

SANITKY první republiky

Ve dvacátých a třicátých letech jezdila v Československu pestrá paleta sanitních automobilů postavených na podvozcích převážně domácích značek Tatra, Praga, Laurin a Klement a Škoda.

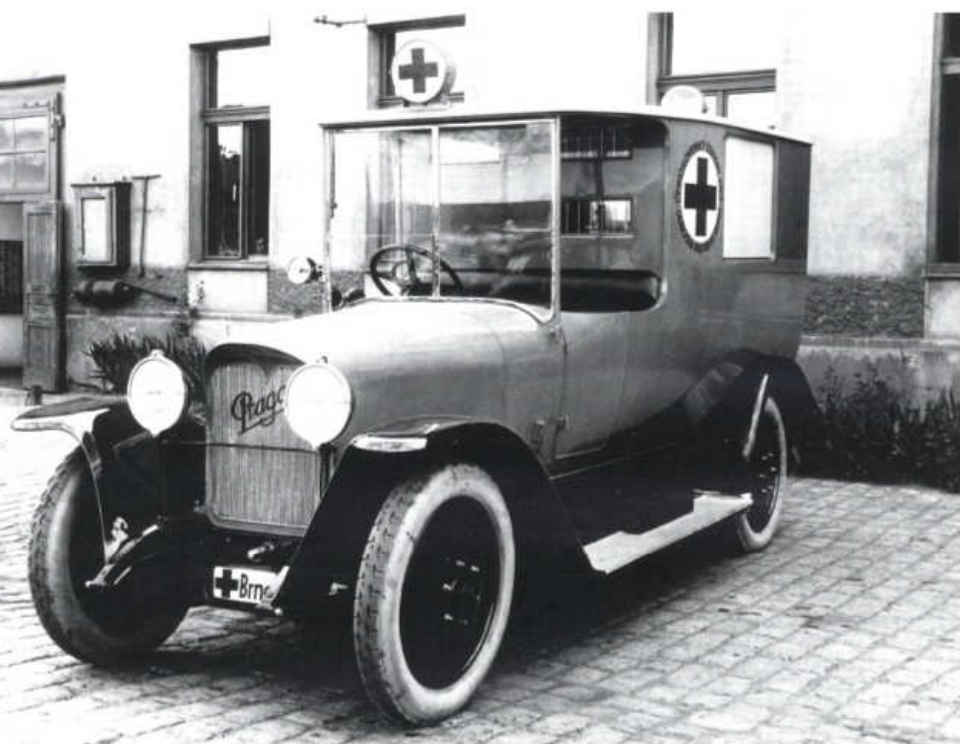
se čtyřválcovým motorem 4,7 l. Sanitní vůz mohl přepravovat dva ležící pacienti a jezdil rychlostí až 80 km/h. Před sanitku se ve slavnostní uniformě posadil náčelník hasičské župy ledečské obklopený sedmi samaritánkami Čs. Červeného kříže a sedmi hasiči, z nichž dva se na skupinovém snímku nechali zvětšit i se služebními velocipedy. Nechybí dvojice šoférů sanitního vozu, samozřejmě v uniformě.

Výrazný přírůstek sanitních automobilů statistika zaznamenala v roce 1929 – plných pět desítek vozů. V přehledu z února 1930 tak figurovalo 226 sanitek, z nichž 125 bylo v provozu v Čechách (z toho 33 v Praze), dalších 79 na Moravě ve Slezsku, 17 na Slovensku a pět na Podkarpatské Rusi.

Pražská záchranná služba měla v té době k dispozici 15 sanitních automobilů, z nichž nejnovější byla Praga Mignon ročníku 1929 poháněná šestiválcovým motorem 2,5 l, díky němuž uháněla rychlostí až 90 km/h. Právě tato sanitka se objevuje na snímku, jehož atmosféra se vymyká dobovým zvyklostem a nejspíš i předpisům. Obrázek totiž zachycuje hrdě se tvářícího uniformovaného řidiče za volantem sanitního vozu, zároveň ale také asi čtyřletou dívku u předního nárazníku a mladou dámu, patrně maminku děvčátka. Vypadá to, jako by pan řidič vyvezl rodinku na výlet...

Ve dvacátých a třicátých letech vznikaly sanitní automobily povětšinou ve specializovaných karosárnách, na podvozcích dodaných některou z tuzemských automobilek. K neúspěšnějším v tomto oboru patřily karosárny Uhlík v Praze-Strašnicích, Sodomka ve Vysokém Mýtě, Petera ve Vrchlabí a Bohemia v České Lípě, postupně přibývaly i další karosárny – např. Hartman v Jaroměři, Šnýdr v Kolíně, Plachý v Brně atd. Sanitky na podvozcích zahraničních značek – např. Mercedes-Benz, Austro-Daimler a Steyr – se objevovaly jen zřídka, zejména v příhraničních oblastech, v německy mluvících Sudetech.

V první polovině třicátých let se sanitky stavěly zejména na podvozcích Škoda 645 se šestiválcovým motorem

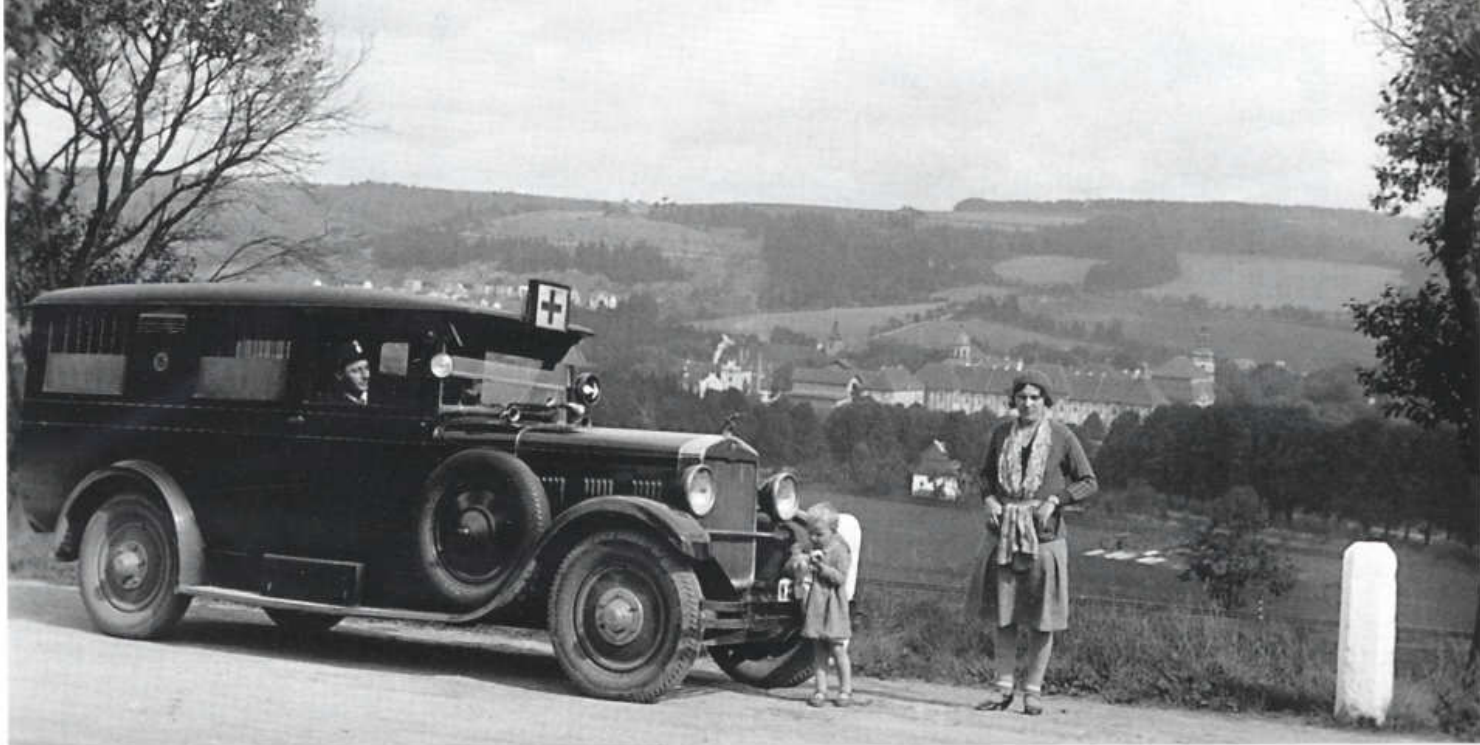


Praga Mignon sloužila v polovině dvacátých let u záchranné služby v Brně

Automobily se ve službách tuzemského zdravotnictví začaly ve větší míře objevovat v polovině dvacátých let. Podle statistiky ze září 1926 tehdy v Republice československé jezdilo 127 sanitních automobilů, což byl více než trojnásobek počtu zaznamenaného o čtyři a půl roku dříve, na jaře 1922. Ze zmíněných 127 sanitek sloužilo na podzim 1926 v Čechách 73,

z nich 23 v Praze, na Moravě a ve Slezsku 44, zatímco na Slovensku pouhých 7 a v nejvýchodnější a nejchudší části republiky, na Podkarpatské Rusi, byly jen tři sanitní automobily.

O tom, jaké vážnosti se tehdy sanitní automobily těšily, svědčí pohlednice z roku 1925. Je na ní první sanitka přidělená do okresu Ledec nad Sázavou, zřejmě vůz Laurin a Klement typ 305



Praga Mignon pražské záchranky – tentokrát patrně na rodinném výletě.

2,5 l, Praga Alfa se šestiválcem 1,8 l, ale také na šasi Tatra 30 a 52 s páteřovým rámem, výkyvnými zadními polonápravami a vzduchem chlazenými plochými čtyřválcí o objemu 1,7 resp. 1,9 l. Jen výjimečně se objevovaly sanitky na dražších šestiválcových šasi značky Walter, výjimkou bylo i několik sanitních vozů Praga Grand poháněných řadovým osmiválcem.

Typickým vozidlem z tohoto období je sanitní Tatra 30 se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1,7 l, kterou v březnu 1931 dokončili ve vysokomýtské karosárně Sodomka pro pana Bohuslava Mrozoviče, majitele sanitní dopravy ve slezském Petřvaldu. V jejím sanitním prostoru je vpravo výjimečné lůžko, vlevo podélná lavice pro tři osoby sedící bokem ke směru jízdy. Vstup do zadní části karoserie otvíraly dvoukřídlé dveře v zadní stěně, komunikaci s řidičem umožňovalo posuvné sklo okénka v dělicí stěně mezi kabinou a prostorem pro pacienta.

Od poloviny třicátých let se základem sanitek stále častěji stávaly i kompaktnější typy se čtyřválcovými motory – např. Praga Lady, Škoda 430 D, prim však nadále hrály šestiválce, zejména automobily Škoda Superb. Ty se vyráběly v různých provedeních, řadu z nich oblékla mladoboleslavská karosárna Praženska, další firma Karosa v Praze-Holešovicích. Typickým představitelem této řady je sanitní Superb, který od podzimu 1936 sloužil v okresní nemocnici ve Strakonici. Další sanitky tohoto typu byly ve druhé polovině třicátých let dodány na Slovensko, zejména do Levoče a Levic, ale také do Českých Budějovic.



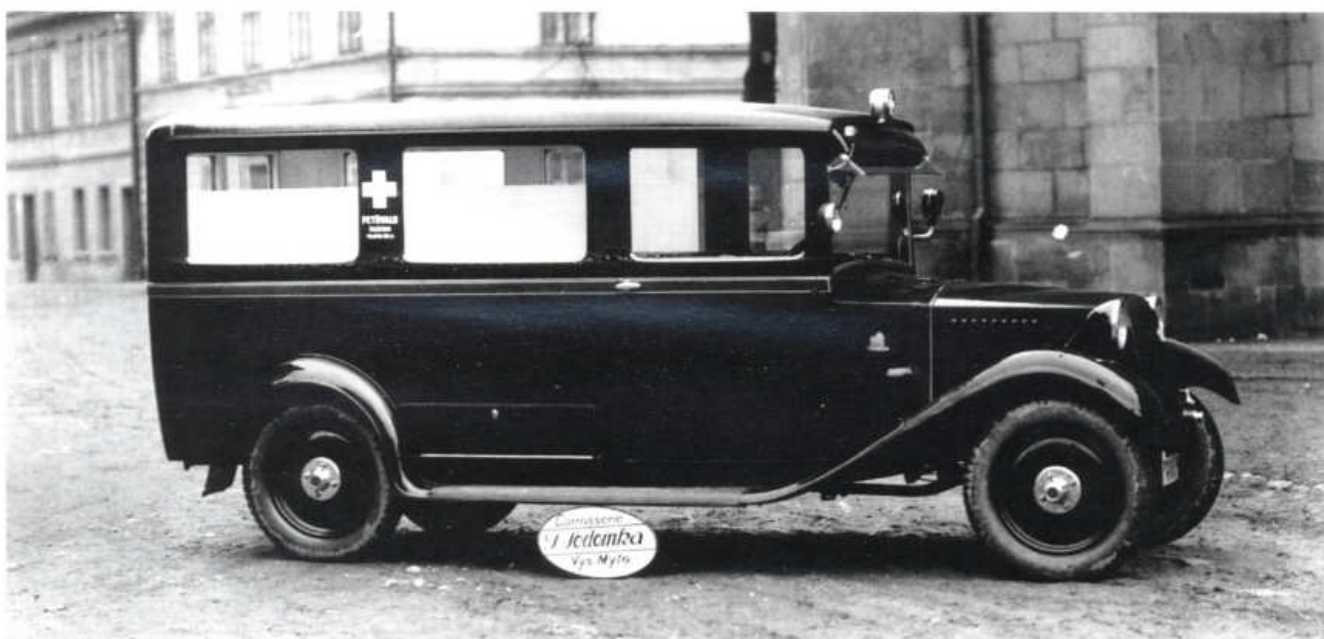
Sanitní Laurin a Klement Mh typ 300 záchranné stanice v Podmoklech (1924)

První sanitka v Ledči nad Sázavou v roce 1925: Laurin a Klement typ 305





Sanitní Škoda 645 pro město Kadaň karosovaná pražskou firmou Uhlík (1930)



Tatra 30 pro Petřvald s karoserií od firmy Sodomka z Vysokého Mýta (1931)

Interiér sanitního vozu Tatra 30 pro firmu Mrozovič ze slezského Petřvaldu



Ještě více vnitřního prostoru, ale méně komfortu a nižší rychlost nabýzely sanitní vozy odvozené z lehkých užitkových automobilů se čtyřválcovými motory, především Škoda 104 a Praga LN. Připomenutí si zaslouží mohutná dvouúžková sanitka Škoda 104 pětmetrové délky, kterou v létě 1937 zhotovila pro pražský autosalon kolínská karosárna Šnýdr. Od jara 1938 tato sanitka sloužila u pražské záchranky a zdobil ji nápis „Dar Velkopřevorství suverénního řádu Maltézských rytířů“, jenž hovořil za vše.

V roce 1936 vydalo vedení Společnosti Čs. Červeného kříže v Praze publikaci „Automobilové stanice první pomoci“. Měla rozsah 106 stran a pojednávala o všech aspektech pořízování, provozu, údržby a financování sanitních automobilů a jimi vybavených záchranných stanic. Ke stavbě sanitních automobilů publikace doporučo-



Sanitní Škoda 637 D ročníku 1934 karosovaná brněnskou firmou Plachý

vala podvozký vybraných typů tuzemských automobilů, konkrétně šasi Praga Alfa s prodlouženým rozvorem a zesílenými pery, Tatra 52, Walter Super a Škoda Superb.

V kapitole s nadpisem „Služební předpisy pro výkonné síly“ byly podrobně rozepsány instrukce pro řidiče sanitních automobilů a samaritány, tedy zdravotníky.

„Policejní předpisy stran rychlosti při jízdě musí býti přesně dodržovány. Při jízdě, obzvláště na křižovatkách, nebo u zastávek pouliční dráhy používejte vydatně signální houkačky a dávejte pozor na pěší a povozy. Leží-li pacient ve zdravotnickém autě, jede řidič zvolna, a jen tehdy, jedná-li se o úraz, kde osoba převážená ocitá se v nebezpečí života, může býti použito rychlosti v rámci policejních předpisů. (...) Kouřiti za jízdy není řidiči dovoleno. Rovněž pití alkoholických nápojů je ve službě zakázáno. (...) Není dovoleno, aby se řidič zastavoval se zdravotnickým autem před hostincem, nebo před kavárnou. Přísně jest řidiči zakázáno, aby bral do vozu osoby, které nestojí v prázdňém poměru k nemocnému (zraněnému)“.

„Každý samaritán, který by byl ve stejnkroji pomocné stanice ať již ve službě nebo mimo službu viděn v podnapilém stavu, bude ihned ze služby propuštěn. (...) Při poskytování první pomoci nebo při převážení osob nechť si počíná samaritán klidně a zdrží se jakýchkoliv poznámek nebo rozhovorů jak s postiženým, tak s diváky. Při styku s nemocným nebo se stranou musí se samaritán vyjadřovati vždy zdvořile



Tahle sanitní Škoda 104 sloužila ve třicátých letech v Polici nad Metují

Rarita: šestiválcový sanitní Walter Super pro Turčianský Svätý Martin





Šestiválcová sanitka Praga Alfa ročníku 1936 jezdila v okrese Kladno



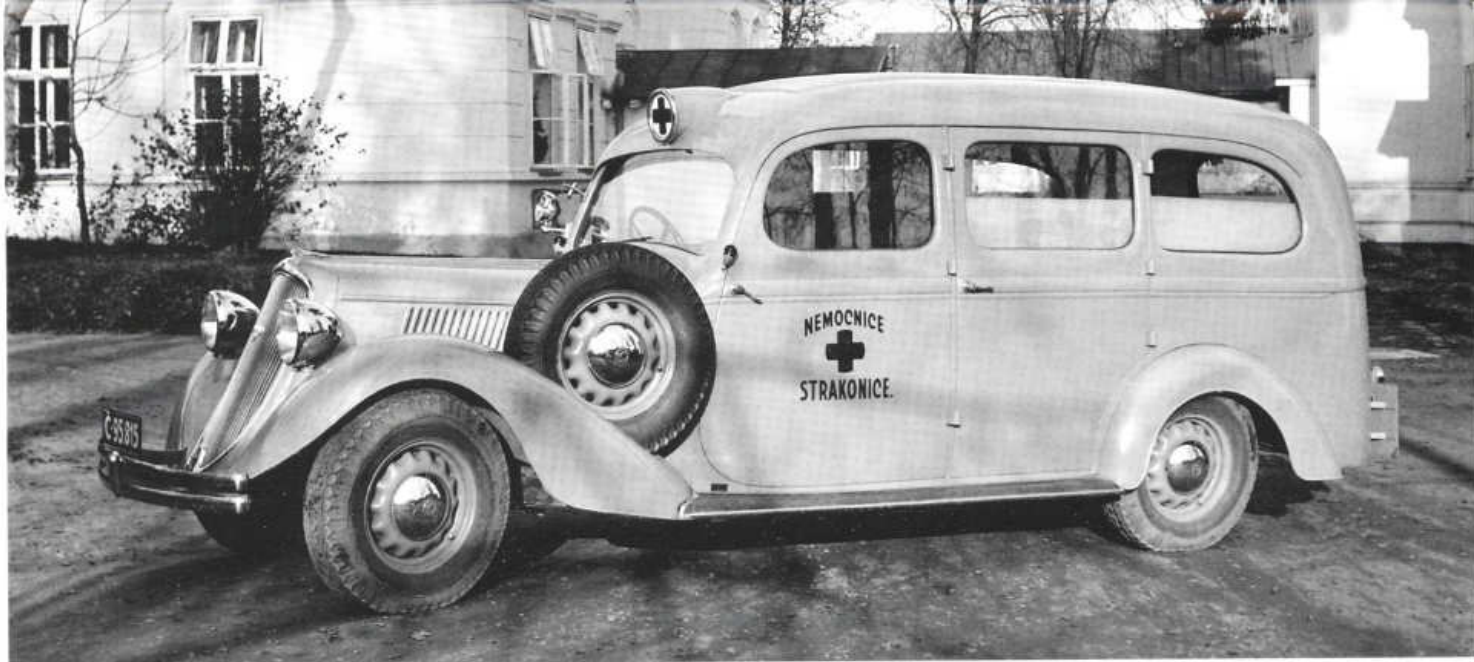
Sanitní Tatra 52 se vzduchem chlazeným čtyřválcem sloužila v Kroměříži

Sanitní Tatra 52 ročníku 1936 měla náhradní kolo připevněné zvenku na zádi



a taktně. (...) Vždy musí mít na zřeteli, aby setrvali na místě nehody co nejkratší dobu a co nejrychleji přijeli do nemocnice. (...) Při převážení nemocného (zraněného) zdržuje se samaritán vždy ve vnitřku vozu u pacienta."

Zajímavý pohled na tuzemský park sanitních automobilů nabízí statistika z roku 1937 s údaji platnými ke konci roku 1936. V celém Československu bylo tehdy v provozu 405 sanitek, z nichž 330 bylo postaveno na podvozcích domácích značek a 75 (tedy necelá pětina z celkového počtu) na šasi zahraničních výrobců. Mezi sanitkami tuzemské provenience hrálo prim 111 vozů značky Tatra, následovalo 98 sanitních vozů značek Laurin a Klement



Škoda Superb karosovaná v létě 1936 mladoboleslavskou firmou Praženka

a Škoda a 86 sanitek Praga. Se značným odstupem za nimi figurovalo 26 sanitních automobilů Walter, ostatní se počítaly jen na jednotlivé kusy (např. Zetka 3, Wikov 2 ...).

V přehledu sanitek zahraničních značek vedlo Rakousko s 22 vozy, z nichž některé ještě pamatovaly dobu rakousko-uherského mocnářství. Značky Steyr a Austro-Daimler byly zastoupeny devíti sanitkami každá. Americkou produkci reprezentovalo 20 sanitních vozů, především sedm značky Chevrolet, tři značky Ford a po dvou od značek Buick, Nash a Studebaker. Sanitek na německých podvozcích tehdy u nás sloužilo 16, z toho 11 značky Mercedes-Benz, z Itálie pocházelo 11 vozů, z nichž 10 neslo značku Fiat. Z Francie pocházelo pět sanitních podvozků, z toho tři značky Renault, zmínku si zaslouží i sanitka na luxusním belgickém šasi Impéria. Naprostá většina těchto sanitních vozů byla na zahraničních podvozcích postavena v tuzemských karosárnách, zřejmě neaktivnější na tomto poli byla firma Petera z Vrchlabí.

Připomeňme si také, že až do okupace v březnu 1939 se v Československu jezdilo vlevo a většina sanitních automobilů tomu byla přizpůsobena. Měly volant vpravo a obvykle také asymetrické uspořádání karoserie. Zatímco na pravém boku byly jen jedny dveře u řidiče, na levé straně byly dvoje dveře za sebou, přičemž zadní otvíraly boční přístup do sanitního prostoru, k sedadlu pro doprovod. Hlavní vstup do prostoru pro přepravu pacienta resp. pacientů byl ovšem dveřmi v zadní stěně karoserie, ať už nedělenými, nebo dvoukřídlymi.

Text: Jan Tuček
Foto: archiv autora



Sanitní Škoda 104 ročníku 1937 s prostornou karosérií kolínské firmy Šnýdr

V roce 1938 vznikla tato pětimetrová sanitka na podvozku typu Praga LN

