

motocyklistů orientovaný na historii motorismu

Nestranný a nezávislý měsíčník

Motor Journal

1

Leden
2019

Ročník XIX.
číslo 201

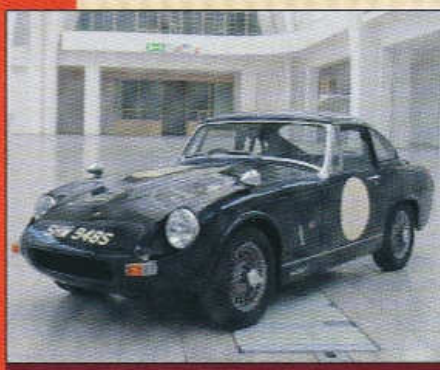
120 • Kč



Sanitky Praga Lady



Těžké automobily z Plzně



Ashley



Bucegi

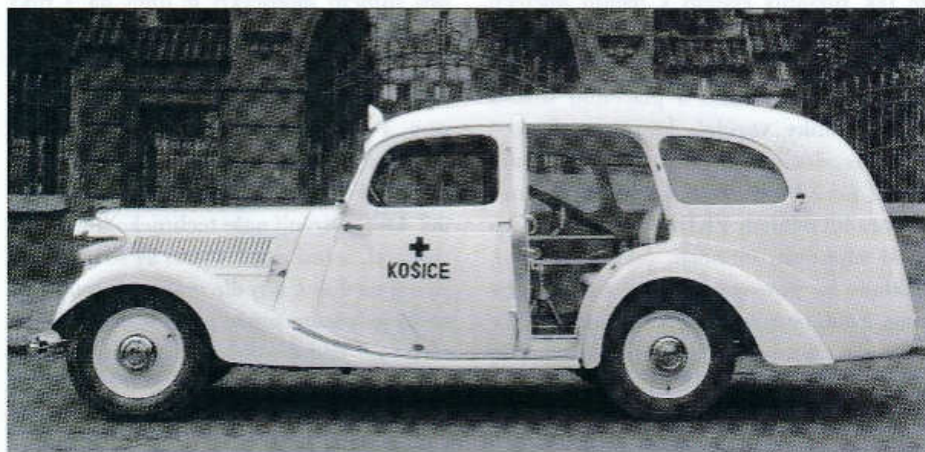




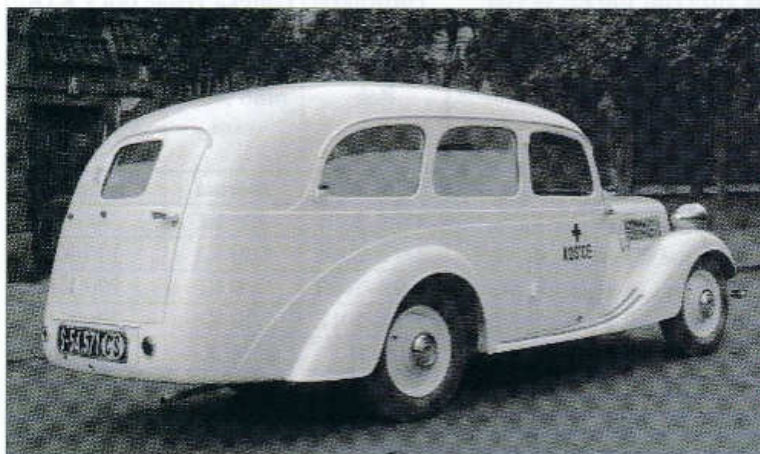
Sanitní Praga Lady karosovaná v roce 1937 kolínskou firmou Šnýdr

Sanitky Praga Lady (1937–1948)

Z bohaté a pestré historie tuzemských sanitních automobilů jsme vybrali kapitolu napsanou ve třicátých a čtyřicátých letech minulého století sanitkami Praga Lady.



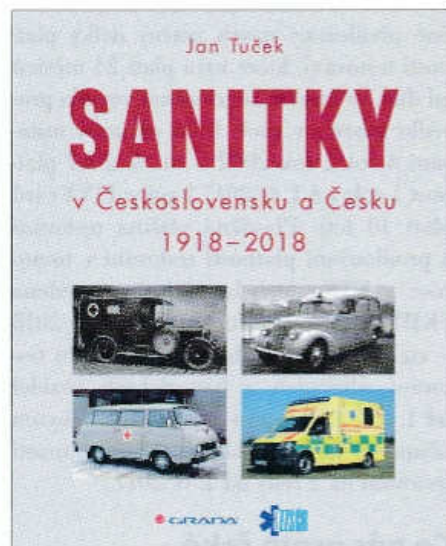
Asymetricky řešená karoserie měla na levém boku dvoje dveře, vpravo jen jednu



Sanitka dodaná koncem října 1937 do Košic měla objemnou zaoblenou zád'



Košická sanitní Lady měla lůžko pro pacienta opatřené vinutými pružinami



V prosinci 2018 byla uvedena na trh kniha „Sanitky v Československu a Česku“ od autora článku. Má 312 stran a ilustruje ji více než 500 fotografií, z nichž většina nebyla dosud publikována

Šnýdr a Sodomka

Ve druhé polovině třicátých let stavěly sanitní vozy Praga Lady především kolínská karosárna Šnýdr a vysokomýtská firma Sodomka, později sanitky vznikaly také v tovární karosárně libeňské automobilky.

Na podzim 1937 zhotovil Karel Šnýdr se svými spolupracovníky výjimečný exemplář, objemnou Pragu Lady určenou na Slovensko, sboru dobrovolných hasičů v Košicích. Byla postavená na standardním podvozku s vodou chlazeným čtyřválcem 1,66 l o výkonu 35 k (26 kW), přední dělnou nápravou s příčným listovým perem a rozvorem náprav 2,65 m shodným se sériovým osobním vozem.

Pro získání dostatečně dlouhého sanitního prostoru bylo nutné prodloužit zadní převis karoserie na 1,26 m, celý vůz měřil do délky 4,58 m, do šířky 1,55 m a do výšky 1,58 m. Sanitka byla jednolůžková, v zadní stěně měla jednokřídlé dveře široké 830 mm. Na levém boku byly dveře, u řidiče (vůz měl volant vlevo)



Elegantní zaoblená sanitka Praga Lady s karoserií Šnýdr pro Český Brod (1938)

a do sanitního prostoru, vpravo byly jen jedny boční dveře u samaritána.

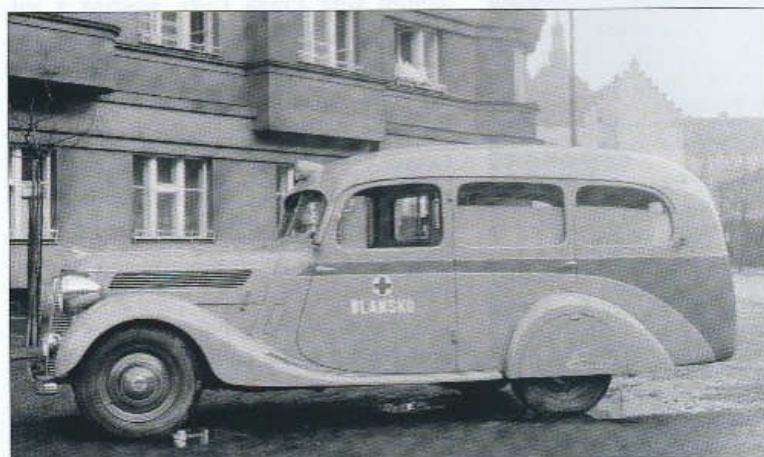
V polovině března 1938 předal Karel Šnýdr zástupcům nemocnice v Českém Brodě elegantní sanitku Praga Lady s oblou zádi a zakrytými zadními koly. Byla vybavena dvěma nosítky, měla volant vlevo, ale nadále byla uspořádána pro levostranný provoz – s dvojicí bočních dveří na levé a jedněmi na pravé straně.

Dvojice nosítek byla v této sanitce uložena vedle sebe, po vyjmutí pravých nosítek z vozu se levá nosítka dala pákovým mechanismem přesunout doprava.

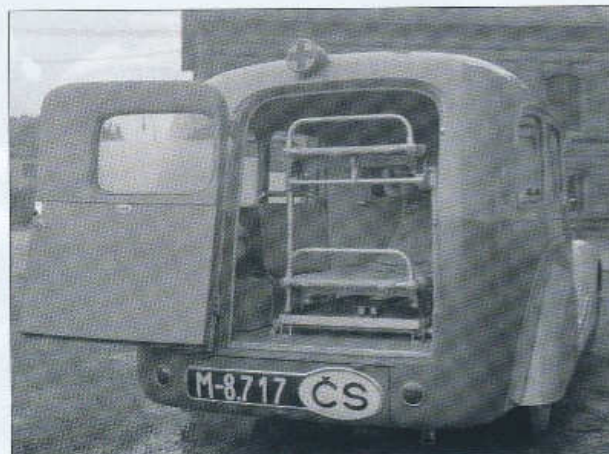
Další stejně tvarované sanitky Praga Lady dodala karosárna Šnýdr v červnu 1938 do Roudnice nad Labem a v lednu 1939 do Blanska. Od českobrodského



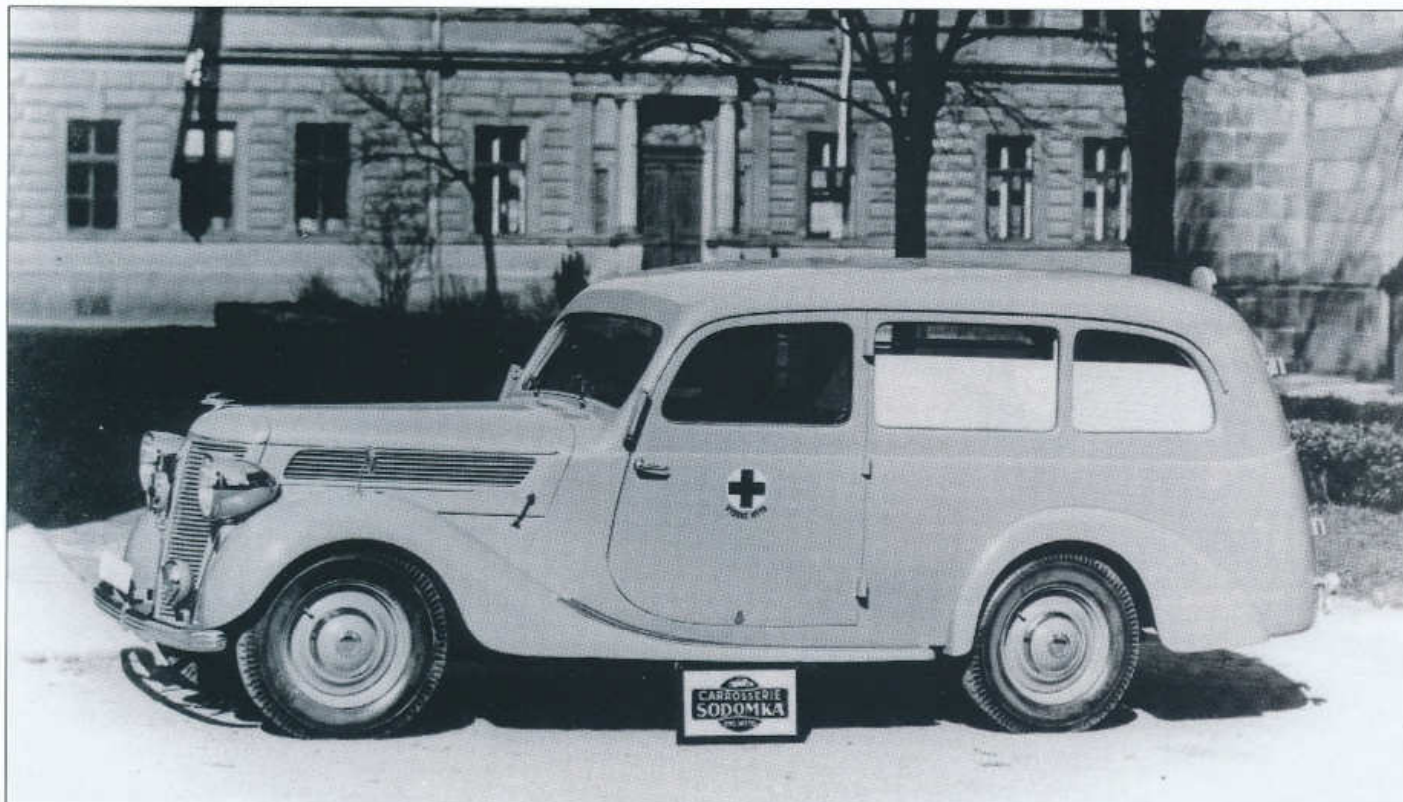
Českobrodská Lady s vyjmutými nosítky a Šnýdrovým štítkem zevnitř na dveřích



Další oblá sanitka Praga Lady s karoserií Šnýdr dodaná v lednu 1939 do Blanska



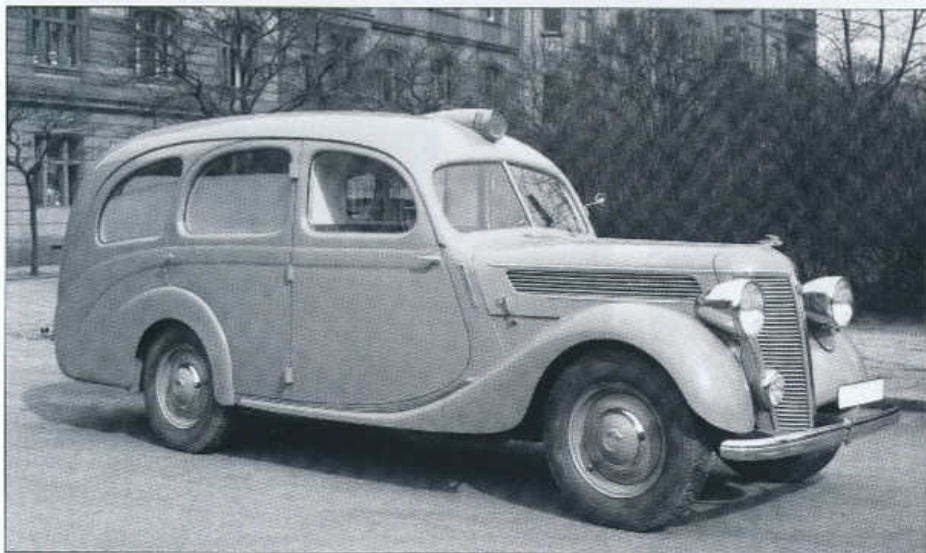
Sanitka pro Blansko se odlišovala umístěním nosítek nad sebou



Praga Lady ročníku 1939 se sanitní karoserií Sodomka pro město Vysoké Mýto



Jedna ze dvou sanitek Lady s celokovovou karoserií Sodomka pro ZS Praha (1939)



Poněkud boubelatá sanitní Lady s tovární karoserií sloužila od jara 1940 v Brně

exempláře se odlišovaly obvyklejším uspořádáním nosítek ve dvou patrech nad sebou. Také tyto sanitky byly ještě stavěny pro levostraný provoz. Přejít na jízdu vpravo však rázně urychlila okupace hitlerovskými vojsky v březnu 1939.

V temných letech

V polovině března 1939 se ze západní a střední části mnichovskou dohodou okleštěného Česko-Slovenska alias druhé republiky stal Protektorát Čechy a Morava, zatímco Slovensko se osamostatnilo coby spojenecký stát Hitlerovy třetí říše. Poměry se radikálně změnily, zakázková výroba sanitních automobilů však pokračovala dál.

Ve druhé polovině roku 1939 oblékla vysokomýtská karosárna Sodomka tři sanitní vozy Praga Lady, všechny v jednolůžkovém provedení uzpůsobeném pro jízdu vpravo. Vstup do sanitního prostoru tak vedle dveří v zadní stěně karoserie umožňovaly také druhé dveře na pravém boku.

Zatímco sanitka dodaná městskému úřadu ve Vysokém Mýtě měla zadní dveře zavěšené vlevo po straně, dva sanitní vozy Praga Lady expedované koncem listopadu pro pražskou záchrannou službu se mohly pochlubit řešením použitým již o rok dříve na sanitních vozech typu Alfa pro téhož zákazníka.

Měly kovovou kostru karoserie a zadní dveře sanitního prostoru, jež se neotvíraly

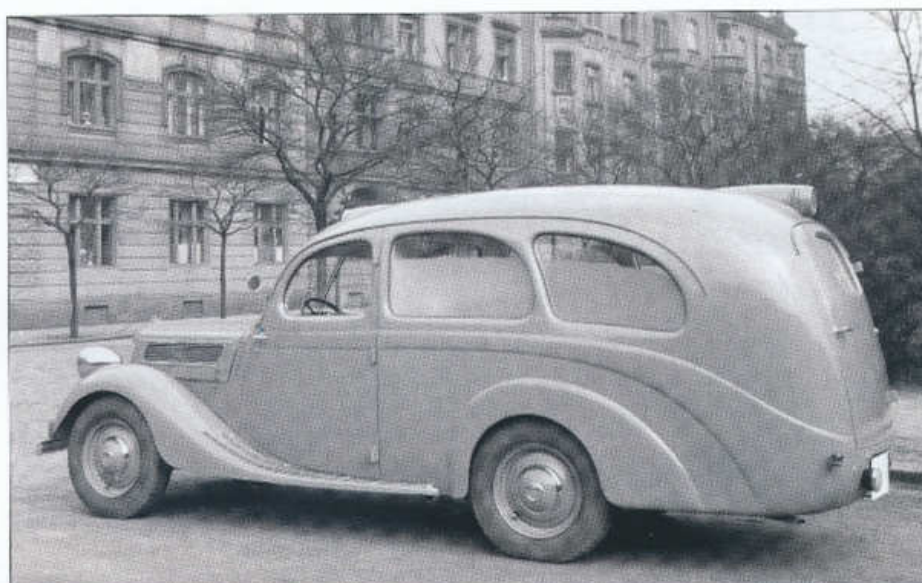


V sanitním prostoru byla dvě nosítka nad sebou, nechyběl ani porcelánový „bažant“

do strany, ale sklápěly dolů do vodorovné polohy, takže plnily funkci rampy při nakládání a vykládání nosítek.

Jen v několika málo exemplářích vznikla v roce 1940 v tovární karosárně sanitní Praga Lady s objemnou zaoblenou záďí. Jejím základem byl podvozek s nezávislým zavěšením předních kol a poháněnou tuhou zadní nápravou vybavený vodou chlazeným čtyřválcem 1,66 l o výkonu 35 k (26 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Šasi mělo standardní rozvor náprav 2,65 m.

Přední lichoběžníkové závěsy kol byly odpruženy příčným listovým perem, tuhá zadní náprava podélnými půleliptickými listovými pery. Bubnové brzdy měly nadále mechanické ovládání, šestnáctipalcová



Výrazně zaoblená mohutná záď sanitky Lady se zadním převisem dlouhým 1,48 m



Další boubelatá Praga Lady určená pro Německý červený kříž (DRK) v Olomouci



Lady pro německý DRK byla vybavena lůžkem a skříňkami od bonnské firmy Mieser



Sanitní Lady pro ZS Praha zhotovená za protektorátu
mělnickou firmou Linie Toušek



V době protektorátu vznikla i tato sanitní Lady s karoserií Pražanka z Mladé Boleslavi



Lady dodaná v roce 1942 do Slaného – místo červeného kříže má modrý trojúhelník

kola nesla pneumatiky rozměru 5,75–16. Palivová nádrž o objemu 49 l (z toho 7 l byla rezerva) měla své místo vpředu pod kapotou, u dělicí stěny motorového prostoru.

Asymetricky stavěná karoserie oblých tvarů byla uzpůsobena pro pravostranný provoz, na levém boku měla sanitka jen jedny dveře u řidiče, na pravém dvoje, přičemž druhé umožňovaly vstup k sedadlu v sanitním prostoru.

Ten byl uvnitř dlouhý 2,24 m, široký 1,45 m a vysoký 1,20 m a jeho levou a střední část vyplňovala dvojice nad sebou umístěných nosítek. Podlaha sanitního prostoru byla 540 mm nad vozovkou, vpravo zavěšené dveře v zadní stěně byly široké 900 a vysoké 970 mm. Pod prahem zadních dveří bylo sklopné víko, za nímž se skrývalo vodorovně uložené náhradní kolo.

Poněkud boubelatě vyhlížející sanitka byla dlouhá 4,70 m, široká 1,65 m a vysoká 1,76 m, nepřehlédnutelný byl její objemný, 1,48 m dlouhý zadní převis karoserie. Sanitka s pohotovostní hmotností kolem 1400 kg dosahovala největší rychlosti 90 km/h.

Od jara 1940 sloužila tato sanitka na české záchranné stanici v Brně, v srpnu téhož roku byla – stejně jako celá stanice – převedena pod německou kuratelou. Později dostala před příď generátor na dřevoplyn. Osvobození se v roce 1945 dočkala v dosti zbledlém stavu, údajně však po opravě ještě nějaký čas jezdila.



Ponurá atmosféra listopadu 1942 ve Slaném: ukázka manipulace s lůžkem Miesen

Jedna z dalších sanitek se stejnou karoserií byla dodána do Olomouce, tamější okresní záchranné stanici Německého červeného kříže (DRK). Lišila se uspořádáním sanitního prostoru, v němž bylo jen jedno lůžko dodané specializovanou německou firmou Miesen z Bonnu.

Zde je třeba připomenout, že osudy záchranných stanic dříve provozovaných Československým (a po okupaci Českým) červeným křížem byly za protektorátu dosti pohnuté. Většinu vozidel a majetku jim v létě 1940 násilně odebral Německý červený kříž (DRK), část stanic první pomoci

se však podařilo z této konfiskace vyjmout s tím, že je nadále budou provozovat příslušná města a obce. A samozřejmě financovat z vlastního rozpočtu.

Sanitní automobily těchto mimo rámec německého DRK působících stanic nesměly používat znak červeného kříže, musely jej nahradit na špičce postaveným modrým trojúhelníkem, symbolem lékařské služby.

V letech 1939 až 1943 bylo zhotoveno celkem 110 sanitních automobilů Praga Lady, z nichž část přebírala od podzimu 1940 pražská ústředna Německého červeného kříže. Většina sanitek tohoto typu převážně

karosovaných v továrně Praga byla určena pro záchranné stanice měst, obcí a některých průmyslových podniků v protektorátu.

Např. v roce 1942 bylo městským stanicím první pomoci předáno 15 sanitních vozů Praga Lady (tři další odešly do Bratislavy), o rok později dokonce tři desítky. Dvě nové sanitky tohoto typu každoročně omladily park vozidel pražské záchranné služby. Některé z nich karosovala mělnická firma Linie Toušek.

Poslední sanitky Lady byly za protektorátu expedovány v listopadu 1943, z celkového počtu 110 vozů odebral 45 německý Deutsches Rotes Kreuz.



Lady pro Deutsches Rotes Kreuz se vzadu zavěšenými druhými bočními dveřmi



Kabina řidiče a spolujezdce sanitního automobilu Praga Lady pro německý DRK



Jedna z pětácti sanitek Lady s tovární karoserií určených pro německý DRK

Lady od Uhlíka

Dnes již téměř zapomenutou epizodou z poválečného období je příběh padesáti sanitních automobilů Praga Lady, které v letech 1947 a 1948 zhotovila karosárna Oldřicha Uhlíka v Praze-Strašnicích. Jejich podvozky byly smontovány od podzimu

1946 do podzimu 1947 z dílů, které v libeňské automobilce zůstaly po válkou vynuceném přerušení výroby osobních vozů.

Sanitky měly robustní rám se středovou výztuhou tvaru X, nezávislé zavěšení předních kol na lichoběžníkových závěsech odpružených spodním příčným listovým

perem a poháněnou tuhou zadní nápravu s podélnými listovými pery. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání.

Pohon obstarával vpředu uložený vodou chlazený řadový čtyřválec SV o objemu 1,66 l a výkonu 35 k (26 kW) spojený s třístupňovou převodovkou. Palivová nádrž o objemu 49 l byla nadále vpředu pod kapotou.

Sanitní Praga Lady s karoserií Uhlík s rozvorem náprav 2,65 m byla s nárazníkem dlouhá 4,45 m (bez nárazníku 4,30 m), přes zadní blatníky široká 1,55 m a vysoká 1,70 m. Měla jen dvoje boční dveře, přístup do sanitního prostoru otvíraly 1,0 m široké jednokřídlé dveře v zádi. Otvíraly se směrem doleva.

Za řidičem a spolujezdcem byla přepážka nahoře opatřená oknem, sanitní prostor byl dlouhý 2,03 m, široký 1,35 m (mezi podběhy zadních kol 1,10 m) a vysoký 1,10 m. Vpravo v něm bylo umístěno lehátko pro ležícího pacienta, vlevo bylo sklopné sedadlo pro doprovod nebo sedícího nemocného.

Sanitní vůz o hmotnosti kolem 1250 kg dokázal na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 6,00-16 vyvinout



Praga Lady pro Deutsches Rotes Kreuz



Čtveřice sanitek Praga Lady karosovaných firmou Uhlík na snímku z dubna 1948

rychlost 100 km/h a mohl udržovat cestovní rychlost 70 až 80 km/h. Spotřeba se pohybovala v rozmezí 11 až 13 l benzínu na 100 km.

Cena sanitky Praga Lady s karoserií Uhlík byla v roce 1947 stanovena na 170 000 Kčs, zatímco menší sanitní Škoda 1101 stála rovných 100 000 Kčs, to však byla jen formální záležitost. Sanitky se neprodávaly, ale přidělovaly. Bylo rozhodnuto, že ze série padesáti kusů bude dodáno 17 vozů do Čech, 17 na Moravu a do Slezska a 16 na Slovensko.

První dvě sanitky Praga Lady byly předány v Bratislavě 11. února 1947, poslední ze šestnácti vozů tam doputoval 8. května

téhož roku, v předvečer oslav druhého výročí konce války. Až poté se sanitních vozů tohoto typu dočkala i vybraná zdravotnická zařízení v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.

Do konce roku 1947 to bylo celkem 16 sanitek (devět pro Čechy a sedm pro Moravu a Slezsko), dalších 18 následovalo během roku 1948 (osm pro Čechy a deset pro Moravu a Slezsko). Poslední padesátou poválečnou sanitku Praga Lady převzali 16. září 1948 zástupci plicního sanatoria v Jablunkově.

Jediné skupinové foto zhotovené zřejmě v dubnu 1948 zobrazuje čtveřici zbrusu nových sanitek Lady na dvoře karosárny

Uhlík v Praze-Strašnicích. Na prvním voze je zřetelně vidět, že byl určen do Vysokého nad Jizerou, další tři sanitky by podle seznamu karosovaných a expedovaných vozů měly jezdit ve Frýdku, Táboře a Uherském Hradišti.

Některé sanitky tohoto typu sloužily až do počátku šedesátých let, do dneška se dochovala zřejmě jen jediná. Opatruje ji známý sběratel veteránů značky Praga pan Emil Příhoda, a byla jedním z exponátů loňské výstavy o karosáři Oldřichu Uhlíkovi uspořádané v Muzeu českého karosářství ve Vysokém Mýtě.

Jan Tuček

Foto: archiv Ing. Jana Černého
a archiv autora



Sanitní Lady s karoserií Uhlík dodaná v prosinci 1947 do nemocnice ve Varnsdorfu



Emil Příhoda zapůjčil svou sanitku na loňskou Uhlíkovu výstavu ve Vysokém Mýtě