

První sériové sanitky

Prvními sériově vyráběnými sanitkami u nás byly vozy Škoda 1101. V letech 1946 až 1952 jich vznikly 4,5 tisíce.

Škoda 1101 známá pod lidovým pojmenováním Tudor navazovala na předválečný typ Popular 1100 a na jeho mo-

dernizovanou verzi 1101 z roku 1941 s převodovkou přemístěnou od zadní nápravy dopředu, za motor. Poválečná

Prospekt sanitního vozu Škoda 1101 v exportním provedení



Škoda 1101 dostala nově tvarovanou karoserii, zejména přední partii.

Zatímco osobní vozy tohoto typu se od jara 1946 vyráběly v Mladé Boleslavi, sanitky – a také dodávky – se rodily ve Vrchlabí, v někdejší karosárně Petera přejmenované na SevKar. Kompletní podvozky tam přicházely od května 1946 z mateřské automobilky, první sanitky byly postaveny během léta téhož roku. Do konce roku 1946 jich vzniklo jen 120, v roce 1947 dalších 250.

Podvozek vozu Škoda 1101 nebyl právě ideálním základem pro stavbu sanitek, ale jiný nebyl v té době v tuzemsku k dispozici. Při rozvoru náprav 2485 mm bylo obtížné najít dostatek prostoru pro lehátko pro nemocného nebo raněného a místo pro doprovod, případně pro druhého sedícího pacienta.

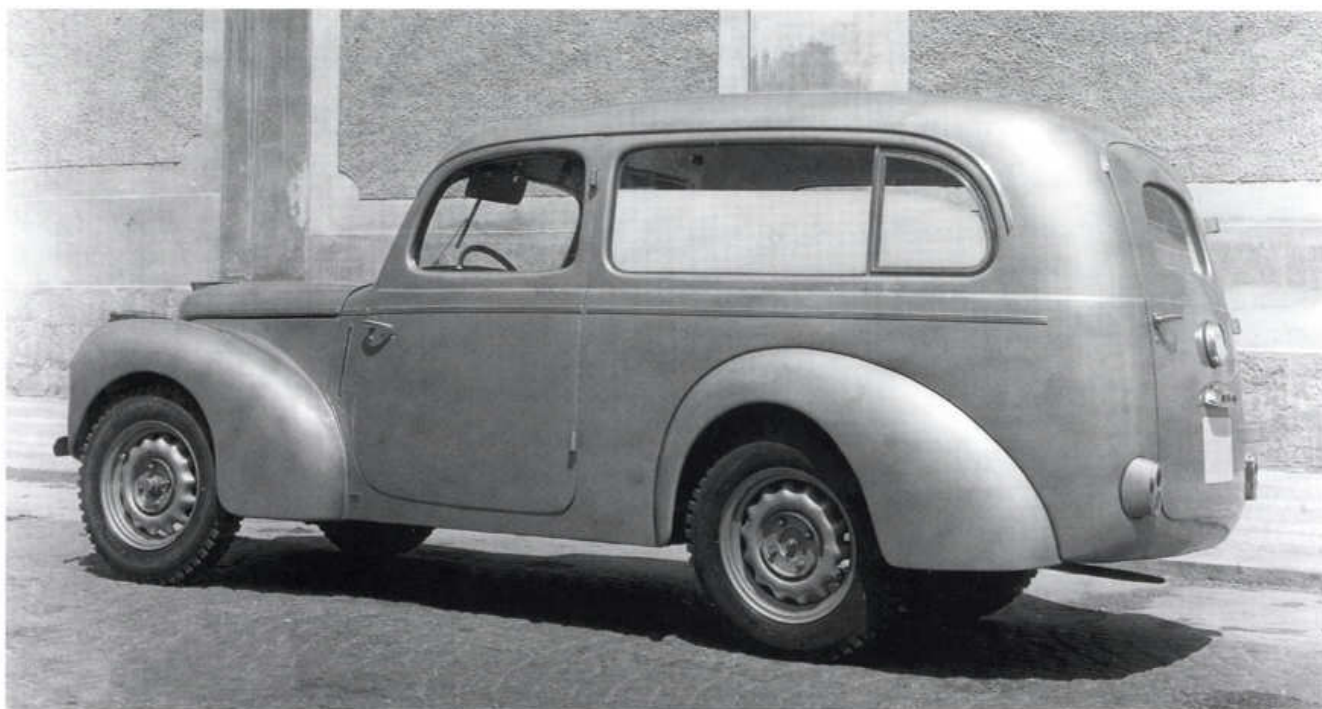
Řešením bylo asymetrické uspořádání interiéru: zatímco za sedadlem řidiče byla přepážka rovná, nahoře opatřená posuvným okénkem, napravo od něj obloukem zabíhala kupředu, aby za ní zbyly dva metry délky pro lehátko. Místo sedadla spolujezdce bylo vpravo vedle řidiče vodorovně na podlaze uložené náhradní kolo a na něm nouzové odklápeč sedátka. Vzadu v sanitním prostoru bylo vlevo vedle lehátka – za řidičem – sklopné sedadlo pro doprovod.



Šestnáct sanitek Škoda 1101 pro Polsko na náměstí v Jičíně

Sanitní Škoda 1101 v bílém provedení a s červeným křížem





Sanitní Škoda 1101 měla typickou zaoblenou zád karoserie



Snímek s dobovou atmosférou: sanitní Tudor a zdravotníci
Pracoviště řidiče sanitní Škody 1101 – místa neměl nazbyt



V prostoru pro pacienta bylo tlačítko signálního zařízení, po jehož stisknutí se rozsvítila kontrolka na palubní desce před řidičem. V sanitním prostoru byla na mezistěně svítlna s bílým a modrým světlem, samostatné osvětlení měl i prostor u zadních dveří.

Sanitní Škoda 1101 měla dvoje boční dveře, stejně jako u dodávky zkrácené, přístup do sanitního prostoru otvíraly jednokřídlé dveře v zadní stěně karoserie. Byly široké 950 mm, vysoké 1030 mm, zavěšené po straně a otvíraly se směrem doprava. Dlouhá boční okna byla dvoudílná – jejich delší přední část byla pevná, kratší zadní díl v kovovém rámečku byl výklonný.

Lehátko pro pacienta bylo opatřeno pryžovými kolečky, uvnitř byly kolejnice z ocelových profilů tvaru U, v nichž kolečka pojížděla. Pojezd lehátka se dal natočit ke středu vozu, čímž se usnadnilo nakládání a vykládání lehátka.

Karoserie sanitky byla smíšené konstrukce, měla podlahu z ocelového plechu a dřevěnou kostru střední a zadní partie s povrchovými panely z plechu. Její výroba vyžadovala značný podíl ruční práce a řemeslné dovednosti.

Základem sanitní Škody 1101 byl robustní páteřový rám s centrální rourou kruhového průřezu, motor se spojkou a čtyřstupňovou převodovkou byl uložen v přední rozvidlené části rámu. Vodou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ dával výkon 32 k (23,5 kW). Nádrž na 35 l benzínu byla vpředu pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru.

Sanitka měla všechna čtyři kola nezávisle zavěšená, vpředu i vzadu obstarávalo odpružení příčné listové pe-



Lůžko mělo pryžová kolečka, uvnitř byl pojezd z profilů U

ro. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, vůz jezdil na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 5,75 x 16.

Sanitka dlouhá 4140 mm, široká 1500 mm a vysoká 1650 mm, vykazovala pohotovostní hmotnost 1090 kg, její užitečná hmotnost měla hodnotu 310 kg. Dosahovala maximální rychlosti 90 km/h, dlouhodobě mohla udržovat tempo 70 km/h. Spotřebovala kolem 10 l benzínu na 100 km.

Nové sanitky Škoda 1101 byly v poválečných letech velmi nedostatkovým zbožím. Podle původních plánů mělo být od léta do konce roku 1946 zhotoveno pro tuzemsko 300 sanitních vozů Škoda 1101, z nichž 120 měla dostat zdravotnická zařízení v Čechách, dalších 120 mělo být určeno pro Moravu a Slezsko a 60 pro Slovensko.

Ještě v dubnu 1947 se však v hlášení o situaci na Moravě a ve Slezsku můžeme dočíst, že tam první sanitky Škoda 1101 dorazily v říjnu 1946 a do konce dubna 1947 jich bylo uvedeno do provozu jen 21. Devět z nich obdržely státní ústavy a podniky (např. Ostravsko-karvinské doly) a dvanáct záchranné stanice Československého

Vpravo vedle řidiče bylo náhradní kolo a nouzové sedátko





Tři desítky sanitních vozů Škoda 1101 připravené k expedici



Polští řidiči si rádi zapoznávají se svými novými sanitkami

Kontrola vnitřního vybavení sanitek při předávání do Polska



Červeného kříže v Uherském Hradišti, Ostravě, Vsetíně, Moravské Třebové, Karvině, Vyškově, Bruntálu, Jihlavě, Novém Jičíně, Valašském Meziříčí, Českém Těšíně a Šumperku.

V Čechách byly první sanitky Škoda 1101 dodány do Prahy, Mladé Boleslavi, Příbrami a také do chemičky Synthesia Semtín.

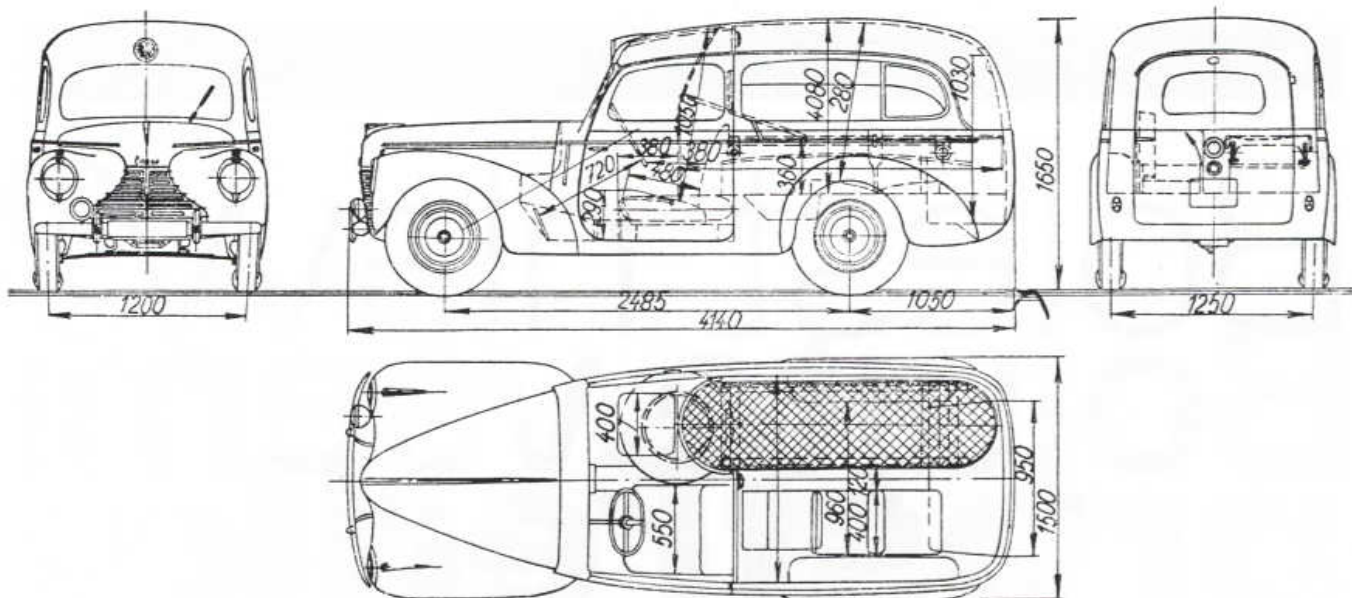
Situace se pomalu zlepšovala v průběhu let 1947 a 1948, kdy se také sanitní vozy Škoda 1101 začaly vyvážet do zahraničí. Zpočátku zejména do Jugoslávie, kde je odebíralo tamější ministerstvo národní obrany, na podzim 1947 putovalo několik sanitních vozů do Egypta, aby v Káhiře a okolí pomohly v boji proti epidemii cholery.

Od jara a léta 1948 byly sanitky tohoto typu exportovány do Maďarska, Rumunska, Bulharska a Rakouska.

Zvláštní zmínku si zaslouží tři desítky sanitek Škoda 1101 expedované v září a listopadu 1948 do Argentiny, k dovozní firmě Baccari do Buenos Aires. Od října 1948 jezdily první sanitní Tudory i v Turecku, v Istanbulu. Největší exportní dodávku tvořilo na podzim 1948 pět desítek sanitních vozů odeslaných do Bulharska.

V roce 1948 z Vrchlaví vyjelo celkem 840 nových sanitek, o rok později rekordních 1217 a v roce 1950 další tisícovka. V té době bylo jejich významným odběratelem Polsko. Sanitky tam odjížděly po vlastní ose, přebírali je polští řidiči.

V letech 1951 a 1952 byla ve Vrchlaví zhotovena poslední tisícovka sanitních Tudorů, podle tovární statistiky



Vnější a vnitřní rozměry sanitního automobilu Škoda 1101



Prospekt sanitního automobilu Škoda 1101 s původní maskou



V padesátých letech sloužila Škoda 1101 v káhirské porodnici

jich celkem od roku 1946 vzniklo 4561. Mnohé z těchto sanitek neúnavně sloužily až do poloviny šedesátých let, doslova do roztrhání těla. Do dnešních dnů se dochovalo jen pár exemplářů, které osvětlení nadšenci neváhají nákladně renovovat. Příkladem může být sanitní Škoda 1101 ročníku 1949, kterou zachránil a resuscitoval MUDr. Jozef Makohus z východoslovenských Michalovců. Brzy bychom se však měli dočkat několika dalších znovuzrozených sanitních „jedenáctsetjedniček“, na nichž usilovně pracují renovátoři v Čechách i na Moravě.

Škodu 1101 ročníku 1949 zachránil MUDr. Jozef Makohus



Text: Jan Tuček
Foto: autor a archiv Škoda Auto