsem se pak podíval asi za 8-9 dní... To, co člověk zažil ve druhém srpnovém týdnu onoho roku 2002, by mě v životě nenapadlo. Sled událostí si po těch 20 letech nepamatuju, jak šlo vše za sebou, tak možná budu přeskakovat, což ale taky nikterak nevádí. Na hasičárně jsme byli skoro všichni až na marody, nebo kluky, co měli pohotovost doma u dobráků. Ale těch nebylo moc. Začalo se jezdit, neb voda stoupala. Premiér Vladimír Špidla vyhlásil 12. srpna stav nouze pro Středočeský, Jihočeský, Plzeňský a Karlovarský kraj a pro Prahu, kde v tu dobu Vltavou protéká 1790 m<sup>3</sup>/s a začíná evakuace ohrožených oblastí (očekávala se 50letá voda). Den na to vyjela část naší jednotky se dvojicí tanků na pražské nábřeží, kde za ně byla ukotvena loď, která by se jinak mohla utrhnout a poškodit či zničit Karlův most. Smutně vtipná byla mediální komunikace tehdejšího primátora Prahy Igora Němce, který vůbec nepobral, co se děje a situaci docela zlehčoval a sakra podcenil. Budu citovat:

„Praha není ohrožena. Situace je, bych řekl, nadmíru výtečná. Všechny orgány plní své úkoly, jak mají. ... To, o kolik voda stoupne, asi není v tuto chvíli důležité, protože jestli to je o 20, 10 centimetrů... Důležité je, že se ta zatopená plocha rozšiřovat nebude,“ uvedl v rozhovoru pro Českou televizi tehdejší primátor Igor Němec 13. srpna 2002.

Ještě den předtím Němec doporučoval Pražanům, aby cestovali raději metrem než pozemní dopravou. Druhý den byla ale zatopena značná část pražského systému metra a lidé v pražském

Karlíně se museli evakuovat... V dobu, kdy primátor belkotal o výtečné situaci, tak již naši kluci pomáhali se záchranou zvířat ze zatopené pražské ZOO...





Ve středu, 14. srpna 2002, Vltava vtrhla do pražských ulic naplno. Vltava dosáhla v Chuchli maxima – povodeň vrcholila. Hladina se zvedla na 785 cm, průtok se již nedal měřit, měřicí stanice zničila voda. Podle odhadů se blížil 6000 m<sup>3</sup>/s. Osmina plochy hlavního města byla pod vodou, což nikdo ale přesně nevěděl. Značná část Prahy byla bez elektřiny a plynu. Metro zalila voda, zatopeno bylo 19 stanic, vlaky metra přepravovaly cestující ještě 13 minut před jeho zaplavením.



U nás na každého vyšlo první družstvo po 8 hodinách. Já měl VD na něm od rána, 14. 8., kdy vyjela nejprve nákladní liazka do Karlína na čerpání čehosi, akorát službu. Nikdo nevěděl, jak velký je rozsah povodně. Když se ozvali první kluci z Karlína, bylo už zřetelnější, že to bude mazec. Vyrázilo se s Mercedesem na pomoc. Sebou auto s dalším člunem a jeden byl bez motoru. Ten se ukázal jako nepoužitelný. Přijelo se ke vjezdu na autobusové nádraží Florenc do ulice 1. pluku. K údivu nás všech nikde ani hasič vyjma našich tří kluků, co přijeli jako první a Vltava začínala 10 metrů od nás... Zevrubně jsem po telefonu popsal situaci na naše operační, kde byl údiv stejný, jako na místě v Karlíně. No nic, kluci vzali, co šlo plavat a jeli zachraňovat. Já jsem zůstal zatím na „břehu“ a koordinoval pomoc na nějakou dobu. Přifrčel nějaký velitel od městských hasičů, už nevím, kdo přesně, ale byl to kamarád a jen hlesnul: Venco, je to prdeli, nemáme lidi a do toho zachraňujeme kokota, co si plete Vltavu s korytem pro sjezd divoké vody, zvládněte to! No dík, říkám mu. Pak přijelo pár dobrovolníků se člunama divné konstrukce, ale každá pomoc byla platná. Během dne dorazili další hasiči z celé republiky (díky i po letech!). Já si vzal dva igelitáky, do nich nacpal mobil, cigára a zapalovač a vyrazil jako součást posádky na dalším člunu směr Karlín. Pár lidí se zachránilo, čluny ověšené žebříky a makalo se o 100 6.



Docela nás nakrkla TV NOVA. Plula si Karlínem a my potřebovali člun s pevným dnem, aby se mohlo postavit víc dílů nastavovacích žebříků na sebe. NOVA takový člun měla, ale pomoc nám odmítla a jen dál natáčela, jak si to tam házíme... Ano, i hodně sprostě jsem byl a nejen já... No nic, děkuju i po 20 letech. V Karlíně bylo vody fakt dost, ale i přes nařízenou evakuaci dost lidí neuposlechlo, a přidělalo všem zasahujícím dost nebezpečné práce. Ale i přes toto byl co chvílí člověk, co nešel ani do člunu. Jedním z nich byl i náš bývalý kolega garážmistr, v Říčanech budou vědět... Smál se naší snaze z okna...

Asi nejnebezpečnější situaci jsem zažil u bývalé vozovny Rustonka na Sokolovské ulici, kde jsme z úrovně prvního patra domu evakuovali dvojici hodně starých seniorů. Muselo se dost improvizovat. Čluny jsme ukotvili o telefonní budku, která byla pod vodou pod námi... V místě byl silný proud, neb nedaleko se voda vlévala směr Libeň a nechybělo moc, vlili jsme se tam taky. Jako na rovinu, cesta

zpět na domovskou Florenc po ulici Sokolovská, oba čluny frčí jak d'as vedle sebe, trolejové vedení tramvají nad hlavou asi max o půl metru, i přes průser celé věci to byl zážitek, na který se nedá zapomenout. Škoda jen, že fotografka z Práva, co jela s námi, už fotky z toho někde projebala, jak jsem po těch letech zjistil, když se po nich člověk pídil.



Jinak jsem se svezl i na sídliště Invalidovna, kde se zachránil další člověk. Plujem po ulici a najednou bum, motor i s vrtulí nadskočil. Hned bylo jasné, proč. Auto pod vodou nebylo vidět, a to jsme pluli dle dopravních značek, aby šlo alespoň trochu odhadnout, kde jsme a aby se právě zaparkované auto neštrejchlo. Bohužel to neovlivníš, i když se snažíš. Odpoledne pak proběhlo střídání a člověk, i když nerad, odjel na stanici si drobet odfrknout. V průběhu večera, a hlavně noci vozili naši kluci na člunech policisty, mající i dlouhé zbraně. Proč? Snažili se ochránit Karlín před rabováním, a i přesto se pár případů objevilo. Druhý den voda pomalu opadala a my se chystali na odstraňování následků povodně... O tom zase příště.





-wap-

Foto Honza Kostík, něco já, něco někdo od našeho sboru a nevím kdo další

## Z hořícího porostu požár výroby nábytku v pražské Libni. Čapnula teda až napotřetí...



Dnešní cukání z Hloubětína do Vysočan v koloně k semaforu ve mě probudilo vzpomínky na porosty a rčení rádoby do třetice všeho dobrého leč.....

Je někdy s podivem, jak se dokáží některé výjezdy opakovat a v určitém období a typech požárů se dala odvodit i souvislost s časem příjezdu vlaku na nádraží, ale u požáru porostu podél trati to byl celkem častý jev. Vlaky dobrždující do zastavení na nádraží a odletující okuje z brzd s pomocí větříku dokázaly zažehnout ne jeden plamínek.

A tak jedné varty v první polovině devadesátek se ozvalo z tlampače, požár porostu, ul. U Harfy, nádraží Libeň. To že pojede jedna caska, bylo zbytečný hlásit, víc strojníků nebylo. A protože pro změnu byli lidi, jelo se busem, karosou, prostě liazkou. frčící kolem Sazky, tedy místa spousty peněz, vidíme dole kouř, nic dramatického, na světlech doprava a první doprava, jsme tu, tlakovka a za 20min není co řešit.

Další dvě šichty nic a na další naší, opět odpoledne tlampač a stejná ulice, frčíme klasicky liazkou, jedem kolem Sazky, kouř o poznání větší, ale nakonec to dáváme zase tlakovkou, pomůžem si hydrantem a pořádně prolejeme. Probíhá kontrola po dohašení, přes plot sousedí jakási továrnička na nábytek. Osazenstvu je kladeno na srdce, aby volali dřív, že už jim to olizovalo stěnu skladu, co byl plný molitanu.

Jak správně tušíte, dvě šichty zas nic a opět tu naší, odpolední čas, venku hic jako bejk, ul. U Harfy, porost... si říkáme tvl., to není možný a letíme tam. Dojedem, tlakovka, hydrant, víc nám fouká vítr, porost jede pod plotem ke skladu a není boha ani céčkem to dohnat. Hilfe o posily... a tak po pár minutách dorazí Liaz HZS Praha, ovšem jen jeden, sice na rozdíl od našeho 1+3 maj asi 1+7, ale plameny lezou po stěně skladu, útočíme B rozdělovač, dva proudy C, hydrant je na pikaču a obě auta nestíhá, čekáme na nějakou Tatra.

V době, kdy dorazí Tatra městských kolegů, zajede lišák pod střechu, která je z lepenky a různých

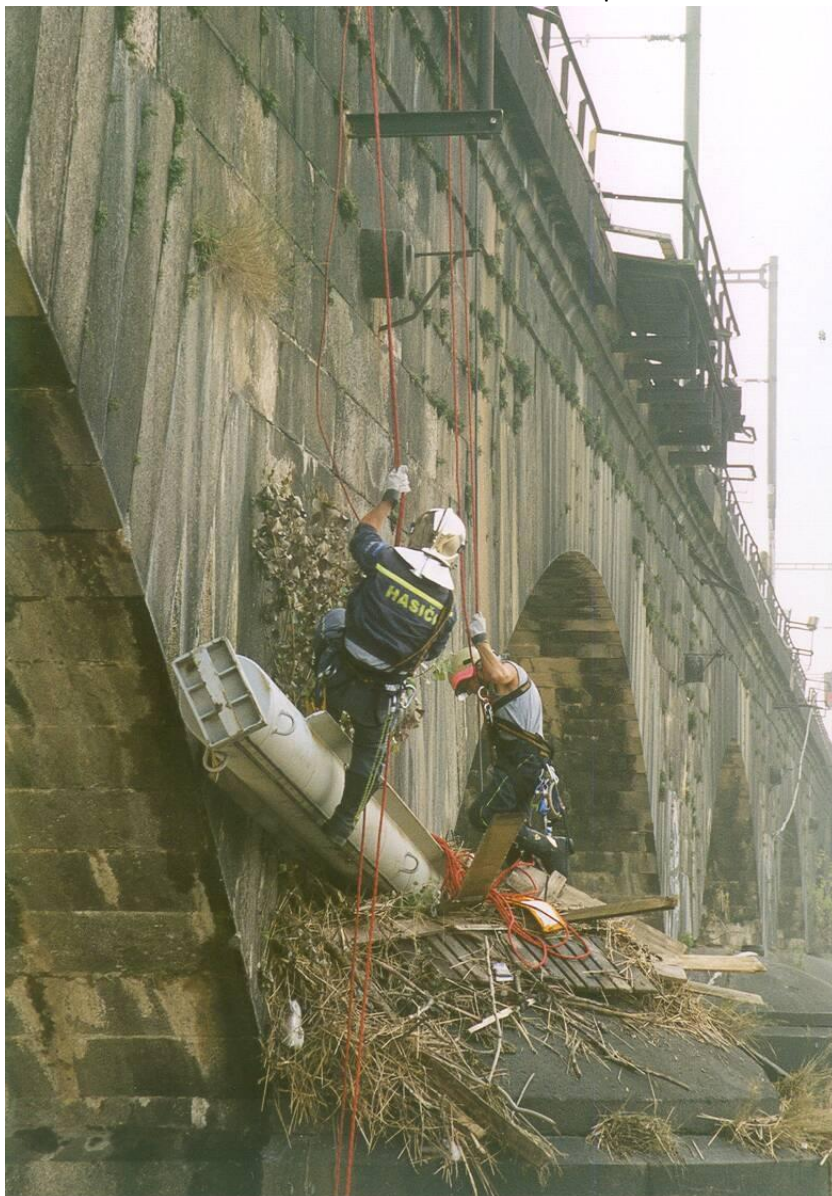
druhů dehtových papírů. Jako na svini obstojně fouká vítr a protože foukej, foukej větříčku, zavolej nám tatříčku....rána a střecha se zvedla. na Libní se valí černý mrak kouře, jehož splodiny jsou tradičně ok, co na tom že hoří molitan.....dojíždí další dvě stanice HZS a začínáme vyhrávat. 5x C a za pár desítek minut je uhašeno. Přijel i náš VÚ, nějaký ten velitel směny z HZS, vyšetřovací skupina a šlo se balit.

Liazky postupně couvaly k místní restauraci tak, aby levé dveře byly v úrovni vstupních dveří do hospody a pingl donesl na tácu občerstvení. Jedno na spláchnutí po takovém ohni bylo tehdy v klidu, strojníci měli smolíka. Ono v podstatě se to z každého okamžité odpařilo, protože v těch 33 stupních to byl tehdy docela mazec.

-tatrblázen-

## Povodně 2002: Voda jednou v Praze opadnout musela

Ve čtvrtém a zároveň posledním povídání o povodni, která v roce 2002 postihla značnou část republiky, se budu věnovat hlavně stavu, kdy opadla voda, a nejen pro hasiče nastala další velká a náročná řehole. Odklizení tisíců tun bahna a odčerpávání nekonečného množství vody.



Ještě se na skok vrátím do doby, než byla zatopená Praha. Že se na ní valí voda, se vědělo, že se s vodou valí po Vltavě i další věci, rovněž. Proto se jezdilo preventivně kontrolovat mosty v naší působnosti, hlavně ten železniční na Výtoni, spojující tuto část města se Smíchovem. Několikrát se našim lezcům podařilo ve spolupráci s HZS Praha odstranit z mostních pilířů to, co připlavalo – zbytky chat, kmeny stromů a další. Když jsme přijeli na Výtoň naposledy, jakože v noci před zaplavením Karlína, krve by se v nás nedořezalo. Hladina Vltavy sahala prakticky k nábřeží a chybělo skutečně jen málo centimetrů, aby se vylila už tady. Pocit nic moc. Šlo se nahoru na most a už to bylo jen o koukání: Pod námi plavala malá chata, následována zbytky maringotky, mola a trosky všeho možného. V hlavě mi utkvělo, když jsem hodil oko po chvilce zase na hladinu, že na ní plave cosi divného. Bylo to malé sportovní letadlo, otočené podvozkem nahoru... A ráno to přišlo naplno. Karlín. Viz předposlední část. Na to se váže ještě jedna věc. Jakmile bylo jasné, že to nebude sranda, povolána byla na pomoc i naše slavná armáda, tehdy složená ještě i ze základáků. Asi 50 vojáků že

bude mít azyl u nás na hasičárně včetně techniky. Oki, není problém, stanice na Chodovské byla fakt veliká, a to jak venku, tak uvnitř. Jen se čekalo, až se armáda ozve. Přišlo to asi dva dny před zaplavením Karlína. Byl příjemný průserový vlahý večer, když přišel kolega Radek s tím, že už volali a jede pro ně, že zakufrovali, jako vojsko. Jasan, budem je tedy očekávat. Za pár minut se objevil ve vratech náš velitelský vůz, vedoucí vojenskou kolonu. Na dvoře se to nějak poskládalo a začal vojenský režim. Nikoliv tedy pro nás... když jejich velitel prakticky okamžitě zřídil stolek dozorčího i s nástěnkou, bylo jasné, že ... No to je jedno, prostě armáda. Navíc mi kolega povídal, že si připadal jak blb, když nebohé vojáky našel na silnici, tak onen zelený mužík s funkcí velitele vyskočil z Gazíka jak papírovej čert a hned na Brka zasalutoval a hulákal, že žádá o doprovod ke splnění bojového rozkazu... Nojono, halt armáda. U nás byl dříve taky polovojenskej způsob života, ale nějak si každý odvykl, tak jsme z toho byli drobet hin, ale na druhou stranu řád musí být a kluci v maskáčích udělali háfo práce. Byť se i jim povedlo jedno fópá. V Karlíně vyrazili na hladinu s plovoucím pásákem PTS, vlivem zřejmě nezkušenosti a velkým chtíčem jít do akce to jeho řidič rozpálil víc, než bylo zdrávo, vlna udělala své. Volně řečeno: 3A potopená... A to člověk nevěděl, že nám se přihodí podobná historka.



Voda opadla, jezdilo se od rána do včera odklízet nekonečné množství bahna kde to bylo zrovna potřeba, železnice-neželeznice. Jednoho dne krátce po opadnutí, jsem z našich lidí na hasičárně zbyl prakticky sám s velitelem jednotky Vojtou. Sedím na dvorku ve stínu a vychutnávám hrbatýho čvaňháka od Camelu, když v tom přiběhl Vojtěch a šeptá: Václave, průser. Kluci zvrhli taturu na bok. V ten moment sem vyskočil a hned se ptám co a jak. Nedlouho před touto zprávou totiž posádka

s technickou tatroou 8x8 vyjela někam na zásah. Moc info nebylo, jen místo, kde se to stalo a že se nikomu z kluků nic nestalo. Nějakým kanálem se o tom dozvěděl i HZS Praha. Vojta povídá, že si vezmem vyprošťovák AV-15 a jedem tam. Jak řekl, tak se udělalo a za moment už jsme to pálili směr Velká Chuchle, vedle známého dostihového závodiště. Cestou potkáme družstvo HZS Praha a jejich tehdejšího Krakena, což byl rovněž vyprošťovák, ale AV-30 na tatře 8x8 (nyní je u ZÚ Zbiroh). Přijeli jsme na místo společně a vidíme, jak je naše tatra koupe... Kluci odbočili ze Strakonické na Chuchli, v zatáčce byla bohužel vodou vymletá obrovská jáma, která nebyla pod hladinou vidět a hups, tatra si do ní lehla skoro na bok. Začalo se hned špekulovat, jak jí dostaneme ven. Trvalo to déle, než se čekalo, ale za tmy se dílo podařilo a volnou jízdou se naše utopená kolona přesunula zpátky na hasírnu... Tatra byla na dlouho vyřazena z provozu, což pro nás byla pakárna, neb se nakolejovací zařízení přendalo na nákladní liazku, která neměla hydraulické zvedací čelo a vše těžké se tak muselo nosit jak se říká lidově v teplejch.



No a co se týče naší hasičárny, tak díky tomu, že měla fakt velký dvůr, bylo k nám dislokováno velké množství jednotek, pomáhajících v Praze. V jeden moment téměř 50 kusů techniky a asi 350 lidí...



Za měsíc a kus uplyne přesně 20 let od ničivých povodní, člověk si říká, že už to není snad ani pravda. Byla to dřina neskutečná, enormní nasazení všech hasičů, prostě klobouk dolů a díky moc, kolegové!

Foto Honza Kostík a archiv

-wap-