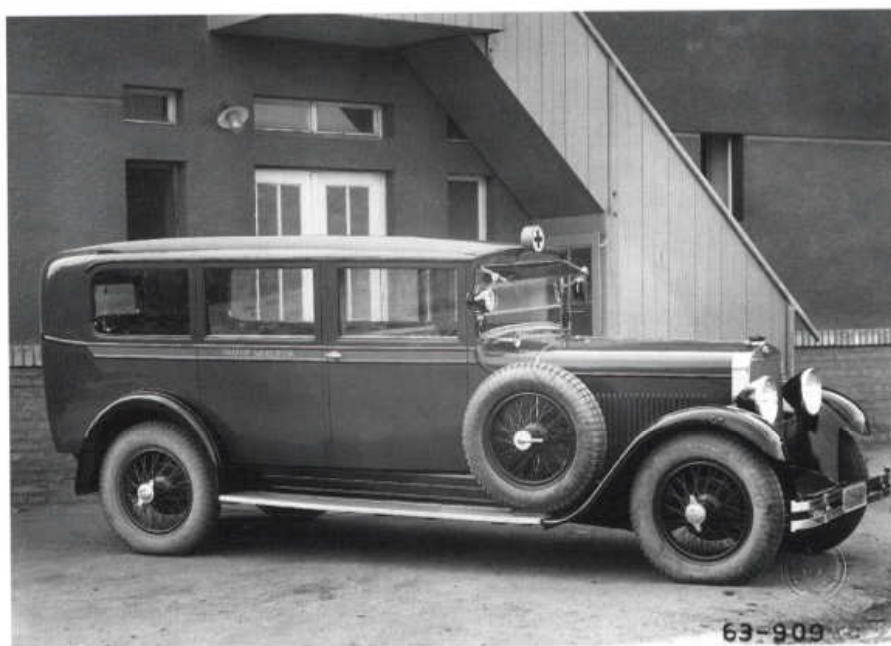


Sanitky starých časů

Ve dvacátých a třicátých letech minulého století se sanitní automobily na našich silnicích počítaly jen na desítky a stovky. Vznikaly po jednotlivých kusech a jejich paleta byla dosti pestrá.

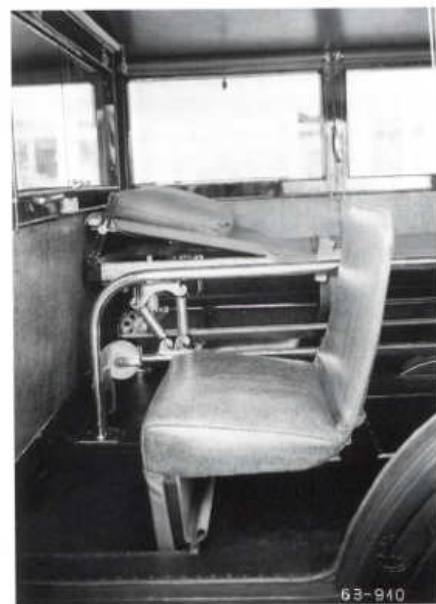


Sanitní limuzína Škoda 6R pro sanatorium v Praze-Podolí (1929)

Pohled do dobové statistiky nám prozradí, že v únoru 1929 bylo v tehdejší Československu v provozu celkem 177 zdravotnických automobilů, přičemž za předchozích dvanáct měsíců jich přibýlo sedmnáct. Ze zmíněných 177 sanitek různých velikostí a provedení jezdilo 96 v Čechách, včetně hlavního města Prahy, dalších 64 sloužilo na Moravě a ve Slezsku, jen 12 bylo

provozováno na Slovensku a zbývajících 5 na Podkarpatské Rusi, tehdejší nejvýchodnější cípu Republiky československé. Během následujících čtyř let – do února 1933 – vzrostl počet zdravotnických vozidel na 316, přičemž podíly připadající na jednotlivé regiony se výrazněji nezměnily.

Například pražská záchranná služba disponovala počátkem roku 1930



Interiér sanitního vozu Škoda 6R upravený karosárnou Uhlík

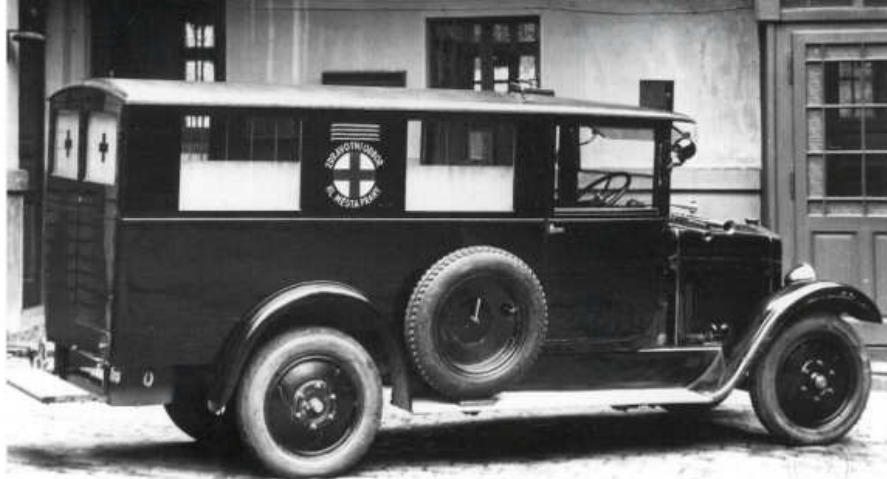
patnácti sanitními automobily. Nejstarší z nich byla archaická Praga 02 ročníku 1910, ta však už jen dosluhovala při převozech opilců. Většinu parku tvořily vozy značek Laurin a Klement a Praga, náhradou za trojici vyřazených sanitek na podvozku Ford T dostala záchranná služba v roce 1929 od Československého červeného kříže tři nové sanitní automobily Škoda 115. Chloubou pražské záchranky byla tehdy nová sanitní Praga Mignon se šestiválcovým motorem 2,5 l o výkonu 47 k (35 kW), jež dosahovala rychlosti až 85 km/h. Zajímavostí je, že ke kratším převozům pacientů používala záchranná služba i anglický motocykl B.S.A. s přívěsným vozíkem opatřeným nosítky.

Dosti rozšířenými sanitkami přelomu dvacátých a třicátých let byly vozy Škoda 115 a 125, které na chladiči kromě loga s okřídleným šípem ještě nesly nápis Laurin a Klement připomínající počátky mladoboleslavské automobilky. Podívejme se blíže na sanitní vůz Škoda 125, jeden z těch, které v roce 1929 ve svých dílnách v Praze-Strašnicích karosoval Oldřich Uhlík. Základem byl podvozek lehkého užitkového vozu se čtyřválcovým motorem 1,9 l o výkonu 30 k (22 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Vůz s rozvorem 3,12 m a délkou 4,8 m měl obě nápravy tuhé, odpružené podélnými půleliptickými listovými pery, jeho největší rychlost nepřevyšovala 60 km/h a jízdní komfort byl spíše spartánský. Dřevěná nástavba měla v zadní stěně dvoukřídle dveře, nastupování a manipulaci s nosítky usnadňovalo široké stupátko. Další dveře

měl prostor pro pacienta na levém boku (do roku 1939 se u nás jezdilo vlevo), za nimi bylo sklopné sedadlo pro doprovod. Řidič a spolujezdec vpředu byli od prostoru pro pacienta oddělení přepážkou s posuvným okénkem.

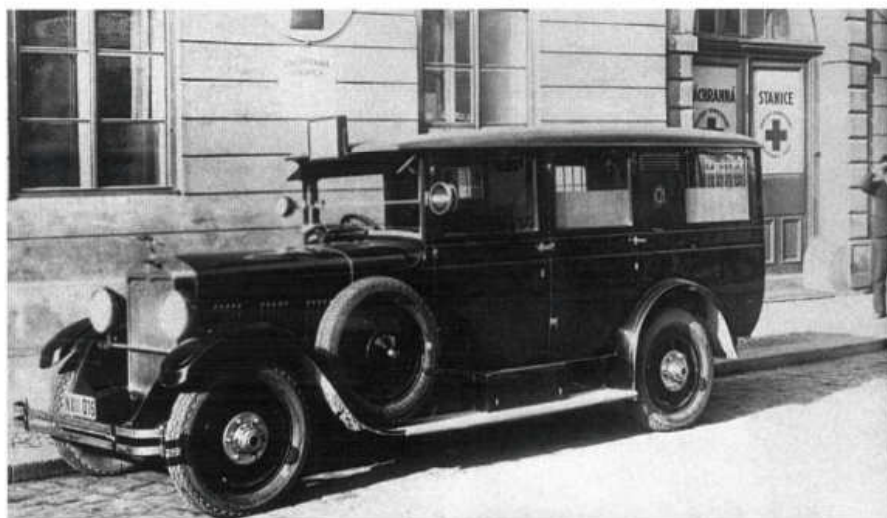
V roli zdravotnických vozidel se ovšem objevovaly i limuzíny, někdy dokonce luxusní. Příkladem za všechny je sanitní Škoda 6R, kterou karosárna Uhlík v roce 1929 upravila pro sanatorium v Praze-Podolí. Posláním elegantního vozu s rozvorem 3,46 m a celkovou délkou 5,2 m prozrazoval vlastně jen prosvícený červený kříž v bílém kruhu umístěný nad čelním sklem a decentní nápisy na bocích čtyřdveřové karoserie se šesti bočními okny. V prostoru pro pacienta byla vpravo nosítka a vlevo dvě sklopná sedadla pro doprovod, v zádi bylo víko umožňující manipulaci s nosítky. Pod kapotou se skrýval šestiválcový motor 2,9 l o výkonu 50 k (37 kW), díky němuž sanitní vůz uháněl rychlostí až 90 km/h. Obdobným způsobem Oldřich Uhlík v té době předělal na sanitku i šestiválcovou limuzínu Praga Alfa.

Sanitní automobily stavěly na zakázku všechny významnější karosárny, podvozek i provedení vozu volil zákazník podle svých potřeb a finančních možností. Karosárna Petera ve Vrchlabí měla početnou klientelu v Sudetech, zejména v západním a severním pohra-



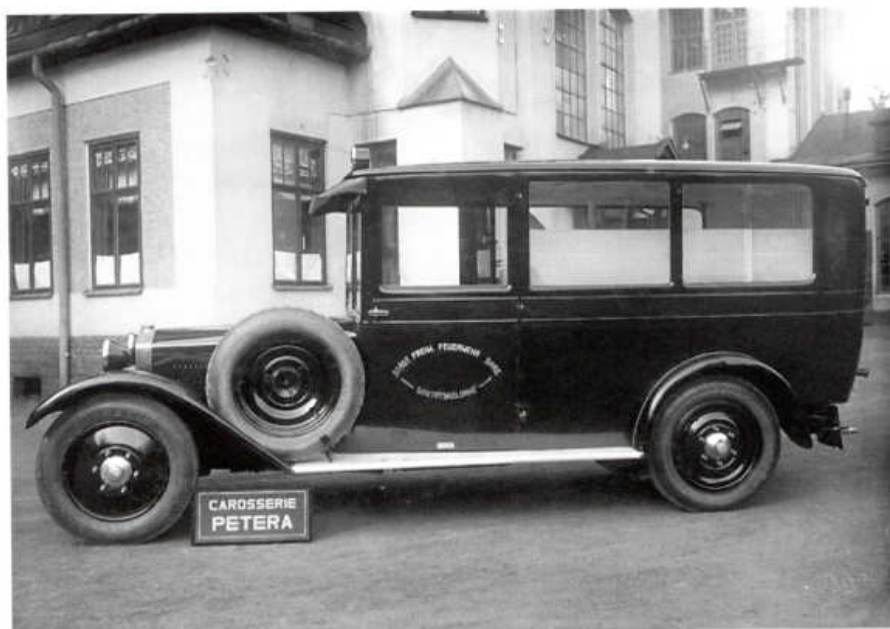
Sanitní vůz Škoda 125 pro zdravotní odbor hlavního města Prahy

Od roku 1929 sloužila u pražské záchrany sanitní Praga Mignon



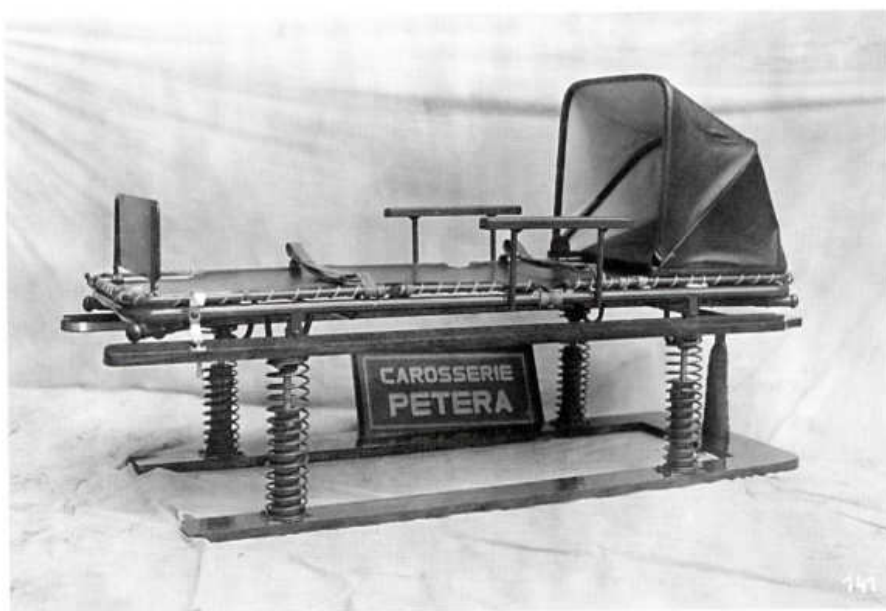
Praga Alfa se sklopným víkem pro manipulaci s nosítky (1930)





Sanitní vůz Steyr karosovaný firmou Petera pro hasiče v Žatci

Karosárna Petera nabízela už v roce 1929 toto odpružené lůžko



Sanitní Škoda 645 s karoserií Uhlík pro město Kadaň (1931)



ničí republiky. Z její produkce pochází sanitní vůz na rakouském podvozku Steyr se šestiválcovým motorem zhotovený v roce 1929 pro sbor dobrovolných hasičů v Žatci (německy Saaz). V zadním prostoru sanitky byla vpravo dvě nad sebou umístěná lůžka pro pacienty, vlevo skříň na zdravotnický materiál a sedadlo pro doprovod. Specialitou karosárny Petera byla nosítka uložená na pomocném rámu odpérováném čtveřicí vinutých pružin. Nosítka byla opatřena skládací stříškou, která při manipulaci vně vozu chránila hlavu pacienta před nepohodou. Firma Petera zhotovila počátkem třicátých let několik dalších sanitek na podvozcích Steyr, Adler a Fiat, jednu postavila i na třinápravovém šasi Tatra 26/30 se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem. Za sanitní karoserie si podle velikosti a provedení účtovala 35 až 45 tisíc Kč, což byla částka odpovídající ceně osobního automobilu střední třídy.

Odpérovaná nosítka zavěšená podle amerického patentu na vinutých pružinách použila pražská karosárna Uhlík v sanitním voze Škoda 645 postaveném v roce 1931 pro město Kadaň (německy Kaaden). Prostornou sanitku s rozvorem 3,38 m a délkou 5,2 m poháněl šestiválec 2,5 l o výkonu 45 k (33 kW), jenž jí uděloval maximální rychlost 85 km/h. Dvojice nosítek byla umístěna nad sebou, vlevo vedle nich byla dvě sedátka pro doprovod. Stejně jako u ostatních vozidel tohoto druhu byla karoserie smíšené stavby, s dřevěnou kostrou a povrchovými panely z plechu.

Karosárna Josefa Sodomky ve Vysokém Mýtě častěji než její konkurenti stavěla automobily na podvozcích značky Tatra, zejména na klasických šasi typu

Interiér sanitky Škoda 645 s nosítky podle amerického patentu





Dvoulůžková sanitní Tatra 30/52 s karoserií Sodomka z roku 1931

T 30 a T 30/52 se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem, páteřovým rámem a výkyvnými zadními polonápravami. Byly mezi nimi i sanitky v jednolůžkovém a dvoulůžkovém provedení. Typickým reprezentantem Sodomkovy výroby je sanitní Tatra 30/52 zhotovená v létě 1931 pro Spolek Čsl. červeného kříže v Kralupech nad Vltavou. Zajímavou výjimkou byl sanitní automobil, který firma Sodomka karosovala na podzim roku 1932 na objednávku pražského ústředí Československého červeného kříže. Jeho základem byl totiž starší podvozek typu T 20 s kapalinou chlazeným čtyřválcem 3,6 l o výkonu 45 k (33 kW) a typickým šipovitým chladičem z první poloviny dvacátých let, který Sodomka zamaskovala novou mřížkou. Sanitka měla dvě nad sebou umístěná lůžka a kromě pacientů mohla přepravovat ještě tři další osoby včetně řidiče. Dosahovala rychlosti kolem 80 km/h a při přestavbě zřejmě dostala brzdy i na přední kola, zatímco původní podvozek měl brzdy jen vzadu.

Ohlédnutí za starými časy zakončíme pro tentokrát sanitním automobílem Škoda 430 D ročníku 1934. Byl postaven na podvozku klasické koncepce s rozvorem 3,14 m a oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery. Poháněl jej kapalinou chlazený čtyřválec 1,8 l o výkonu 38 k (28 kW), který vozu pětimetrové délky uděloval největší rychlost 90 km/h.

Text: Jan Tuček
Foto: archiv



Sanitka s karoserií Sodomka na starším podvozku Tatra 20 (1932)

Sanitní automobil Škoda 430 D v provedení z roku 1934

