

HASIČI

**VZPOMÍNKY A ZKAZKY
SLOUŽÍCÍCH I VETERÁNŮ**

DÍL 1.

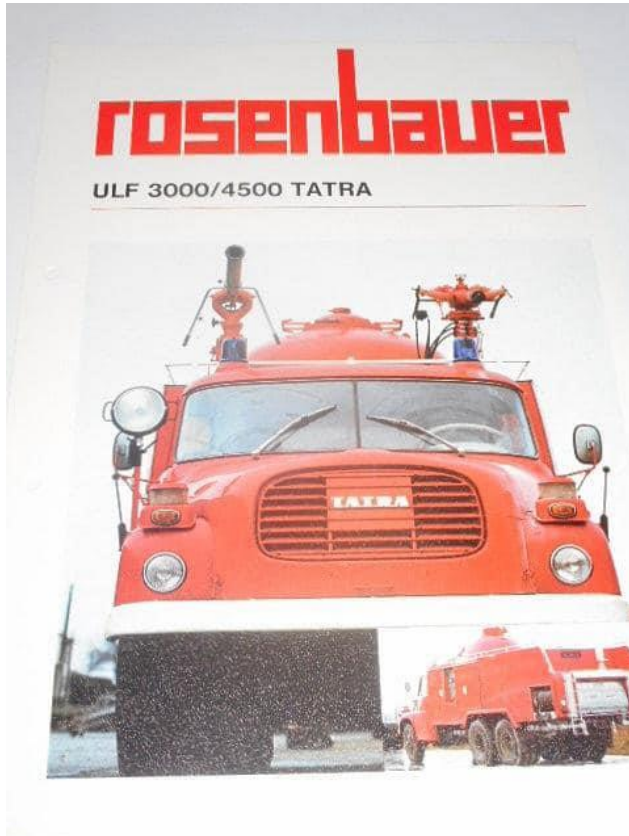
Motto: U hasičů se toho vsutku zažilo, zažívá a zažívat i nadále bude...

**Vše zde uvedené se skutečně stalo.
Omluvte případné malé nepřesnosti, vzpomínky jsou fakt staré.**

WAP, LK, TATRABLÁZEN a spol.

2021

ULF



Je krásný den na přelomu čerstvě svobodného jara a léta. Velení podnikového útvaru ho využívá ke školení mančaftu. V sestavě máme perlu, ULF Tatra 148-Rosenbauer, který dovede vodním paprskem rozrazit stěnu a naopak vodní mlhou uhasit elektrickou lokomotivu i pod proudem (teda podle školícího velitele...)

VD 2, nejmenovaného ZPÚ nás, nezkušené požárnícké zobáky školí. Hlavní předností VD 2 v časech bývalých bylo členství v té jediné správné straně, tím to u něj asi haslo... Ale to teď ještě stále nevádí.

VD 2 stojí u vysokotlakého kanónu na ULF Tatra-Rosenbauer a se štěstím svítícíma očkama rve proud vysokotlaké mlhy před sebe. V tu chvíli se otevírají postranní vrátka útvaru a dovnitř pochoduje zástup malých, lačných děcek, co se těší na exkurzi u požárníků při ještě stále platném mezinárodním dni dětí.

My, zobáci rázem tušíme problém a nikdo raději ani nešpitne.

Na scénu ale vstupuje velitel útvaru. Vychází ze dveří a rázem i on vidí problém. Na rozdíl od nás, bezvýznamných požárníckých adeptů ale nezaváhá a zařve: "Jirko, bacha, děti!"

Jirka, zatímco šťastně rve před sebe vysokotlakou mlhu na zvuk z okolí přeci jen zareaguje...

Natočí tělo, i ruce, držící prýstící kanón stranou, pootočí se na velitele a optá se: "Cožeee???"

V tu chvíli je celá třída ZDŠ, včetně soudružky učitelky zlita proudem vodní mlhy, co by uhasila i elektrickou lokomotivu pod napětím...

Po pár dnech nastupuju na pozici VD 2 ... 😊

-lk-

Barvy a policajt



Je tomu už dávno, teda pár let po revoluci, kdy v jedné nejmenované pražské čtvrti hořel sklad. Hořel docela dost. Stupeň poplachu si vyžádal vícero jednotek, ale červenýho kohouta, co kokrhal už i uvnitř, se dařilo krotit. Byla zřízena tzv. kyvadlovka, tedy voda dopravovaná k požářišti pomocí cisteren, protože v areálu, ale vlastně v hlavním městě obecně byl stav hydrantové sítě více než tristní. Policie nám pomáhala s řízením dopravy a mezi jejíma příslušníkama byl jeden takový akčňák, co by šel snad i hasit v tesilkách 😊

Zvědavej jak nevím co a furt se vyptával, co že to hoří. Dostalo se mu odpovědi, že sklad. Nojo, ale to ho nikterak neuspokojilo a ptal se dál a chtěl konkrétní odpovědi, co že tam hoří, v tom skladu. Opět se mu jich dostalo. Hořej mimo jiný i barvy. No co mám povídat, votrava se zase ptal, prej jaký barvy? Kolega strojník z tatro už to nevydržel a poněkud hruběji a zlomyslně povídá: Hele, vole, prostě barvy. To už se o něj pokoušel infarkt a mráкотy zároveň, když se četník zas zeptal, jaký? Odpověď stručná a jasná po hasičsku: Modrá, zelená, červená. Chceš i další odstíny? 😊 Inu na blbou otázku stejně hodnotná odpověď pěkně po našem 😊

-wap-

Tenhle příběh mi vyprávěl T. Taxis T...



Ba nééé...

Tenhle příběh nám na mančaftce nejmenovaného útvaru vyprávěl Venca Ští., požárník tak starý, že snad chořoval pro pivo i samotnému mýtickému Karlu Krohnovi.

On sám ho slyšel jako zobák nejspíš od svých hasičských mazáků, Feuerwehrsturmführera Kratze, či Feuerwehrobersta Nowaka.

To takhle jednou zavolali na stanici Feuerwehrschutz jednoho ocelářského podniku v protektorátu, že pod kalící pec odešel dělník a když se dlouho nevracel, tak se za ním šel podívat kolega. A ani jeden, ani druhý prý stále dlouho nevychází. Tak tam vyjela podniková záchranná jednotka Feuerwehrschutz.

Velitel jednotky se hned vydal pod pec zjistit, proč tam ti dva stále zůstávají. Zbytek "šucařů" čeká, čeká... a velitel nikde. Tak se zástupce sebere a jde pro velitele. A představte si..., ani on se dlouho nevrací. Mezi mužstvem (die Mannschaft) zavládl neklid. Nižší, změkčilý Feuershütze se vybaví dýchačem a jde se podívat dolů, co se tam tedy děje...

A nebudete věřit, oni tam všichni leželi na zemi (a měli to za sebou...) 😞

-lk-

Otevírám pandořinu skříňku - "kýblování" ...



Máme zasloužený polední klid počátku devadesátých let. Protože se ale nacházíme u stolu nejmenovaného ZPÚ, tak ne na ložnicích, ale u jídelního stolu. Nuda, spokojeně naplněná bříška pomaloučku zpracovávají oběd, oči se klíží...

Náhle se pod okny jídelny rozezní hlasy, jak se jeden kolega hádá s druhým. Rychle se zvedáme a jukáme níž, co se tam děje. Příčina hádky, průběh..., to vůbec není podstatné. Důležité je to, že kolega stojí pošetile přímo pod oknem jídelny. To je výzva, kterou nelze promarnit. Vrhám se ke sprchám, popadám kbelík, napouštím ho a slyším, jak i vedle, u hajzlů prýští voda; nejsem tedy jediný s tím úžasným nápadem. Teď jde o to, kdo naplní kbelík rychleji a zda se kolega ještě stále bude mrcasit pod oknem.

Hladinka vystoupala do přijatelné výše, popadám ucho a běžím do jídelny . Hurá, jsem první! Zbytek kolegů okamžitě chápe a nezištně otevírají okno. Stoupám si na parapet a otáčím kbelík dnem vzhůru...

Proboha!!!

Spěch nebývá dobrý rádce... Poctivý bolševicky pozinkový kýbl se mi vysmekne z rukou a společně se svým obsahem míří dolů.

Onoho kolegu dole úplně nemusím, ale v tu chvíli se modlím, aby můj žert a kýbl kolegu dole minuly.

Rána a vulgární nadávky zdola. Rajská to hudba... V případě zásahu by se podobná slova určitě neozvala. Jirka žije a bude i do budoucna cílem mnoha hnusných vtípků...

Ponaučení?

Z celé duše jsem se zapřísáhl, že příště budu "kýblovat" už jen a jenom plastákem... a v klidu, s rozvahou...

-lk-

Kýblování, level 95

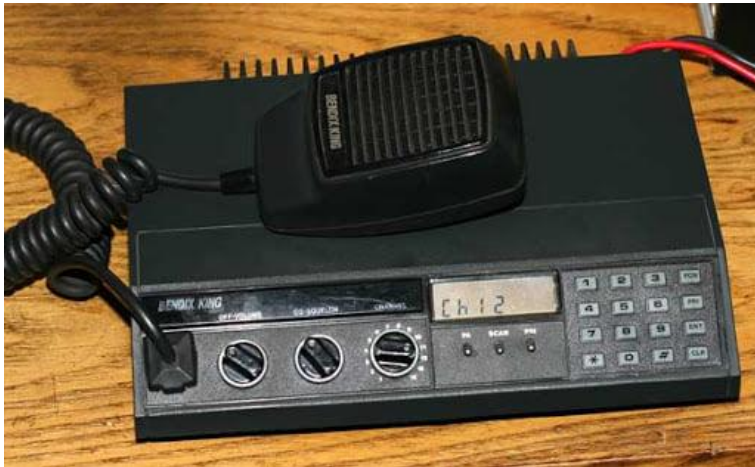


Jak už tady psal kolega Leoš, kýblování je fakt taková hasičská Pandořina skříňka. I já s ním mám své zkušenosti. Ono to ale nebylo jen kýblování. Každý nováček se postupně seznamoval s vodou různým způsobem. Je teda fakt, že použití cca 10l nádoby bylo běžné, a i na naší hasičárně k němu pravidelně docházelo. Dokonce, a to je fakt náhoda, se stal podobný případ, jako v minulém příspěvku. Tedy plechový kýbl a Jirka. Jen u nás tomu bylo trochu jinak. Protože každý tušil nějakou zradu, byl obezřetný. Naše stanice měla rozdělené budovy mužstva a velitelský barák s operačním. A když se z rozhlasu ozvalo, že ten a ten k veliteli do kanclu nebo na ústřednu, muselo se poslechnout. Ač nerado... V daný moment stál připraven na střeše našeho baráku lůzy, teda mužstva, sám velitel směny Jirka, docela velkej Jirka a nechal si zavolat dalšího Jirku, věčného smolaře, když budu mluvit slušně (ještě na něj dojde tutově řeč...), no nechtělo se mu, bo byl často terčem všeho možného, ale když tě žádá sám velící, tak musíš. Přesně v okamžik, kdy vyšel z baráku, tak velkej Jirka ho chtěl zlejt, ale taky mu vypadl onen těžkej plechovej kýbl z ruky. Dál nemá cenu to rozebírat. Jirku dole to zabořilo. Prostě sranda se bohužel né vždy povedla a občas i trochu člověka zabořela. Ale naštěstí bez větší újmy.

Upeklo se spousta větších bejkáren. Garážový den a bitva CAS K25 Liaz 101 vs. CAS 25 Škoda 706. Lafetová... Jeden kolega si natáhl tzv. céčko, ale šeredně se spletl. Lafetou byl přišpendlenej dost bolestivě na vrata garáží. Jako na rovinu, i se malovalo, když se natáhl proud do baráku. V podobném duchu by se dalo psát mnoho řádků. Třeba křest mladejch, to byla taky fajnovka. Obzvláště když mrzlo. Mě to zastihlo na požáru skladu v Praze-Bubnech v březnu 95. Venku noc a kolem nuly. Kabát rozepatej, páč suhej zip na prvních nomexech moc nedržel a já přepojoval liazku, když v tom dobrák strojník ve zdejší komunitě dostatečně známej jako milovník aut z Kopřivnice, pustil vodu. Jasně, hadice ještě nebyla připojená a já durch. Prej to neudělal schválně. Hovno. Jinak se nováček házel oblečenej do kádě apod. Jako perlu bych použil týpka, co nastoupil jako nověj kus na jinou stanici v Praze. Dostal za první vartu tři kýble, vrátil věci a šel do domů. Inu slaběj kus. Jo, občas to bylo drsný, ale hasiči nejsou žádný vořezávátka.

-wap-

Kufrování s dominem aneb cesta k zásahu a vysílačky Bendix-King, protože bez spojení není velení...



V dřevných dobách let devadesátých se u nás na hasírňě sloužilo občas zvláště. Myšleno tím, co se používalo za pomůcky. Jeden by řekl, že základ byl dobrá mapa Prahy, a i okolí v každém autě. Opak byl pravdou. Almanach měl někdo svůj, někdo žádný. V autech prakticky nebyl a důvod byl prozaický. Prostě ho vždy někdo ukradl, tak se velitel jednotky rozhodl, že je furt kupovat nebude... Jo, i to se dělo. Já měl svůj, takovej nic moc od benzínky, jakože reklamní, ale jezdit se podle něj dalo. Teda dalo, dalo až do doby, kdy mě byl houby platnej. Nutno k tomu poznamenat ještě dvě podstatné věci. Kolegové od městských hasičů jezdili dle almanachu na 100% a to dle čtverců na mapě, označujících její jednotlivé části, my nikoliv a také nebylo k dispozici jiné komunikační zařízení, než vysílačka, v našem případě Perským zálivem a válkou v něm ošlehaná značka Bendix King. Americký vysílačka, které spravovala jedna nejmenovaná kladenská firma, co dodnes dodává techniku na operační střediska a jeden vrtal od nás, co je měl na starosti. Řeknete si americký rádia, to muselo bejt super. Prd. Prd, vážení. Bendix King byla vysílačka z kategorie neslyším tě, ale vidím. Jistě to nebyla špatná značka, ale někde se stala chyba a u nás to prostě nefachčilo, jak mělo, takže kousek od hasičárny byl člověk bez spojení, což byl průser. A jeden takovej se nevyhnutelně stal bohužel i mojí maličkostí.

Poplach, že hoří někde v Čakovicích na okraji Prahy drážní barák či co. Takže družstvo tatra ven. Já jel jako velitel s druhým zmíněným vozem. Mercedes frnkul a já věděl fakt kulový, kam jedem, řidič věděl kulový na druhou. Jen tedy směr. Volám vysílačkou na operační, nic, volám první auto, nic. Tatra letí Prahou na majáky a neví kam... No co, někde ve Vysočanech si říkám, že něco zkusím. Strojníkovi povídám: Hele, tady je ČKD, zajed' tam, já telefonem z vrátnice zavolám k nám, ať mi to upřesněj. Situace, když rozhulákaná tatra vlítne do vrátnice ČKD, to nechcete. Službu konající vrátný málem vomdlel, protože si myslel, že něco prosral a že u nich zase hoří... Rychle jsem mu vysvětlil situaci a on začal znovu dejchat... Spojka už měla upřesněnou adresu, oki, píšu si a jedem dál. Když se blížíme proseckou estakádou směrem k zásahu, koukám do mapy a hle, ta reklamní svině končí v půlce ulice Tupolevova! My měli jet ještě dál... No do prdele... Ale co můžete dělat. K ohni jsme nakonec přijeli asi po ¼ hodině. Byl to starej barák na zbourání a shořel cu grunt. Ještě že tak... Halt jsem investoval svoje prachy do pořádný mapy na základě tohoto... Jinak teda starší borci měli udělanej takovej sešitek s trasama na jednotlivý železniční stanice a zastávky v našem hasebním obvodu, to byla fajn pomůcka. Ale jen na ty stanice... Si to dneska mladý nedovedou asi ani představit v době GPS a podobných vychytávek 😊

-wap-

Prej to byla škodovka...



Tento příspěvek jsem předloni psal k sobě na profil, ale proč se o něj nepodělit i tady. Takže stejná trať jako při nehodě ze září 2019 (<http://modrahvezdazivota.cz/.../video-stret-osobniho.../>), tedy koridor na Č. Budějovice, lokace Praha – Uhřetěves, jen o přejezd dál/blíž, než při nehodě v roce 1996 (možná 1997). Tehdy se ve stejném místě střetl tzv. pantograf se škodovkou 105/120/už nevím. Ta zvončila, resp. její část na automatickém spřáhle vlaku, jak můžete vidět na fotce, její druhá polovina odlétla do zahrady u trati. Po střetu začal pantograf hořet. Naše jednotka tehdy dorazila jako první. Všichni jsme si říkali, co to na tom vlaku je namotaný, o tom, že se na přejezdu potkal s osobním autem, jsme nevěděli, jen o nespécifikované nehodě vlaku...

Už si to 100% přesně nevybavuju, ale hasičáky, rozdělovač, dva proudy, lidi ven, trať zavřená atd. Zasahovalo se tehdy ještě se Saturnama na zádech (v tu dobu dýchací přístroj, zastaralý asi tak o 30 let...). Kolega Mihal, tehdy prakticky nováček, šel se mnou, já mu pomáhám nahoru do kabiny pantografu potáhnout proud, on že je tam horko, mu říkám, vole, vždyť tam hoří a přidržel jsem ho na schodech, dokud to neuhasil 😊 Dnes je z něj TOP hasič a TOP velitel u HZS Praha 😊 Vlak byl natolik poškozen, že nešel odtáhnout do Prahy ve směru jízdy, tak se jelo obklikou přes Čerčany a pak po trati Posázavského pacifiku, která nebyla a není elektrizována. Snad ani nikdy nebude. To bylo docela pozdvižení, když se třeba ve Vraném nad Vltavou objevil pantograf a hned celá souprava. Být to za světla, to by bylo teprve něco. Dělalí jsme vyhořelému vlaku do depa doprovod s velitelským autem a první nebo druhou cisternou, kdyby se rozhodl ještě někde blafnout. Výjezd ráno v cca 7.00, návrat hodinu po půlnoci. Robota hrozná, dlouhá, na dvě věci, ale dalo se to 😊 Si ještě vybavuju, že jsem byl dost nasranej, bo jsem si ráno na hasírně vyndal z tašky mražený plněný bramborový knedlíky a mraženéj špenát se smetanou od Family Frostu a nestačil je dát v práci na mrazák. Po x hodinách zbyla jen podivná kašovitá směska 😊

Uhřetěves to nějak přitahuje, osobně jsem tam zasahoval v rámci železnice x krát, když jsem teda ještě sloužil, ale stalo se tam i pár dalších nehod a tragických událostí.

PS: Když tehdy naše jednotka HZS ČD Praha zasahovala u popsané nehody s následným požárem, viz foto, nebyl zcela jistě některý ze zasahujících kluků v září 2019 ještě na světě. Tutově ne 😊

-wap-

Žebřík nebo plošina? Toť otázka, která nemá kloudnou odpověď dodnes.



Koncem 90. let se i u nás na dráze velmi reálně uvažovalo, že se i u nás pořídí výšková technika ve smyslu plošiny Bronto nebo žebříku Metz/Magirus nebo tak něco. Někdo by mohl namítnout, že ty vagóny nejsou v takové vejšce, aby bylo tato technika potřeba, ale železnice nejsou jen vagóny 😊

Jednoho odpoledne přijel k nám na starou hasírnu v Petrohradské tehdejší ředitel Kačer, jak mu bylo obecně mezi hasiči přezdíváno a rozprávěl s našim velitelem jednotky PZ. Kolem šel garážmistr Fanda a ředitel s PZ na něj: Hele, Fando, jak by ten žebřík měl bejt vysokej, nebo ta plošina? Fanda s humorem sobě vlastním velmi rychle a stručně odpověděl: Nó, tak, aby to došáhlo až nahoru... A bylo to 😊

Nakonec jsme se plošiny viz foto dočkali až po roce 2000, ale to už je jiná písnička...

-wap-

Zabíjačka na silnici



Odpoledne běžného pracovního dne rozčísne drsný hlas stejně drsného petřinského spojaře "Stoupy" v rozhlasu a ty méně lekávé dorazí rozsvícená poplachová světla.

"Jo..., jasně..., tak pojede ... družstvo, nůžky – Plzeňská, dopravní nehoda, vyproštění, tramvaj a osobní vůz".

Skáče do Lízy a Tatříčky a už to valíme Kukulovou dolů...

Než si člověk (sorry, hasič...) pořádně probere, co to zase bude za radůstku, jsme na místě.

Průzkum...

U nehody už makají kluci od záchranky, řidiče z osobáku mají ve svém voze, je docela v poho, tramvaj dobrzdila relativně měkce, takže pro nás klídek, napětí opadá, přichází běžná rutina. Odpojit baterku, začít zametat. Ale na místě nehody se shromáždili i cestující z tramvaje a docela dost čumilů. Znáte to, jsou zvědaví, mnozí až vlezlí, chtějí TO všechno vidět. Ale co je nám do nich, děláme svou práci...

Kolega Pepa se chopí koštěte a už jede... Je to skoro dvoumetrový obr, který i zarputilým výrazem obra, nebo snad Frankensteina připomíná. Ale zdání klame, je to zlatá duše. Auto je odhozené na boku a Pepa nametá vysypaný obsah kufu. Rozhlédne se, zhodnotí situaci a možnosti a se svou plnou lopatou prochází mezi čumily k blízkému kontejneru a do něj obsah lopaty vrhá.

I spousta přítomných čumilů v tu chvíli vrhá...

Pán v kufu auta převážel vnitřnosti ze zabíjačky... 😊

-lk-

Polívka na plotně aneb éterem se nesou různé věci



O mobilních telefonech si tehdy mohl člověk nechat leda tak zdát. Znal podobná zařízení pouze z Bondovek nebo podobných filmů. Hasiči komunikovali výhradně po vysílačce. U nás to byl již popsaný americký Bendix, který i přes své (možná ně úplně své...) neduhy nám zachránil mnohokrát zadek, když se hasila tráva či něco jiného u kolejí, a kolega vás po rádiu varoval před blížícím se vlakem apod., ale zachránil nám jednou také kompletní obědové menu. Tehdy takhle o víkendu nám byl vyhlášen poplach s tím, že na nádraží ve Vršovicích utíká z cisterny nějakéj sajrajt. Vyjelo družstvo a velkej oleják, tatra byla někde dávat vodu, takže na hasičárně krom spojačky nezůstala ani noha. To by nebylo nic divného a ani neobvyklého. Blbý bylo, že i když se zasahovalo ve finále na nějakém unikajícím smradlavém hnojivu z kravího trusu nebo tak něco jen kousek od stanice, nešlo se na ní vrátit, protože v hlavě hasiče – kuchaře proběhl hrozící průser. Oběd se furt vařil... bez dozoru... No nic, spojačka to musí aspoň vypnout. Takže KQX 1, Petruško, prosimtě, máme na sporáku jídlo, postarej se o něj, KQX 101, příjem... zaznělo hasičským éterem na zásahovém kanálu 6, čili to slyšela celá Praha... Oběd byl zachráněn, ale v hospodě si člověk pak od kolegů vyslechl svoje 😊 Jako oki, stane se, ale furt to nebylo nic proti tomu, když si kluci z nejmenované stanice na levém břehu Vltavy, vracející se ze zásahu, zapomněli zaklíčovanou vysílačku v autě. Akorát přišla řeč na velitele směny, samozřejmě že nikoliv lichotivá, protože pokud lze použít citaci ze skvělého seriálu Okresní přebor, která zní „pro ty dole je každej šéf idiot“, tak si asi obrázek lze udělat, co se asi probíralo. Ve stručnosti: Nezaznělo jediné slovo chvály 😊 Bez průseru se to neobešlo. Zlatý mobily... 😊

-wap-

Škopek



Byla to stejně krásná doba, na centrále tradiční vem si putnu a skoč k Romanovi. Putna – sklenice od okurek, U Romana - restaurace hned vedle centrály (chvilku patřila i herci Romanu Skamene).

Nebo vracející se od požáru sklepa, všichni plíce plné dehtu a nejmenovaný velitel družstva hned hlásil v autě cestou zpět... na to je nejlepší napít se mléka či piva a protože mléko nepijeme, tak se jede na pivo. samozřejmě jedno rychlé na stojáka. A šlo to i bez průseru. Byli jsme skvělá parta na centrále.

-hrdla-

Blinkr v hlavní roli



K příhodě, která málem stála život nebo přinejmenším dost velké poškození tělesné schránky, došlo někdy z kraje jara/léta roku 1996. Tehdy bylo běžné, že se sloužilo háfo přesčasů, protože lidské zdroje nic moc. Osobně mám rekord 7 směn v tahu. Ale člověka to bavilo, byl mladej, nadřzenej na „voheň“ atd. V tu dobu se dost jezdilo, nebyl problém i přes deset výjezdů za vartu, takže přesčasy opodstatněný. V ten den tomu nebylo jinak. Naše směna A šla domů, a já se svým VD Honzou Zachem alias Hrachem (chlap, co mě naučil naprosto nejvíc z hasičiny, za což jsem mu dodnes vděčný, byť konec mezi náma skoro po 20 letech měl k ideálu daleko), zůstal sloužit za béčko. Rozdělila se technika tak trochu ad hoc a čekalo se na první kousek. Co to bylo, už fakt nevím, ale tuhle šichtu se jezdilo. Že se přihodí drobná niance, neměl nikdo ani potuchy. První náznak byl, když se jelo po obědě k požáru kamsi na Prahu 7 a naše posádka liazky, tady CAS K 25 L101, jela přes Tylovo náměstí směrem k muzeu po tramvajových kolejích. Co čert nechtěl, vjelo nám tam auto v momentu, když z nich Honza coby řidič chtěl sjet, takže nutně musel po nich pokračovat v ústrety tramvaji blížící se v protisměru. Zavřel oči a poslal to tam. Klaplo to, na prdeli spocenej jak on, tak já coby velitele vozu a Míra Buss vzadu. Další výjezd byl někam do Počernic nebo tak něco, taky na požár. Tatra tam přejížděla od jiného případu, my vyrazili z Petrohradské. Kdo to v Praze zná, tak bude vědět. Jeli přes Průmyslovou takovou tou šouskou na Českobrodskou, už jsme skoro tam, když vidím, že zprava jede kamion a nehodlá zastavit, vjížděl přímo před nás do protisměru, já se na velitelské židli málem posral, hasiči, tuším jeden nebo dva, určitě kolega Mirek Buss, ten vlezl za jízdy skoro do nástavby a když už se blížil průser, tak říkám strojníkovi, tehdy Honza Zach, jinak VD, jestli nemá zaplej blinkr do prava... taky že měl, kamionák nás pouštěl, protože si myslel, že nám uhne, když blikáme tam, odkud jede... no vole... hnus a blití...chyběl snad centimetr... Ale dobře to dopadlo, což je hlavní. Chybka se prostě stane.

Na fotkách naše liazka po repasi. Byla to jedna z prvních vůbec, jak liazek, tak i repasí. Pak já s Honzou a mapka místa průseru... Předposlední je s Mírou. Mladí a neklidní 😊 A nakonec moje maličkost se starou dobrou Karosou v původním stavu. Oba 😊

-wap-

Tohle bude jedna krátká a rychlá...

(Iky, sorry, Ty s tímhle příběhem nemáš nic společné, to jsi ještě chodil do jeslí... 😊)



Je noc... Hasiči zaslouženě spí v pohotovosti...

Náhle je slyšet zvonění paralelní linky od VČ. První konec je u spojaře...

Telefon zvoní... a zvoní..., zvoní a zvoní...

Sedám na postel, ale telefon stále zvoní...

Rezignuju a opět uléhám.

Náhle se spouští rozhlas:

"Jo, jo..., rozumím..., posílám..."

...a dál už nic...

Opět skáču na posteli, ale když se nic jiného dál neděje, převracím se na záda a užívám noci za 8Kč/h.

...

Ráno kravál, průs...švih... a spojař končí. Budeme se pravidelně střídat na jeho místě... 😞

-lk-

Hasící koule aneb zázrak se nekonal



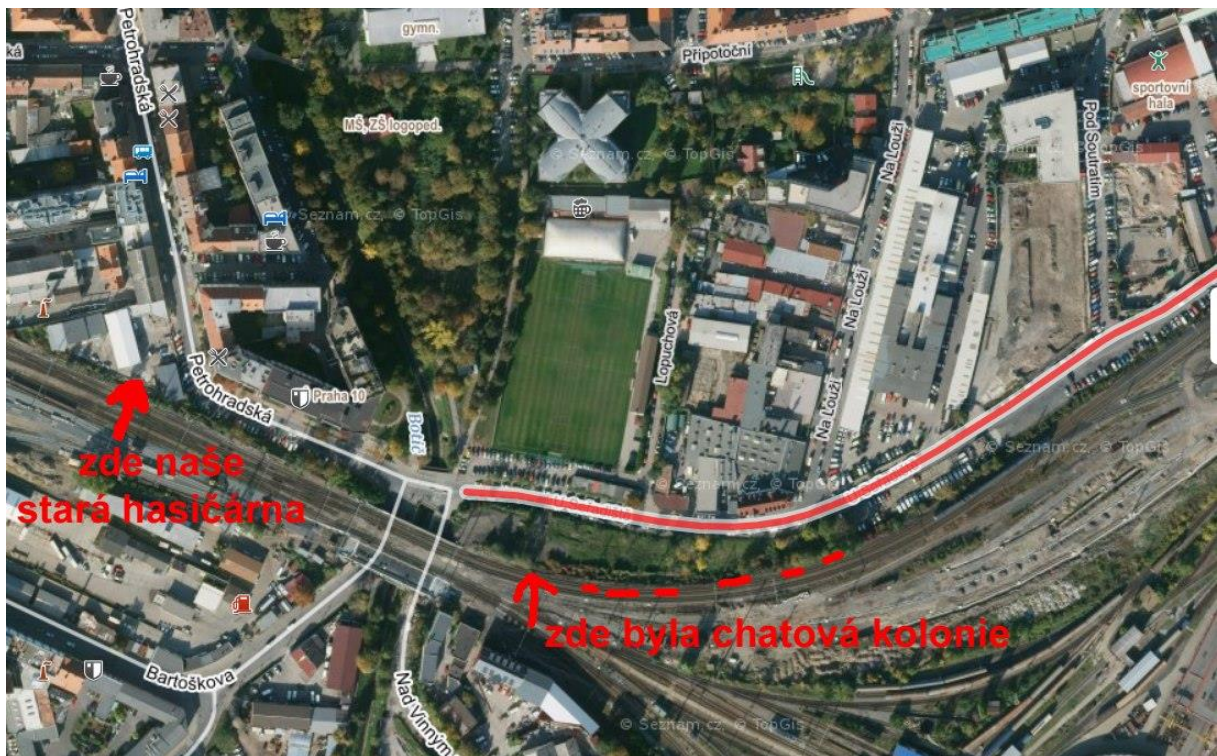
Je tomu už fakt strašně dlouho nebo spíše dávno, kdy se k nám na útvar pražskejch drážních hasičů dostavil zástupce nejmenované společnosti (jako název si už opravdu nepamatuju) s tím, že má pro nás unikátní novinku, prakticky převrat v hašení, doslova prej revoluci. Nu, tak se předved', frajere. Slovo dalo slovo, naše vedení se s ním domluvilo, že uděláme zkoušku toho zázraku.

Sehnal se vyřazený osobní kupátkovej vagón, přetáhnul se do Kralup nad Vltavou na odstavnou kolej přímo před hasičárnu (Kralupy jsou stanice č.2, pobočka Prahy). Vymyslel se termín, kterej shodou náhod padl na naši směnu A. Vyjeli jsme tam s liazkou s výrazem takovým, že ta věc bude asi hasit sama a my všichni si jen hromadně a fofrem skočíme na personální s výpovědí pro nepotřebnost.

Přijedem do Kralup, tam už vše nachystáno včetně kolegů z druhé stanice a mohlo se jít na věc. Oním zázrakem byla hasící koule. Tedy měla jím být. Pro sichr jsme natáhli céčkovej proud od cisterny, kdyby náhodou ten vehement selhal. Zapálil se vagón, nechal drobet rozhořet, kolega popadl onu kouli a s uměním zkušeného hráče bowlingu jí vrhl do plamenů, načež se ozvala docela velká rána a světe div se, vagón hořel ještě víc. Zkusilo se to celkem asi 3x a vždy se stejným výsledkem. Ještě že bylo natažený to „C“, když se zázrak nekonal. Zástupce prodejce odjel s ostudou nejen na kabátě a my pak taky, ale s pocitem, že nás nevyhoděj, protože koule halt nehasí 😊

-wap-

Klucí, to jste tady moc brzo...



Nedaleko naší staré hasičárny ve Vršovicích bývala zahrádkářská kolonie. Bývalá proto, že každá z chatek postupně shořela. Opravdu každá. Kdo z nás tam nebyl někdy hasit, tak to musela být náhoda jako hrom. A jak se tam jezdilo často, tak nikoho nemohlo překvapit, na co se jede do ulice U seřadiště. Z hasičárny bylo na její začátek i vidět, takže jak se spatřil kouř, nečekalo se mnohdy ani na ohlášení, což se nám jednou trochu vymstilo, i když ve finále vlastně v dobrém slova smyslu.

Kolega spatřil jednoho všedního odpoledne kouř z patřičných míst, hned zbláznil velitele a jelo se. Na místě byla jednotka asi za půl minuty, možná ani né. Průzkum byl bleskurychlý a hodnotný. Na dvorku u jedné z chatiček seděla dvojice mužů a hned spustila na velitele: Klucí, jste tady moc brzo. Vyuzený to bude až tak za tři čtyři hodiny... 😊 Nojo, vyjelo se na domnělý požár a ono nic, ono se jen topilo v udrně, takže vlastně šťastný konec. Bohužel to byl jediný planý výjezd do této ulice, všechny ostatní byly ostré. Jinak taky se vyjelo jednou do Hostivaře, kde byl hlášený kouř u nádraží. Družstvo i tatra ven, za chvíli na místě a hle, ona si tam rodinka opéká špekáčky...

-wap-

Čáp nebo hydrant?



Nejmenované město !!! Záchrana osob a zvířat, popis: průzkum, záchrana mládě čápa, sedí na kouli u parkoviště hlavního vchodu nemocnice.

Hlášení jednotky po příjezdu: Paní se spletla, jednalo se o nadzemní hydrant.

V Ostravě je možné vše 😊

Je tedy faktem, že v Praze se jednou vyjelo na mihotající se orosenou pavučinu ve větru, volající v ní viděl skrze sluneční paprsky požár...

-wap-

Díky TL 👍

V Českých Budějovicích spadly dva Migy, jeden z nich do sídliště Vltava, hořící palivo okamžitě zapálilo několik bytových jednotek



Pár slov o mé účasti u zásahu.

Vše bylo jen dílo náhody. V červnu devadesátého osmého roku jsem absolvoval kurz Taktické řízení 1A na hasičském učilišti v Borovanech, které se nacházejí nedaleko Českých Budějovic. Vzpomínám si, že v ono pondělí, 8. 6. 1998 při nějaké dopolední vyučovací hodině do třídy vběhl jeden z lektorů a oznámil nám, že v Budějovicích spadlo letadlo a odešel.

V mžiku byl zpět a povídá, že letadla spadla dvě a zase zmizel, toto se opakovalo několikrát. Říkáme si, co to asi je? Dopravní letadla? Sportovní letadla? Pak bylo upřesněno, že se jedná o dvě stíhačky a že operační středisko vyhlásilo zvláštní stupeň požárního poplachu. Snad minutu nato se lektor vrátil se slovy, že potřebuje dva lidi a jede se do Budějovic.

Neváhal jsem a vyrazil ze třídy na pokoj pro Firemana, Haixy a blembák na hlavu a mazal jsem ke garážím. V tu chvíli další lektor oznámil, že k zásahu jede celý velitelský kurz. Obsazena byla tak čtyři vozidla – 2× CAS K 25 Liaz a 2× CAS 32 Tatra 815. Na pozici strojníka seděli borovanští lektori, zbytek byla naše třída budoucích velitelů. Po chvílce se vyrazilo, já seděl ve starší Liazce společně s klukama od nás, dále od hasičů z České televize Praha a také městských kolegů z HZS hl.m. Prahy včetně Jirky "Benýta" Beneše staršího, který si to v tom hasičském nebi jistě přečte...

Benýto totiž v mém malém pojednání hraje velkou roli. Naše Liazka jela společně s dvojicí Tater vstříc sídlišti Vltava, druhá, nová Liazka brala cestou vodu, neb byla tuším z důvodu nějaké opravy prázdná.

Cesta netrvala dlouho, čas si po těch letech však přesně nepamatuju. Když se zahlo na hlavní ulici u sídliště (Otavská?), objevil se před náma obraz zkázy, a to doslova a do písmene. Na několika místech hořící panelák, hořící automobily na parkovišti před ním. Podobné věci do té doby měl člověk možnost spatřit leda tak v televizi při záběrech z válčící bývalé Jugoslávie. Prostě děs a hrůza.

Jednotka borovanského učiliště se k místu události dostavila cca 3/4 hodiny po vzniku, tedy zhruba v 10:15 hod. Když naše Liazka zastavila u parkoviště, kde stále hořely v tu chvíli již vraky automobilů, přiběhl k nám tuším velitel zásahu či nějaký vyšší důstojník.

V tu chvíli z kabiny vylezl Jirka Beneš od pražských hasičů, tehdy oblečen ještě do starého koženého kabátu a červenožlutých předchůdců dnešních PS II. Jak měl kabát rozepatý, bylo na něm vidět původní žluté triko pražských hasičů, kde byl jejich znak a nápis. Najednou oný důstojník začal skoro křičet – údivem – že to není možný, to nemůže být pravda! My koukali, co se mu děje a on omílal stále to samé.

Pak z něj vylezlo zhruba toto: „To není možný, třičtvrtě hodiny po nahlášení a oni už jsou tady i z Prahy!“ Viděl totiž Jirku v tom pražáckém oblečení a nás ostatní, majíc také někde na oblečení nápis Praha. Do toho Liazka měla pražskou značku a omyl byl na světě! Po chvilce mu přišlo divné, že CASku řídí lektor z Borovan, kterého znal a vše mu začalo docházet...

Naše činnost na místě události neměla dlouhého trvání. Podíleli jsme se na likvidaci požáru hořících automobilů na parkovišti před poničeným panelovým domem a také na doplňování vody do ostatních CAS. Druhá Liazka, co cestou brala vodu, k události tuším ani nedojela a byla rovnou vyslána na centrální stanici českobudějovických hasičů tvořit zálohu pro případ dalších výjezdů.

My jsme jí zanedlouho (30–45 min?) následovali. Záloha byla na CPS ukončena nějak po poledni a následoval návrat zpět na učiliště. V ten den se myslím již neučilo, nevím to však přesně. Člověk si prostě vše nepamatuje.

Každopádně tento zásah v mojí hlavě utkvěl natrvalo. Vidět hořící panelák a u něj další hořící automobily, to není každý den. A to při velkém rozsahu události byl pomalu zázrak, že nikdo nepřišel o život. Trosky jednoho z Migů dopadly i na zastávku MHD, nacházející se v blízkosti parkoviště. Údajně se na ní těsně před nehodou pohybovala jedna školní třída (či děti z nedaleké školky...?).

Následky mohly být děsivé. Pamatuji si, že ještě v ten den odpoledne, když se šlo na pivo, tak v hospodě jakýsi civilista již vyprávěl na téma havárie Migů vtipy: Čekám ti tak na čtrnáctku (linka trolejbusu) a ona přiletěla jednadvacítka... Mě však docela pobavil vtip, který jsem našel na webu – Inzerát: Prodám zachovalou Škodu 120 s motorem z Migu 21.

Tolik tedy moje malé pojednání o jednom z největších zásahů, u kterého jsem kdy byl.

-wap-

Nezdočná popelnice aneb utopenej kontejner



Nevím už, co to bylo za rok, natož měsíc či den, resp. noc, ale zásah jako takovej nezapomenu. Tehdy se vyjelo na požár blíže nespecifikovaného kontejneru na nádraží do Bráníka. Obě cisterny pro sichr, kontás má mnoho podob, jak člověk věděl z podobných událostí, i když výjezdy na popelnice nebyly zrovna drážní doménou. Po příjezdu na místo bylo zjištěno, že hoří klasická plechová popelnice na kolečkách, takže vlastně nic. Protože plamenů nebylo moc, nasadilo se „krátký béčko na volný výtok“, jakože se to uleje a jedem domů. Zásah v podstatě o ničem, člověk by radši spal. Jenže ouha, Mercedes prázdněj a popelnice furt hoří a kouří jak svině. A to se vidlema prohrabala důkladně. No co to je za blbost? Pojed' sem s tatrou, utopíme jí, to není možný. Voda z ní přitom crčela ven spodem o sto šest. Jako hada blejt, koně chcát, dvoumetrový kopřivy, letadlo couvat, to člověk všechno viděl, ale popelnici, která furt hulí, potom co skrze ní prošlo deset kubíků vody, což vystačí na uhašení většího požáru, ještě teda ne. Tatra se doplnila a pustilo se tam trochu vody znova. Nic. Vodu stav. Začal se lopatovat ven obsah kontáku a hle, na jeho úplným dně bylo lino, pod kterým něco hořelo. No to mě poser. Jak se tam lila voda, tak přes to lino odtejkala otvorama v podlaze ven a na hořící bordel se neměla jak dostat. Když se tam hrabalo vidlema, lino se tvářilo jak spodek kontejneru a nikoho nenapadlo, že to může být ta záludnost. Takže srandazásah, čučka, nás zaměstnala na hodinu. To nevymyslíš. Mít tam deset tater, vyleješ je tam jak nic a výsledek by byl stejnej. Co a hlavně jak pod tím linem chytlo, je ve hvězdách.

Jednou jsem si sám nabral požár popelnice před nádražím Krč. Spojářka si musela odskočit, tak jsem vzal poplachovej telefon za ní. Oki, píšu adresu, spíše symbolicky, ale pro papíru to musí bejt, do rozhlasu jen zahalekám, že jede jen Mercedes tam a tam a na to a to a běžím (no něco v tom smyslu...) po schodech do garáže a jelo se. Na místě za pár minut, Krč byla od naší nové hasírny, ale vlastně od všech předchozích stanic, fakt kousek. Jenže tady i ten kousek byl daleko. Na parkovišti před nádražím jen mastnej flek a osička se dvěma kolečkama... Plast halt jede fofrem. Škoda asi tisíc kč. No a jednou dávno se stalo, že kolegové z nejmenované sídlištní stanice vyjeli taky na hořící kontejner s podobným výsledkem. Jen se akorát opomnělo ohlásit, co že to vlastně hoří. Takže zapsaná vyhořelá popelnice – škoda 0,-, jenže tady to byl kontejner na odpad, takovej ten vysejpací hydraulickou rukou a škoda tuším 2x 15 litrů, jenže nebyla nikde zaevidovaná a najednou se město po kontejnerech jako svém inventáři drobet shánělo... Průser se zažehlil, ale od té doby se hlásilo snad cokoliv, i oloupanej lak na popelnici od sluníčka 😊

-wap-

Dva Pátky třináctého s Jasonem a Danem.



Bylo tomu dávno, před spoustou let. Nejmenovaný závodní útvar získal videomagnetofon AKAI. A pokud byli požárníci hodní a pracovití, velitel zašel odpoledne, po odchodu papalášů do kanceláře a filmuchtivým nadšencům stroj vydal.

Někteří z vás tu dobu dokonce pamatují, tak je vám určitě jasné, jaké perly stroj tehdy chrlil do televizoru. Původní i hodně úsměvně namluvená dílka o vztahu převážně heterosexuálních párů, dále filmy, kde hlavním cílem tvůrců bylo ukázat, jak Johnny Rambo a jeho následovníci masí bolševika a pak filmy - hrůzy - pro otrlé, nebojácné jedince. A byli kolegové, co k té video sestavě usedli v 16:00 a mnohdy jí kolem půlnoci, i později opouštěli.

Kamarád Dan, mládenec čerstvě po střední škole byl fanouškem hlavně třetí skupiny filmů. Prožíval je. Hodně...

Nevím již, co to bylo za den, ale pro nás byl premiérovým při sledování série filmů "Pátek třináctého". Třeba někdo znáte, ale děj mnohdy provází poklidná, až romantická atmosféra, která je v obměňujících se intervalech prudce nahrazena brutální vraždou z rukou bestiálního psychopata Jasona. Ideální filmy pro večer na hasičárně... 😊

I já jsem usedl do křesla a tu a tam se pěkně vyděsil. Ale poblíž mě si napětí fakt kvalitně užíval výše zmíněný kolega Dan. A cukal sebou hodně, občas i s výkřiky.

Asi při druhém filmu napadlo někoho z kamarádů požárníků atmosféru vytunit. Náhle se ztemnělou "společenskou" místností proplazil stín, uchopil netušícího Danečka a udělal "BAF"! A Daneček zařval a utekl. A my, co nebyli cílem žertíku řvali také, smíchy. Kolega se časem uklidnil a přišel koukat dál. Po nějaké době ale musel "s pískem...", což neměl dělat. Ve výklenku a v přítmi hasičárny čekal jiný vtipálek a udělal "BAF"! Ubohý Daneček tentokrát utekl snad až na vrátnici, a určitě minul to WC. Ale my měli o zábavu postaráno. Snad ještě jednou proběhla hodně úspěšná inovace strašení, naše jednotka dokonce vyjela do fabriky, do kabelových kanálů na signalizaci EPS, kam se pochopitelně kolegovi vůbec, vůbec nechtělo... a blížila se půlnoc.

Poslední film. Po mnoha vraždách se konečně zklidňuje děj a dvojice přeživších hrdinů se k sobě šťastně tulí, chlapec se usmívá na dívku, otevírá lednici pro drink... Z ní vyskočí Jason s harpunou a oba rozpárá (kvalitní záběr a zpracování!). Je konec, na kutě!

Tentokrát jsem dostal inspiraci já. V té době chemik, měl jsem v arzenálu prastarou plynovou masku, snad z období války. Fakt hnusnej pohled... 😊 Připravil jsem rekvizity a nachystal poslední, nejlepší vystoupení.

Kolega Dan, trochu roztřesený a nervózní přichází na ložnici, aby si ustlal postýlku a - podaří-li se - dal do rána pár hodin spánku.

Otevírá vyklápecí pohovku. Neměl to dělat. Vyskakuji z útrob kavalce, s maskou na ksyh /// tváří a dělám "BAF"!

Bylo to dobrý, Dan už - myslím - tuhle noc spát nešel...

Kolega, kamarád Dan odešel na vojnu a vrátil se z ní (...) o něco dřív.

Je varta, temná noc. Nevím už, možná pro vzpomínku dávné story, běží na společenské místnosti na stejném přehrávači AKAI další série Pátku třináctého. Víte..., ony i ty vraždy se vám časem okoukají, i kamarád Dan se vojnou zocelil. Strašení už moc nefunguje, jenom trošinku.

Blíží se půlnoc, bude konec. Nostalgicky připravuju stejné propriety a chystám se na svou reprízu.

Dan už klope v pantoflích chodbou hasičárny, otevírá dveře...

Další kolegové na postýlkách ložnice si TO chtějí také užít. Neklidně se jakoby převrací a atmosféra houstne. Kolega Dan tuší podraz a určitě vzpomíná na šupárnu, jejímž byl před rokem cílem.

On TO ví... Nadzvedává víko postele.

Klidným hlasem pronese: "Tady máte, vy svině", a cosi - hodně těžké - vrhne do útrob kavalce.

Rána... a nic...

Zmateně, možná i se studem... se otáčí.

V tu chvíli se na něj v masce vrhám z nitra úložného prostoru sousední postele...

Jo..., bylo to taky dobrý...! 😊

-lk-

Pražští hasiči jezdí po střeše



Přesně takový byl titulěk deníku Blesk, když psal o nehodě našeho vozu RTP, jakože rychlá technická pomoc, dnes známé jako RZA. Tehdy jeli kluci ze směny B na nějakou nehodu a pod Nuselským mostem bum, a jeli po střeše... Naštěstí nikomu nic, ale vozy ARO, to byla fakt rumunská pomsta. U nás v Praze jsme měli dva, typ Aro A10. Po této příhodě už tedy jen jeden. Z veliteláku se pak předělalo zpět na nůžky a čekalo se dva roky, než ho nahradí Nissan Patrol. Ono v té době byl náš vozový park vůbec výkvět spolehlivosti. Takový Dacia, echt brko. Ale měla červenomodrou rampu 😊 Když Aro dosloužilo, jezdilo se s ním jako s děvkou pro všechno různý hospodářský jízdy, ze kterých byl občas zajímavý návrat. Tu přijel kolega, že nemá maják, protože se mu otevřela přední kapota a praštila do střechy, tudíž staré AZD kaput. Další se pak bál jet, neboť nešlo nijak zavít dveře u řidiče. Vidět dneska „gumicuk“, který je držel za dveře spolujezdce za sedačkama, to by jednomu jeblo.

No a pak Dědek. Dědek ráno někam vyrazil a vzhledem k tomu, že byla tehdy doba předmobilová, nemohl dát vědět, že se mu Aro posralo. Teda auto jako takový néé, ale podařilo se mu ulomit fofrklacek, tedy řadicí páku, a to přímo před hasičárnou v Sokolské. Tak ho na špagátě od Centrály tehdy přitáhnul Bedřich s jejich služebním Formanem. Když vjžděli k nám na stanici, Dědek se tlemí od ucha k uchu a z okýnka hřímá šaltrpákou v ruce 😊 Mě se taky podařilo přijít o maják. Teda jen o kryt. Letím s Feldou někde u Bulovky po magistrále, když v tom divnej zvuk, bubnování plechu, jako kdyby mi po střeše běžel šutr nebo tak. Prd. Byl to maják... No a zastavte v tom provozu na tak frekventovaný silnici. Byl jsem za hrdinu a dal to 😊 No a jednou takhle se vraceji kluci z kondiční jízdy s technickou Avii a hle, předjel je za jízdy zadní tuplák... Jakože kolo ve dvojmontáži. Přihodilo se toho s technikou víc, ale o tom zas jindy.

-wap-

Trampoty s hasičskou Avíí



Vyprávění bývalého strojníka a mého kolegy od drážních hasičů, Martina „Tatrablázna“ Kareše o strastiplné cestě z počátku 90. let minulého století s legendárním automobilem pražských drážních hasičů, přezdívaným dle svého označení „hávěčko“.

Takže: Odjížděl jsem valníkovou Avíí s rokem výroby 1973, snad to ještě byl Saviem, u nás značený jako hadicový vůz, odtud termín „hávěčko“ v půl šestý večer z tehdejší hasírny pražských drážáků v Petrohradské ulici ve Vršovicích do Český Třebov, kde jsem měl přespat na hasičárně a ráno měl se mnou jet strojný technik převzít gumy do Tatry Kopřivnice.

Z Vršovic jsem dojel daleko, do Strašnic – Úvalská ulice, kde mě komplet vypadly všechny táhla od plynu včetně čerpadla. Vyžvejkány kloubky jsem všelijak posvazoval a po půl osmý pokračoval v cestě. Před devátou jsem se blížil k Poděbradům, kde jsem byl prosvícen kamionem, abych lépe viděl na nabouraný auto š120 v pankejtě. Zastavil jsem a z dotyčného Poláka jsem doloval informace o jeho zdravotním stavu. Po zjištění, že to z něj táhne jako ze sudu, jsem se dál neptal a požádal řidiče, který za mnou zastavil, aby přivolal policii. Bohužel nymburská dopravka kdesi cosi řešila, a tak jsem na místě setrval do půlnoci, kdy si to převzali a mě poděkovali se slovy, že můžu jet dál. Polák měl radost, neboť nějaká promile ubyla. Pokračoval jsem a cestou několikrát čistil skleničku, protože to, co bylo v nádrži, snad ani nafta nebyla.

Po pátý ráno jsem uviděl drážní hasičárnu v Třebov, kde ani celou noc nespali, protože nevěděli, kde jsem. Psal se rok 1991 nebo 1992 a telefony jako dnes tolik nebyly, o mobilech nemohla být už vůbec řeč, neb to nikdo v tu dobu ani neznal, že. V půl osmý mě probrali z bezvědomí a vrazili do mě něco kofeinu, abych se s technikem vydal vstříc dalším dobrodružstvím. K mému překvapení však cesta v prosluněném pátečním dni probíhala v pohodě a řezali jsme to krajinou místy i 75 km/h. Ve dvě hodiny zapískali brzdy před branami Tatry Kopřivnice.

V dobré náladě odpovídám vrátnému, že jsme skutečně přijeli pro gumy na tatra. Po jeho několikátém ujištění, že ve skladu jsou skutečně do půl druhý, jsem začínal nejistě a vlhly mně oči. Někdo nám to

hlt zapomněl oznámit. A tak jsem prosil, ať tam zavolá, že nás čekaj. A čekali. I nakulil jsem plnou korbu gum, technik to podepsal a vyrazili jsme na cestu zpět. Ani nevím přesně kde vystoupil, ale rozhodl se vrátit vlakem, že to bude rychlejší.

Po předešlých zážitcích jsem avii sešlápnul na podlahu a se slovy „do Prahy ti ty svině nepovolím“ jsem jel pouze se zastávkami na lidskou potřebu. Neuvěřitelné, ale stroj se řítil ku Praze a díky tomu, že jsem cestou tankoval normální naftu a ne tu od nás ze sudů, jsem ve dvacet dva nula nula stanul zpět ve Vršovicích na stanici...

Zmiňované vozidlo s rokem výroby bylo ve službě u drážního ještě dlouho po těchto vzpomínkách, svojí pouť zakončilo zřejmě na požární stanici Kralupy nad Vltavou.

-tatrblázen-

Poprvé na telegrafu, to nevymyslíš...



Když jsem v mých hasičských počátcích měl první službu na operačním středisku, tzv. telegrafu, měl jsem mírné obavy, až zazvoní poplachový telefon s tehdejšími drážními poplachovými čísly 144 44 a z něj se ozve hlas, oznamující mimořádnou událost, jestli zareaguju dobře. Všechno klaplo, pár výjezdů bylo. A to musím podotknout, že jsem na operačním jako spojař sloužil ten den nejen že poprvé, ale hlavně omylem. I když omyl není asi to pravé slovo. Prostě jsem přijel o dovolené z chaty vlakem na nádraží Vršovice, kde byla i naše hasičárna a chtěl si vzít jen něco ze skřínky a jet zpět na Mníšek. Jenže jsem se trefil i do mojí směny A a tehdejší velitel Jarda Bavor na mě, jestli bych nezůstal v práci, že jich je málo a nevezal ústřednu... A bylo to. Ústředna nebyla jako dnes, jeden počítač s programem T601 nebo tak, magnetofon, vysílačka a dva telefony + několik sešitů včetně zásahového deníku. To vše na poplachovém pultu, vyrobeném jakýmsi JZD...

V ten den odpoledne zazněl poplachový foun tuším potřetí, vezmu to a slyším cosi o hnízdu vos na nástupišti pražského hlavního nádraží. Vyslal jsem tedy družstvo s Karosou ven a událost oznámil na telegraf HZS Praha, ať vědí, že jsme venku. Po běžné radiové komunikaci VZ žádá o vyslání velkého olejáku, což byla chemická Ajva, s tím, že potřebuje další "sněháky" (hasící přístroje CO₂). Proč? Nutno si uvědomit, že v roce 1995 nebylo velké množství spolehlivých chemických prostředků na hubení hmyzu tohoto druhu a o nějakých vysavačích si člověk mohl leda tak nechat zdát. Vozidlo tedy vyrazilo směr hauptbahnhof a já zůstal na hasárně zcela sám. Po několika minutách opět poplachový telefon! Pocit nervozity, koho kam pošlu, když tu nikdo není, se hned dostavil. Volal pražský telegraf z Centrály se slovy "Nejeli jste na ten hlavák ještě s Avii?" Říkám ano, jeli a kolega na druhém konci se smíchem povídá, že až se budeme vracet, ať si zajedeme na roh Anglické a Legerky, prý se nám tam z té Avie vají upadlá naftová nádrž a kluci od nich to zasypávají vapexem... No to je dobrý, říkám si a vysílačkou se sháním po VZ, abych mu sdělil tu radostnou událost. O ničem nevěděl, a to ani šofér Ajvy. Na hlavní dojel od Národního muzea na to, co měl v trubkách. Když seděl zpět v autě, už mu nešlo ho natočit. Že nemá nádrž, která mu upadla o kilometr jinde, vůbec netušil...

Na operačním se stalo vůbec hodně příhod, ale o nich zas někdy jindy 😊

-wap-

Včely, vosy, sršni a ostatní havěť



Na výjezdy spojené s likvidací bodavého hmyzu se dnes nejezdí zdaleka tak často, jako tomu bylo před lety. Na druhou stranu nutno poznamenat, že v současné době mají hasiči nyní mnohem lepší prostředky, aby byl zásah proveden co nejlépe a ke spokojenosti všech, hlavně oznamovatelů.

V dřevných dobách se na bodavce použil sprej, co jim moc nevadil anebo sněhový hasicí přístroj. Nebudu to brát nijak chronologicky, ale popíšu. pár takových výjezdů. Nejhorší bylo asi likvidovat sršně. Velký jsou jak malý letadlo a když si vzpomenu, že se na ně šlo leckdy v přetlakovém protichemickém obleku OPCH PO 90, případně v obleku Sunit, teda aspoň u nás, takže byl člověk dost nemotorný, byl to zásah z kategorie zajímavých. Bzučící letadla v černo-žluté kamufláži narážela do průhledných skel a když to šlo, po zmrazení se roj prostě utnul do nachystaného pytle a pak jen někde vyhodil. Jo, je to tak. Na nádraží ve Vraném byl asi největší roj, co člověk kdy viděl. Měl snad metr od stropu a sršňací fakt L´Big kategorie. Pocit nic moc, ale zmáкло se to. Další sršně si vybavím na Křivoklátě. Hnízdo ve stromě, a ještě nás povzbuzoval herec Tomáš Hanák. To už jsme měli i vysavač. Jenže tady byl k prdu, takže co teď? Halt jim vypálíme bejvák. Kanystr s benzínem a šlo to raz dva. Většina jich byla doma, takže až na pár poletujících kolem to bylo docela v pohodě. Docela. V jeden okamžik se jich odněkud přihnalo víc, každý z nich fest nasranej, no aby né, když vám hoří barák a lup, jeden z nich fláknul žihadlo našemu strojníkovi přímo do ksichtu. Naštěstí bez reakce.

Jinak bylo poměrně dost zajímavých míst, kde se bodavej hmyz usídlil. Jednou jsem si musel volat automobilovej žebřík doprostřed pole, kde vedla trať. Sršni famílie se usadila v semaforu a dost vadila technikovi, co tam měl dělat údržbu. Další bodavce zase uchvátla výhybka. Na Zličíně přímo výhybka v kolejišti, v Berouně pak výhybka, resp. Její část, co se s ní hýbalo, aby se přehodila, ta černá kostka. Usazení vos na půdě za trámem zase smrdělo rozebráním půlky střechy. A jak jsem už zmínil vysavač,

v dřevných dobách nebyl. Pak jeden kolega nechal pořídit náš první. Elektrickéj. Na kabel. Na hovno. Bodavej hmyz ho měl jako kolotoč... Nasál se dovnitř, vyletěl ven a chtěl ještě jednou... Až dlouho poté se pořídil normální motorovej. A taky insekticidy čili hubící dobroty. Dlouho se pilovalo, co že je nejúčinnější. Ona spousta zaručených prostředků bodavcům totiž chutnala, což bylo spojené s úprkem hasičů o kus pryč. Takhle na sršně vyrazili kolegové ze stanice kousek od Prahy, velitel dostal pigáro a drobet proběhla alergická reakce. Tak se dovalil do Vinohradské nemocnice takhle o víkendu a zaklepal na ordinaci. Jakmile vykoukla sestřička, když ho spatřila, teda jeho opuchlou hlavu, co do té doby narostla do rozměrů pátracího balónu, jen strachy zajíkla, jak se ho lekla a zabouchla dveře 😊 Po chvíli je opatrně otevřela, jestli na chodbě ta obluda ještě stojí s hlavou jak hydrocefalus a vzala ho dál. Pigáro od MUDr a byl zas cajk.

Četnost výjezdů na bodavce je rapidně menší, volají se odborníci a platí se to, pokud hmyz vyloženě neohrožuje, což je v pořádku. Dřív třeba z Centrály jezdil Dennis, když přišel jako nové auto, jako včelí komando jen na tyto zásahy. Ale ono jezdil tehdy každej jak splašeněj. Když pominu bodavce, tak jednou, cca 1998, nám byl nahlášený případ, že se na peroně nádraží zabydlela zmije a ať s tím přijedem něco udělat. Na rovinu, na tohle mě tehdy a ani potom nikdo nikdy neškolil a věděl jsem jen obecné info k hadům, a cestou jsem špekuloval co provedem a nepřišel jsem na nic. V hlavě se mi honilo, že k ní přijdu a asi jí poprosím, jestli by se nešla slunit jinám... Vše se vyřešilo samo. Naštěstí. Hadice se odplazila fakticky jinam, a to ještě, než jsme dojeli na místo. Jediné řešení, co nás hromadně napadlo, byl proud vody...

-wap-

Čarodějnice fungují a existují aneb pohroma pro hasičský trambus



Poslední dubnový den je proslulý pálením čarodějnic a s tím spojeným rizikem většího počtu požárů.

Jaro v počátečních létech devadesátých nevybočovalo z normálu a běžnou náplní výjezdové činnosti drážních hasičů byly požáry porostů podél trati, sem tam si odskočíc do lesa.

Tehdejší výjezdová technika čítala klasiku v podobě CAS K 25 L101 a CAS 32 T815, v záloze byly 2x CAS 25 Š706. Během týdne však došlo k nějakému přeskupení díky poruchám a další činnosti.

Mít na čáry ertáka na prvním výjezdu mě po příchodu na šichtu nějak nenadchlo, nicméně byl to v té době častý jev díky různým vrtochům moderní techniky, a tak se po převzetí služby šlo na obvyklý kafe, očekávaje, co přinese den. Představa, jak si to kadle kadle někam Prahou valíme 30km fofrem do kopce, byla prostou realitou, ale není důležitý přijet první, je dobrý někam dojet. I když i to bývalo leckdy dobrodružstvím.

Tuším, že to tehdy byla sobota, město celkem vylidněný, a tak v eteru byl klid. V podvečer se začalo jezdit a za šera začal drnčet tlampač, ohlašující požár porostu a lesa někde u Klánovic.

Náběh do garáže, vzduch, startér, cvakne ručka, prověsí se lanka...rožnem světla, dáme za dvě, bouchnou poslední dveře a jedem. Motor zachrchlá a nabušený šestihrnek vyflusne první uhlíkovou stopu DPFka nemaje. Díky téměř nulovému provozu se mě podaří rozdovádět casku v úseku od stadionu Bohemky ke stadionu Slávky asi na 65 a díky milostivému bohu, který tam nechal semafor na blikáčku, máme u Kubáně svižných 70km/h.

Projíždíme křižovatkou s Průběžnou a erták se přeletem tramvajových kolejí rozklepe a zjišťuju, že po navrácení se do sedačky nemám spojkový pedál. VD na mě huláká proč nejedu, a tak se pokouším přeřadit bez spojky, mezi tím ho našmátrám v podlaze, špičkou boty přizvednu a hle pedál je najednou nahoře a spojka spojuje. Jedeme dál, blížíme se k Úvalský, svítí zelená, paráda, dáme za 4, hrnem to vlevo a opět mizí spojkové pedál, ale protože už od předešlé křižovatky vím jak na to... Přichází odbočení doprava na Černokosteleckou, dávám tři a posílám casku do prázdné křižovatky.

Náhle se auto jako by vzepne, kovová rána, několikeré bouchnutí, Franta řve přes motor, co prej to je ? Říkám nevím, asi nám upadla zadní náprava, propadá se spojka, motor chcípe, vypínáme majáky, rozhostí se hrobové ticho. Vylezem ven, očekávajíc nějaký tragický pohled, ale nic se nekoná, caska se zdá být pohromadě, kola jsou na svém místě.

Z protější hospody vyleze několik štamgastů a začne zpívat "co jste hasiči " a vůbec ne potichu.

Vystoupí z auta poslední hasič Honza Vedral, který je totální technický antitalent a očumuje s náma mrtvolu na kolech. Najednou povídá, když jsme vyjžděli, tak ta nástavba byla dál od tý kabiny ne? A skutečně mezera není, nástavba je zapíchlá v kabině. Lezu pod auto s baterkou v ruce a sleduju rám. Caska je rozlomená, prasklo jedno hlavní íčko rámu. Bylo jasné, že céčkový koncert u Klánovic bude bez nás.

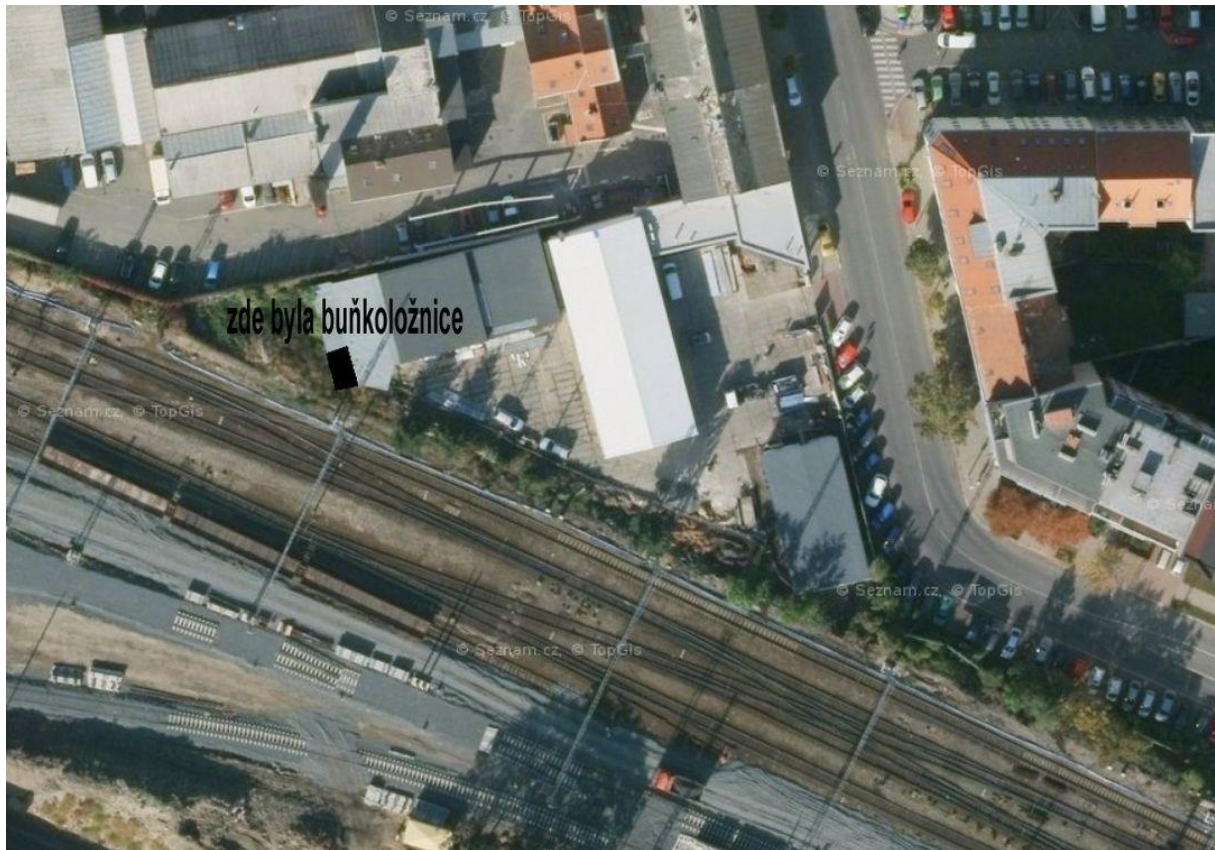
Když se povedlo védéčko dostat zpátky na stanici (byl to zároveň druhej strojník), přijel pro nás s druhým ertákem a pomalu jsme to odtáhli potemnělou Prahou zpátky do Vršovic.

V noci jsem nemohl úplně zabrat, představa, jak to praská v momentě, když se to rozvášní přes kilo nebyla nic moc, naštěstí tohle dopadlo dobře. Caska však měla spočteno. Její čas u sboru se na čarodejnice naplnil... Existuje i autentická fotka, jak stojí Kadel zlomenej na dvorku naší hasírny, no jo, ale kde je... Vypadalo to stejně, jako na obrázku, nástavba se oddělila od boudy...

Tolik slova Martina „Tatrablázna“ Kareše o nevšedním strojnickém zážitku, díky za ně.

-wap-

Prázdná ložnice a výuční list na elektromechanika za jednu noc (Příběhy z kategorie klubu Údolí sviní na hasičárně)



Každý jsme nějaký. Když spíme. Já třeba občas zachrápu. No a když jsem nastoupil ke sboru v jeden den společně s kolegou Xi-Xaem, tak kromě jiného nám bylo ukázáno, kde budeme trávit noční pohotovost. Čili volná bidla na ložnicích. To bohužel trvalo jen asi dvě – tři směny. Ano. Problémem bylo chrápání. Hlavně teda to Jirky. Halt dokázal spát nahlas. Jako proč né, ať každé ví, že si šel zdřímnout 😊 Já mu v hlasitosti spánku zdatně sekundoval a občas jsem byl i lepší. Tudiž následovalo nevyhnutelné. Z ložnice nás kluci vyhodili nahoru do bývalé stavební buňky, ať se prej můžou vyspat, protože nechtěj chodit ze služby utahaný, když se v noci zrovna nikam nejelo 😞 Trochu potupa, teda na první dojem. Druhej byl ještě horší. Ona buňka alias ložnice pro vyhnance byla umístěna hned vedle první koleje vršovického nádraží, se kterým sousedila naše hasičárna. A to navíc hned u výhybky. Kdo si pamatujete lokomotivy Sergej, tak si jistě dovedete představit kvalitu našeho spánku, když vám tohle ruský hovado dunělo dva metry za hlavou. Já byl vždy vorvanej jak nevím, co a doma se musel dospát. Po čase vyhanství skončilo a já putoval zpět na ložnici, kde jsem na své posteli trávil další služební léta. Jirka od nás odešel k městským hasičům a pověst chrápajícího týpka ho provází dodnes.

Zpět k tzv. velké ložnici. Měl jsem postel hned za dveřmi vlevo u zdi. Společně nás tam spalo pět. Vedle byla malá ložnice a hned u vchodu další. Ta byla tehdy nově udělaná ze starého protiplynu. Stalo se v nich spousta příhod... Všech... U nás jednou kolega ve spánku začal i hořet. Plynové Vafky jsou svině s jejich věčným plamínkem. Venca Kubřík se nějak otáčel ve spánku a roh spacáku narval přímo do toho plamínku. Nutno dodat, že vafky neměly kryt... Další kolega měl zase v oblíbě nám v šest ráno přijít rozsvítit a s velkou srandou sdělit, že máme vstávat. Jo. Všeho do času. On měl rituál, že jen otevřel dveře a rukou máchnul do zdi, kde byl vypínač. Jednou jsme už dost nasraný sundali z vypínače kryt. Šest ráno, rozrazej se dveře, plácnutí na zeď a výkřik... Jasně, šáhnul si do živý elektriky a už nás nikdo nikdy nebudil 😊 Další kolega šel takhle spát na malý, tzv. strojnický ložnici a měl na růžích ustláno. Do

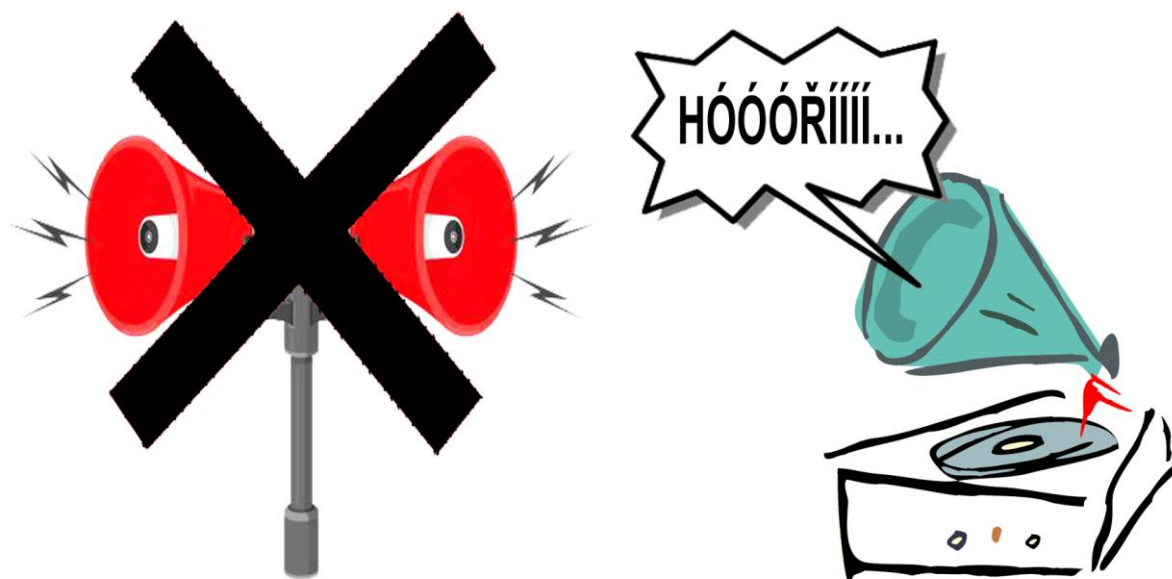
slova a do písmene. Růže nastrkaný v posteli i polštáři nic moc. Inu u hasičů se o svini nezavadí, tam se po nich šlape. Jednou se přihodil i skoro smrtelný úraz. Mě. Jdu na bidlo a někdo, tužil jsem kdo, mi na postel dal takovej samodomo větrák, co vážil pár kilo. Tak milej větrák vezmu, potom, co mi drobet natrhl pozadí a nakvašeně ho dávám k autorovi vtipu. Jenže se zlou jsem se potázal. Po chvilce Jenda Vedral vstal a začal rvát: čtyry větráky ty čů... atd. a větrák vzal a mrštil s ním směrem na mojí postel, kde jsem byl ve střehu. Pět kilo větrání dopadlo na prostřední postel, kde naštěstí nespál nyní hasičský inženýr. Pokud by tam byl, nebyl by dnes hasičským inženýrem...

A když teda noční sviňárny. Onen inženýr – strojník, taky Jenda, pak začal spát na strojnické ložnici. Náš klub svini seděl na kulturce (denní místnost) a špekuloval, co vyvedeme. Jednoho kolegu, co to tady jistě bude čist, napadla spásná myšlenka: Hodíme mu pod postel mrtvého muže. Mrtvý muž je pípák, co je dneska třeba součástí dýchacích přístrojů a upozorňuje na nehybnost hasiče. U nás to byla tehdy pomůcka, co se nosila do protichemických přetlakových obleků a v tu dobu stála snad 100 tisíc za kus. Jak se řeklo, tak se udělalo. Z velkého olejáku (auto na chemické a ropné havárie...) se vzal Mrtvý muž, zapnul, hodil do ložnice, kde po asi 45 vteřinách spustil šílenej kravál, co vzbudí i nevzbuditelného. Jenže se stalo to, co nikdo nepředpokládal. Když se podobný žert udělal dřív, tak dotyčný mrtvého muže vzal a vypl. Jenda alias Makabajec nikoliv. Ten ho vzal a vší silou s ním mrštil o zeď (chtěl, nechtěl? toť otázka...). Mrtvý muž byl mrtvý a vypadal jako na složení dost těžký puzzle na milion kousků. No průser jak kráva a co teď? Do rána jsme se vyučili silnoprudařema, slaboprudařema, elektromechanikama a nevím čím vším ještě. Přístroj, sic s pár šrámy, fungoval. Bylo to naposled, co se na kanadský žert použil... To asi nemusím ani dodávat. Ale u hasičů se i přes takovéto nezmary škodilo dál. Klasika, kulturka, a co dál. Hle, nápad, a to už v podvečer. Vysílačka do reproduktoru rozhlasu. Přeladila se na volnej kanál a čekalo se. Chvilku před půlnocí se na strojnické ložnici rozeznělo rozhlasové hlášení: Pozor pozor! Pojede tatra, jedná se o požár hromady a už nevím čeho... a zopakovalo se to. Za moment se kluci začali trousit z ložnice do garáží. My se mohli smíchy potřhat, když jsme na ně čuměli ze dveří, jak tam postávají a nevědí která bije, protože garáže zamčený a nikde krom nich nebyla ani noha ani velitel 😊 To bylo keců 😊 No a já se takhle probudil jednou na přesčase na směně B na ložnici sám a uprostřed, ačkoliv postel jsem měl u zdi. Prej jsem chrápal tak nahlas, že si kluci sbalili povlečení, a i POSTELE a šli spát na kulturku... Spánek u hasičů byl vždy dobrodružo.

PS: Ještě by bylo pár nočních příhod, ale zase jindy.

-wap-

Když nefunguje siréna, pomůže gramofon a obecní rozhlas...



Jan Sládek, strojník JSDH Nové Bránice a zároveň hasič - strojník HZSP JE Dukovany, nám zaslal na mail několik hasičských vzpomínek, za což moc děkujeme. Teď už jeho slova:

První vzpomínka, ta spadá tak do roku 1985, nepamatuji si ji sice osobně, ale znám z vyprávění, a protože zařízení pro příjem signálu pro sirénu bylo donedávna asi pondělní výrobek, když se siréna nespustila vzpomněl sem si právě na ni.

Obec na jižní Moravě, rok cca 1985, jednotka vybavená klasikou Tatra 805, PS 8, PS 12, řeka přes 300 metrů daleko a požární nádrž z bývalého mlýnského náhonu umístěna dost nešikovně. Na druhém konci obce se v té době buduje nová zástavba, tzv. "sídliště". Siréna i s hasičkou umístěna v budově MNV (Místní národní výbor, dnes Obecní úřad), v protějším domě ohlašovna požárů. Sychravé sobotní odpoledne poloviny listopadu. Na ohlašovnu požárů přijde oznámení o požáru uhlí ve sklepě právě ve zmiňovaném "sídlišti". Zpráva přijata, obsluha ohlašovny přebíhá silnici, rozbíjí krycí sklo a tahem zapíná, jak je uvedeno na ovladači, sirénu. Leč, kýžený efekt kvílení, a tudíž svolání jednotky se nedostavuje. V tu chvíli vychází ze dveří MNV tajemník, který se zde náhodou nacházel. Rychlá porada, zhodnocení situace a nápad se dostavuje. Pro náhradní vyhlášení poplachu je k dispozici deska, kterou lze pustit do obecního rozhlasu, a která obsahuje na trubku hranou známou kvartu. Ovšem dalším problémem se ukazuje nalezení oné desky...

Vložení desky do gramofonu, zapojení přístroje... a z obecního rozhlasu se začnou linout tony "Boršičanka, to je polka mamívá"... Občané neochotně vychází před domy, překvapeni, co za hlášení bude probíhat v sobotu, a ti co mají rádi dechovku zklamaní nejsou, neb nám známá dvojice nechala desku dohrát, ale poté se ozvalo: Voláme všechny zdatné muže, u pana K. hoří uhlí! Tak potom už se tancovala jiná polka, naštěstí vše dobře dopadlo, a až na to, že si chlapi z několika jednotek pořádně mákli při vynášení černého zlata ze sklepa, bylo už jen na co vzpomínat...

-wap-

Vzpomínka na Václava Hladíka seniora, legendu pražské hasičské pátračky

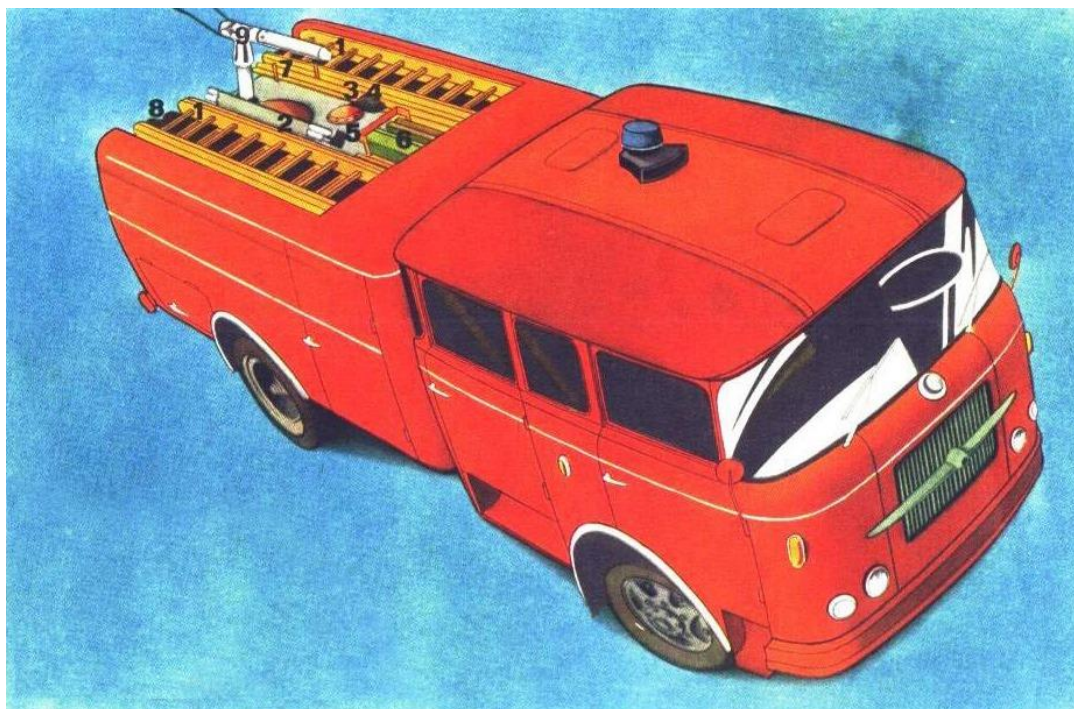


Při mých službách na telegrafu dávám k dobrému ještě jeden, pro mě bohužel ne moc vtipný případ, vztahující se na první můj post o operačním z před několika dnů. Zazvonil mi telefon, oznámil požár auta na nákladovém nádraží Žižkov, učinil jsem potřebné úkony a vyslal družstvo s Karosou. Poté věc oznámil na pražské operační. To k události vyslalo vyšetřovačku a hned byl problém na světě. Jednalo se totiž o cvičení, o kterém mi velitel směny zapomněl jaksi říct, a tak jsem to bral jako každý jiný výjezd. Asi za hodinu mi volal tehdejší dlouholetý šéf pražského OdZPP mjr. Václav Hladík (později pplk..), uznávaný odborník na požární ochranu a jeho značně důrazná, a nikoliv moc lichotivá slova na mojí adresu nezapomenu... "zbytečně vyženeš kluky na cvičení" apod. Bylo mi všelijak, ale já za to nemohl. Ale co, stalo se. Po měsíci jsem pana Hladíka potkal na Pyrosu v Brně a náš tehdejší velitel útvaru mjr. Zetek mu v žertu povídá: "To je on, ten průserář z našeho telegrafu, co žene tvoje vyšetřováky na cvičení". Událost se pak vysvětlila a mě se značně ulevilo. Za můj služební život jsem se pak potkal s vyšetřováčkou legendou ještě mockrát. Tímto pana Hladíka staršího zdravím do hasičského nebe...

PS: Naši kluci v zápalu akce na Žižkově ten den málem rozstříhali auto, které rozstříhané být nemělo...

-wap-

Vánoční výjezd aneb proč neprovětrat trambusa, když si spletem adresu



Byl 25. prosinec zhruba před 10 lety, většina lidí si užívá sváteční večer v rodinném kruhu, ale po 22. hodině prořízne klid nekompromisní zvuk sirény se signálem požárního poplachu. Mě v té době SMS nechodili, ale v jednotce jsem byl. Po vyhlášení jsem se vydal k hasičce. Soused, také člen jednotky, vyběhá téměř zároveň z domu, nasedáme spolu do auta, obligátní otázka, kde hoří? V sousední obci "U Komína" (pro vysvětlenou, U Komína je název hospody v sousední obci, ovšem neoficiální). Dojíždíme k hasičce, vzhledem k denní době se na místě sejde 7 členů, nasedáme do Š 706 RTHP bez radiostanice, a ve stanoveném časovém limitu vyrážíme krotit ohnivého kohouta. Vše probíhá normálně, až zhruba v půli cesty k požáru již v sousední obci se proti nám nečekaně objeví dvě vozidla HZS JMK z místně příslušné stanice v plné jízdě se zapnutým VRZ. I přes řev motoru a snahu zařízení AZD 500 vydávat nějaký ton podobný výstraze by bylo slyšet v kabině spadnout špendlík. Padá několik vět na vysvětlenou, počínaje hodně nepravděpodobnou verzí že by profíci kolem místa události projeli bez povšimnutí, a pak se ozve: Podívejte se někdo ještě jednou na tu SMS: Požár N.B. č1,,,,, od komína..... Krve by se nedořežal, místo události u nás v obci vzdálené cca 100 m od hasičky, takže otočka a návrat tam odkud jsme vyráželi. Cestou nám náš strojník ještě sděluje, že kolem domu, kde má běsnit živel, běžel po vyhlášení poplachu, a jedna z obyvatelek se ho zeptala: KDE HOŘÍ...

No ale to už jsme nazpět, před námi stojí CAS K 25 LIAZ a CAS 32 TATRA 815 a úsměvné výrazy jejich strojníků dávají tušit, že bude o čem povídat. První dotaz: Kam jste to jeli? Odpověď: No museli jsme trambusa trochu rozjet, na tom kousku by to nemělo cenu ani startovat... Druhý dotaz: Co to bylo za akci, chlapi? No přece to by byla ostuda, kdybychom dojeli první... Z průzkumu se vrací velitel zásahu, a naštěstí má také náznak úsměvu ve tváři. Nešlo o požár, ale komínové těleso bez řádného vyčistění zadehtovalo, a prasklinami ve zdech došlo k zakouření místností. Osádám vozidel HZS JMK, kterým, řekl bych ve chvíli, kdy se potkaly s naším trambusem jedoucím v jiném směru, proběhlo v hlavách to samé, co nám (kam jedou?...) a určitě i na KOPIS měli na co vzpomínat, a chlapi, kteří se nalézali v hospodě a celý náš zásah pozorně sledovali, měli o čem diskutovat a vyprávět 😊

Jan Sládek - Strojník JSDH Nové Bránice a hasič - strojník HZSP JE Dukovany

Hasičům hoří auto, to nevymyslíš...



Za svojí kariéru jsem zažil skutečně dost výjezdů na ledasco, ale abych vyřázel na hořící hasičskou cisternu svojí jednotky, to se mi stalo naštěstí jen jednou. Když teda pominu fakt, že nám onehdá začala hořet cestou z asistence liazka. To jsme byli tehdy s Fandou Zoulem na asistenci na Smíchově, kde nějaká firma autogenem rozřezávala malý lokotraktor. Občas jim tam něco blaflo, takže nataženaj vysokotlak byl v akci. Za dopoledne se vyplácala skoro celá cisterna a na závěr se to pro sichr zbejvající vodou polilo celý. Už ráno nastala bojovka „najdi si svůj hydrant“, leč bezúspěšná. Když vyvstala potřeba doplnit vodu, řekli jsme si, že jí radši doplníme cestou na hasičárnu u hydrantu, o kterém víme, že funguje a dá vodu. Už jsme v Nuslích u divadla, když se nám z auta začalo dost hulit. Hle, hoříme a v bandě ani litr vody... No nic, kdyžtak hasičák. Hořelo něco na topení v nástavbě před čerpadlem... Naštěstí nic vážného. Kolega dovezl osobákem vercajk, opravilo se to a jelo se dál.

A teď teda k tomu ostrému výjezdu na naše auto. Si tak sedíme na denní místnosti a pohodlně trávíme vydatný oběd. Už na nové hasičárně na Chodovské. Někdo kafe, někdo si dává dvacet. V tom poplach a ze staničního rozhlasu se linou slova naší spojačky Petrušky: Pozor pozor, hoří tatra Petra Machana. To vzbudilo všechny a vzájemné pohledy po tomto hlášení, to byl pohled 😊 Jako co že to hoří? Tatra Petra Machana? Onen Petr alias Nadlesní alias Dědek - strojník vyrazil totiž s CAS 32 Tatra 148, která u nás byla na záloze, zpět do Kralup na její mateřskou hasičárnu. To jsme věděli. Jenže cestou na dálnici D8 mu milá tatra blafla. Vyjeli jsme rychlostí blesku, jde o nás a už tudíž se nelze řídit oblíbeným hasičským heslem „Hoří nám? Ne, hoří někomu jinému“ a letíme na místo. Z prdele klika byla jednak, že se nejednalo o velký požár, ale „jen“ hořící brzdy a taky že tatra měla hadicový naviják pro první zásah, a HLAVNĚ v nádrži vodu. Jinak byla kompletně bez výbavy... Přezbrojovalo se vždy až na stanici.

Dědek to „tlakovkou“ sfouknul ještě před našim příjezdem a my ho jen doprovodili na HS 2 Kralupy nad Vltavou...

-wap-

Kufrování se štěstím.



Téma bloudění k zásahům je vděčné, občas i veselé téma. Ale v dávných dobách, něco poté, co hasiči vyměnili koně za trambusy a Lízy... měl leckterý nováček děs, když funkce spojky padla zrovna na něj.

Byly ale i okamžiky, kdy se z trapného bloudění a chyb stal nanejvýš záslužný čin.

To takhle byla v Praze jednou poslaná "červená" z centrály spolu s velitelákem a vyšetřovačkou na pomoc "dvojce" do Suchdola, na Kralupskou ulici, kde měla hořet garáž.

Garáž, nic moc drama, ale kluci se už po ohnivém půstu těšili na svou dávku aspoň malinkých plamíneků.

Svištíme do Suchdola, chvílku před námi se Kamýckou prořítily vozy z Petřin, krásnej to pohled...

Jsme v ulici, kluci přichystaní do dejcháků a chtivě vyhlíží práci. Konec ulice... a nic... Otáčíme a na začátek. Nic. Dotaz na OPIS.

"Pro všechny zasahující jednotky, volající čeká před hořící garáží a mává," rychlá obrátka a zase zpět. Nic. Zoufalý pohled do almanachu, zda ulice přeci jen ještě nepokračuje. Ne, nepokračuje. Dotaz na OPIS.

"Pro všechny zasahující jednotky, volající vás slyší a mává," tak teď už na sebe osádky snad všech vozů, včetně velitelského koukají, jak na blázny a tep se zrychluje...

Po chvíli se opět ozývá vysílačka:

"Pro všechny zasahující jednotky, jednalo se o Kralupskou ulici, ale v Libčicích (...), na místě už zasahují místní jednotky, vraťte se zpět!"

Následuje hurónský řev, vyšetřovačka bleskově otáčí a rychle domů.

Najíždíme na hlavní, na Kamýckou, koukám před sebe z auta a pohled mi upoutá kouř z okna činžáku. Tak na to ještě chvíli zírám, pak mi to konečně docvakne a pronesu jednu klasickou, hasičskou:

"Ty vo...e, támhle hoří!"

Tak rychle kapesku a zavolat "pracující" hasiče. Tak úplně mi nevěří, ale přeci jen rychle přijíždí za námi.

A ono fakt, docela slušně se rozjíždějící požárek potravin a linky.

Kluci ho rychle zdolávají, nakonec ani ta škoda díky rychlému zásahu není velká, tak mezi námi panuje spokojenost. Ten výjezd nebyl zbytečnej a hasiči si hezky zahasili a ukojili pracovní touhy... 😊

-lk-

Bonzovat se prostě nemá, nevyplácí se to...



Když se sejde na šichtě pár mladých hasičů a šéfuje jim starý mazáci, dochází většinou k situacím, kdy se mladý nuděj a starý jsou zalezlý a odpočívaj, kdyby jako v noci něco. I tak se jedná o fungující kolektiv, ze kterého málokdo vybočuje a pokud ano, pak jen nepatrně. Příběh zavánějící šikanou už je promlčen, avšak byla to tehdy velká sranda, ne však pro jednoho hasiče, který se jednu slunečnou víkendovou vartu stal terčem pro zbytek sloužících. Už si nepamatuju, kdo to všechno vymyslel, začalo to klasicky po obědě u kafe, kdy jsme se slunili před barákem, užívajíc klidu letního sobotního odpoledne.

Sedím, přivřený oči, cígo v koutku, hrnek kafe v ruce, když najednou rána. Cígo se válí v kaluži vody, kafe pryč, hrnek přežil. Právě na mě přistál kýbl vody ze střechy, naštěstí jen ta voda. Samozřejmě řev celý varty, včetně Ludka, který se chichotal opodál. Došel jsem se převlíct, vrátím se s novým kafem na židli, natáhnu nohy, cvakne zapalovač, potáhnu zvlhlou petru, když tu najednou moje tělo uchopí několikery ruce a končím v kádi plný vody. Když sem vychrlal vodu, procedil sem mezi zuby cosi o posledních suchých hadrech a jiným terči. Luděk se opět v vpozvdálí chichotal a zalezl do své fotokomory. Chlapi pochopili, že je třeba si vybrat někoho jiného, leč každý byl ve střehu, já se šel zase převlíct. Vracím se a v baráku kouř. Filmařskej. Si tak říkám, co se to děje a ono hle, kouří se u fotokomory. Přivez protiplyn povídá velitel Petr, a tak jdu do garáže pro zázrak z Letňan s velkou skříňovou nástavbou. Vyhrknu k baráku a všichni se snaží mezi tím dostat kouř co nejvíc do fotokomory, kde Ludkovi dochází, že s jeho chichotáním je konec a začíná propadat panice. Petr velí otevřít zadek a couvnout k baráku. Protože jsem byl vychován ke slušnosti a starším neodporuju, veliteli zvlášť, couvám s otevřenějma vratama k baráku, co to jen jde. Mezi tím graduje situace u fotokomory, kde se Luděk doprošuje vypuštění ven, leč v tom kouří nějak zapomněl, že má kliku zevnitř a koule je z chodby. Častoval všechny různými přirozeními, ale nechápal, že opravdu otevřít, si musí sám. Když jeho panika dostoupila vrcholu, vzal za kliku a vběhl do chodby. Jeho zmatené kroky doprovodili několikery ruce do

skříně avie, kde mezi tím někdo dal za jedna a vyrazil. Luděk v boudě šokován z kouře ovšem netušil, že začíná hra koulelo se koulelo a avie prudce brzdí a Luděk naráží na přepážku, zpátečka a opět brzdy, a tak dokola. Rozdováděná skupina hasičů má radost, že se úmysl zadařil a občas žalující kolega má o zábavu postaráno. Nicméně, nebylo to ono, přišel rozkaz zastavit, otevřít, Ludka vypustit. Snesly se na nás všechny ukrutné nadávky, což byla jeho zásadní chyba, protože takhle vydráždit rozdováděnej dav mladejch jelit může pouze nesvéprávný jedinec. U mycí rampy byl opřený jeden díl nastavováku a další nápad byl dílem vteřin. Vzteklej Ludan byl znovu uchopen a tentokrát vazáky přichycen k žebříku. Jednu šprušli nad zemí. Skupina se dožadovala přísahy, že to nepráskne a přestane se každému chichotat. Mrskal se jak odsouzenec u kůlu, ale nedokázal se uvolnit a vysmeknout pryč. Protože byl hrubý, vzal kdosi půlcoulovou hadici na mytí aut a strčil mu jí za triko, pustil vodu a udělal tak z něho průtokový ohříváč. I snesly se další hromy a blesky na naše hlavy, další výhrušky. Nakonec jak se sem tam furt mrskal, se uvolnil a sklouzl tak, že dosáhl na zem. Byly jsme rozhodnutí to ukončit, leč Luděk už nepříčetný vyrazil k vratům, jež vedly na ulici. Během pokusu běžet se mu žebřík otočil na šířku a když se pokoušel škvírou protáhnout se ven, zachytil se žebříkem a řval do ulice, pomoooc lidi, oni mě chtěj zabít. Tak nechtěli, že jo, ale situace byla vyhrocená, tak jsme ho odvázáli a on konečně utekl pryč. Když se vydejchal, přišel a že už teda jako nic neřekne a smát se nebude a tak. Mezi tím skončil v kádi Bohouš, protože prostě bylo teplo. Spojářka vylezla ven z baráku, nechaje si otevřené dveře, kdyby někdo volala a byla nějaká "situace" a pozorovala naše sobotní blbnutí. Byl podvečer a čas na další kafe. Sedíme, Bohouš suší hadry na panelech před barákem. Nemaje jiných je nervózní, kdyby se jako vyjelo. Protože mě ho bylo líto a nebavilo mě tam jen tak sedět, vyndal sem z garáže Liazku a tuplákem sem mu je na těch panelech vyžehlil. Jako nebyl úplně šťastnej, ale nechtěl znovu do kádě tak držel pysk a byl klid. Toho dne se již nikdo nekoupal, pouze jsme někam zajeli něco uhasit, byl prostě sobotní klid.

-tatrablázen-

Pozn.: Ludan zlobit nepřestal, a tak se pro změnu na jiné směně povozil v nástavbě CAS K 25 L101, konkrétně v její první roletě, která byla průchozí. Zas bonzoval, a protože byl nevelkého vzrůstu, byl velitelem poslán, aby uvnitř té roletové skříně uklidil. Jak tam vlezl, roleta se zavřela a nudle v bandě na dvorku hasírny v Petrohradské. Brzda, plyn, brzda, plyn... Byla jiná doba, u hasičů se s tím dříve nikdo prostě „nesral“. Dnes je to nemyslitelné a nepředstavitelné...

-wap-

Můj první výjezd



Ke sboru jsem nastoupil 1. 2. 1995. To, že chci dělat u hasičů, bylo dílem náhody. Asi tak 3 roky před tímto osudovým krokem jsem jel tramvají domů a v ní potkal kámoše Davida Zabilku. Slovo dalo slovo a z něj vylezlo, že maká u hasičů na Petřinách, kde jsem s ním vyrůstal a dlouho bydlel. Přijel jsem domů a říkal si, že by to nemuselo bejt špatný, jakože ty hasiči. Tak jsem si šel za svým a v den mých 18tin jsem zažádal o místo u drážních profíků a hle, dostal jsem ho. Po nezbytných procedurách lékařských prohlídek (Kouříte? Ano. Jdete k hasičům? Ano. Kolik kouříte? Krabku? To budete hulit dvě 😊) včetně protialkoholní poradny (divný, co, ale tehdy to sbor vyžadoval po nastoupení) a vyřízení všech papírů jsem 1. února 1995 nastoupil svojí první krátkou službu u HZS ČD Praha na stanici ve vršovické ulici Petrohradská. Den na to, tedy 2. února jsem nastoupil na již klasickou 24 do „mojí“ směny A. Nebudu psát o očekávání, výcviku, školeních atd. Byl jsem mladé ucho, jak se říkalo z hasičského hovna pára, tak člověk naslouchal, vstřebával a hlavně čekal na svůj PRVNÍ výjezd. Hadry nafasovaný, blembák taky a „čuráky“ v podobě kožených bot „půlitrů“ na nohou. Nebudu lhát, čekání bylo dlouhé. Směna B jezdila, směna C taky, jen na naší vartu nic. Celej únor se nehlo ani kolo. První březnovou vartu to přišlo. Akorát se dělala nějaká z mnoha mnoha hospodářských prací, když v tom poplach! Hoří! Jelo družstvo i tatra (na ní jsem byl psanej) na Florenc, kde měla hořet nějaká bouda. Jízda divoká, tatrablázen za volantem, Čulibrk na místě velitele a vybavím si z ní, že se mezi nás a vpředu jedoucí liazku najednou dostal důchodce s Wartburgem v protisměru. Já dřepěl na bidýlku čili dvojsedačce uprostřed kabiny a měl omlácené koleno od strojníka, jak řadil. Za chvilku se bylo na místě, kde před náma už zasahovali kluci z HS-3 Holešovice (znal jsem je z hospody od vidění, stará parta, Bizon, Jirka Brejla, Čudla, Ruda „Radar“ Petrásek, Mišák, Cikán a jeho brácha, Libuna s Márou, nyní drážákem, atd.). Já měl jedinej úkol: Koukat a natáhnout bėčkovou hadici na doplnění cisterny z naší tatry. Ve své podstatě to byla čučka, ale hořelo 😊 Konečně hořelo 😊 A pak už to šlo ráz naráz, výjezdů bylo habakuk a než jsem se nadál, šel jsem na NOV... Ten byl taky zajímavěj...

PS: Poděkování David Zabilka, on ví... a taky Ruda „Radar“ Petrásek a Libuna Roháček – za to, že se mnou šli v rámci žádání o místo 😊

-wap-

Trasy jízdy k případu nevyzpytatelné jsou aneb byla to cesta sice delší, ale o to horší...



Za jedné směny C vyhlášen poplach, výjezd na požár porostu ulice Husitská. Pro neznalé je to na pražském Žižkově, kde bylo dřív i ředitelství drážních hasičů. Jede liaz, tatra vyčkávala, bylo období omezených financí a tento způsob se na dráze prostě občas praktikoval. Když odbočím, mělo to velký přínos pro kulturu hašení a šetření vodou, využívá se i dost podstatně ženijní cajky... Mnohdy nic, hupnem ze vrat ven a valíme na Žižkov. Vem to přes Želivárnu, slítnem to shora dolů a uvidíme, sdělil mi velitel družstva.... OK, veděčko je bůh, točím vpravo na Vršovickou, za Bohemkou vytroubím tlakovkou ze Sergeje prodávče zeleniny, kterým je kolega ze směny B a každý výjezd mává... Dojíždíme do Husitské a zvolna klesáme ulicemi s pohledy upřenými vpravo za domy, kde se očekává výskyt kouře, ale nic není vidět. OK, dole otáčíme a vržeme zase nahoru. V jednom místě, kdy sem tlakovkou chtěl odehnat hluchý osobák, se potvora sekla a v ulici si lidé rvou prsty do uší. Liaz stojí, bo není vzduch, ale houkačka řve. Sáhnu za sedačku, skočím pod auto, jedna rána kladivem do ventilu, řev utichl, brzdový okruh se tlakuje, pokračuju. Nikde nic, žádný kouř, hlásíme se technicky slabší rádiově na základnu a žádáme upřesnění, které není, pouze spojačka říká, abychom se urychleně vrátili. Nevyklá prosta se tehdy plnila dobře, nikde žádný radar, provoz na pohodu, a i bez vrzu se blížíme k hasičárně, kde vidím ve vratech přešlapovat velitele čtyř se svojí výjezdovou brašnou přes rameno.

Točím na dvoře, zastavuju, VD ven, VČ dovnitř, koukáme coby se to děje a ozve se rázně JED! Tvoř Fando kam? Hostivař a dělej! Taková rozhodnutí mám rád, cuknu táhlem předsvivníku a ladně po třech kolech vyjíždíme z hasičárny směrem Hostivař. V kouři zanecháváme prodávče ovoce zeleniny Jirku a jedem jako k ohni. Fanda nemluví, jen se mu hýbou rty, říkám Hostivař kam? Hostivařská, u nádraží, a i tu světýlko v mozku bliklo a říkám si: Ááá, někdo se seknul... Po pár minutách brzdíme u nádraží v Hostivaři na druhé adrese a jedem prolejt to, co dva koloťuci mlátěj lopatama u tratě. Tedy ten porost. Holt někdy v telefonu prskne a hned je to jinak a člověk pak poslouchá ufuněný koloťuky, jak nadávaj, že si jezdíme někde a že o kus dál jsou cisterny...no měli tam s tím svojí zkušenost.

Nebyl to jediný zásek, a ne vždy to bylo příjemné. Rajon byl velmi obsáhlý a směna složená z hasičů, kteří zde sloužili neměla leckdy ani jednoho pražáka anebo jen jednoho a ten logicky nemohl vědět všechno. Karty s trasama sem měl ve výrobě, tedy průběžně se na nich dělalo, a tak zase jiného dne na směně A ve dvě ráno hlásí tlampač požár osobního vlaku poblíž stanice Zbuzany na Praze západ. Vyrážíme na spojku družstvo, cisterna a funíme Barrandovem hore, když kdosi z party hlásí, že pojedem doleva... No je mi to divný, ale jako má mapu a já si ty Zbuzany nemohl úplně vybavit... VD opakuje hlášku spojky, a tak točíme vlevo a jedem dolu z kopce...něco mi říká že blbě, což se v duchli potvrdilo... Bohužel té noci, to bylo nějaké zakleté a zakufrovali jsme ještě jednou, než se mi konečně rozsvítilo, že už sem tam byl jednou na požáru a že je to za Ořechem. Dojeli jsme, naštěstí motorový vagon byl vybaven stabilním hasicím zařízením neboli dvěma hasičáky CO a tak to uhasili, než jsme přijeli. Na dotazy, jestli jsme se dobře vyspali a že jsou rádi, že nás jako vidí ještě té noci se moc reagovat nedalo. Po návratu sem hodil slovo s klukem koukajícím do mapy, který z toho měl slušného nerva a zjistilo se, že místo na K Barrandovu si myslel že jedeme po Rozvadovský spojce...No nikdo neumřel, vlak neshořel, tak dobrý, jsme jen lidi...

No a do třetice, nebylo to bloudění, ale zase situace, kdy byly dva ohně od sebe kilometr, my věděli jen o jednom, leč ten před námi uhasila dobrovolná jednotka z Dobřichovic a my jezdili po Černošicích křížem krážem a vždy jsme cestou za viditelným kouřem narazili na řeku Berounku. Hořelo za vodou v pražských Lipencích...Když jsme chtěli odjet domu, ozvala se rána a líza stála ke straně. Kolečko se polámalo, a tak jsme si cvičně udělali za odměnu výměnu kola a jelo se domu.

-tatrablázen-

Jak jsem (ne)hasil na Slovensku



Je tomu již 16 let, co si hasiči ve slovenském městě Žilina připomínají, kdy zasahovali při ničivém požáru továrny na nábytek. Moje maličkost se k této události náhodou taky nachomýtl.

Jak to tehdy bylo? Na Slovensku jsem byl v lázních (od HZS), a jako hasič jsem chtěl poznat život a práci našich zahraničních kolegů. Den před požárem, v úterý 1. 11. 2005, jsem navštívil stanici HaZZ ve městě Žilina.

Pořídil jsem mnoho fotografií techniky a vstřebal další potřebné informace o chodu u slovenských hasičů. Mimo jiné i o CAS 32 Tatra 815, kterou hasiči svépomocí opravovali a v blízké době měla dostat i nový barevný kabát. Vozidlo bylo tedy napůl odstrojené, a tedy i mimo výjezd. Středeční velký požár svým rozsahem však všechny překvapil, a tudíž byla potřeba značné množství vody na jeho uhašení. A tak se i tato Tatra chtě-nechtě k požáru podívala, určitě ji ve fotogalerii poznáte...

V osudnou středu 2. 11. 2005 jsem se chtěl podívat na techniku Záchrané brigády HaZZ v Žilině, což se mi bohužel nepoštěstilo. Tak jsem se vydal ke slovenským drážním hasičům – ZPOŽ PS Žilina (dnes již neexistují...). Jako tehdejšímu železničnímu hasiči se mi dostalo vřelého přijetí od velitele i ostatních „drážáků“.

Po vypití kávy a předání vzájemných informací o ne moc dobré situaci a postavení drážních hasičů jak u nás, tak i na Slovensku, jsem šel fotografovat jejich zásahovou techniku. Poté jsem při rozhovoru u jejich zásahového vozidla Dennis Sabre spatřil v dálce velký dým. Tak říkám kolegům, že to je jistě požár a že se tam jedu mrknout. Poté ještě povídám, že se za chvíli určitě opět uvidíme. No a měl jsem pravdu.

Jízda k požáru mi trvala asi 5 – 7 minut, neb dopravní zácpy jsou všude, ale i přesto jsem byl na místě několik málo chvil po příjezdu městských hasičů OR HaZZ Žilina (jim byl požár ohlášen v 11:24 hod.).

Bylo zhruba 11:35 hod, když můj červený drak dorazil k požáru. Nejprve jsem začal fotografovat za plotem a po chvíli vjel autem přímo do továrního areálu bývalého podniku Drevoindustria, který se nachází v žilinské části Dolné Rudiny. Požárem zasažený objekt byl v užívání nábytkářské firmy FINES, a.s.

Vzhledem k tomu, že tato nábytkářská firma vyrábí zejména čalouněné věci, tak hořelo i velké množství vysoce toxických umělých hmot – molitan atd. Proto ten hustý, na velkou vzdálenost viditelný černý dým. Velkým štěstím byl fakt, že nefoukal téměř vítr, neboť nebezpečný jedovatý kouř by tak bezprostředně ohrožoval okolí.

Při příjezdu jednotek HaZZ byl požárem zasažený celý objekt, tudíž byla hasební činnost zaměřena zejména na ochranu okolních objektů. Požár se nerozšířil dále i díky požárně-dělicí konstrukci (zeď). Na ochraně okolních objektů za pomoci C proudů se kromě zasahujících hasičů podílelo i mnoho zaměstnanců areálu.

Největší problém byl v zásobování požární vodou, neboť hydrantová síť v prostorách areálu měla opravdu malý, nedostačující tlak. Voda se tedy dopravovala kyvadlově za pomoci 13 ks vozidel CAS z hydrantu na krajské požární stanici HaZZ Žilina v Hálkově ulici, která byla vzdálena cca 1–2 km. Díky kyvadlové dopravě vody byl omezen provoz na okolních komunikacích, který usměrňovala policie. Na místě zasahovalo několik desítek hasičů.

Mimo příslušníků HaZZ ze stanic Žilina, Kysucké Nové Mesto, Byteč, ZB HaZZ Žilina, HaZZ Čadca, dále příslušníků Strednej školy požiarnej ochrany MV SR Žilina a hasičů Železníc SR PS Žilina (ZPOŽ), likvidovalo požár v rámci spolupráce i pár závodních žilinských sborů (ZHÚ). Konkrétně z firem Tento, a.s., Žilina a Petro servis Žilina (býv. Slovaft).

Nasazeno bylo více jak 10 C proudů a po několika desítkách minut se začalo dařit mít požár pod kontrolou. Díky velkému žáru bylo opravdu náročné provádět hasební práce. Na místě byl přítomen kromě cisteren i vůz protiplynové služby, a to pochopitelně kvůli výměně tlakových lahví IDP, neboť zásah byl prováděn částečně za použití této OOPP.

Když byl požár již téměř plně pod kontrolou, tak jsem z místa musel odjet, neb odpoledne mne čekala lázeňská procedura. Z tiskových informací se mi podařilo zjistit, že příčinu a škodu šetří skupiny expertů Prezídia HaZZ SR (tzv. státní vyšetřování). Škoda je zatím odhadována na víc jak 10.000 000 Sk,-. Zbytky budovy, zejména prohořelá střešní konstrukce hrozí zřícením.

A zraněný hasič OR HaZZ Žilina? Ten si od horké páry opařil horní končetiny a po nemocničním ošetření byl propuštěn domů.

Když jsem těsně před odjezdem dělal poslední snímky (fotky jsou dle mého názoru povedené, nechci se ale chválit...), tak mne zastavil slovenský policista, který prováděl šetření na místě. Ptal se, zda jsem také hasič (byl jsem téměř „v civilu“), odpověděl jsem po pravdě, že ano. Když jsem však řekl, že hasič, ale z Prahy, tak jen nevěřičně kroutil hlavou.

Vysvětlil jsem mu můj pobyt na Slovensku a on se slovy cosi o hasičských bláznech se odebral konat svoji práci. A také velitel železničních hasičů, když jsem ho na požářišti potkal, hovořil s úsměvem, že mě dlouho neviděl...

-wap-

Trasy jízdy k případu nevyzpytatelné jsou aneb jeli jsme dobře, ale jinam



O tzv. kufrování jsem tu již psal, občas se prostě zabloudilo cestou k případu, ale došlo se skoro vždy. Případ začíná pro nás vždy na telegrafu, ústředně, operačním, říkejme tomu, jak chceme. Tam slouží vždy lidé, co jsou na toto vycvičení, ale v dřevných dobách tomu tak nebylo, teda ne všude. Za ty zkušené a určené k tomu sloužil občas někdo na záskok, většinou z řad mužstva. Na operačním jsem si odsloužil svoje a ostatně sloužím tam i dnes, i když u jiné složky a organizace. Nebyl to někdy žádný med, ale dalo se to. To, že byl člověk jako záskok, ho mělo nabádat k tomu, aby si dával většího bacha, aby se něco nepříhodovalo. Ono situaci měl každý, včetně stálé obsluhy a „Situace“ se přezdívalo i jedné z našich starých spojařek. Základem je dobře nabrat událost. Kompletně. Že je to s někým obtížné, je nasnadě. Člověk na druhém konci drátu, co ohlašuje mimořádku, nemusí být s nervama zrovna cajk. Do toho dříve nebylo k dispozici tolik pomůcek, jako dnes, GPS lokace, digitální mapové podklady atd., takže se stalo, že se případ nabral zdánlivě dobře (operační to nemohl kolikrát až tak moc ovlivnit), ale realita byla jiná. Stačilo, když byla adresa taková a maková, ale se stejným názvem a průser byl na světě. Obce dvou stejných jmen, to dělalo velký problém i po přechodu na krajská operační. No a že se to stalo i u nás, je jasné. Jsem se vracel s liazkou z nějaké asistence jízdy parního vlaku někde na Rakovnicku, když slyšíme ve vysílačce naše kluky, jak hledají nějakou nehodu v nejmenované obci. Si říkám, to není možný, že by až sem bylo slyšet rádio, a i rajón už tady skoro končil. Když jeden z velitelů do rádia hartusil, že tam nic není, odtušili jsme problém. A taky že jo. Spojář je vyhnal na blbou adresu, jméno obce, kde se nehoda měla stát, bylo správné, akorát na druhém konci našeho hasebního obvodu. Čili o asi 60 km jinde, než se v reálu událo. Inu stane se.

Nezapomenu na jiný výjezd, tehdy jezdila tatra často jako první auto, jsme s ní u ohně a slyšíme, že vyjíždí i liazka někam. Neřešíme, děláme si svoje a když by nás chtěli, tak daj vědět. Ohlašujeme se, že po sbalení se vracíme zpět a jedem. Na hasírňě se pak po chvilce objevila i liazka a ze dveří vyskočil

velitel Jarda, což byl známej klid'as. Bouchnul s nima a ve tváři byl jasně zřetelnej nasranej výraz, což bylo dost neobvyklé. Pak to z něj začalo padat, zejména po otázce, kam jeli. Do prdele! Hmm, jdem si radši po svým... Pak byl slyšet, jak je drobet hlučnější na ústředně na naší spojařku s koulema, jak se ještě lichotivě přezdívalo jednomu VD, co chodil i jako záskok a jako jedinej záskokář měl i spojařskej kurz. Ještě na něj přijde v budou řeč... Jarda pak vychladnul, zapálil si v ten den asi 97 Petru a na další dotaz už jen suše odvětil: Jeli jsme dobře, ale jinam... Nutno říct, že nahlašování událostí na železnici (a nejen tam) je skutečně někdy problematické, a to dodnes ve smyslu toho, že vám událost hlásí třeba strojevducí z rychlíku, který v okamžiku volání už je o několik kilometrů dál.

Velkým pomocníkem při nahlašování, a i hledání na místě jsou tzv. traťové kilometrovníky, což jsou kameny, kde je údaj o přesném místě železniční tratě. Podle nich se pak hledalo dobře, ale i tady si mašinfíra kolikrát všiml až toho, co byl od události poněkud vzdálen. Samotnou kapitolou je, jak se událost oznámí, jakože ve smyslu toho, co se stalo. Živě si vybavuju třeba ranní poplach. Bylo už před koncem šichty, když se z rozhlasu ozvalo, že se jedná o požár nafty pod lokomotivou tam a tam. Vyjelo se s první cisternou a v Malešicích se to hledalo. Žádná GPS nebyla. Nemůžeme to najít v místě, kde se případ měl stát, a tak jezdíme sem tam jak blbci a když zajedeme do malého sídliště, za kterým je někde trať, velitel se náhodně ptá kolemdoucího chlapa. A on: Jo vy myslíte tu hromadu? Krve by se v nás nedořezalo. Naštěstí to bylo už skutečně za rohem. Přijedeme na most a pod ním vidíme lokomotivu skoro na boku, jak se z ní hulí a další vagóny všude tam, jen ne na kolejích. Průser jak kráva a zásah na mnoho hodin viz foto. Dobré bylo také hlášení: Hoří někde mezi Modřanama a Zbraslaví. Adresa jak bejk. V dané lokalitě se vyjelo na nejvyšší bod, kopec a z něj po rozhlédnutí se po okolí, se podařilo lokalizovat stoupající kouř... Památečný je i výrok jednoho z šéfů na dotaz, kde se nacházíte, když se jim jelo jako posilová jednotka. Odpověď byla jasná a zřetelná: U tří šíšek... Jakože někde v lese.

Zajímavé bylo někdy i navigování k události. Starej hašoun Honza Vedral na dotaz strojníka kudy, tak zahalekal: Frantíku, do leva, do leva, ukazujíc přitom pravou rukou opačnou stranu 😊 Hozník měl i jeden případ, když s kolegou potkal požár auta na Vinohradech. Jeli s Avíí, kde nebylo vybavení k likvidaci požáru a rozhulákaný auto by bylo nad jejich možnosti. Lidi řvali, Jenda jen odpověděl pravdivě a zhurta: Nejsme cisterna... a na majáky zmizeli na nedalekou Centrálu. Na dvoře kolegům sdělují, co že se stalo a ať jedou. Jenže problém, kam? Ani jeden nevěděl ulici, a tak bílá z Centrály vyrazila za naší Avíí vstříc ohni. Kluci věděli, kde hoří, ale halt jméno ulice nikoliv.

-wap-

Tatrablázen: Hozená rukavice s prvním výjezdem...



Spolužák ze základky dělal u drážáků v kanclu a často vyprávěl co a jak atd. Měl jsem zpoždění s vyučením skrze nehodu a její následky a díky vlastnictví modrý knížky by mě ani ve snu nenapadlo, že bych se někdy stal hasičem, strojníkem, neb ježdění sem měl nějak v krvi jako spousta kluků.

Chodil sem tam na kafe čím dál častěji, poznával lidi se změn, co se střídali, a hlavně viděl sem jednoho dne ji! T815 CAS 32. Ten kolos mě fascinoval uhranul, nevím, jak je to možný, ale srdce promluvílo.

Šel sem do špitálu za doktorem a říkám mu co se mi honí hlavou. Úplně nadšenej nebyl, ale říká, no, pokud ten strojník moc nikam neleze a seš schopnej si tu nohu ohlídat a nepřetěžovat, asi by to šlo.

Následoval pohovor na s velitelem Zetkem, který dělal vše proto, abych nastoupil, protože jeden strojník na směnu bylo prostě málo a byl schopný sebrat i takový ucho z ulice jako sem byl já. Proběhlo nějaký opětovný kolečko po doktorech, a nakonec sem byl uznán asi jako jediný schopný hasič s modrou knížkou. Asi někoho zaskočím, neb zákony a vyhlášky tak nějak známe všichni a víme, že 19 letech se nedá jezdit na majáky, leč strojnící prostě nebyli. Nástup byl do Nymburka, protože jak je běžný paradox tabulky obsazené v Praze byly, leč fyzicky ty lidi nebyli, nevím, neřešil sem, dojíždění bylo děs, ale dalo se to vydržet, a navíc tehdejší směna A obsahovala skvělý lidi, jejich jména si bohužel nepamatuju, ale vzali mě mezi sebe jako svého a vyjel sem tam na první porost v T148, a nějaký další výjezd z Avii. Tu sem směl dokonce parkovat do garáže, která tehdy na staré hasičárně byla velmi ouzká. Přišel nástupák ve Frýdku, který bych rád shrnul do několika slov a zážitků. První nástup se odvíjel od rozkazu 6ti lidem vystoupit z řady. Následně jsme byly dotázáni, jestli jsme z Prahy. Kývnutím jsme dali najevo že ano, kupodivu všichni, 3x metro, 2x barvy laky, 1x dráha a bylo nám sděleno, že boty půllitry se jaksí čistí a ať se zasunem mezi ostatní bažanty.

Tím bylo pro první den vyřešeno a nebylo to úplně levný, nicméně okna jsme druhý den měli všichni. Dvořáček, uspávač hadů Foldyna, Mazur a další se pak starali 6 týdnů o naše vzdělání, které

pokulhávalo i díky akci zabavený alkohol, rum, který jsme tehdy vykládali do opuštěných objektů. Jeden řetěz vedl do „skladu“ druhý na ubikaci.

Toho odpoledne došla v místním obchodě i cola, nevím proč. Ostatně od toho dne toho moc nevím.

Po úspěšném splnění a doporučení v pokračování vzdělávání se hasičským směrem sem se vrátil do Prahy. Nástup na směnu A, kde jsem začal první oťukávání v kolektivu, protože sem prostě měl kamaráda v kanceláři, a tak byla varta ve střežehu. Díky přestavbě jednoho vozu DA Avia na TA jsme se však brzy dali dohromady a začalo krásné období prvních výjezdů a stresů.

Zácvik na strojníka a moji osobu na starost měl Milan Novák, vlastním příjmením Hrubý, který zastával post technika strojní služby a strojníka ve směně. Byl furt zamazanej, měl bodel v papírech, ale byl to hodnej chlap a dal mi hodně, a ještě víc naučil. Ono jako jít bez praxe na výjezd není prostě dobrý, a tak si mě vzal do prádla pěkně od podlahy. Kondiční jízdy začali paradoxně na mojí lásce T815 a byl kvalt na to, mě zařadit co nejdřív na výjezd k čemu nakonec z nutnosti došlo po celých asi 40km seznámení s vozem.

Jednoho krásného slunečného dne, odjela většina olejákem na únik z cisterny a já zůstal s Čendou na hasičárně sám. Čenda byl vášnivý rybář, strašně hodnej chlap a měl rád hodně piva, nicméně v práci byl vždycky fit. Najednou se ozval rozhlas, že má jít ke spojačce a že pojedem Tatrou za olejákem, protože se bude cisterna přečerpávat do jiné. Nastartuju opatrně vyjízďím z garáže, vše odpojeno, kompresor netáhnou, Čenda nastoupí, řekne mladej jedem, zapne janderu a hrnem si to na Slávii, resp. seřazovák (seřazovací nádraží nákladních vlaků) za dnešním stadionem. 4 km, kdy jsem propotil i fusekle, mám za sebou, vjíždíme na místo, leč oleják se zbytkem směny nikde. Koukám na Čendu a ten chvíli pokouje a pak povídá, jedem na zarážky asi jsou tam. Vytřeštil sem oči, netuše, co se po mě chce a kam mam jet, nakonec se ukázalo, že to byl další seřazovák ve Strašnicích. Dalších 5 minut nervozity a dojeli jsme konečně tam, kde jsme měli bejt. Druhej den to bylo drahý, protože sem stal strojníkem dřív, než si kdo myslel.

Proč Tatra a ne Liaz, řekne si možná kdosi, i když v tobě automatů a robotizovaných převodovek. No synchrony byly oním zádrhelem. Prostě s Liazem to moc nešlo a Milan mě furt ohrožoval mávaje kladivem. Nicméně, abych něco najezdil honili mě s Avii nejen do Kopřivnice, ale zejména z Roztok do Třebovů, kam sem pod plachtou navázal molitan. To bylo skvělý, protože i když Avie, člověk se rozjezdil, naučil se spoustu věcí opravit, vyškemrat, půjčit, zničit a hlavně dojet. Když mě konečně Milan naučil s liazkou tak, že už sem dokázal řadit i bez dvakrát šlápnutí spojky, konstatoval tehdejší útvarovej velitel, že snad bylo lepší, když sem s tím neuměl. Ale o tom třeba jindy. Bohužel ani Milan, který později přestoupil na město a ani Čenda už nejsou mezi námi, ale pamatuju si je, jako pár dalších dodnes.

-tatrablázen-

„Milionová“ tatra, garážmistr bodyguardem a hořící kovošrotot



Bylo chvilku před Vánoce divokého nejen povodňového roku 2002, přesně 10. prosince pár minut před polednem, když se vylezlo z garáží na naší „nové“ hasičárně na Chodovské (vydržela cca 5 let), že si dáme ještě na dvorku cigáro a půjde se na oběd. Jak se řeklo, tak se i udělalo, teda chtělo udělat. V dálce vidíme širokej sloup černýho kouře, to nevěstilo nic epésního. Za minutu už jsem mazal s tatroou ven. Řídil garážmistr Fanda. Jelo se na výpomoc HZS hl. m. Prahy do hostivařského Kovošrotu, kde z nějakého důvodu začala hořet hromada x desítek vraků aut. Už cestou říkám: Fando, ani se nehneš od auta! Koukal na mě jak blázen, hned mu vysvětluju proč, né žádnéj rozkaz. Já si totiž chtěl odpoledne z práce zajet do Strašnic pro vánoční dárek v podobě nového počítače, co jsem si objednal a měl u sebe tehdy 35 litrů v hotovosti. Takže Fanda musel hlídat tatra, ať nikdo nepovolený nevrže do kabiny, kde jsem měl bundu od modrého pracovního stejnokroje, volněji jen od PSII s prachama v obálce 😊

Na místě práce na prd, hasilo se to blbě, jelo se na smáčedlo, a hlavně na pěnu, která za chvilku došla, a tak člověk poprvé a naposledy v hasičském životě zažil kyvadlovou dopravu pěnidla, když jsme se otáčeli ve Strašnicích na hasičárně, kde nás doplňovali. Zásah na dlouho. Naše účast byla někdy do podvečera a já celej umouněnej i s bodyguardem Fandou švihal staničním Favoritem či čím pro vysněný kompjuťr. Stihlo se o tak tak 😊

-wap-

Když se jezdilo pro jídlo



Na naší hasičárně se v dobách mého nástupu občas vařilo, ale víc se pro jídlo jezdilo. A to do jídelny v nedalekém vršovickém depu. Kvalita pokrmu byla tuze nevalná, pověstná atom kaše nebo guláš ze sojového masa, raději nevzpomínat. Stálo to sice relativně pár korun, ALE. Takže se postupně od gurmánských laskominek upustilo a začalo se vařit. Nutno říct, že jsem se tohoto po čase také zhostil a byla to docela kuchařská škola. Není sranda nasytit hladovou směnu hadic, notabene tak, aby si pošmákla. Vařilo nás víc, někdo s větším, jiný s menším úspěchem, ale cokoliv bylo lepší než jídla z alchymistické dílny železničního depa. Na dovozu jídla by nebylo až tak nic divného, kdyby... Kdyby na jedné směně nebyl takt trochu jiný kolega. Pro baštu se totiž vyrazilo pěšky s dvoukolovým vozíkem, přezdívaným TA-5 (TA – označení technického automobilu) 😊 Měl i espézetku. Německou. No a onen kolega, navíc ještě s velmi příznačným příjmením ohledně jídla, jednou takhle vyrazil (vlastně nejednou...), a ... Každý jiný hasič jel po chodníku, ale on nikoliv, což se nevědělo. Takže si kluci říkají, proč je najednou na silnici před hasičárnou taková kolona. Kdo kolonu vedl? Ano, hasič s dvoukolákem, jedoucí pro obědy. Proč by to valil po chodníku, když může po silnici a zastaví provoz ve Vršovcích. To bylo keců... Oprávněně, nutno dodat.

A ještě něco z vyprávění starých hasičských kofrů. Snad si to pamatuju dobře. Na jiné stanici městských kolegů se jezdilo pro obědy i večere do nejmenovaného hotelu. Jezdila tam posádka služební Škodou 1203 a hasič si dal při čekání na naložení pokrmů do rendlíků vždy jedno od cesty. Tehdy to prostě bylo normální, to pivo. Jenže jednou byla skoro celá stanice venku a pro oběd musel sám velitel. Klasika, dal rendlíky a pingl mu přinesl automaticky jedno točený. V ten moment byl oheň na střeše. Jak jako pivo? Jsem ve službě atd atd atd. Bouřka jako prase. Samozřejmě si to nenechal pro sebe a kluky pořádně sjezdil. No a večer už pro pokrm jela „normální“ dvojice. Rendlíky do kuchyně, číšník automaticky pivo a onen kolega: Hele, dneska né. Pingl se vyjevil a povídá něco ve smyslu: Čoveče, ste nějaký divný, né? Ten, co tu byl v poledne, taky nechtěl 😊

Řidič 1203, co jezdil i pro jídlo, byl takovej veselej bodrej týpek. Jednou letí, nikoliv k případu, ale po jedné frekventované ulici a v tom ho stavěj policajti, žasnoucí nad tím, jak rychle dokáže „razdvatroska“ jet. Příslušník povídá: Hasiči, sakra, jak to jezdíte? No a řidič červenobílé škodovky Pepa „Klídek“ jen trochu víc stáhnul okénko, z něj vycvrknul zbytek hořící bezfiltrové Startky a na dotaz ohledně jízdy suše odvětl: Jako vy, vole. Zařadí kvalt a mizí v dáli 🚗

-wap-

Nezapomenutelný obří požár borového lesa Bzenec 2012 očima zasahujícího hasiče



Je čtvrtek 24. 5. 2012 čtyři hodiny odpoledne. Operační důstojník právě vyhlásil poplach prvním jednotkám a posílá je na požár lesa v Moravské sahaře u Bzenec na Hodonínsku. V těchto okamžicích ještě nikdo netuší, do jakých rozměrů se tento požár rozroste.

Čas pokročil, suché prostředí a silný vítr nahrává šíření požáru, ke kterému jsou vysílány další a další jednotky. Je čtvrtek 25. 5. pár minut po půl desáté. Sedím v práci u počítače, kontroluji teplotu výměníků, když v tom se rozhouká siréna. Ne není první středa v měsíci a už vůbec ne poledne. To je můj mobil, na který dorazila výjezdová sms tohoto znění: „25.05.2012, 09:41:49, J:1 A:1, MU-Pozar, Blansko, Porici22, namesti Svobody, Bzenec; MU P dostavte se na PS Blansko“ Hlavou mi jdou myšlenky mám jet, nemám jet. Auto tady nemám, musel bych autobusem, což už nestihnu. No však oni to kluci zvládnou. A zvládli, vyrazil Franta, Tomáš, Rošťa a Jirka. Ale stejně zbytek pracovní doby nervózně přešlapuji a mám tak říkajíc mrnění se nějakým způsobem zapojit.

Cestou domů mi do autobusu volá Robin s dotazem, kdy budu doma, že asi pojedeme naše kluky vystřídat. Říkám, že jsem za dvacet minut doma a za dalších deset můžu vyrazit. Máme informaci, že nějací dobráci jedou mikrobusem taky střídat a že nás vezmou s sebou, to jsou asi čtyři hodiny odpoledne. Přesný čas není znám. Doma balím bágel. Pití, něco na zub, baterku, náhradní tričko, ponožky, respirátor a jedu čekat na hasičku. Volá Robin, že střídat pojedeme, jen ještě neví čas. Stále platí společná jízda. Bagáž mám připravenou na hasičce, ale nebaví mě tady sedět tak jdu na čaj k Petrovi, který taky pojedeme. Sedíme, koukáme na televizi a z okna. Když projela poplachem asi 12. cisterna tak už to nevydržíme a jdeme na hasičku. Tam potkáváme Robina, který jde za Daliborem do hospody na kafe, a říká že určitě pojedeme, jen co se dovolá Frantovi.

Tak zase čekáme, ale jen chvíli. Robin se vrací s Daliborem a s tím, že jedeme po vlastní ose Transportérem. Je 19:19 Balíme vysílačky baterky, oblékáme bojáky, zavíráme hasičku nasedáme a vyrážíme střídat. Telefonem hlásíme operačnímu středisku, že jedeme na střídání. Cesta pod majáky ubíhá celkem svižně, řidiči se až na pár vyplašenců chovají předpisově. Ve čtvrt na devět přijíždíme na Bzenecké Náměstí Svobody, kde probíhá doplňování cisteren a skládají se zde bečky s pěnídlem. Čekáme, že dorazí Franta s tatrou. Po chvíli marného volání se nám daří s Frantou navázat spojení a zjišťujeme kde je a jak se k němu dostaneme.“ Furt po asfaltce a u policajtů doprava na prašnou cestu a tam někde bude Jirka.“ ozývá se z telefonu. Dorážíme na další shromaždiště a poprvé používáme zaklínadlo Franta Kuběna a pokračujeme dál prašnou cestou. Trochu bloudíme u cihelny, protože nevíme, jestli jet okolo nebo přes. Nakonec se připojujeme za kolonu cisteren a pokračujeme ke stanovišti policie, kde používáme zaklínadlo podruhé, ale to už vidíme v prachu cesty Jiříka. Berem jej na palubu a on nás vede ke zbytku jednotky. Prašnost je tak velká, že se nedá jet rychleji než krokem. Nakonec vidíme tatra s odkrytým čerpadlem, našeho ULFA. Franta je v družném hovoru s ostatními strojníky a Tomáš s Rostěm sedí zmoženi opření o strom, který neshořel.

Kluci nám předávají požářiště se slovy, že hadice a rozdělovač jsou někohu, jen proudnice je naše. Přendáváme si věci z transportéru do tatro a loučíme se s těmi třemi umounenci. Franta zůstává s námi. Na našem úseku zatím stojí náš ULF a sedmičková tatra středočeků. Bereme vodu z naší cisterny a jedním proudem proléváme místo po místě. Po Frantově odjezdu se přesouváme ke dvěma proudům a pokračujeme v práci. Tahle cisterna je taky za chvíli bez vody a odjíždí. Pak mizí i vzdálenější cisterny až nakonec široko daleko zůstáváme bez vody a cisteren jen mi tři Lipůvčáci. Všude okolo ticho, jen hvězdy nad hlavou, vykukující měsíc a v lese svítící červené body, které se tu i tam proměňují v plamínky. Vody nemaje vyrážíme alespoň ušlapávat. Po zhruba hodině se vrací první cisterny s vodou, ale mnoho z nich jen projíždí, až náš Franta zůstává stát a oživuje tlakem vody proudnici. Po vyčerpání naší cisterny se přepojujeme na Třebíčskou, a nakonec na Zbýšovskou, ke které musíme překládat celé vedení. Mezi tím se dozvídáme, že příčinou zdržení byl příjezd hasičského tanku a harvestoru. Pokračujeme v hašení, Petr s Daliborem se střídají u proudnice a já jim pomáhám přetahovat vedení a hledám cíle jejich orby vodním bičem. Při jedné z mnoha bezvodných přestávek přijíždí osobák se členem štábu, který zjišťuje, které jednotky kde zasahují. Při další přestávce přijíždí další velitel a pověřuje mě velením úseku a že mi na místo za dvě hodiny pošle tank. Po jeho odjezdu ještě chvíli nechápavě stojím s otázkou v hlavě, co já tady budu dělat s tankem. Naštěstí pro mě se vrací předchozí člen štábu a přiváží velitele úseku ze Zlínska, kterému předávám informace s notnou dávkou úlevy. Provádíme dál dohašování jedním proudem. Z druhé strany lesa zasahují „zahradníci a kropiči“. Jdu za nim dohodnou, kde budou končit naše úseky. Netušil jsem, že to byla zbytečná cesta, po vyprázdnění své malé cisterny odjeli a už se nevrátili. Hleděl jsem si tedy jen našeho prostoru a dál pomáhal klukům s hadicí. Vodu nám dodávali hasiči z jedné nejmenované jednotky a jejich strojník bohužel nikdy neslyšel o škodlivosti vodních rázů pro čerpadlo a nebezpečnosti pro zasahující u proudnic. Jeho nečekané zastavení, a ještě nečekanější pouštění vody nás přivádělo do varu. Dál jsme poctivě prolévali našich asi 400 m čtvereční, což při prohlídce velitel úseku ocenil. Kolem druhé hodiny přišel velitel Blanenského odřadu s tím, že v půl třetí bude porada štábu, kde se rozhodne, které jednotky se odešlou domů, že se máme přesunout ke štábu a odpočinout si s kávou či čajem.

Cestou na štáb se naše jednotka dělí, protože do naší tatro se nás 5 nevléze. Já se vezu v liazce z Jedovnic, Petr v tatro ze Sloupu a Robin, Franta a Dalibor jedou naší tatříčkou. Znovu se setkáváme v jídelně rekreačního střediska, kde je zřízen štáb. Dáváme si kávu, čaj a nakládáme okurky a čekáme na závěry z porady. Kolem čtvrté je rozhodnuto. Vracíme se domů. Odjíždíme stejně roztrhaně, jako jsme přijeli na štáb. Já do naší tatro přistupuji v Jedovnicích, Petra nakládáme na posledních pár kilometrů v Blansku. Ano je nás v kabině stoosmačtyřicítka narváno pět, Petr stojí na schodku a modlí se aby se neotevřely dveře. Počítáme každý metr, kdy skončí jízda jako sardinky a když už vidíme hasičku tak

máme v hlavě otazníky proč Robin nezpomaluje a neodbočuje. No odtáhnul si nás do vedlejší dědiny k požární nádrži k načerpání vody. Prej abychom mu neutekli a nemusel pak sám uklízet auto. Tenhle žertík jsme mu nezapomněli, ale odplata ještě nepřišla. Sardinkózní cesta se nám tak o pár kilometrů prodloužila Hadice jsme naházeli do věže, uklidily se v dalších dnech, stejně jako smradlavý hadry. Nakonec hlásíme operačnímu důstojníkovi akceschopnost jednotky a dostává se nám od něj poděkování za odvedenou práci.

Je sobota 26. 5. přesně 5 hodin ráno. Lezu do sprchy, kterou z bílé měním na šedivou, vypínám zvonění, zatahuji žaluzie a vrhám se do postele na krásný 5hodinový spánek.

Ondra Skácel

Jak jsme chtěli IFEX



V polovině 90. let se do hasičské módy dostala horká novinka v podobě hasícího zařízení s označením IFEX. Jednalo se (a bohužel stále jedná...) o prostředek impulzního hašení. Ve stručnosti je to taková vodní brokovnice. Hasič má na hrbu nosič, na kterém je flaška s vodou a další se vzduchem, od nich hadice s divnoprůdnicí, na které si naštélujete jednotlivé výstřely hlty vody. Z nejen mého pohledu jsem ve finále rád, že se tato zbytečnost u nás neosvědčila, i když třeba v Brně byl velký IFEX na cisterně Mercedes. On její hasební účinek nebyl až tak horký, jak se deklarovalo. No a samozřejmě tato novinka doputovala i k nám, nikoliv fyzicky, ale v odborné literatuře. Nás mladý to zaujalo, ale na rovinu říkám, že ne kvůli hašení, ale že by se s tím mohlo báječně blbnout na dvorku hasičárny 😊 Staré mazáky, mající rozum, tato vymoženost tak nějak minula. Jednoho odpoledne při venkovním kafiku říkáme veliteli, jestli by nebyl tak hodnej a pro naše důležité „potřeby“ nám dva IFEXy nepořídil.

Petr Zetek alias Táta všech drah byl jako velitel jednotky mužem na pravém místě. Jednak věděl, že hasební účinky německo-amerického zázraku jsou nijaké, a hlavně hned spustil: Kluci, vždyť to beztak chcete jen proto, abyste mohli blbnout... Měl samozřejmě recht, protože jsme se už viděli, jak stojíme za rohem garáže a čekáme na oběť, která by dostala trochu impulzní vody do ksichtu. Takže výsledek byl jasný. IFEX za bratru 170 tisíc se nepořídil... Krom blbnutí je to věc opravdu jen na ukázky, kde efekt vystřelené rány dělá své, jinak nic. A to bylo plánu s ním. Motohasiči apod. Si vybavím jednu prastarou diskuzi na fajrwebu, kde člověk, dost dobře znalý tematiky, uvedl k myšlence hašení bytů tímto bázmelem: Je tu snad někdo, si představuje fantasmagorii, že týpek přijede na motorce s IFEXem na zádech, vyrazí dveře bytu, uhasí požár a počká na vyšetřovák? Další dodal, že ještě bude muset počkat na kriminálku, protože v tom kvartýru zastřelil IFEXem i dva lidi... Víc není třeba dodat. Inovace bez legrace.

-wap-

Podbaba



Po pár měsících na centrále jsem byl převelen na HS 2, znal jsem P 6 a okolí dobře, praxe na Kukačce byla znát, občas jsem ani nepotřeboval spojku na vedení na místo zásahu.

Po pár výjezdech po šestce to přišlo, Sedlec. Kdo si pamatuje starou ulici Pod Paťankou a v ní dva podjezdy pod žel. trati ví, o čem to tehdy bylo, před podjezdem zastavit, osádka vozu běžela na druhou stranu zastavit protijedoucí auta a pak se dalo projet v protisměru, nojo, to bych nesměl bejt já...

Před podjezdy jsem přibrzdil, podřadil, srovnal Lízu do díry a pokračoval ve směru jízdy. Z místa velitele se vyhrnulo na mne několik balíků nadávek a názvosloví, nedal jsem se a projel. Tehdejší velitel Míšík koukal jak puk.

Na stanici bylo pokračování, ono se to dá projet volové... Určeno pedálům, jak nám říkal.

Kačaba

(Repro místa seriál Sanitka)

Požár skladu v Bubnech: Řidič se mění za jízdy a Holešovice hasej jinde



Byl konec března roku 1995, jedna z posledních šichet ten měsíc, a já už starej mazák, co viděl konečně požár 😊 Asi 3x. Sedělo se večer na kultúrce, když se vrátil jeden z celkem trojice Václavů (dejme mu číslo 1), co tehdy měla směna A ve stavu, z nějaké hospodářské jízdy napříč republikou a krom sebe, což byl vzhledem k tomu, jakým autem jel, už úspěch sám o sobě, dovezl ještě flašku čuča (Wikipedia: Čučo/ ovocné víno či jiný alkoholický nápoj nevalné kvality...), kterou od kohosi dostal. Tak se načla, ať se nám prej líp spí, košťla se a bylo po ní. Hnus, do slova a do písmene, na každýho vyšla asi dečka 😊 No tak teda šup na kutě. Že se bude jednat o spánek, trvající 15 minut, to nečekal nikdo. Hodinu po půlnoci se rozezvučel poplach, že jako hoří, že jako hoří fest a že je to situace (situace – interní přezdívkou naší spojařky...). Obě cisterny ven, já měl tatra a bidýlko. Hoří sklad nebo nějaká hala na nádraží Praha – Bubny. Letíme Vršovicema nahoru na Pavlák a pak na Magistrálu, když už od Národního muzea vidíme záři nad městem v místech, kde má hořet. Čtvrť Holešovice svítla do noční tmy jak kráva. Si pro sebe říkám, ty vole, to bude něco. A bylo. Jenže jak tak koukáme od muzea na tu záři, málem to narvem do liazky, co jela před náma a najednou to zaflekovala na místě. Jirka „Kojak“, tehdy velitel na tatře, se mohl zbláznit, tatrablázen, řidič tatry, taky a já byl vykulenej, co se to děje. Najednou se liazka rozjela, ještě než k ní Kojak stačil dojít, a mrskalo se to k ohni. Když projíždíme bránou nádraží, bylo jasné, že to bude noc z kategorie dlouhejch. Na místě už plameny krotila Centrála se dvěma liazkama a 5 kubíkama vody... No nic moc, napojilo se doplňování, natáhly další proudy a čekalo na posily. Mě zarazila jiná věc, když jsme vyjžděli z hasičárny, na místě řidiče byl jeden z Václavů (1), 100%, a u požáru z místa řidiče vylezl Jarďa, tehdejší velitel směny. Divný, vole, divný, si říkám. Později se člověk dozvěděl, že to byl důvod té nenadále stopky u muzea na magistrále. Václav 1 svojí jízdou velitele Jarďu nepřesvědčil o kvalitách a ten ho během cesty k požáru vyhodil od volantu a dořídil to sám.

Václav 1 byl dobrej kluk, ale jako řidič halt nikoliv. Občas měl prostě zásek "modrej syndrom" a jako fotbalistům někdy překáží balón, tak jemu vadil fořklacek. No a u ohně byl i Václav 2, tehdy o pár měsíců služebně starší ucho, než jsem byl já. Nebudu popisovat samotnej zásah, byla to dřina až do rána a tatrablázen, svině, mě ještě jakože pokrtil. K ránu šla teplota k nule, takže bejt promočenej nic moc, Martine dík. Ale musel jsem to vydržet. No a jak mi nasral, tak prásknu, že mu dal v Bubnech dost hlasitej pořeb Benito mladší, řidič tzv. bílé z Centrály, že mu do liazky tatrablázen pustil pěnidlo 😊

Tak, a je to konečně po šestadvaceti letech jedna jedna a my, milý Martine pokračujem dál 😊

Za zmínku stojí ještě družstvo z hasičského učiliště, plné pozdějších hasičských celebrit, viz dnešní mluvkka atd., jak evakovalo a zachraňovalo ohořelé svetry a jiné oblečení... Jsem to vlastně ještě nenapsal, onen hořící sklad byl plnej hadrů. Skočím ještě k těm posilovým jednotkám. Vidět tatra a liazku ze Satalic, jak skáčou kolejištěm, to se taky hned nepoštěstí... Si ještě vybavím, že člověka popadla žízeň a lemtal jsem z otevřený nádrže tatra a pak taky jsem přetahoval někdy k ránu béčkový hadice za barák, když v tom jeden aktivista z učiliště drcnul trhacím hákem do komína a ten se poroučel na mojí maličkost. Uskočil jsem fakt vo fous, vyhrabal hadice z pod cihel a dělal dál. Komín byl jediným kusem, co zbyl ze skladu v tomhle místě. Proč do něj strkal zůstalo bez odpovědi. Pomalu se blížil konec směny, každej špinavej, upocenej a v mém případě promočenej, tísnový signál, že zásah přebírá řídicí radiostanice Hvězda (dnes něco jako 3. stupeň poplachu), už dávno pomínil, jednotky se pomalu rozjížděly na svoje základny a my čekali taky na vystřídání směnou B. Před osmou ráno jsme vyrazili trambusem na Petrohradskou. Jo, jako třetí cisterna byla tehdy CAS 25 Škoda 706 RTHP. **Na hasičárně mi povídá jeden kolega, že mi na jídelnu volala máma, když ráno v TV viděla ten fall, jestli prej jsem já a ostatní kluci v pořádku. Rozsah toho telefonu člověk pochopil mnohem mnohem později... Mami, díky! Snad si to nahoře čteš...**

Následovala sprcha a šlo se na pivo k Havranovi. Velkej aňát, jak se říkalo ohni, se musel jít vždy zapít (ona se zapíjela i hořící popelnice, ale byl důvod 😊). A za mnou přišel Václav 2, jestli s ním půjdu před hospodou koupit to auto, jak jsem slíbil o 12 hodin dříve. A to byl taky zážitek. Nechám ho na zítra 😊

PS: Ještě k hasičské jednotce ze stanice Holešovice. HS-3 to měla k ohni do slova přes ulici, ale k údivu všech tam vůbec nezasahovala. Byla tou dobou tuším na Libeňském ostrově, kde se snažila ze všech sil uhasit kuka vůz, čili popeláře. A šlo to dost blbě, co vím od kluků. Na hasičárně zůstal tehdy jen (?) Čudla s Vráťou na Brontu (plošina).

-wap-

Požár skladu v Bubnech: Trabant a Tatramat



Trabant



Tatramat

ohrievame vodu. spoľahlivo.

Jak jsem uvedl na konci pojednání o velkém požáru v Bubnech, mojom prvním velkém požáru, tak hned z hasičárny jsem vyrazil s kolegou Václavem 2 pořídit jeho „nové“ auto. Trabanta 601 ve variantě combi. Na tom by nebylo nic až tak zvláštního. Východoněmecký papundeklový zázrak v podobě tohoto automobilu byl tou dobou u nás ještě hojně rošířenej a pro mladýho kluka auto na pohodu. Jenže... Koupí vozu předcházela jedna příhoda, která mi měla naznačit, že to nebude tak snadná záležitost. Vašek 2 si v práci pročítal Anonci a v inzerátech hledal vytoužený vůz. Našel jeden, zavolał na uvedený telefon z pevné linky a z práce se na auto zašel mrknout. Když byl na dané adrese, zazvonil na inzerenta, že se teda jako přišel podívat na předmět prodeje. Jasný, ozvalo se z domovního zvonku, resp. telefonu. Pojdte se mrknout, po schodech nahoru, bydlím ve třetím patře. Vašek se trochu lekl, že má auto v bytě a po schodech, ale dobře, šel. Záhy pochopil, že se někde stala chyba. Dotyčný inzeroval prodej, ano, ale prodej pračky slovenské značky Tatramat. Dodnes netuším, kde se stala chyba. Jestli se Vašek 2 překoukl nebo jestli řádl tiskařskej šotek v Anonci a místo Tatramat napsal Trabant 😊

No a když už teda koupě auta, tak si našel fakt trabuka. Vyjeli jsme tramvají do nedalekých Strašnic, kde je naproti hasičárně HS-5 stará vilová čtvrť. Na zahradě jednoho z domu stál ON. Byl to pozůstatek po zesnulém manželovi staré paní, co Trabanta prodávala. Slovo dalo slovo, Vašek 2 si s ní plácnul a vozidlo bylo jeho. Dosud probíhalo vše v pořádku. Tak teda do něj skočíme, dovezem ho na hasičárnu a půjdeme konečně na to pivo k Havranovi. A v tom nastal problém. Milý trabantík nešel natočit. Nojo, dlouho stál, tak do něj drcem a on chytne. Hovno hovno, slavný soude. Já byl vorvanej po nočním ohni a teď ještě gymnastika při roztlačování toho plastovýho sráče. Asi po kilometru furt nic, auto ani neškytlo. Asi jsem už fakticky slabej jak ta moucha. No nic, Vašek 2 skočil do prodejny autodílů, ke který jsem ho čirou náhodou dotlačil, a koupil tažný lano. Po chvílce se podařilo zmermomocnit kolemjedoucího taxikáře, aby nás zapřáhnul a trabík mohl konečně jet svojí silou. Letěl s náma až na Kubáň a Trabant ani Ň! Dostal za jízdu asi 2 kila, což nebylo málo v tu dobu a my zatlačili trabanta na nedalekou benzínku, že si pro něj další šichtu z práce dojedeme. A šlo se na to pivo. Pilo se až do nevim a následující směnu se vzala nákladní liazka a s mjr. Kojakem se jelo pro Trabiho. Jirka, starej kofr, co řídil asi vše, co řídit šlo, do něj nasedl a jen se suše zeptal, jestli si Vašek 2 přepnul páčku benzínu na rezervu... Ten byl vykulenej, že tam něco takovýho je... No jasně, že nepřepnul. Kojak páčkou otočil a Trabant chytil na první dobrou... Já ho chtěl zabít, jakože Václava 2... 😊

-wap-

Hasičem u filmu aneb vedlejška na Barrandově a Mr. Břídok



U hasičů nebyla mzda nikdy nijak extra vysoká, takže vedlejší zaměstnání mělo mnoho z nás. Ani já nebyl výjimkou. V polovině devadesátek se někomu podařilo sehnat šolich u podnikové jednotky Filmových ateliérů Barrandov, kterou zajišťovala soukromá firma za už tehdy mrzkej peníz – 35 korun hrubého na hodinu. S kolegou jsem tam tedy šel na pár šichet. Jako ani ne pro skvělej výdělek, ale člověk se nudil, tak si přišel aspoň na pár korun na pivo. Byl to docela podivnej vedlejšák. Dal se termín, kdy se máme dostavit a pak se šlo na plac dělat požární asistenci, čili si dřepnout na židli, počkat do konce a nechal plynout závratných 35 vočí hodinově. Z dnešního pohledu působí směšně, že si jeden přišel za den na 6x35 Kč hrubého. Ale jak jsem už psal, zabil jsem volnej čas. Nezapomenu, když jsme s Radkem přišli v neděli na hasičárnu, která se nacházela hned za hlavní budovou ateliérů, přesně v požadovaný čas a tehdejší velitel: Kluci, každej jdete na jiný natáčení, ale časově se to posunulo. Tak si dojděte do Kamery nakoupit, Delvita je otevřená. Kamera bylo takový malý OC na barrandovském sídlišti. Měl recht, velitel jeden. Jenže v onom OC byla i hospoda, která se jmenovala Kamera a jak se nakoupilo, zjistilo se, že má otevřeno. Jen jsme se na sebe podívali a beze slov už dřepíme u stolu s objednaným pivem. Sedělo se hezky, ale musíme taky do rachoty. Tak se odkolíbáme na hasírnu, zazvoníme, někdo otevřel a hned za dveřma řičí velitel, že je výjezd (pro ně nevšední záležitost...), s Radkem si říkáme, ať si jedou. Omyl, prej Venco, musíš jet taky, je nás tři... Hm, bezva, od toho tady ale nejsem, navíc já měl jen PS2 a tenisky. Ještě než se doberu samotného výjezdu, tak popíšu, jak to na hasírně vypadalo. Denní místnost, pak něco jako spojovna a kancl, dejcháky Saturn S7 pověšený na chodbě na zdi, vedle nich zásahový kabáty pro všechny a v garáži trambus a liazka. Venku plošina na 706. Inu jinej svět. Tak tedy výjezd. Dobrá, skáču do ertáka, koukám na osazenstvo a málem vomdlím. Jeden má pantofle a krafasy, o zbytku radši nemluvě. Zaplať pán bůh, že to bylo jen čidlo, jinak nevím, co bych si s těma dobrodruhama počal. Na rovinu. A to byla poslední kapka. Už nikdy víc. Do dnes by mě zajímalo, kde vzali na Barrandově číslo do hospody Na Staré kovárně, kam jsem chodil, protože mi volali i tam, jestli bych nešel na asistenci... Za ty peníze tam nešel už ani důchodce.

Zaměstnanci jednotky se měli líp zřejmě, což dokazuje případ mého bohužel kolegy Břídoka. Typ, se kterým jsem si nesedl ani smykem, a nebyl jsem zdaleka sám. Pan vychcánek. Začal na Barrandov chodit na asistence s náma. Pak omarodil, nás bylo na směně na dráze díky němu málo přes měsíc a ten šmejď místo nemoci sloužil normálně směny na Barrandově? Jakmile se to k nám doneslo, nikdo tomu nechtěl věřit, a tak se k filmařům rozjel sám velitel jednotky. Milého Břídoka překvapil, když si hověl v křesílku a chlatal kafe. Od té doby ho mohl na Barrandově chlstat do aleluja, u nás okamžitě skončil, ani věci vrátit nepřišel. A hasiči na Barrandově, tak ty také potkal později neslavný konec, který odstartovala hodně ošklivá nehoda jejich CAS K 25 Liaz 101 z dubna 2005, viz foto Leoše Kučery z HZS HMP.



Při cestě na asistenci při natáčení na Černý most narazili do sloupu v Poděbradské ulici. Řidič byl vyproštěn pomocí hydraulických nůžek a předán s těžkými zraněními do péče ZZS a převezen do FN Bulovka. Další hasič který při nárazu vypadl čelním oknem byl s vážnými zraněními odvezen do vinohradské FN. Dnes už pár let neexistují a upřímně? Škoda to není. Jinak jsem chodil na vedlejšku potom k HZSP Tatra/Siemens kolejová vozidla Zličín, ale o tom jindy, taky docela dobrodružo.

-wap-

Vojna není kojná aneb služba u hasičů na kbelském letišti I.



Blížil se konec tisíciletí a s tím i ukončení mého studia a následného řešení, co s vojnou. Plán byl jasnej, nikam do zeleného nepůjdu, udělám si civilku u nás. Pro mladé a neznalé, civilka byla jiná forma vojny, dala se vykonávat na různých místech prakticky jako zaměstnání. Já si předběžně domluvil, že jí tedy vykonám u nás v práci, čili na svojí hasičárně. Ofiko člověk na civilce nemohl nic, ale pro mě by se krom toho, že bych místo vejplaty dostal tak nějak almužnu, nezměnilo nic. Skončil jsem školu – dřevěnej gympl v MB, jak se jí přezdívalo jedním kolegou, a po pár dnech jsem se vydal jako suverén na místně příslušnou obvodní vojenskou zprávu s tím, že už žádný odklad vojny nepotřebuju a půjdu po prázdninách na civilku. Jak šeredně jsem se mýlil. 😞 Já blbec totiž asi o tři dny prošvihl lhůtu na podání žádosti o civilní službu a byl jsem konfrontován s faktem, že půjdu do zeleného. Ten den po návštěvě OVS nebyl rozhodně sluncem zalitej. Nasranej jsem byl jak brigadýr, na sebe a na celej svět. Hlavně na armádu. No nedá se svítit, s tím zeleným faktem jsem se musel smířit. Nechtěl, ale musel. Ale nakonec štěstěna se drobet přiklonila na mojí stranu.

Při další návštěvě OVS jsem byl u pani, něco jako sekretářky, místního náčelníka. Paní byla čistou náhodou manželkou kolegy od městských hasičů, a tak se začalo vymýšlet, co teda se mnou. Z prdele klika! Jako tehdejší pluk CO v Rakovníku přicházel v úvahu, ale to se mi moc nechtělo, takže nakonec že budu přivelenej k letištní jednotce vojenských hasičů v Praze – Kbelích. Jako spadl mi kámen ze srdce. V říjnu šup na vlak a hurá směr tzv. přijímač v Přerově. Tam člověk zažil dost, ale nic na vyprávění. Snad jen, že se tam pilo lahvové pivo s názvem Lahváč a že si mě tam chtěl velitel kasáren nechat, že bych mu mohl dát do kupy „hasičku“. Tj. cisternu Škoda 706 a další vybavení. Nebejt Přerov taková prdel asi milion kiláků od Prahy, asi bych neváhal, vojna by byla zlatá, ale já už se viděl ve Kbelích. Po asi 6 týdnech byla přísaha a pak autobus Karosa a už se jelo do rodného města. Příjezd na buzerplac kbelských kasáren nezbudil zrovna dobrou náladu. Mazáci řvali z oken: Myšiiiiiiii, zadřeme vás apod. Osobně jsem je měl u zadku a oni mě, ale spousta mladých kluků byla psychicky dost v hajzlu. Ostatně to už v přijímači. Já byl skoro nejstarší a se mnou 18leté děti, kterým půjčej i kosu. Docela děs a hrůza. Každý vypadl od mámy a najednou se o sebe měl starat. Tohle dnešní mládeži chybí, co se vojny týče. Já se teda o ty „mláďata“ na začátku staral a hned jsem dostal přezdívku Táta. Né že bych byl takovej lidumil, ale protože v armádě je kolektivní vina, nechtěl jsem dělat rajony apod., když někdo z naší cimry neměl něco v pořádku. No a v Praze to bylo už úplně jiný. Přidělenej jsem byl k nějaký letce (u letectva letky, jinde roty) a náš velitel byl Čobol, co měl příjmení Letko. To nevymyslíš, velitel letky Peter Letko 😊 Vycházel jsem s ním v pohodě, jednou mi zjebal, kde prej mám hodnost, když jsem šel žádat o dovolenou na hasičskej ples. Jak řekl, tak jsem udělal. Místo černého fleku vojína jsem si na

maskáč prdnul zlatého podporučíka, co jsem měl u HZS. Každopádně jsem se zabydlel na cimře pro dvacet vojáků, já na ní byl sám. Noci hodně divoký na ostatních ložnicích. I průserový, ale vše šlo mimo mojí maličkost. Já už se viděl, až konečně půjdu na letištní hasičárnu. Do toho jsem se přestěhoval na menší barák, kde to drobet vypadalo i jako u lidí, ale jakých... Jeden kolega mi řekl, že ideál by bylo nosit si skříňku všude sebou na zádech. Víc asi není třeba dodávat... Spolusloužícím a spolubydlícím bylo divný, že mám bradku a ve skřínce modrý hadry. Tak jsem jim vysvětlil situaci a hned byl středem pozornosti. Dodnes nechápu proč, ale bylo to fajn. Na hnusný věci člověk zapomene. No a hlavně již nastal den mojí první šichty u VHZS... O tom v dalším pokračování 😊

-wap-

Mazáctví u hasičů



Že jsou hasiči polovojenskou organizací, platilo a platí dodnes. I když dříve k tomu ještě službu opanoval fakt, kterému se říká mazáctví. Mladším ročníkům to moc neřekne. Prostě se hrálo na mladý a starý, jakože déle sloužící hasiče, stejně jako tomu bylo na vojně. Ostatně vojna mladším ročníkům také již nic neříká. Staří mazáci dělali mladejm všelijaké sviňárny a záděry, někdy hraničící se šikanou. To platilo i u hasičů. Trochu v jiné podobě, ale bylo to tak. Dnes naprosto nemyslitelné. Ani já nemám v tomto ohledu svědomí bez poskvrny, i když mazárny jsem si po nástupu taky něco užil. Nebylo to ale nic, co by nešlo dát, a ani vyloženě se nejednalo o hajzloviny. Krátce po nástupu, tak měsíc možná dva, se za mnou na hasičárnu přišel podívat spolužák ze základky a čuměl jak puk, když jsem ještě s jedním nováčkem fofroval s lopatou v ruce (já 😊) a přehazoval do kolečka hromadu písku, nacházející se za garážema. Na tom by nebylo nic divného, kdyby... Kdyby se ta hromada nevozila nahoru k buňkám a pak zase zpět ke garážím. Prostě z bodu A do bodu B a zase zpět. Smysl nula, jen buzerace. Kdo nezažil, možná neuvěří. Prostě nováčci. Člověk jen čekal, kdy přijde další novej kus, aby se to svezlo dál. Taková byla realita, a to to ještě u nás bylo docela v klidu. Taky jsme s kolegou jednoho dopoledne neměli co dělat, tak si sedneme do cisterny a mladej běhal kolem s větvema od stromu a dělal, že jedem na výjezd... Ale to bylo spíše ve srandě. Taky byla mazárna, že starej zavřel nováčkovi vzduch na Saturnu uprostřed sklepa. Tomu se přicucla maska decháku na ksicht a bylo po prdeli. Na Saturnech si to sám nezapnete. Byť to bylo na moment, nic příjemného. Na druhou stranu se třeba takhle jeden mladý řidič dotazoval, co má udělat, aby už mohl jezdit taky s Tatrou. Kokotov v podobě starejch mu hned bystře poradil, ať vybere určitý obnos peněz a donese je v obálce veliteli. Kolega tedy nelenil, vybral, vložil bankovky do obálky a další směnu se vydal na velitelskej barák... Průser jako hrom. Bejt mladej stálo jinak dost peněz. Můj nástupní plat byl 4040 korun hrubého... Když zazněla klasická větička „na kom je řada“, některým zní v hlavách možná dodnes, když na to přijde řeč. I přes to všechno to bylo krásná doba, kdy hasiči byli hasičema a musím říct, že mi toto pomohlo, když jsem později šel na tu „opravdovou“ vojnu.

-wap-

Vojna není kojná aneb služba u hasičů na kbelském letišti II.



Kbelská hasičárna se dodnes nachází na stejném místě, jako je tomu už xxx desítek let, tedy sousedí s leteckým muzeem. Já si to napoprvé přicválal hlavní bránou kolem autoparku a hlásil příchod. Po seznámení jsem byl obeznámen s tím, co se od mé osoby bude chtít a protože jsem měl PS II svoje, nafásnul jsem jen bojáky a žlutou Galletu. Během pár dní jsem prošel všema směnami, neb moje šichta byla jen od 7 do 15 hodin. Pak vycházka na pivo a ráno zas. Režim u VHZS byl drobet jinej, než na co jsem byl zvyklej. Takovej, řekněme víc v klidu. Výjezdů bylo jako šafránu, ale to neměnilo nic na připravenosti k nim. Technika podobná té naší, takže jsem si zvykl skoro hned. Držela se hlavně letová pohotovost při VD či SD, vojensky nebo státně důležitých letech. To se v bojácích nastarovala technika v garážích, nebo se s ní vyjelo před vrata a čekalo se, jestli onen let sebou nevlákne hned po vzletu, aby se tam bylo hned. Což se naštěstí nikdy nestalo. Vše ostatní bylo jako na každé jiné hasičárně, akorát tady byl duch armády, takže něco šlo složitějc, než v civilu. Nezapomenu ale na pár příhod. Sedíme na strážnici a čekáme co kdyby se rozsvítilo světlo a zazněl poplach, když v tom na dvorku slyšíme houkat majáky. Sakra, ale to nehouká nic našeho, notabene když všichni sedíme na hasičárně. Vykouknem z okna velitele směny a vidíme pod okny Opela Omega v policejních barvách (ilustrační foto, rampa sedí). Cizích policejních barvách. Kolega tehdy vozil z ciziny auta a zrovna se mu poštěstilo dotáhnout vyřešákový auto po zrušené obecní polici kdesi v Belgii nebo Švýcarsku, už nevím přesně. Na tom by nebylo nic tak zvláštního, ale on, že to má na prodej, ale že bychom mohli z toho auta použít světelnou rampu. Byla to Hella, čili proti naší neviditelné Tesle sakra krok vpřed. Slovo dalo slovo, rampa se z

osobáku sundala a že jí pár dní na to dáme na pěnovou Tatru. Nojo, jenže nastal problém. Rampa nešla na střechu 815 dát. Muselo se vymyslet jak. Nápad byl jasnej. Sežene se kus plechu, kterým jí vypodložíme a pak se to přišroubuje do střechy. Úkol zněl snadně, leč opak byl pravdou. Plech nikde nebyl. Až pak se někomu podařilo přes mechaniky v hangáru sehnat přesně to, co bylo potřeba. Teda po úpravě na pákových nůžkách. Plech, původně metr x metr se nastříhal do požadovaných rozměrů a za moment byla rampa na Tatře. To vám bylo parády. Na té malé fotce je vidět. Jenže to by bylo, aby nebylo. Za čas nastala v hangáru sháňka, že jim chybí kus náhradního opláštění trupu vládního letounu Challenger za nemalý peníz... Podařilo se z toho mega průseru vybruslit a je to promlčený... On se ten kus plechu zrovna prostě akorát šiknul... Na kbelské hasičárně jsem prožil i Vánoce. Dokonce sníh napadl, i když tehdy to nebyla vzácnost jako dnes. Někoho ze směny C napadlo, že postavíme sněhuláka, opět viz foto. Jak se tak koulel, jeho podoba jako by z oku vypadla tehdejšímu veliteli jednotky. Dokonce i brigádyrku měl na hlavě a na ramenou zlatý frčky. Jakmile ráno Karel přijel, okamžitě se poznal 😊 Akorát ty zlatý hvězdy přes noc nějaké „základák“ ze sněhuláka čórnul, tak se muselo sehnat pár novejš 😊 V kostce. Na službu u letištních hasičů ve Kbelích dodnes rád vzpomínám, a že je to už přes 22 let. Podíval jsem se tam služebně i mimo „vojnu“. Jak za mého působení u drážního HZS, tak i u pražské ZZS.

-wap-

Nekonečné příběhy s Tatra



Tatra, velká cisterna, co když jede, má v sobě zabudovanou automatickou předost v jízdě. Alespoň na první pohled tak vypadá. Že je realita jiná, pozná každý časem. Když jsem nastoupil ke sboru, měl jsem přesně tuto představu. Ve „zlatejch devadesátkách“, když člověk začínal, to chodilo trochu jinak. Tatra 815 CAS 32, byť byla oficiálně druhým výjezdovým autem, leckdy jezdila často jako první fůra. Na naší směně A. Jako bych slyšel moje děle sloužící dva kolegáčky při poplachu: Jardóóó, my si vezmeme Tatra a dolítneš tam, jó. Odpověď byla vesměs kladná, občas s dovětkem: Vemte si sebou aspoň nějakýho velitele 😊 Ani to nebylo pravidlem, ale prostě to šlo. Já jako mladej jen čuměl, i když na tatře jsem taky byl napsanej. Tak se někdy jelo s osádkou 1+3. Cestovní komfort nic moc na bidýlku. Koleno omlácený od šaltrpáky, ale šlo to snést. A hlavně člověk byl mladej, dravej a furt chtěl jezdit. Každý výjezd se rovnala další zkušenost. Tatra byla docela spolehlivá, tehdy už měla asi čtvrtý motor 😊 Espézetka AO-27-38 se vryla do paměti více lidem, vid, Martine. Když jsem jí poprvé spatřil, byla ještě v původní podobě. Dřevotřískový vnitřek nástavby, na střeše dva neviditelný modrý hrnce. Časem jsem jí trochu potunil šípama na kolech. Dostala taky nové majáky Hella a velké nápisy HASIČI na boky. A pak šla na repas. Když se vrátila, byla bezesporu nejhezčí CAS 32 v Praze. Nejen já s ní zažil fakt dost výjezdů a s ní spojených příhod. Byla fakt unikát. A to do slova a do písmene. Vzpomínám si, jak se jezdilo plnit vodou vojenské transporty US ARMY, přesouvajíc se drtit bývalou Jugoslávií, jak amíci čuměli jak puci, co to máme u nás za hasičák. Nebo jsme jeli s garážmistrem Fandou na nějakou zkoušku do TÚPO – Technický ústav požární ochrany v Modřanech. Potřebovali tam něco prubnout na čerpadle. Tatra měla jmenovitý výkon čerpadla již v označení, 32, tedy 3200l/min. V TÚPO dávala ta naše asi 4500l/min. Jak? Nevíme. Každý na to koukal jak blázen, a i technici říkali, že takovou tatra ještě nikdy neviděli. Bohužel ne každá historka, spojená s tímto vozem, je veselá. Je jich ale celkově fakticky dost, tak vás s nimi budu postupně seznamovat 😊 Její hasičský život neukončila ani drsně vypadající nehoda, když se vlivem technické závady na řízení potkala s železničním mostem ve Vršovicích viz foto z odtahu do servisu, se kterým nám pomohli kolegové od nosorožců, tedy HS-7 Smíchov s Krakenem. Tatra z roku 1986?1987?, která pamatuje celkem tři pražské drážní hasičárny a chvilku i garáže hasičů na ruzyňském letišti, dostala novou boudu a sloužila dál. Až poměrně nedávno byla vyměněna za novou Scanii.

-wap-

Doprovody cisteren s "něčím"



Není výjezd jako výjezd. V dobách dávno minulých se člověk dostal i k poměrně nebezpečným věcem, o čem se ale pořádně dozvěděl až mnohem později a to ještě náhodou a informace nebyla kompletní. Čert ví, jaké následky to mohlo zanechat na zdraví. Jezdilo se takto sice sporadicky, ale i jeden jediný doprovod cisterny stál za to. Oč šlo? Takhle přišel velící a dotázal se, jestli pojedem doprovod železniční cisterny. S rovněž mladším kolegou, že jasně. Na tom by nebylo nic divného, kdyby... Pojede se až v noci, z ... do ..., za tmy, neb ta skryje vše. Se situací byl obeznámen i směnový chemik, na rozdíl od nás. On taky jel v autě s řidičem. My v hitláku – služebním voze, napojeném hned na onu cisternu. Tak už na první pohled nevypadala že je v kondici. Měla nařezané otvory v plášti, jakoby víka, visící a držící jen na horním straně. Bylo nám řečeno, ať se k tomu vůbec nepřibližujeme. To člověka trochu trklo, že tekutý náklad nebude asi úplně v cajku. Snažili jsme se tedy nepřibližovat, provedla se vždy jen vizuální kontrola, když se zastavilo. Že po dobu, když se jelo, to z cisterny cákalo ven i na náš „hitlák“, je nasnadě. V cílové destinaci, kde se měl náklad zlikvidovat, jsme skočili do druhého auta a jelo se domů. Bylo skoro ráno. Celé to trvalo asi 8 hodin, protože skrze ty otvory v cisterně vlak nemohl jet rychle, aby to nešplouchalo a necákalo moc ven. Což bylo nereálné. Nakonec nám bylo řečeno, že se převáželo staré hnojivo, ale po letech se člověk dozvěděl, že v cisterně bylo asi 15 kubíků nějaké echt rakovinotvorné látky. Tato cesta nebyla jediná, ale oficiálně se žádná nekonala, vykázano to bylo jako doprovod, ale něčeho úplně jiného. Někdo přikázal a hasiči udělali... Ono i na silnicích byl provoz všelijaký a né vždy se v cisternách a kamionech obecně přepravovalo to, co bylo deklarováno v nákladovém listu. Takže v ten moment byl nějaký Hazchem, UN kód a Kemler k ničemu. Inu divoké devadesátky.

-wap-

Pozor, pozor! Pojedete na požár trolejbusu, Úvaly u Prahy



Psal se 23. listopad roku 2004. V ten den to byla docela vydařená směna. Sedíme odpoledne na denní místnosti a přemítáme o dosavadních výjezdech. Někdo popíjí kafe, další rozjímají. Odpolední siestu vyrušil poplach, takže zpět do reality. Posloucháme, co se děje. Staniční rozhlas vypustil slova spojačky Petry: Pozor, pozor! Pojedete na požár trolejbusu, Úvaly u Prahy. Čumíme na sebe jak v Jiříkově vidění. Co že to hoří? Trolejbus? V Úvalech? Si dělej prdel, né? No nic, skáčeme do aut a jedem. Já s řidičem „Pantíkem“ v Tatře. Mydlíme to docela zvostra, z okruhu na Běchovice jedem po třech kolech. Mercedes nám neujede. Sic jsem se málem posral při tom zážitku, ale nedá se svítit. Za chvíli zastavují obě cisterny na nádraží v Úvalech a ono opravdu, trolejbus hoří a od něj skoro i druhej. Jsou převáženy na plošinových vagoncích z výrobního závodu do Zlína k budoucímu novému majiteli, kterým byl tamější dopravní podnik. Druhého se možná dočkal, první, byť zvenku nevypadal, tak vevnitř byl shořejší skoro cu grunt. Co nezničí oheň, to dodělal kouř. Na místě s námi spolupracují místní dobráci, takže tlakovka, céčko, dejcháky a hurá uhasit aspoň něco a zachránit ten druhej. To se podařilo, i když celková škoda byla značná, ale uchráněná hodnota ještě větší. Podařilo se nám uchránit 6 milionů. Škoda se po šetření ještě navýšila, prvotní odhad byl mega. Člověk zažil dost kuriozních hlášení a následně zásahů, toto byl přesně jeden z nich. Co bylo ale zajímavé, tak samotná příčina požáru. Schválně, uhodnete? Se teď drobet pochválím, ale zachránil jsem tehdejšímu chleboďárce sakra dost peněz, protože IRIS BUS chytil nikoliv z viny Českých drah, ale výrobce. Byl jsem i součástí vyšetřovací komise, kde jsem předložil „důkaz“ o příčině 😊

Jinak do Úval se jezdilo poměrně často. Jednou se valilo na požár pantografu, já v liazce si se starším kolegou říkáme, co budem dělat, vzadu byl s námi jeden VD, řídil VS, no a ten VD byl sic VD, ale ten den mu to „nele pilo“, tak ho VS za řeči za jízdy vysadil... Chtěl bych vidět údiv osádky Tatra, jedoucí za námi, co ho na silnici sebrala. V ten den už jen mlčel a svoje moudra si nechal pro sebe...

-wap-

Nekonečné příběhy s Tatrou II.



... Václav to už nakousnul... a tak Tatra i Liaz sloužící u TPZS - Technicko požární záchranná služba, jak se tehdy jmenoval soubor kolotuků v hasičském, byl datován z roku výroby 85. V 90 letech to tedy byla moderní technika, která skýtala dřevěné regály a elektrovzduchové ventily v ovládání čerpadla, a i vozidla jako takového, což sebou samozřejmě neslo svérázné poruchy a způsoby oprav. Nicméně základ vozidel byl, co se mechaniky pohonu týče, neskutečně odolný a liazka na to, co všechno dolítala, jezdila s původním motorem do roku 95. Tatra v tu dobu měla motory 3. Ono těžko se divit, protože tehdy bylo externí vyhřívání motorů v plenkách a úspěch byl mít vzduch a šťávu v baterkách, které paradoxně vydržely více než některé soudobé.

Byl sem tam krátce, když někomu zabouchal motor v Tatře a bylo rozhodnuto o opravě, resp výměně za nový. Po montáži bylo třeba rychle zajet, dostal sem instrukce, jakým způsobem a že 500km denně a ať je to na výjezdu, po 3tis km. Ve 2700km, když jsme se vraceli z Gumotexu Břeclav vezouc tuším sunity (protichemické obleky), v motoru na D1 zamlátilo a auto zůstalo stát. Krve by se ve mně nedořezal. Doplazíme do odstavného, s problémy zvedneme kabinu a hle, kouká na nás píst, hlava o kus hore a je jasný, že cca na 60km před Prahou a úspěšným zjetím motoru končí jeho píseň. Po několika pokusech pomocí TEchnicky SLAbší radiostanicí přivolat pomoc jsme začali stopovat a rozdávat lístečky s telefonním číslem na stanici a sdělením co se stalo. Lidi tehdy super a za cca 4hodiny dorazila vojenská osmikola a tyčovali jsme do Prahy.

Tatra byla v následujících dnech odtahena do servisu a sháněl se motor, kterež sem dle slov ostatních zničil, protože jezdím jako blázen, magor...atd.. Pak se zadařilo sehnat generálku. Dosta Liberec zněla adresa, nadráždil sem hávéčko, teda A30, dal jedna dva, pauza tři čtyři a jel pro motor. Chvilí sem pojezdil po Liberci, pokecal s pár lidma a pak sem konečně dorazil do vytoužené fabriky pro perfektně zgenerálováný dváctihrnek do milovaný Tatry. To, co jsem tam však spatřil, moje těšení poněkud zmrazilo. Na venkovní ploše byly srovnány řady motorů k expedici, bohužel s otevřeným sáním a v takovém pohledově divném stavu, že sem cítil trochu obavy. Ptám se při nakládce, jestli to těm

motorům takhle nevadí, bylo mi řečeno, že sem mladej a vim hovno a ať jedu. Dopravil sem to tedy do servisu a za dva dny auto přivezl. Díky dalšímu záběhu se tak na hasičské poměry ze mě stal skoro tírák, protože nikdo s tím autem tolik nenajezdil tolik na výjezdy ani za celý život. Motor vydržel 3000km záběh jako nic, zdálo se že bude vše ok, pak mělo céčko výjezd někam za Benešov a pod kopcem Votičákem v tom zamlátilo a bylo po něm. Ulámaný ventily, šrot. Je fakt, že jezdil ze všech nejlíp, ale jeho výdrž byla cca 3500km.

Třetí pokus byla výměna motoru, kdy se dovezl ze Slaného. Tehdy byla nějak doba porostů a hodně se kvaltovalo, co chvíli sem uháněl servis, jestli už je to nastrojený a můžem si to vzít, suplující ertáky toho moc už nedávaly. Jednoho dne zadrnčel telefon někdy odpoledne, že je tam posazenej a druhej den v poledne ať přijedem. Druhej den dopoledne telefon, ať nejezdíme, že to byl původně turbomotor a někdo nezaslepil díry na olej, takže ho natočili, motor krásně chytil, vychlístal všečen olej a zcela nečekaně se zadřel tvl..., nicméně za další tři dny už auto bylo zpátky se čtvrtým motorem a je dost možný, že už tam je dodnes. Nevím, netuším...

-tatrablázen-

„Pouhé“ převzetí události aneb u Tábora první jednotkou, z Prahy...



Drážní hadice mají poměrně veliké a rozsáhlé hasební obvody. V případě Prahy to bylo celé hlavní město a kus středních Čech. Skoro na samém konci rajónu, kde se už dělila hranice krajů Středočeského a Jihočeského, leží Střeziměř. Střeziměř je obec a v ní je nádraží. Před léty na něm začala hořet lokomotiva. Na drážní ohlašovnu požáru to bylo oznámeno a my vyjeli s družstvem s cisternou Mercedes. Vzdálenost cca 80km. Z našeho pohledu se jednalo o výjezd ve stylu převzetí události od místních hasičů. Proto si z nás dělo tzv. dobrej den spousta kolegů a vysmívalo se, že nejsme hasiči, ale jen provozujeme povoznictví apod. Bylo to v naší gesci? Bylo. A třeba se někdo podivil, proč se jede převzít požár trávy, kterej je tutově uhašenej na vzdálenost třeba 30km. Pro státní hasiče to byla jen hořící tráva, pro nás taky, ale s tím, že při požáru mohlo dojít třeba k poškození zabezpečovacího zařízení dráhy a nemalý problém mohl být na světě. Ale zpět k hořící lokomotivě. Pomalu se blížíme do Střeziměře, zbývá jen pár kiláků. Jedem na pohodu, ať se nikde nevyválíme. Fanda parkuje u nádraží a mě bylo divný, že tu nevidím nikde stát další hasičský auta. Nádražáci začali hulákat, kde jsme. Si pomyslím, jak jako, kde jsme? Mi cvaklo hlavou, že to asi uhasili místní a jeli do pryč. Jenže vono hovno, slavný soude. My přijeli jako první. Z prdele klika, že se nejednalo prakticky o požár, ale jen o zahoření nějakého bordelu uvnitř lokomotivy. Plastový lokomotivy... Místní hadice hasili někde něco jiného, jak jsem se dozvěděl, když člověk začal zjišťovat co a jak. Na vyšší organizační úrovni něco nefungovalo, jak mělo. Mašinfíra to lokalizoval hasičákem a my provedli likvidaci. Pak se mašina doprovodila do táborského depa... Doprovody, taky specifikum drážních hasičů.

-wap-

PS: Tímto tě Václavíčku zdravím do hasičského nebe... jsou to už tři roky, co nejsi mezi námi...

Doba Formanů a Favoušů...



Když jsem se stal členem týmu pražské vyšetřovačky, vozila nás vcelku pohodově Škodovka Forman. Ale i na tohle auto přišly občas chmury a muselo do servisu. A potom se pro nás shánělo cokoliv pojízdné, co mohlo fungovat. Tehdy to nebyly doby, kdy dvory hasičáren plnily polepené osobáky, my byli šťastni, když na nás vyšel aspoň "Favouš" s AZD-čkem, v Praze proslulý Čáryfuk. Auto jezdilo, jakž-takž brzdilo a když na něj řidič moc nenadával, tak i tu a tam poslouchalo.

A tak jsme zase jednou přesedlali z našeho Formana na Čáryfuka s tím, že v záložním autě "nějak" blbne elektrika a že s ním ještě musíme zajet k expertům. Auto jsme přezbrojili a vcelku brzo dopoledne vyjeli do našeho, firemního elektroservisu. Čáryfuk byl proslulý svými stálými chorobami, tak do něj mechanik sebevědomě zabořil dlaně a kutil... Po chvíli nadskočil poprvé, když od auta dostal hybu, nedlouho poté znovu, čímž jeho ego trochu víc pokleslo. Jenže i my jsou na výjezdu znejistili, protože nám tehdejší vymožeností, obrovským "mobilním" telefonem v autě předali z operačního jakýsi větší požár. V zájmu vyšetřovačky, ale i zdeptaného servisáka v tu chvíli bylo, abychom co nejdříve vypadli. A tak mládenec ještě chvíli bojoval a pak s úlevou prohlásil, že je opraveno.

Sedli jsme do vozu a konečně se vyřítili k fajru.

Nájezd na Průmyslovou a snažím se dohnat zpoždění. Čáryfuk řve, co může, klasická, stará blikna na střeše se snaží o zázrak, aby byla vidět. Ale řidiči docela uhýbají, i když se závistí, jak se v té ucpané dopravní tepně můžeme proplétat dopředu. Ale jo..., jede to... Sjíždíme do Hloubětína a Čáryfuk škytne, AZD ještě párkrát zavýje, světla na rozlučku bliknou... a už se jenom setrvačností spouštíme k Poděbradské. Teď nás s úšklebky sledují a míjí všichni ti, které jsme před chvílí rozehnali a předjeli. S problémy se dobojuju ke krajnici a snažíme se vyřešit problém a přivolat pomoc. Auto ani neštekne, světla mrtvá. Bereme vysílačku, ani ťuk... Ok, telefon... Ale i ten přece potřebuje proud. Zoufalý pohled na kolegu, starého hasičského veterána Vráťu. Jeho reakce mi ale klid nepřináší:

"Já kapesku nemám, nechal jsem jí doma". Hmmm, klasika! S remcáním pod vousy se tedy dobývám do kufru pro svou. Remcání mě ale rychle přechází ve chvíli kdy zjišťuju, že ta má je pro změnu vybitá...

Co teď, šlapat někam do Hloubětína k telefonnímu automatu...?

Čas kvapí a my jsme naprosto bez spojení, kontaktu, sebevědomí.

Najednou u nás staví červení andělé. chlapi od jakéhosi dálného podnikového útvaru a mají telefon!
Spása!

Přivoláváme pomoc, kluci z holešovické "rychlé roty" nás odtáhnou k sobě na stanici, tam dostaneme k dispozici už neoznačené, víceméně "civilní" auto a dle dopravních předpisů vyrážíme v pražském frmolu došetřit požár.

Jak hoši od PČR, tak i postižení, ba i naši kolegové na nás hází hodně nevrle pohledy, náš dojezd k případu trval snad 4 hodiny... 🙄

-lk-

Přehrada Štěchovice aneb mlčeti zlato...



Je tomu už fakt dost let zpátky, ještě v dřevných dobách předinternetových a skoro i předmobilových, kdy panovalo u nás počasí podobné tomu, jaké je posledních pár dní, a tak se mi vybavila jedna dešťová příhoda z práce. Tehdy taky padal hustý déšť, který nechtěl přestat. No a jednou přišel pokyn od nejvyššího, že pojedeme zjistit stav vody na přehradách u Prahy, abychom kdyžtak byli na železnici připraveni na nějakou tu mokrou záludnost. Já tehdy ještě jako maník, neb už VD, nevím, ale to není podstatný, jsem tedy vyrazil s našim VS Jirkou alias „Já a moje teráno“, jak jsme mu také tajně přezdívali, splnit daný úkol. Ve své podstatě nic. Vyjeli jsme směr Slapy, kde nám hrázný ochotně předal informace, já si je zapsal a valilo se níž, do Štěchovic, leč tam nám nikdo ani neotevřel. No nic, pomysleli jsme si svoje a sjeli do Vraného nad Vltavou, kde opět hrázný podal potřebné info bez problému. Vrátili jsme se na hasírnu ve Vršovicích a co si tak vybavuju, tak byl až do rána od vody klid. Vzestup hladiny nebyl nijak dramatický, a tak se v klidu předala služba směně B a my šli na tehdy klasický ranní pivo ke Kalendům. Pro škarohlídy, tehdy se prostě po šichtě chodilo na piváka.

Před půl 8 dřepneme ke stolu, kde už byla pár kolegů z jiných pražských hasičáren a v rohu dva cizí chlapíci. Servírka Miriam donesla hrnky Gambáce a vyhlášenou dršťkovou polévku, čili hurá na snídani. Do toho se žvanilo, co kdo ve směně dělal, jestli bylo něco zajímavého, kde co hořelo, prostě hasičský tlachání. Já mluvil o našem zjišťování stavu Vltavy a jak tak líčím večerní činnost, neopomenu zmínit, že na přehradě ve Štěchovicích se na nás vybodli a označil jsem je dost nevybíravým slovem... V tom se zvednul jeden z těch dvou chasníků v rohu u našeho stolu a dost zhurta povídá: Jo tak my ze Štěchovic jsme pěkný zmr...? Krve by se v člověku nedořezalo... Ale situace se hned vysvětlila 😊

Inu mlčeti zlato, protože nikdy nevíš, kdo tě poslouchá. No a když už to mlčení, tak podobnou příhodu jsme zažili s našim strojníkem Mírou, kterému nikdo neřekl jinak, než Bohouš, protože on takto

pojmenoval každého, s kým mluvil. Bohouši sem, Bohouši tam.... No a jednou se šlo od Kalendů dál na Prahu a na hradě v hospodě u Černého vola si dřepne parta hadic ke stolu, kde seděj dva ramláci v montérkách a Bohouš, kterej byl jinak i dost akustickej, čili řval jak kráva, jel tu svojí „Bohoušovskou“. Po půl hodině to jeden z těch dvou montérek nevydržel, zvedl svoje dva metry a dobrejch 130 kilo živé váhy a na celou hospodu zařve: Kur..., nesor mě, jak víš, že se jmenuju Bohouš? 😊

-wap-

Nekonečné příběhy s Tatrou III.



Možná to bude znít jako klišé, ale s tímhle vozem se příhod zažilo věru dost. Ne každá byla ale veselá, ba naopak. Pustím do světa pár z nich. Že se nehody nevyhýbají ani hasičům, je holý fakt. Příčiny jsou různé, viníci rovněž. Někdy to prostě posral náš řidič, jindy protistrana, anebo případně oba dva. Jsme halt jenom lidi, co občas udělají chybu. Při jednom výjezdu se Tatra řítí po hlavní na Tylák, semafor, zelená, a přes něco se jen lezce zhoupne. Asi vobrubník, říká řidič Jirka, zvaný Brnkačka. Prd, byla to škodovka 105. V ten moment teda její dvě třetiny, protože kufr jí přejela Tatra. Nikomu se nestalo nic, akorát osádka škodovky si na fofr měnila místa. Jasně že byl řidič nacpanej... Při jednom z dalších výjezdů sedím v Tatře jako velitel, jelo se do Holešovic na požár vagonu, kde mělo být uvnitř několik bezdřáků. Takže trochu fofrem.

Přijíždíme na křižovatku pod Synkáčem, Mercedes projel na zelenou, nám už skočila červená. Pomalu jedem dál, zprava dobrý, ale zleva náhle vyjela Felda. Ani to rána nebyla, ale Felda už nevyjela a zůstala pod naší Tatrou. Skáče ven, uvnitř osobáku rodina a batole v bezvědomí. Provedlo se vše, jak mělo v rámci nehody. Nakonec to vypadalo hůř, než byla skutečnost, ale pocity nepopsatelný. Vina padla na obě strany, jelikož my sic na červenou, ale řidič osobáku tam vletěl více jak 70km/h. Jeden výjezd mohl skončit vyloženě průserem. K nám na hasičárnu před mnoha mnoha lety jezdili občas pyrotechnici cvičit svoje hafany na vyhledávání výbušnin. Dali v rámci tréninku do nárazníku tatro kus modelíny, ale nám v ten moment vyhlásili poplach. Tak se halt jelo ven i s pokladem v nárazníku, o čemž ve fofru, vzniklém při vyhlášení poplachu nestačili nikomu říct 😊 Ale klid, v nárazníku to drželo jak přibitý, takže si to kluci po výjezdu vyzvedli a už nikdy se toto neopakovalo 😊

Co bylo ale vyloženě nepříjemný, když se mi podařilo před 15 lety udělat ve střeše Tatro hlavou lehký důlek 😡 Jelo se na požár skladu dřeva a budovy do Jenče k nádraží, silniční retardéry jsou leckdy víc pro zlost, než pro zvýšení bezpečnosti na silnicích, a pokud takovej dost vysoký není ani označený

značkou, že tam jako je, je na průser zaděláno. Kór v noci, jako byl náš případ. Valíme to docela šturmem už v Jenči, vidíme plameny, Mercedes před náma se najednou vznesl a my s Tatrou hned po něm. Strojník se kroutí za volantem, já opouštím pneumatickou sedačku směrem vzhůru a zastavuju se o strop. To vám byla rána, až z toho auto přestalo na moment blikat a houkat. Nemít na hlavě blembák, asi by mi pukla hlava. Hned den na to jsem psal stížnost na jenečský úřad, bez odpovědi. Jen tam časem někdo prej dal značku, upozorňující na „drempls“...

-wap-

Příčina požáru trolejbusu? Lidský faktor...



Když už jsem popsal náš zásah u požáru trolejbusu v Úvalech u Prahy, který byl poměrně kuriozní, tak jak jsem slíbil, podělím se i o příčinu vzniku zakokrhání červeného kohouta v něm.

Byla to vlastně banalita, nedodržel se postup pro přepravu, za který zodpovídal výrobce. Jak už to kolega v komentech na FB uhodl, trolejbus má rád troleje, neb mu přes sběrač dávají šťávu, potřebnou pro jeho pohon. Zde dostal šťávu z troleje rovněž, jenže bohužel přes nesklopenou anténu radiostanice. Proud si běžel do stanoviště řidiče, kde bylo také největší plamenné hoření. Zprvu to nebylo jasné, ale vzhledem k průzkumu druhého trolejbusu na vagonu, který měl anténu rovněž nahoře a bylo velkým štěstím, že přežil prakticky bez úhony. Na prvním trolejbusu anténa odhořela, prostě zmizela. Já už v tu dobu tahal sebou fotoaparát, tak se mi podařilo zadokumentovat vše včetně nesklopené antény na druhém voze.

Výrobce chtěl samozřejmě uhradit škodu po přepravci, kterým byla železnice, tedy České dráhy. Ta si to pochopitelně nechtěla nechat na svých bedrech, ostatně bylo proč. Zasedla vyšetřovací komise, já na ní byl pozván a předložil důkaz podobě snímku druhého trolejbusu s nesklopenou anténou (FB bohužel fotky značně degraduje na kvalitě, která byla i tak mizerná), což bylo rozhodující v tom, kdo byl viníkem. Při nakládce na vagony pracovníci výrobce antény prostě na trolejbusích zapomněli sklopit. Po nějakém čase došlo k nevyhnutelnému. Anténa třela o trolej a bylo to. Svému chleboďárci jsem tak pomohl ušetřit sedmimístnou částku v korunách...

-wap-

Vykolejená souprava metra Siemens M1 a její náročné vyprošťování



V pondělí 21. 11. 2005 vykolejila na zkušební trati v depu DP Praha-Zličín souprava metra Siemens M1. Shodou okolností se jednalo o její poslední testovací jízdu před předáním pražskému Dopravnímu podniku. Já měl v ten den dovolenou a akorát jsme vyjeli s kolegy z požárové redakce do německého Erfurtu dělat reportáž. Při cestě na dálnici koukám z okna a říkám, že ta souprava metra je nějak divně postavená, a hle, ona byla mimo trať a nikde nikdo. Zastavíme tedy a já se dám do focení, když v tom majáky a kolegové na místě...

Jak celá událost s následným zásahem vznikla a probíhala? Souprava projela návěstidlo „Stůj“, koncovou kolejovou zarážku, plot a skončila v poli kousek od pražského silničního obchvatu. Při nehodě nebyl naštěstí nikdo zraněn. Na místo okamžitě vyjel HZS DP a.s. (bývalé HZS Metro), který má v těsné blízkosti zkušební trati jednu ze svých celkem tří požárních stanic. Po zjištění situace bylo rozhodnuto, že se o spolupráci požádá HZS tehdy Českých drah, a.s. – HS Praha, nyní HZS Správy železnic, který má s likvidací podobných nehod velké zkušenosti. Po dojednání spolupráce na vyšších místech, tedy v pondělních odpoledních hodinách, na místo nehody dorazila jednotka pražských drážních hasičů se svojí těžkou technikou a se specialistou na železniční nehody z PNV Praha (nehodový vlak). Vzhledem k tomu, že v tu dobu stále probíhalo šetření příčin nehody, bylo rozhodnuto, že se vyproštění soupravy metra odloží až do konečného vyšetření. To pro jeho složitost trvalo téměř týden. Nejprve se spekulovalo, že na kolejích byla námraza, a tudíž vlak nemohl zastavit. Později byla už však známá skutečná příčina, a tou byla chyba strojvedoucího soupravy. Ten na zkušební trati nerespektoval povolenou rychlost 60 km/h a jel o 20 víc. Tedy 80 km/h. Projel místo zastavení, v tu chvíli sepnul automatický brzdový systém, který fungoval bezchybně a soupravu přibrzdil. Bohužel šlo o výrazné překročení rychlosti, takže vlak metra zcela nezastavil, a ani kolejové zábrany na konci trati nemohly

zabránit vjetí soupravy do pole a jejímu následnému vykolejení. „Příčinou tedy bylo selhání lidského faktoru,“ sdělil pro média zástupce společnosti Siemens.

Ted' již k samotnému vyproštění metra. V pondělí 28. 11. 2005 se na místo nehody opět dostavil HZS DP a i HZS ČD. Za pomoci nakolejovacího zařízení LUKAS a archaicky vypadajícího HOSECHe se započalo s vyprošťováním prvního z celkem tří vykolejených vagónů pětivozové soupravy. Ten šel relativně snadno, neboť byl svojí polovinou stále na kolejích zkušební trati. Za pomoci heverů byl zvednut, poté přemístěn na položené koleje a navijákem vytáhnut zpět na zkušební trať. Druhý šel o poznání hůře. Opět se musel zvednout, pak nasměrovat na položené koleje, které četa hasičů musela ručně neustále přenášet do správné polohy. A že taková kolej něco váží. Když se i druhý vagón zhoupl přes kopeček, byl poté vytažen na trať. Poslední, tedy třetí vagón, to byl skutečný oříšek. Jeho vyproštění probíhalo dva dny. Vzhledem k tomu, že byl téměř celou svojí délkou pod kopcem, ležel tzv. na břiše, bylo nutné jej nejprve hevery podepřít, poté vykopat místo pro koleje a posunout jej do strany. Když se toto podařilo, byl navijákem povytažen a znovu muselo být provedeno přesunutí těžkých kolejí. Pak následovala již téměř zaběhlá rutina – zvednutí hevery, posunutí, položení na koleje, vytažení navijákem. Toto se opakovalo mnohokrát. V úterý kolem poledního se dílo podařilo. Poslední, skoro 28 tun vážící vagón byl konečně vyproštěn a předán majiteli, firmě Siemens.

Když si tak čtu, co jsem zatím napsal, je mi úplně líto, že tak těžká práce bývalých kolegů je shrnuta do několika řádků. Ale ono to jinak napsat nejde, tak, aby tomu rozuměl každý. Odborné pojmy ohledně nakolejování jsou asi pro většinu neznámé. Práce, kterou při likvidaci této nehody odvedl HZS DP i HZS ČD při jejich zřejmě historicky první velké spolupráci, je opravdu úctyhodná. Celé dny v mrazu, blátě, neustálé přenášení těžkých heverů a kolejnic, prostě žádný med. Jak by řekl kolega „nic pro slečinky,“. Ale i toto je práce hasičů. Velký podíl na řízení pracovního postupu likvidace havárie měl i pan Marek z nehodového vlaku depa Vršovice. Tento velmi zkušený pán se za svoji mnohaletou praxi podílel na likvidaci mnoha takových nehod na železnici a jako mistr nehodových prostředků ČD se věnoval i odborné přípravě drážních hasičů. Na likvidaci nehody, při které dosáhla hmotná škoda výše cca 20.000 000 Kč, – se též velkým dílem podílela četa vlakové pohotovosti DP.

Na místě události byla k vidění i zajímavá technika. Když pomínu nakolejovací zařízení (metro má lepší, lehčí a hlavně novější LUKAS, drážní HZS měl v tu dobu starý, těžký ale dobrý HOESCH...), zaujala mě už bohužel dlouho neexistující bývalá caska K25 Karosa předělaná na technický vůz DP Metro. Byla z ní vyjmuta nádrž na vodu i pěnídlo, čímž vznikl velký vnitřní prostor. Ve voze se přepravuje právě nakolejovací zařízení, je to obdoba technické Tatry 8×8 HZS ČD/SŽ, která má v nástavbě kromě nakolejovacích prostředků ještě mnoho dalšího vybavení. Dále byl na místě VYA AV-15 Tatra 815 8×8 od HZS ČD/SŽ Praha a cisterna Scania HZS DP.

Závěrem lze říct, že i přes složitost zásahu a drobné problémy se vše podařilo zvládnout téměř dokonale. Spolupráce mezi hasiči Dopravního podniku a drážními hasiči fungovala bezvadně. Stejně tak i ostatní zainteresované složky. I přes velkou hmotnou škodu se tehdy (je to už 16 let...) jednalo o zajímavý zásah a další velkou zkušenost.

-wap-

Na kolejích nehouká sova, ale vlak... aneb vysokotlak na tři kusy



Je historicky dáno, že na kolejích opravdu nehouká sova. Proč, to je jasné každému i méně chápajícímu člověku. Vlak je prostě blbej soupeř, proto o sobě většinou dá vědět, když se blíží. Jenže to neplatí vždy. I strojvedoucí je jen z masa a kostí a může výstrahu zapomenout, pak je průser snadno a rychle, ale on jí třeba nedává taky z důvodu, že jí prostě není proč dávat, notabene když třeba skrze informační šum k němu ne vždy doputuje info, že se na kolejích pohybují složky IZS v rámci zásahu. No a pak tady máme druhou stranu mince. Občas se i právě v lidech z řad složek IZS nesepe na pravá reakce na situaci. Pak je docela honička, když zasahující rozežene projíždějící rychlík a všichni jsou rádi, že se nikomu nestalo nic. Vlivem informačního šumu se třeba taky stalo, že byla přes operační středisko poslána do světa závazná informace, že se zasahuje přesně tam a tam a byl vydán požadavek na zastavení či omezení provozu. Jenže došlo k tomu, jak se lidově říká, jedním uchem tam, druhým ven, že zde to uchem prošlo jen tam, ale ven nikoliv. Takže si tak kolegové tlačejí kolejový vozík s naloženou rakví, ve které byl nebožtík (přejetá osoba na železnici je bohužel častý zásah...) k místu stání pohřebního vozu, když v tom za nimi začala divoce houkat lokomotiva rychlíku, co tam neměl co dělat, jenže fíra tuto informaci neměl, že před ním jedou hadice s vozíkem, měl jet po jiné koleji, jenže kdosi toto nezrealizoval. V těžko uvěřitelném fofru se jim podařilo do slova a do písmene odhodit rakev z vozíku, a i nikoliv lehký vozík jako takový mimo koleje do křoví a odhodit i sama sebe...

V rámci předání informací je pak ještě jeden faktor. Uposlechnutí. Osobně se mi stalo a nejednou, že fíra dostal pokyn na snížení rychlosti. Si tak např. hasíme trávu a křoviska u trati, když se mistr z lokomotivy rozhodl, že proč jezdit desítkou, když tam jen hoří. Požár skoro uhašen. ale rychle jedoucí mašina ho znovu rozvířila, my začali na novo, nehledě na ohrožení bezpečnosti zasahujících hasičů. Pan lokomistr ještě hulákal z okna, že to je hovno voheň, proč buzerujeme se sníženou rychlostí (údajnou

buzeraci v podobě snížení rychlosti jsem osobně vyslechl x krát)... Pak následuje stížnost a zbytečný malér. No a pak je tu druhý extrém. Stejně nebezpečný. A to je ignorace ze strany hasičů. Nikoliv nadarmo se v případě požáru téměř vždy tahají hadice pod kolejema. Není totiž vždy nutné zastavit provoz na železnici, což je výhodné pro obě strany. Zasahujícím hasičům tak nehrozí, že přijdou o hadice a dráha zbytečně nestojí, byť je v daném úseku na žádost velitele zásahu třeba snížena rychlost projíždějících vlaků. Jenže... jenže se našel a bohužel ne jednou velitel, který když jeho jednotka dorazila na místo, tak dal povel ve smyslu toho, že se hadice natáhnou přes koleje. Třeba jeden takový případ za všechny se udál před léty na okraji Prahy, kdy se z liazky natáhl vysokotlak přes koleje a za moment přijel vláček. Tlakovka na tři kusy a hasič na proudnici málem pod koly vlaku. Podcenění bezpečnosti se na železnici fakt nemusí vyplatit. Výše popsané se stalo před dost lety, ale ignorace a blbost platí i dnes. Samostatnou kapitolou v tomto případě je hašení pod trolejí a elektrické mašiny.

PS: Když vidím světlo na konci železničního tunelu, není to TO pomyslné světlo, značí nějakou naději, ale přijíždějící vlak, který je u vás mnohem mnohem dříve, než si myslíte, že může být 😊

-wap-

Nekonečné příběhy s Tatrou IV.



S naší CAS 32 Tatra 815 se z již popsaných řádků o ní znáte skoro tak důvěrně, jako my, ale příhod s ní je v šuplíku stále dost. To, že když se s tatrou vyjelo za studena k požáru, tak za sebou zanechala kouřovou stopu po dobu několika kilometrů a vypadalo to ve vršovických ulicích tak, jako kdyby tam projel tank T-55 a zapnul ochranné zadýmování, asi netřeba popisovat a vysvětlovat. Ona měla holka občas i jiné „vejšprechty“, sic neotravující okolí, ale její osádku. Bylo období, kdy se jezdilo několikrát za směnu na asistenci plnění lokomotiv PHM do Dobříše, protože probíhala výluka na trati a ta nebyla tudíž v provozu po celé délce až do Prahy. Si tak v jednu sobotu před obědem na přelomu tisíciletí vyrazíme s kolegou strojníkem směr Strakonická, vše nasvědčovalo tomu, že to bude prakticky prima vejlet ta Dobříš. Jenže... jenže při stoupání na Cukrák se otevřelo nebe a na zem začalo vypouštět tolik vody, až to nebylo hezký. Jako jste v autě, tak žádný problém, na majáky se nejelo, takže se povalí pěkně v klidu. Já teda zahodím vajgla a že zavřu okno. Švihadlo ve dveřích šlo dobře, okénko se vytahovalo, když v tom lup, něco někde prdlo a spadlo dolů. Jakože úplně dolů do dveří. To nechceš. Během minuty jsem byl durch a to si člověk ve fofru vytahnul přes sebe pogumovanej zásahovej kabát na ropné havárie. No nic, do Dobříše se dojet muselo, mašina už čekala. Já byl nasranej jak brigadýr, zima strašná, ale vydržet se to muselo až do Prahy. Jak já se těšil na suchý hadry. Na hasírně to strojnici rozebrali a opravili. Jako asi není normální, že se mi to samé stalo odpoledne znova?

Ono v kabině si člověk užil vůbec srandy. Jak asi většina ví, tak tatra má vzduchem odpruženou sedačku. Jako je to pohodlný, jak se auto valí, tak vy si pěkně vrníte, když se to pohupuje, dokud... dokud pod váma neprdne onen vzduchový měch. Mě se to stalo už nevím přesně kde, ale teda musím říct, to vám byla rána. V ten moment nebylo v kabině vidět, jak se zvířil prach. Přirovnal bych to k práškovému hasičáku, když ho vodpálíte v místnosti. Za moment se to sice vyluftovalo, ale tím problém jaksi neskončil. Měch neplnil svojí funkci odpružení, takže sedíte o hezkejch pár centů níž a navíc na tvrdo. No jezdit se s tím fakt nedá. Teda za normálních okolností a než se sežene záložní cisterna a zajistí oprava. A to nebylo úplně hned, notabene z toho jistý člověk nedělal žádnou závadu a že to půjde. Tak za dost hlasité výměny názorů jsem mu doporučil, že si tam sedne místo mě. No nesedl. A věřte či

nikoliv, stalo se to samé o pár týdnů či měsíců znovu. Tentokrát u řidiče. Já to viděl zvenku. Zase rána jak kráva, z boudy mračna prachu a Járýnek sedí pod volantem 😊 A poslední dnešní zkazka je taky o velitelské sedačce. Ona má aretaci na pohyb vpřed/vzad a ta jednoho dne vzala za své. Čili když strojník přibrzdil, tak jste se dali na sedačce do pohybu vpřed, připomínajícím start vystřelením na katapultu, který ale během pikosekundy zastavil na fleku a vy olizujete čelní sklo. Když šofér šlápnul na plyn, nastal stejný pohyb, jen vzad... Tatra nejde nemilovat 😊

-wap-

Nekonečné příběhy s Tatrov V.



CAS 32 Tatra 815 je velmi specifický požární automobil. V jeho útrokách byla původně prakticky jen velká nádrž s vodou a minimální vybavení. Ostatně ono vybavení bylo tak akorát vzhledem k tomu, jaké měl vůz taktické určení. Tedy dovézt vodu na požářiště. A o tom to je. On jí dovezl opravdu dost a když byl dobrý a nebojácný řidič, tak i rychle. To však nešlo úplně ideálně ruku v ruce s bezpečností, protože 24 tun nezastavíte na fleku a ohřáté brzdy taky nejsou to pravé. Ale dalo se s ním dělat i dost bejkáren, leckdy neúmyslných, viz výše popsané. Jindy to bylo cílené, řekněme zkoušení možností a teď nevím, jak se dělá smailík se svatozáří 😊 Si takhle jednou letíme směr Benešov po slavné D1 z kopce na Mirošovice. Kabinou jen zaznělo: Velká šest, tichý chod... Hale, nebudu lhát, ani Loprais by nás nepředjel. Když se blížíme na odbočku směr Benešov, opatrně na ní upozorním, že jako bysme měli na ní sjíždět z dálnice. Dostalo se mi lakonické odpovědi: Zapomeň 😊 Ručička na tacháči ležela za hranicí měřitelných údajů, to fakt zahrnout nešlo... Jasně, mohl se stát průser, ale nestal. No a další fofr jízda, vyrazilo se na požár vagónu někam na Zličín nebo do podobných končin v této části Prahy. Sfouklo se to, balíme, a operační nám dává další hořící vagón, tentokrát na opačném konci hlavního města. Družstvo s Mercedes vyrazilo fofrem tam, my s tatrov po chvílce za nima. Řídil „Bohouš“. Valíme to po přivaděči na Barrandák, já studuju, kam přesně frčíme, když v tom vidím Bohouše, jak stojí za volantem. A do prdele, něco je špatně. Jasně, že bylo. Bohouš s vyvalenejma očima jen prohlásí: Pane kolego, nebrzdíme. Byl to echt kalup až na Smíchov a u Jiráskova mostu jsem dojeli náš Mercedes... O jízdě po třech kolech jsem psal už dřív...

-wap-

NOV Chomutov, léto/podzim 1995 – taxíkem na polygon a Glenova Volha



Každý hasič musí po přijetí ke sboru absolvovat nástupní odborný výcvik, který ho následně opravňuje k samostatnému výkonu funkce při zdolávání požáru. Tak zhruba praví či pravila litera předpisů. Ani já nebyl žádnou výjimkou, kterou měli jen absolventi hasičských škol, kde měli nástupák v rámci výuky. Na konci léta jsem tudíž vyrazil směr Chomutov, kde tehdy bylo jedno z hasičských učilišť. Příprava na hasičárně byla zajímavá. Naštěstí jsem neskočil na špek starým mazákům, jako nejmenovaný kolega. Ten se na kurz chystal důkladně. Bohužel se svých kolegů na šichtě zeptal, co vše musí mít sebou. Do hodiny se na dvorku naší hasičárny začala kupit hromada věcí – hadice B a C, hydrantový nástavec, dvě proudnice, rozdělovač, dýchací přístroj Saturn S7 a náhradní láhev k němu, lano, klíče na hadice, své zásahové hadry atd. Vypadalo jak když slepice snáší na hnízdo. Pak milej kolega došel za velitelem, jestli mu přidělí řidiče a nákladní avii, jinak prej nemá šanci to všechno odvézt na učiliště. Měl namířeno tuším do Frýdku. V mžiku mohl k věcem přidat pytel debilů a dalších nadávek na onu hromadu 🤪 Já si prakticky sbalil do tašky a hasičského báglu jen bojáky a blembák + PS dvojky a nazdar.

Když to shrnu, tak chomutovské učiliště byl jeden velkej panelák, kde bylo současně i učiliště ČEZu nebo koho, takže baby a veselo. Za těch 7 neděl se z člověka hasič opravdu nestal, ale základy fajn. Vše přišlo s praxí, ostatně i nejmenovaný lektor poznamenal, že to, co jsme se naučili, ať hned zapomenem. Tehdy se ještě jelo na družstvo 1+8, čemu bylo za pár měsíců konečná. Nezapomenu ale na pár věci. Když se cvičily útoky do pater, tak bylo už pověstné od lektora „družstvo zpěěět“, jak se něco nepovedlo... To mi zní v uších dodnes a to už hadice netahám nějaký ten rok. A pak pár příhod. Na kurzu se pilo, ostatně jako všude, takže se občas i zaspalo. Byla neděle, v kuchyňce basa piva, karty na stole a hurá. V pondělí se mělo jet na výcvik do polygonu k hasičům v litvínovské chemičce. Sraz na hasičárně v Chomutově. Každý trochu kocoura, včetně pár lektorů, ale na pohodu. S pár kolegama jsem ještě vyrazil pro pití do

nedalekého koloniálu, protože vyschlé trubky si žádaly zalejt. A to byl kámen úrazu. Autobus nám z nějakého důvodu prostě frknul. No do prdele, bez absolvování polygonu neuděláme kurz! Bystře jsme začal situaci řešit. Ono dohromady nebylo co, resp. jak, než prostě sehnat odvoz. Asi byl docela komický pohled na partu blbů v hasičských montérkách, jak zmateně pobíhají po Chomutově a stopují taxíka. No podařilo se. Taxikář čuměl jak puk, koho to veze a kam... Nakonec vše dobře dopadlo, polygon se stihl s prstem v zadnici a lektori jen čuměli, jak si kluci z Prahy poradili. A to nebylo vše. Jeden pátek se zdrhlo dřív domů, což nám bylo hned v pondělí vysvětleno, že se to nesmí. Dost důrazně a s trestem. Tehdejší ředitel učiliště Petr Pospěch, dnes tuším velitel směny v Mostě, nebo alespoň byl, nám uložil trest dá se říct fyzický. Kolem učiliště rostlo poměrně dost menších či větších stromů, a to se mu nelíbilo. Takže jsme je v rámci kázeňského provinění museli odstranit. Jenže bez nástrojů vyjma jedné ruční pilky a sekerky. Jenže to by bylo, aby nebylo. Halt kluci z Prahy. Povídám kolegovi – garážmistrovi hasičů z letiště Ruzyně: Glene, ty tady máš přece Volhu, vid'. A máš v ní tutově pořádný lano. Glenova odpověď byla blesková: Mám. No co vám budu vyprávět. Volha není auto, to je prakticky ruskej tank na kolech, takže si s vytrhnutím stromků i s kořenama lehce poradila. My si pak vše nařezali, koupili basy piva, buřty a udělali si prima mejdan s táborákem a holkama z čezáckýho učiliště 😊 Když se ráno dostavil do práce ředitel Pospěch, jen čuměl a to do slova a do písmene, jak jsme si poradili 🤔 Ale o tom to celé je, když si ani hasič neporadí, tak pak už nikdo... Sedm neděl uběhlo jako voda a hurá zpátky na útvary. Sestava třídy byla zajímavá, pár kluků už není bohužel na světě, ještě víc včetně mě ani u sboru. Nezapomenu závěrem na lektora „Šošóna“. Starej kofr z chomutovského útvaru, co nás chodil školit, mě nazýval paličem a moc stál o to, abych v Chomutově na městě zůstal sloužit. Fajn chlap.

-wap-

Kouzla a čáry aneb zmizení brzdového bubnu na liazce



Po delší pauze se vrátím k ještě pár zážitkům s drážáckou technikou let devadesátých

Jak jsme několikrát s Václavem zmínili, spousta věcí se tehdy nějak moc neřešila, lidí málo, jezdilo se jak to šlo a na dvou směnách byl strojníkem i velitel čtyř, který většinou obsadil zadek, když bylo třeba. Současné počasí mi připomnělo hořící dobu travně porostovou a nezvyklé obsazení vč na prvním autě. Začalo to tehdy nějak po ránu, požár nevím čeho, obě cisterny ven, dojedeme tam, klucí to uhasili, a Franta coby VČ povídá: Ty vole, ta liazka nějak na hovno brzdí. Jako typický mladý chytrý jelito ho uklidňuju, že blbě brzdí každá liazka a že to bude tím, že s ní dlouho nejel. Chvilí se dohadujeme a pak říkám, ok, jedu s tím na hasírnu a uvidíme. Cesta zpátky v normálu, uklizeno do garáže, za zhruba hodinu další výjezd a situace se opakuje. Milan Černý coby tehdejší VD potvrzuje situaci slovy, že se bál, což při jeho celkem flegmatický povaze bylo zajímavé zjištění. Dobře, jedu s tím zpátky. Leč cesta v normálu, říkám si, děláte si ze mě prdel... takový ty fórky že jo. Zaparkuju a říkám Frantovi, hele, dneska toho bude asi dost, prohodíme se ať máš klid a budu na Liazce, což pro mě byla trochu jako taková potupa, ale pravdou je, že se s tím dalo jet rychlejc jak s milovanou Tatroú...

Další výjezd, požár v objektu nádraží Hostivař, v místě, kde bejvaly cisterny s benzínem, nebo bez, ale... Odjíždíme standardně po třech ze vrat, líza jede jako z praku, provoz slabej, tehdy se jezdilo svižněji, akorát křižovatky opatrně. Nicméně tlakovka ze Sergeje (trumpeta z ruské lokomotivy) si zjedнала právo přednosti v jízdě.

Vše v pohodě, mjííme prázdnou stanici pražských kolegů číslo 5, kteří jak na potvoru byli někde jinde, což nám je připomenuto rádiostanicí se slovy, že za náma posílaj naší Tatroú... Kdo Prahu zná, tak tuší že letíme Švehlovou ulicí kolem Mitasky nahoru, motor burácí, osazenstvo vozu tichne při pohledu na černý kouř a velitel Milan lakonicky konstatuje, že jedna tatra asi nebude stačit. To ještě netuší.....

Přehoupneme horizont a letíme dolů ke křižovatce s Pražskou ulicí na maximu auta, tedy cca kilo. Začínám brzdít, svítí červená, levý pruh cca 8 aut, prostřední pruh 4 a v pravém na odbočení jeden moskvič. Slovo brzdít nám evokuje myšlenku jako, že auto bude zpomalovat, což se nedělo, šlapu na brzdu jak šíleně, motorovka v aktu čirého zoufalství, kvaltů dolů, co pobírá motor, teče mi po spánku pot, což je pro zkušené spolucestující signál toho, že je zle. Zařvu, že je to v prdeli a posílám liazku na moskviče, která mezi tím zpomaluje rychlostí zaoceánského parníku, už je tam pouhých 60 a tuším že to bude šleha. Milan se katapultuje dozadu ke družstvu, což registruju spíš při jeho návratu, neb očima prosím o zázrak. Ten se nakonec stal. Neznámý řidič leninovo saní zřejmě sledoval nezvykle rychlý příjezd hasičského auta a neváhal dát za jedna a s jekotem prokluzující galusky odbočil, čímž se uchránil od demolice vozu, zranění a mě asi zachránil od infarktu a nevím čeho všeho ještě. Zbytek cesty byl do kopce, opatrně dojíždíme k požáru, který se nakonec ukázal jako požár pražců, který se díky umístění haldy neměl kam šířit, a tak jsme si mohli oddychnout. Cesta zpátky proběhla bez problémů, po výměně prádla za suché, jsem vyrazil na lehátku zkoumat klíče a další možnosti toho proč ta jebka nebrzdí. Ležím pod zadní nápravou a zírám jako blázen na to, že na jednom kole vidím pakny a na druhém ne. Absolutně v první chvíli nechápu, leč pomalu si prostě připouštím, že nám chybí brzdový buben. Tedy celkem zásadní díl. Jdu vyřadit auto z výjezdu, zvedáme na heveru, sundáme tuplák a kolem kolových šroubů zůstal děrovaný zbytek bubnu, jinak nic.

Po krátké poradě řešíme vše v satalickém šrotišti ČSAD, kde jsme potřebný díl odkoupili za 100kč, po namontování projeli a zařadili zpět na výjezd. Fakt nevím, proč to vyhazovali, nám to brzdilo ještě roky



-tatrablázen-

Kamion s vodkou zastavil most u Slavie



Je tomu už drahně let, tehdy se ještě sloužilo na hasičárně v Petrohradské ulici, která se nacházela nedaleko stadionu Bohemky ve Vršovicích. Druhým fotbalovým klubem v této čtvrti je Slavia a jí se trochu týká dnešních pár řádků. Nepamatuji si už přesně rok, ale prostě nám jednou takhle chvilku po poledni byl nahlášen zašprajclej kamion pod železničním mostem u stadionu červenobílých. Na místě jsme vzhledem ke vzdálenosti od útvaru byli během okamžiku. Událost se potvrdila, štika evropských dálnic značky Liaz s návěsem, tvořeným kontejnerem nemohla ani tam, ani zpět. Pro řidiče asi značka s průjezdní maximální výškou moc neznamenaala nebo si jí nevšiml, čert ví. Průser byl v tom, že ve směru jeho jízdy se na hraně mostu silnice lámala do poněkud prudšího kopce, takže na této straně, kde již byla ulice U Vršovického hřbitova, byla průjezdní výška kvůli tomu ještě menší. On tam najel z ulice U Slavie a když vyjžděl ven, tak se seknul do slova a do písmene do mostu. Jako nebyl to první a ani zdaleka poslední podobný případ, u kterého jsme zasahovali, ale... Ale tady bylo potencionálních malérů hned několik. Jednak se na místo musel povolat statik, protože se musel zhodnotit stav tohoto více než důležitého železničního mostu, na kterém byl vlivem nehody zastaven veškerý provoz včetně mezinárodních vlaků. Druhak byla zastavena silniční doprava na neméně důležité dopravní tepně, vedoucí skrz celé město, takže kolony aut a busů MHD na obě strany a Praha stála. Kamion se musel dostat co nejrychleji pryč. Jenže jak? Zkusilo se vše. Popuštění dolů, vypuštění pneumatik, i hrubá síla. Jenže nepomohlo nic. Přišlo na řadu Holmatro, protože na natrlém kontejneru nebylo už co víc dojet. Nakonec že se kus ufikne rozbrusem. Kontejner byl prázdněj. Teda to bylo řečeno na úvod. Skutečnost byla ale zcela jiná. Byl až po okraj naplněnej vodkou na paletách. A jak je všeobecně známo, vodka o 40 voltech je dost dobrá hořlavina, takže stačila jiskra a mohlo bejt vše vyřešený. Nikdo nevěděl, jestli nedošlo nárazem o most k poškození lahví. Dovnitř nebylo jak se kouknout. No jo, jenže nešlo to jinak. Udělalo se teda možné i nemožné protipožární opatření na hraně bezpečnosti a šlo se

na věc. Ta se podařila a s návěsem šlo pomocí našeho vyprošťováku AV-15 konečně hnout. Statik nakonec na mostě taky nenašel závažnější škodu, a tak by se dalo říct, že po několika hodinách vše dobře dopadlo. Já si z tohoto zásahu odnesl kromě další zkušenosti taky napadení mojí maličkosti jedním z nervózních řidičů, čekajících v koloně. Naběhl na mojí maličkost s kusem nějakého trámu a jal se měl tím pokusit tlouct. Klíka byla, že jsem si ho všiml za včasu a uhnul. Další klíka byla, že u nás stála hlídka policie. Stačil jsem na ně zahulákat a bylo po problému. Pánovi bylo dost důrazně vysvětleno, že mlátit hasiče se nevyplácí. Šrámy měl pak nejen na duši... Jinak u podobného případu jsme zasahovali někde ve Strašnicích. Kamioňák rovněž neodhadl svojí výšku a totálně rozpáral návěs. Blbý bylo, že to byla jeho první jízda u nového zaměstnavatele a nám bylo opravdu moc líto, že to byl navíc bývalý kolega hasič - strojník z hasičského záchranného sboru pražského letiště v Ruzyni...

-wap-

Avie odtahuje Liazku? Vážně? Nikoliv, jen poměrně kuriozní následky dopravní nehody na D5



Za poslední dobu se stalo poměrně dost nehod na našich dálnicích, při kterých bylo zraněno dost pracovníků údržby, nejednou událost skončila i tragicky. Ke dvěma takovým došlo prakticky před několika dny viz foto ŘSD. Silničáři mají ve valné většině případů místo činnosti řádně označeno, ale lidský faktor by si zřejmě nevšiml leckdy i paneláku, kdyby mu na dálnici stál v cestě. Na dráze jsem výjezdů k takovým případům moc nezažil, naší doménou byla přeci jen železnice a koleje, ale jeden takový nikdy nezapomenu. Někdy v polovině devadesátek jsem sloužil přesčas na jiné směně a v ten den se vyjelo na začátek dálnice D5, odkud byla hlášena nehoda s ropným únikem většího rozsahu. No a s tím měla drážní jednotka bohaté zkušenosti. Z Petrohradské tehdy vyrazilo družstvo s Mercedesem a velký oleják, tuším i s malým olejákem. Když jsme se blížili na místo zásahu, každé koukáme jak vrána, co že se to přihodilo. Kousek za nechvalně proslulým dálničním odpočívadlem, kde se prodávají holky, stála v pangejtu odtahová Avia silničářů a na ní zaparkovaná nákladní Liazka, takže to vypadalo, že malý letňanský drah svojí váhově těžší kolegyni z Liberce jen tak má na hrbu a odtahuje jí. Opak byl pravdou. Řidič Liazu si prostě nevšiml, že před ním je překážka v provozu v podobě nebohé odtahovky a prakticky v plné rychlosti to do ní narval. Rychlost a váha zapříčinila to, že s Liazkou na Avii najel a dokonal tak obraz odtahovaného nákladáku, což by byl v reálu holý nesmysl. Při nárazu byl bohužel velice vážně zraněn jeden ze silničářů, další stačil uskočit, ale i ten byl drobet dobytej. Náš úkol byl zamezit úniku nafty a její přečerpání. Zásah co se naší činnosti týče byl v podstatě běžný, ale jeho příčina a místo nikoliv. Mě tam navíc do hlavy jebla část konstrukce, držící na Liazu plachtu, blembák Rosenbauer Heros vše našťěstí pobral 😊 Ale co jsem chtěl těmito řádky říct je, že i mnohdy neoblíbení silničáři jsou lidé, co se chtějí z práce vrátit domů v pořádku jako my ostatní, dávejte prosím na dálnicích bacha i za ně. Bez silničářů nebudou silnice a my budeme však víte kde. Ano, přesně tam. Díky.

Nekonečné příběhy s Tatrou VI.



Když se dařilo, tak se dařilo. Byla občas směna, zejména na sklonku jara a léta, kdy jsme se na hasičárně, jak se lidově říká moc neohřáli. Leckdy se ani ranní trojkafa nestihlo a hned se mazalo ven. Z valné většiny se jednalo o požáry travních a lesních porostů, mnohdy se počet výjezdů blížil porci 20 kousků za vartu. Dle události byla vysílána i technika, teda jed do chvíle, kdy bylo potřeba každé kolo a každý litr vody. V té době byla na útvaru jako první fůra liazka, pak tatra a nakonec záložní trambus. Po čase byl trambus i liazka nahrazeny dvojicí mercedesů, tatra zůstala. Ta byla nahrazována jen když marodila, tak zpravidla byla jako záloha taky tatra, ale 148. No a jak se takhle fest jezdilo, vypálili jsme jednoho podvečera na pražský Krejčírek. To je de facto část Žižkova, pro upřesnění. Pod Vítkovem tam vede jedna z nejdůležitějších železničních tratí v ČR vůbec. No a u ní hořela nějaká bouda tehdy. Přístupnost místa nebyla zrovna z kategorie ideál, jak řekl nejmenovaný kolega: To je přístup jak lačnej k sraní. Situaci to vystihuje dokonale. V tu dobu ze shora ke kolejm se dalo přijet po uzonké cestě pro pěší. My museli s tatrou až úplně dozadu. Naštěstí to nebyl velký požár, takže se sfouknul za pár minut, ale nepřijet včas, byl by problém a už by to šlo dál. Balíme věci, v tom nám dávaj další výjezd. Davle u Prahy, požár lokomotivy. Jedou místní a naše družstvo a my. Jenže... Jenže nastal problém. Couvat ty kilometry byl nesmysl, plac na otočení byl kousek. Strojník kroutí tatra, když ta se sveze po rozbanhnněný trávě dolů a nemůže tam ani zpět, navíc dole bylo zábradlí a tatra částečně v něm. Né že by ho vzala, ale sklouzla se zadkem do něj. Co teď? O hořící mašině, navíc na druhém břehu Vltavy, kde není nic než skály a koleje, si můžeme nechat zdát. Bylo jasný, že se sami z té šlamastiky nemáme šanci dostat, a tak jsem rádiem zavolal, ať nám někdo doveze rozbrus. Ten prostě součástí výbavy velkokapacitní cisterny nebyl. Zanedlouho dorazil malý Nissan a chvílku po jeho odjezdu jsme už frčeli i my za cenu odříznutí pár metrů zábradlí, ke kterému jsem ještě stihl povolat městské strážníky na zabezpečení místa. Jsou prostě okamžiky, kdy nenaděláte nic i kdybyste se rozkrájeli. Tady navíc nebylo čím...

-wap-

S cisternou až do tunelu



Jednotky HZS SŽDC Praha a HZS hl.m. Prahy HS 1 byly povolány jednoho květnového večera roku 2009 k nahlášenému kouři v prostoru ulice Kališnická pod vrchem Vítkov s tím, že zde někdo pravděpodobně vypaluje kabely.

Po dojezdu Mercedesu první jednotky z CPS Sokolská do ulice Koněvova, protože do Kališnické nešlo zajet, byl proveden průzkum v dané oblasti, při kterém byl zjištěn výskyt kouře, vycházejícího z bývalého železničního tunelu pod vrchem Vítkov. Jednotka drážních hasičů se se svým Mercedesem dostavila o pár minut nato a po dohodě velitelů, když průzkumná skupina hlásila nalezení ohniska na druhém konci tunelu, bylo rozhodnuto, že se s MPT přejede ze strany od Krejčárku a poté bude požár likvidován. Ze strany od Žižkova nebylo možné najet díky městské zástavbě a chybějící komunikaci. Je zde pouze vyjetá cesta od dělníků, kteří likvidovali trať, ta však již nikam nevede.

Dvojice generačně rozdílných Mercedesů vyrazila z ulice Koněvova do prostor provizorních nástupních ploch nad tunely Nového spojení. Po dojezdu byla zjištěna a zhodnocena situace, kdy průzkumná skupina VZ sdělila, že se ohnisko nachází zhruba 80 – 100 m od ústí tunelu. Jedná se o hořící odpad v podobě starých pneumatik, sedaček a kusů dřeva o rozloze cca 4×4 m. Z původně zamýšlené likvidace za pomoci navijáku a 5C se upustilo, neb do širokého tubusu tunelu šlo díky tomu, že v něm již není kolejiště, bez problémů zajet.

Drážní CAS 24 MB 1124 zastavila u požáru, který byl ve spolupráci mužů obou jednotek likvidován za pomoci vysokotlaku a ženijního nářadí v dýchací technice. Díky tomu, že kouř z požáru stoupal ke stropu tunelu, byla uvnitř až překvapivě dobrá viditelnost, což přispělo k bezpečnému průběhu zásahu. Pokud by tomu tak nebylo, zvolil by se jiný postup.

Po zhruba patnácti minutách byla na operační středisko dána likvidace a jednotky se vrátily zpět na své základny.

Proč se původně jelo na Žižkov? Kouř vycházející byl spatřený tam, že je to z tunelu a hoří na jeho druhé straně, to volající nevěděl a koneckonců vědět ani nemohl. Příčina? Nic jiného než bezdomovci, neb v místě požáru byla tunelová kóje, upravená jako „příbytek“ a v ní proběhlo vypalování kabelů, od kterého začal hořet okolní nahromaděný odpad.

-wap-

Z obyčejného neobyčejný aneb skutečně ne vždy je vše tak, jak je hlášeno na operační středisko HZS



Jednoho pátečního odpoledne v květnu roku 2009 byl na naše pražské drážní operační středisko nahlášen v ten den asi třetí výjezd. Jednalo se o náraz lokomotivy do stromu u Černošic/Mokropsů. Vzhledem k faktu, že na hasičárně byla pouze spojačka, moje maličkost, garážmistr a hotovostní řidič drážního vyšetřováka, bylo jasné, že si s Fandou vezmem Mercedes a pojedeme. Zbytek směny byl ještě někde na řezání křoví podél trati a ještě něco do toho bylo. Hodím na sebe oranžový hadry a letíme. Mrknu dozadu, kde obvykle seděla alespoň dvojice hasičů, jenže teď tam nebyl nikdo, jen prázdné čtyři sedačky s dýchacími přístroji. Si s Fandou říkáme, že to snad nebude tak hrozný. Někde za Barrandákem dostáváme upřesnění, že to není samotná lokomotiva, ale rychlík, co napálil ten strom. A sakra. Fanda šlape na plyn, když asi za minutu, spíš dřív další upřesnění: Ten vlak hoří! Slova nepublikovatelná, člověku prolétne hlavou ledasco, okamžitě žádost o posilu, ať operační stáhne všechny domů a pošle tatru. Za moment jsme na místě, kde naštěstí zasahovali místní černošičtí dobráci, mající to k lokaci případu asi kilometr a současně s nimi také jednotka kolegů HZS Praha z Radotína. S námi k události dojela ještě řevnická jednotka.

Hasiči, co byli první na místě, použili C proud a požár poměrně rychle lokalizovali. Strojvedoucímu se nestalo nic, všiml si spadlého stromu včas a fofrem zalehl na podlahu mašiny. Snažil se následný požár hasit, ale marně, tak alespoň pomohl vlakové četě s evakuací cestujících ven z vagonů mimo trať. Nikomu se nic nestalo, až na drobnější paniku, co že se to děje. Kromě hořící lokomotivy došlo také působením plamenů k přepálení troleje, která spadla do kolejiště. Převzal jsem si případ, dodělali jsme to, provedli kontrolu termometrem (termokamera byla tehdy v říši fantazie) a nahlásil likvidaci. Ještě se pořezal ten spadlý strom. Pro naší jednotku tento případ znamenal trávení odpoledne u mostu přes Berounku, prakticky romantika... Bohužel se jedná o velmi frekventovanou mezinárodní trať, kde i krátké zastavení provozu zkomplikuje život stovkám lidí. V tomto případě si požár vyžádal uzavření na několik hodin. Vyhořelá lokomotiva se po ukončení šetření za naší asistence dopravila do depa. A ono trochu zmatečné a neúplné hlášení události, někdy je těžké z volajících dostat vše potřebné, i když se spojačky snaží sebe víc o veškeré vytěžení informací. Je teda fakt, že jsem v životě asi nezažil nic tak vyostřeného, co se hlášení případu týče v kombinaci s následným nedostatkem SaP v daný okamžik, když nevíte, co se z události nakonec vyklubá a nemůžete nic ovlivnit. Tentokrát to ale dobře dopadlo,

takže happyend 😊 Jinak škoda byla necelý milion korun, uchráněné hodnoty další čtyři, takže dobrá práce všech, zejména těch prvních kluků zasahujících na místě a mašinfíry s vlakvedoucím.

-wap-

Titanium trichlorid aneb průser jak mraky, který se stal již před více jak čtvrt stoletím v Praze Vršovicích



Stalo se to počátkem léta 95 roku. Na ohlašovnu požáru drážních hasičů, sídlících tehdy v ulici Petrohradská ve Vršovicích, byl nahlášen případ, ke kterému došlo na zdejších nádraží a jeho nákladové části, přístupné od ulice Bartoškova. Jednalo se o střet nákladních vagónů při posunu. Na tom by nebylo nic až tak divného, pokud by jeden z vozů nebyl naložen nebezpečnou látkou, konkrétně svinstvem s anglickým názvem Titanium Trichlorid, po našem Chlorid titanity. To je chemikálie, přesněji anorganická sloučenina, tvořená krystaly. V tomto konkrétním případě byla převážena v tlakových nádobách, uložených uvnitř 200l zavíkaných sudů. Pro představu je to jako kdyby byl uvnitř běžného sudu ještě jeden. Ve vagoně jich bylo skoro 300 a jeden vážil taky skoro 300 kilo. Naše jednotka tehdy vybavena přístrojem na identifikaci nebezpečných látek s jejich databází, a teď už nevím, jestli to byl Alfadat nebo Infodat (jeden z nich 100%, Infodat byl starší verze), z toho moc detailů nevyčetla, nákladový list byl poměrně obecný a až drážní ekolog, povoláný na místo, to s informacemi rozseknul. V běhu předal veliteli papíry a fofrem zmizel. Že to nebude žádná prdel, nám bylo jasné od samého začátku. Bezpečnostní list v kostce sdělil, že ta látka je vysoce žíravá, hořlavá a výbušná, reaguje se vším, voda, vzduch, teplo atd., pro nás z toho plynulo, že použít maximální ochranu, tedy dýchací přístroj a protichemický oblek. Pokud tedy dojde k úniku. Jenže to nebylo možné zjistit vzhledem k formě její přepravy. Ekolog ještě jak probíhal po nákladové rampě pronesl cosi o evakuaci Vršovic a nemyslel tím jen nádraží. Hezky pěkně. Magistrát a úředníci měli jiný názor. Evakuace cca 20 tisíc lidí se nekonala a my šli na věc. Představa dělat přesně 270 stejně těžkých sudů v decháku a obleku byla stejně lákavá, jako kdyby byl kozel zahradníkem. Notabene ve více jak 30stupňovém horku. Co naplat, jsme v tom sami. Od nádražáků nám byla zapůjčena ještěrka, a začalo se s vykládáním a kontrolou sudů s následným přeložením do přistaveného vagonu. Vzhledem k tomu, že to uvnitř poškozeného vagónu vypadalo jako valná hromada kulatých plechu, nebylo to zrovna jednoduché. Sudy udělaly totiž při nárazu pohyb vpřed a hned vzad alá nudle v bandě hadr. Ale po chvíli jsme našli ten správný grif a šlo nám to od ruky. Nebo to alespoň tak působilo. Po mnoha hodinách rvání těžkých sviní, protože sudy už nikdo jinak nenazýval, se práce podařila. Žádný z nich nebyl poškozen natolik, aby došlo k poškození

uvnitř ložené tlakové nádoby a úniku nebezpečných krystalek ven. Mohl nastat průser, když se vyvážel ten úplně poslední sud. Pod ještěrkou praskla fošna na jedné straně a soudek spadnul dolů. Jenže hasiči maj svého svatého Floriána a ten nad nimi drží ochranou ruku nejen při požárech. Tady držel tutově obě ruce 😊 Pár dní po této události jsme se o sobě dočetli v novinách, že máme za sebou hrdinský zásah... Každopádně za nás tehdy byla odvedena sakra dobrá práce, kterou hodnotím stejně i s odstupem dlouhých předlouhých již 26 let od popsaného náročného a nebezpečného zásahu.

-wap-

Konec první části