

# VELKÉ sanitky Škoda

**Ve druhé polovině třicátých let se zrodila řada velkých sanitních automobilů Škoda. Většina z nich byla odvozena ze šestiválcového typu Superb, další ze čtyřválcových vozů Favorit a Rapid a některé také z lehkých užitkových modelů Škoda 104 a 918.**

Nákup a provoz sanitního automobilu byl v meziválečných letech nákladnou záležitostí, a tak Společnost Československého Červeného kříže vydala v roce 1936 více než stostránkovou publikaci „Automobilové stanice první pomoci“, jež obsahovala podrobné instrukce týkající se všech aspektů této problematiky.

„Před objednávkou vozu budiž zajištěna garáž a místnost pro správu, jakož i potřebný personál. Současně budiž navázáno jednání s příslušnou obcí, popř. obcemi provozního obvodu automobilové stanice, okresní správou politickou, nemocenskými pojišťovnami, ústavy a podniky, které mohou mít nej-

větší zájem na řádném fungování záchranné služby“, zdůrazňovalo se hned v úvodu.

„Budtež zásadně kupována nová vozidla jen domácího původu“, vyzývala Společnost Čs. Červeného kříže a dodávala:

„Aby automobilním stanicím byl usnadněn výběr chassis (podvozků) po stránce technické, vybrala automobilová pracovní komise od každé továrny typy podvozků, které se hodí nejlépe pro stavbu standardní karoserie sanitní. Tak od továrny Praga se hodí po předchozím prodloužení chassis a vyztužení per podvozek typu Praga Alfa 6 v. Od továrny Walter se hodí podvozek typu

Sanitní Škoda Superb dodaná koncem září 1936 do Strakonice





Tato sanitní Škoda Superb sloužila od roku 1937 na Slovensku, v Levicích

Walter Super 6 v. Od továrny Škoda se hodí podvozek Škoda Superb. Od továrny Tatra se hodí podvozek typu 52 pro 2 obyčejná nosítka."

Škoda Superb tedy figurovala mezi doporučenými typy vhodnými ke stavbě sanitních automobilů a skutečně se v této roli velmi dobře uplatnila. Připomeňme, že Superb měl na svoji dobu moderně řešený podvozek s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu a nezávislé zavěšení

Superb karosovaný na podzim 1937 pražskou firmou Karosa



V létě 1938 byla dodána sanitní Škoda Superb do Českých Budějovic



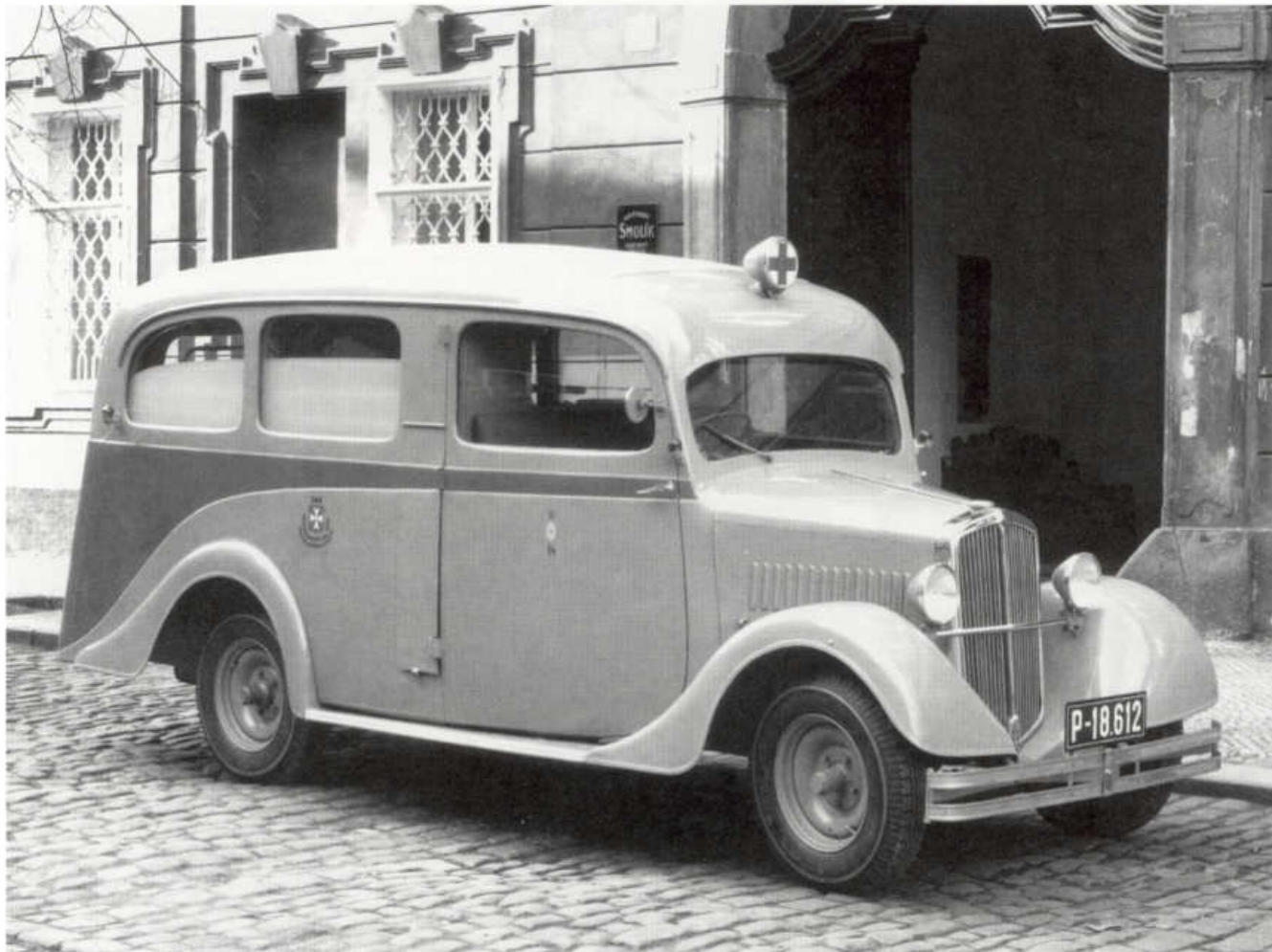


Pohled bočními dveřmi do sanitního prostoru vozu Škoda 104



Škoda 104 měla v prostoru pro pacienty dvě lehátka nad sebou

Škoda 104 ročníku 1937 karosovaná kolínskou firmou Šnýdr pro pražskou záchranou službu



všech čtyř kol. Vpředu na trojúhelníkových ramenech odpružených příčným listovým perem, vzadu na výkyvných polonápravách s dvojicí příčných listových per. Poháněl jej řadový kapalinou chlazený šestiválec 2,7 l o výkonu 60 k (44 kW), záhy zvětšený na 2,9 l a vyladěný na 65 k (48 kW), spojený se čtyřstupňovou převodovkou.

Sanitní karoserie pětimetrové délky stavěly po jednotlivých kusech specializované karosárny, takže se jednotlivé exempláře navzájem lišily. Středními klasickými liniemi se vyznačuje sanitní Superb ročníku 1936, který na zakázku oblékl mladoboleslavský karosář Josef Praženka. V září 1936 sanitka nastoupila službu v nemocnici ve Strakonici. Na první pohled těžším dojmem působí sanitní vozy Superb ročníku 1937, které oblékla firma Karosa v Praze-Holešovicích, které šéfoval František Žemlička. Mohutná záď se zakrytými zadními koly dodává těmto sanitkám na důstojnosti. Byly určeny na Slovensko, do Levoče a do Levic. V tuzemsku se až do března 1939 jezdilo vlevo, čemuž byly všechny zmíněné sanitky přizpůsobeny. Volant měly na pravé straně, karoserie měla asymetrické uspořádání bočních dveří – vpravo byly jen jedny pro řidiče, na levém boku dvoje – zadní umožňovaly vstup do sanitního prostoru. Navzdory dvoutunové hmotnosti dokázaly tyto sanitky se šestiválcovým motorem 2,9 l uhánět rychlostí až 110 km/h, spotřebovaly ovšem 15 až 18 l benzínu na 100 km.



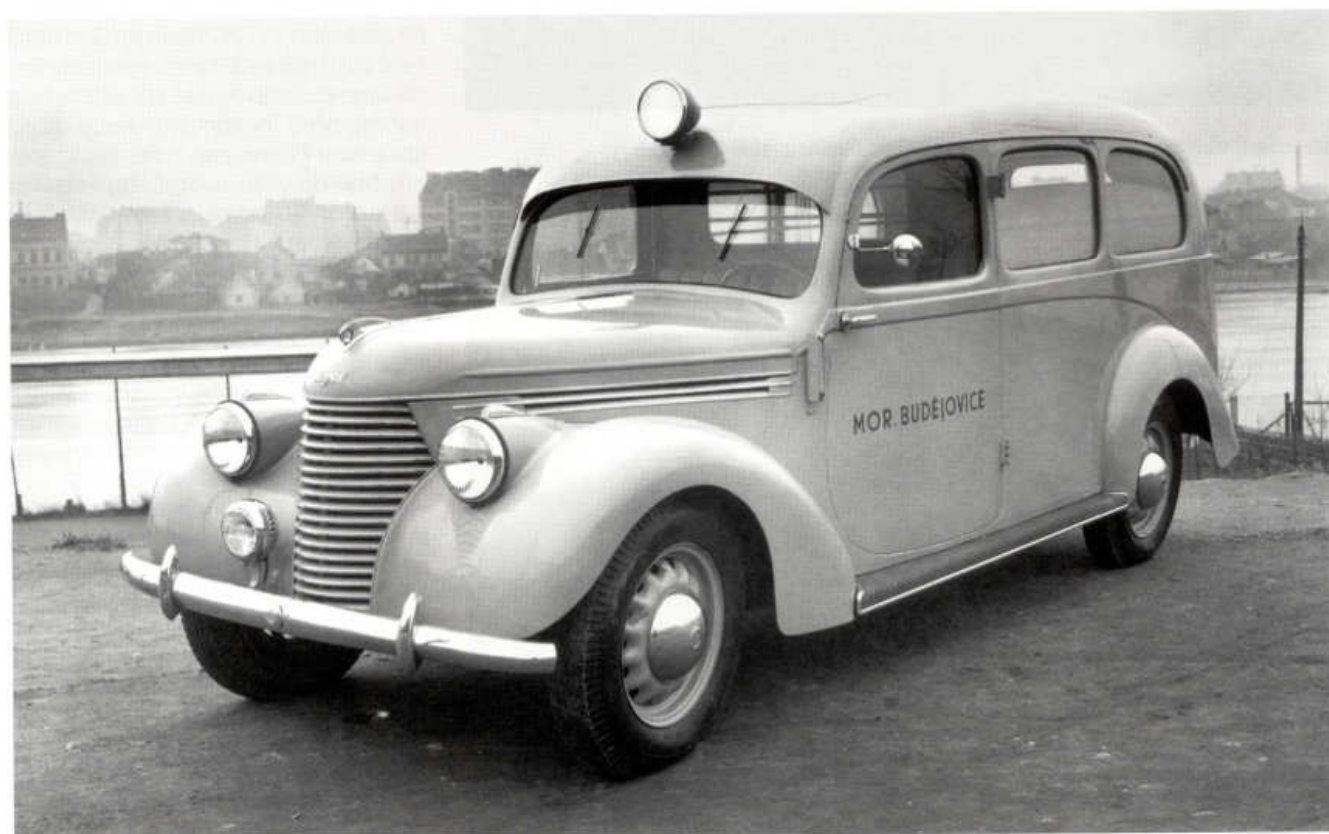
Sanitní Rapid 1500 postavila a vybavila pražská firma Karosa

Nově tvarovanou přidí se světlomety zpola zapuštěnými do předních blatníků se může pochlubit sanitní Škoda Superb dodaná v létě 1938 do Českých Budějovic. Zřejmě v zájmu moderního vzhledu nemá tento vůz tradiční stupátko mezi předním a zadním blatníkem, byť je instrukce Společnosti Čs. Červeného kříže doporučovaly. Tímto prvkem se může pochlubit většina ostatních sanitních automobilů té doby, mimo jiné sanitní Škoda Favorit se za-

krytými zadními koly karosovaná firmou Karosa během podzimu 1938 a dodaná počátkem ledna 1939 záchranné stanici v Třebíči. Vůz poháněný čtyřválcem 1,8 l o výkonu 38 k (28 kW) dosahoval rychlosti 90 km/h.

Zajímavostí je, že v době protektorátu – od podzimu 1939 do jara 1940 – byla na sanitky přestavěna celá řada automobilů Škoda Favorit, jež byly původně vyrobeny coby limuzíny. Karoserie z nich v továrně sejmuli a pod-

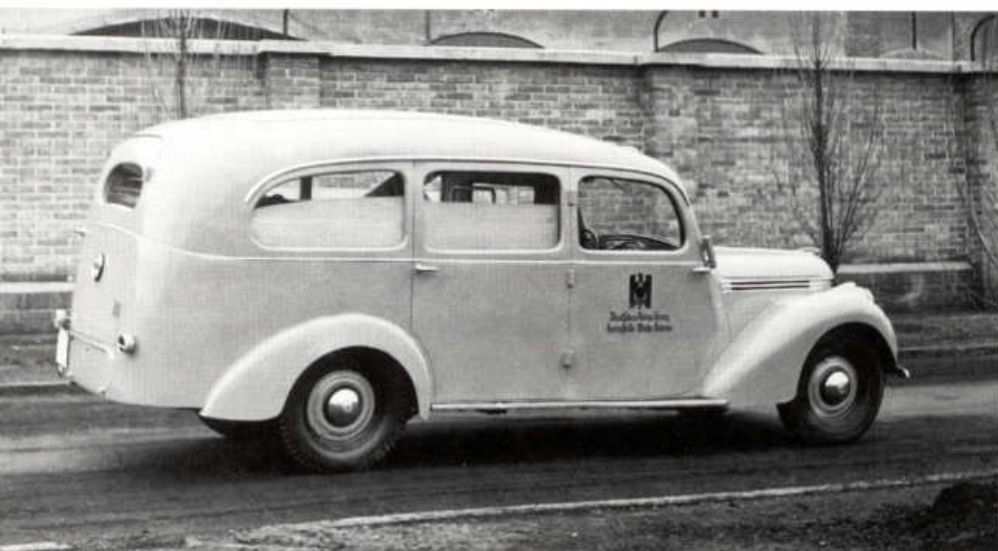
Sanitní Rapid 1500 dodaný v prosinci 1939 do Moravských Budějovic





Několik otazníků provází tento velký sanitní vůz Škoda Rapid

Sanitku Rapid zřejmě oblékla firma Karosa z Prahy-Holešovic



Robustní sanitka sloužila za protektorátu v Moravské Ostravě



vozky byly postupně odeslány do karosáren, kde na nich vznikly sanitní vozy. Téměř všechny pak byly v květnu 1940 odeslány do Německa, do centrály ve Wiesbadenu.

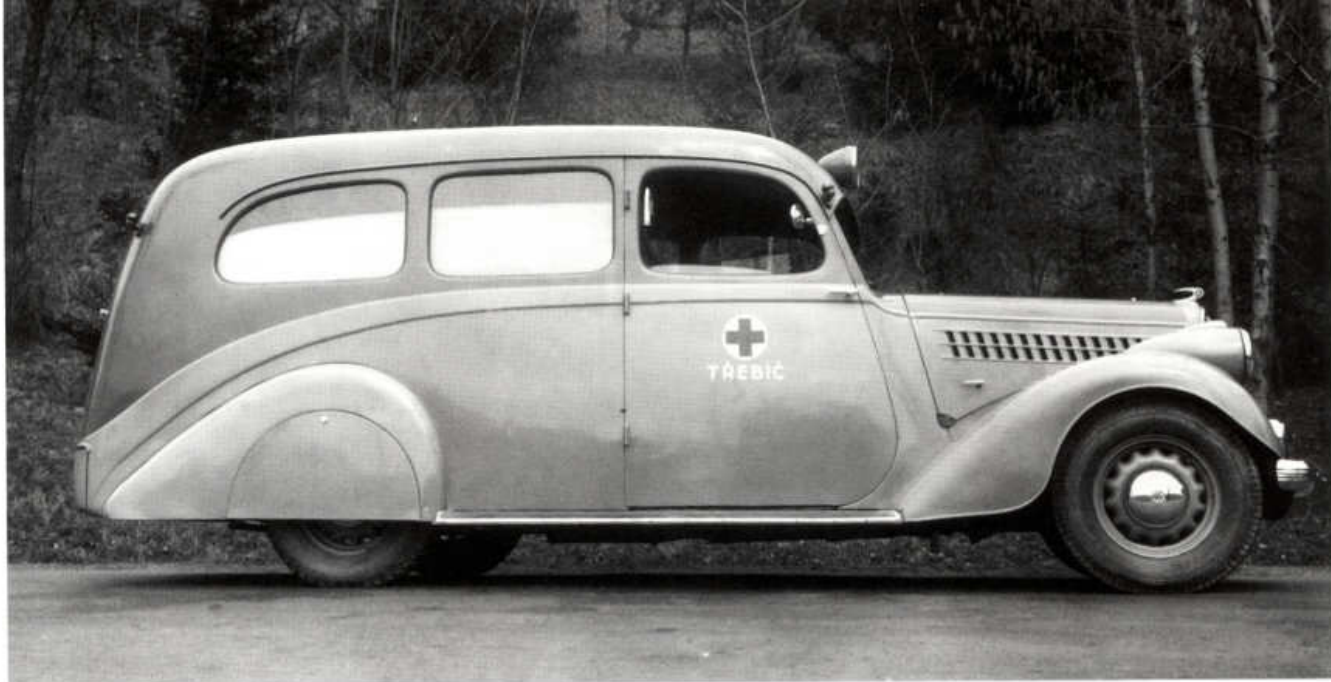
Ale vrátme se ještě do jara roku 1938, kdy vozový park pražské záchranné služby obohatila velká dvou-lůžková sanitka Škoda 104 karosovaná kolínskou firmou Šnýdr na podvozku jedenapůltunového užitkového vozu. Sanitka, jež byla v říjnu 1937 vystavena na pražském autosalonu, dostala u záchranky služební číslo 14 a nesla na boku nápis „Dar Velkopřevorství suverénního řádu Maltézských rytířů“, který hovořil za vše. Sanitka pětmetrové délky a dvoumetrové výšky měla robustní podvozek s oběma tuhými nápravami odpruženými listovými pery, se čtyřválcem 1,8 l o výkonu 38 k (28 kW) dosahovala na dvacetipalcových kolech opatřených pneumatikami 7,50 – 20 největší rychlosti jen 65 km/h.

V městském a příměstském provozu to ovšem stačilo, ostatně v již zmíněné příručce mimo jiné stálo: „Leží-li pacient ve zdravotnickém autě, jede řidič zvolna, a jen tehdy, jedná-li se o úraz, kde osoba převážena ocitá se v nebezpečí života, může býti použito rychlosti v rámci policejních předpisů. (...) Při jízdě k nemocnému, jakož i při převážení nemocného, jest zapotřebí, aby řidič dával častěji znamení signální houkačkou.“

Instrukce určené řidiči byly velmi obsáhlé a podrobné, připomeňme si alespoň několik zajímavých bodů: „Kouřiti za jízdy není řidiči dovoleno. Rovněž pití alkoholických nápojů je ve službě zakázáno. (...) Při všech jízdách musí řidič voliti nejkratší cestu. Není dovoleno, aby se zastavoval se zdravotnickým autem před hostincem, nebo před kavárnou. Přísně jest řidiči zakázáno, aby bral do vozu osoby, které nestojí v pražádném poměru k nemocnému (zraněnému).“

V polovině března 1939 se zbytek okleštěného Česko-Slovenska okupovaný německou armádou proměnil v Protektorát Čechy a Morava, poslední březnovou neděli byl oficiálně na celém území protektorátu uskutečněn přechod na pravostranný provoz. V praxi to v mezidobí vypadalo všelijak – německé motorizované jednotky prostě přijely po pravé straně a své návyky nehodlaly měnit...

Nové situaci se musely přizpůsobit tuzemské automobilky, jež do té doby vyráběly vozy s volantem vlevo především na export. Levostranným řízením se může pochlubit třeba sanitní Rapid 1500 poháněný jedenapůltitrovým čtyřválcem o výkonu 42 k (31 kW). Na továrním podvozku s rozvorem prodlouženým na rovné 3,0 m jej na podzim



Škoda Favorit ročníku 1938 expedovaná v lednu 1939 do Třebíče

1939 postavila firma Karosa. Asymetricky řešená karoserie měla tentokrát dvoje boční dveře na pravém boku, vlevo byly jen jedny dveře pro řidiče. Sanitka dodaná v prosinci 1939 do Moravských Budějovic byla jednoulžková, druhé nouzové lehátko bylo možné vytvořit sklopením sedátek pro doprovod.

Označení Rapid nese i velká dvouulžková sanitka pětimetrové délky, která v letech protektorátu sloužila v Moravské Ostravě. Je s ní spojeno několik otázek. V roce 1940 sice existovaly dva prototypy velkého vozu Rapid 2000 s dvoulitrovým čtyřválcem, byly to však

limuzíny a žádný další exemplář tohoto typu s interním označením 945 se v tovární evidenci dohledat nepodařilo. V té době připravovaný velký Rapid 2200 s řadovým šestiválcem byl nakonec v pouhých dvou desítkách exemplářů zhotoven až těsně po válce, v letech 1945 až 1946. Nabízí se tedy možné – ale zdaleka ne jisté – vysvětlení, že tato sanitka vznikla původně jako typ Favorit, ale byla přejmenována na Rapid. Toto pojmenování totiž v tehdejších plánech automobilky mělo prioritu.

Z léta válečného roku 1941 pochází výkres sanitního vozu Škoda Superb 3000 s třílitrovým šestiválcovým moto-

rem. Sanitka byla odvozená z vojenské verze vozu Superb opatřené osmnáctipalcovými koly. Při rozvoru náprav 3,3 m byla dlouhá 5,2 m, široká 1,93 m a vysoká 2,23 m, v zadní stěně měla široké dvoukřídlové dveře, jež otvíraly přístup k sanitnímu prostoru. V něm bylo možné umístit troje nosítka s ležícími pacienty resp. raněnými, běžně však sanitka sloužila jako dvouulžková s místy pro jednoho sedícího pacienta a doprovod.

Text: Jan Tuček  
Foto: Archiv Škoda Auto

Výkres vojenského sanitního vozu Superb 3000 z roku 1941

