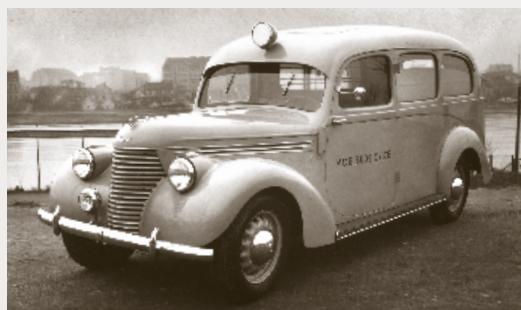
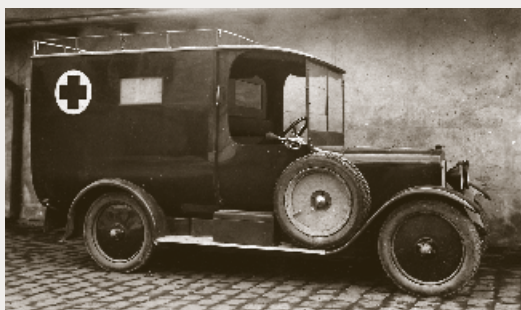


Jan Tuček

SANITKY

v Československu a Česku

1918–2018





Jan Tuček

SANITKY

v Československu a Česku

1918–2018

Grada Publishing

Kniha vychází ve spolupráci
s Asociací zdravotnických záchraných služeb České republiky, z. s.



Jan Tuček

SANITKY

v Československu a Česku
1918 – 2018

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 7084. publikaci
Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 312
První vydání, Praha 2019
Vytiskla tiskárna TNM Print s. r. o.

© Grada Publishing, a. s., 2019
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2019

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována
a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu
nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.*

ISBN 978-80-271-2405-3 (epub)

ISBN 978-80-271-2404-6 (pdf)

ISBN 978-80-247-5864-0 (print)

Obsah

Pár vět na úvod 6

ZA CÍSAŘE PÁNA 11

- Multiplex 12
- Laurin a Klement C a LOF 14
- První sanitky v Praze 15
- Se značkou NW 18
- Sanitní laurinky 20
- Laurinky válečné 22
- Praga Mignon 24

PRVNÍ REPUBLIKA 27

- Nelehké začátky 28
- Hranaté roky 36
- Brněnská historie 39
- Mistři karosáři 43

OBLÉ ROKY 61

- Bohemia, Šnýdr a spol. 62
- Příručka o všem 72
- Velké sanitky 74
- Sanitky z Kolína 83
- Praga, Škoda, Tatra 94

TEMNÉ ROKY 105

- Menší sanitky 106
- Liduška 106
- Škoda Popular 1100 111
- Škoda Rapid 1500 114
- Škoda Favorit 117
- Praga Piccolo 118
- Praga Lady 122
- Praga Golden 130
- Aerovka, Hadimrška a Jawa 132
- Škoda Superb 952 136
- Škoda Rapid 945 137

LIDU ZDRAVÍ, SVĚTU MÍR 141

- První sériové sanitky 142
- Praga Lady od Uhlíka 148
- Byly jen dvě 151
- Sanitky z Kvasin 154
- Zpátky ve Vrchlabí 159

ZA ČASŮ SOCIALISMU 165

- Škoda 1202 166
- Tatra 603 AS 172
- Sanitky z Jugoslávie 175
- S třícípou hvězdou 177
- Škoda 1203 180
- Avia 186
- Range Rover 190

ČASY SE ZVOLNA MĚNÍ 193

- Sanitky z Trnavy 194
- Avia 199
- Volhy z Plané 204
- Se značkou Tamro 207
- Latvija 210
- Tatra 624 Narex 214
- Rendez-vous a vrtulník 216
- Neretva 217
- Výjimky 219
- Ministr to zařídí 224
- Renault Master 230
- Favorit a Tourist 232

PESTRÁ DEVADESÁTÁ LÉTA 235

- Nejen záchranky 236
- Se značkou TAZ 236
- Škoda Forman Medica a Medtec 240
- Škoda 788 242
- Sanitky Tatra 613 244
- Sanitky inženýra Frimla 250
- Škoda Forman Plus 257
- J. Laureta 260
- Přestavby a vestavby 264

V NOVÉM TISÍCILETÍ 277

- Modernizace 278
- Golem 284
- Bezpečnost a pohodlí 286
- Druhé desetiletí 289
- Z Maďarska i Finska 294
- Sanitky a chytrá elektronika 294
- Trocha statistiky 298
- Pestrá paleta 303

Pár slov na závěr 306

PÁR VĚT NA ÚVOD

**Už bezmála 110 let slouží lidem v naší zemi sanitní automobily.
Kniha, kterou jste právě otevřeli, se snaží slovem i obrazem
zmapovat dlouhou a pestrou historii sanitek od prvopočátků z dob
rakousko-uherské monarchie přes meziválečné Československo a protektorát,
dlouhá poválečná desetiletí socialismu až po mnohotvárnou současnost.**

Po velice skromných počátcích v letech 1910 až 1913, kdy se sanitní automobily počítaly na jednotlivé kusy, přišlo první období jejich relativního rozmachu – bohužel v nešťastném kontextu první světové války.

V letech první Československé republiky (1918–1938) sehrál významnou roli Československý Červený kříž (ČsČK), jemuž předsedala dcera prezidenta republiky Dr. Alice Masaryková. Projekt budování sítě automobilových stanic první pomoci podpořilo v polovině dvacátých let i ministerstvo národní obrany zapůjčením osmi desítek původně vojenských sanitních automobilů.

V roce 1932 už působilo v Československu 106 záchranných stanic vybavených 156 sanitními automobily, o tři roky později jich bylo 120 a počet jejich sanitek stoupl na 185. A to navzdory nepříznivým dopadům hospodářské krize.

Koncem roku 1936 jezdilo v Československu 405 sanitních vozů, z nichž čtyři pětiny byly postaveny na podvozcích tuzemských značek: 111 Tatra, 98 Laurin a Klement a Škoda, 86 Praga a 26 Walter.

Výroba sanitek byla ve dvacátých a třicátých letech individuální záležitostí, jednotlivá vozidla stavěly karosárny na zakázku, podle požadavků a finančních mož-

ností zákazníků. Sanitky byly určeny jen k převozu raněných a nemocných do zdravotnických zařízení, jejich výbava byla obvykle dosti spartánská.

K nejčastějším zhotovitelům sanitních nástaveb patřily karosárny Uhlík v Praze-Strašnicích, Karosa v Praze-Holešovicích, Bohemia v České Lípě, Petera ve Vrchlabí, Šnýdr v Kolíně, Sodomka ve Vysokém Mýtě a Hartman v Jaroměři. Jednotlivé sanitky ovšem oblékli i jiní karosáři.

Koncem třicátých let se novým trendem stala stavba menších a levnějších sanitek, zejména na podvozcích Škoda Popular. První exempláře byly dohotoveny až po hitlerovské okupaci z března 1939, tedy už v Protektorátu Čechy a Morava. Poněkud paradoxně však tím byl nastoupen směr, jímž se po roce 1945 ubírala výroba sanitek v osvobozeném Československu.

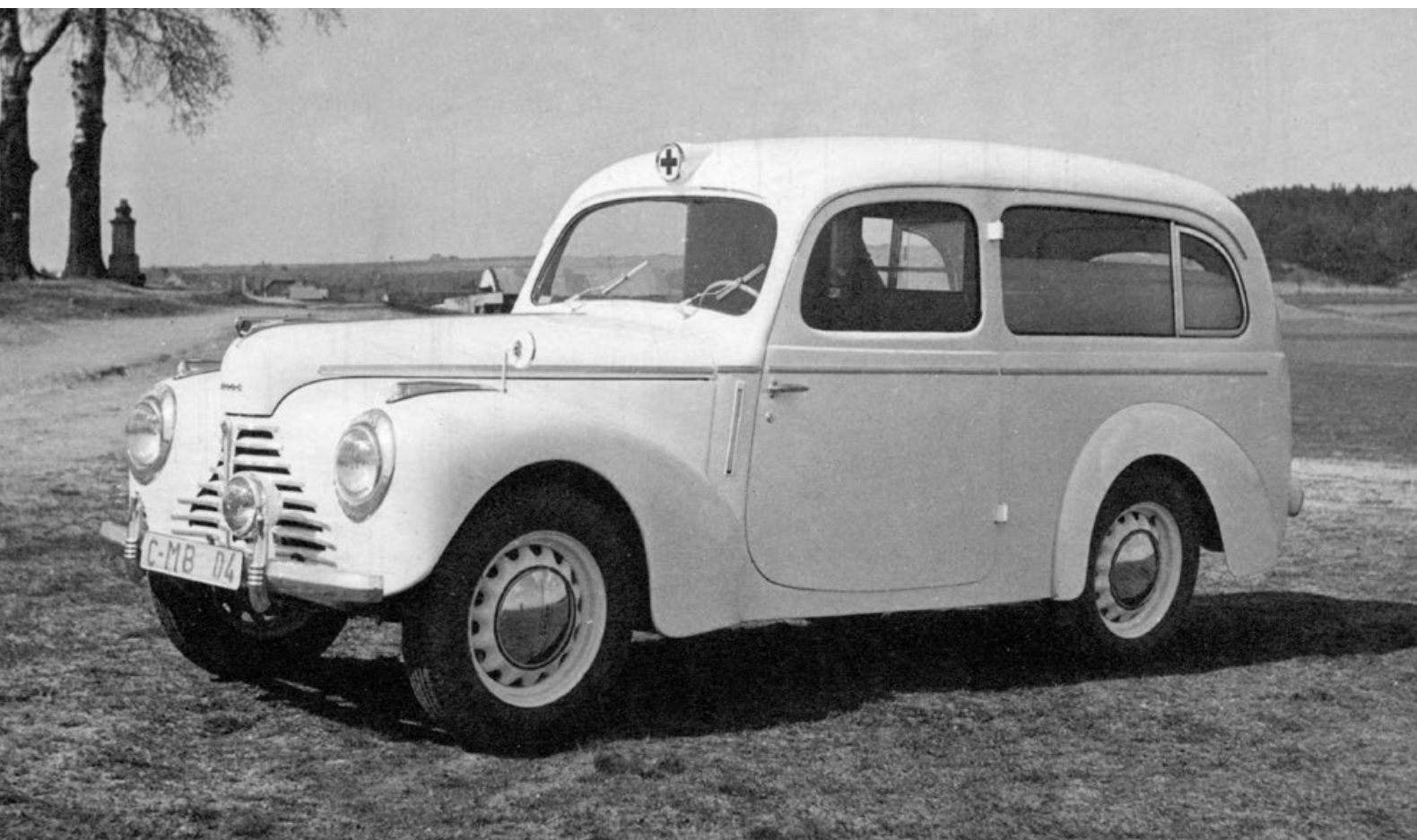
Poválečné centrální řízení průmyslu se mimo jiné projevilo tím, že sériovou výrobou sanitních vozů byla pověřena čerstvě znárodněná mladoboleslavská automobilka Škoda alias AZNP spolu se znárodněnou karosářnou Petera ve Vrchlabí. Základem sanitky se stal podvozek typu Škoda 1101, což bylo vlastně šasi typu Popular 1101 ročníku 1940.

Také karoserie – až na nově tvarovanou před – odpovídala sanitní verzi vyvinuté za protektorátu. Krátký rozvor náprav si vynutil poněkud krkolomné řešení: lehátko vpředu zabíhalo až do prostoru napravo od řidiče a bylo odděleno zaoblenou přepážkou. Ta omezovala řidičův výhled směrem doprava a místo sedadla spolujezdce bylo jen malé nouzové sedátko umístěné na podlaze nad uloženým náhradním kolem.

Navzdory všem nedostatkům sanitní Škoda 1101 alias Tudor doslova motorizovala tuzemské poválečné zdravotnictví, do roku 1952 jich bylo vyrobeno přes 4,5 tisíce a mnohé sloužily až do poloviny šedesátých let.

Významným krokem vpřed bylo v roce 1952 zahájení výroby zcela nového sanitního automobilu Škoda 1200 odvozeného z osobního vozu známého pod jménem Sedan. Prodloužením rozvoru náprav ale také specificky tvarovanou zadí s delším převisem opatřenou sklopnými dveřmi vznikla prostorná sanitka, jež se mohla pochlubit pohlednou celokovovou karoserií asymetrického řešení, s druhými bočními dveřmi na pravém boku vedoucími do sanitního prostoru.

Sanitní Škoda 1200 se dvěma nosítky nad sebou se vyráběla do konce roku 1955 v Kvasínách u Rychnova nad Kněžnou, zatímco výroba její lehce modernizované



■ Škoda 1101 – první sériově vyráběný československý sanitní vůz

nástupkyně s označením Škoda 1201 a výkonnějším motorem probíhala v letech 1956 až 1961 opět ve Vrchlabí. Celková produkce sanitek této řady překročila 7 tisíc kusů.

Sanitky Škoda 1200 a 1201 se jako první dočkaly jednodůžkových verzí upravených pro záchrannou službu, obvykle v bílé barvě s oranžovými pruhy na kapotě a bocích, modrými blikajícími světly nad čelním oknem a nápisy „Úrazový vůz“ apod.

Novinkou roku 1961 byla sanitní Škoda 1202, původně neplánovaný mezityp, který měl za úkol narychlo vyplnit mezeru způsobenou přerušováním a protahováním vývojem zcela nového vozidla s trambusovou karoserií. „Dvanáctsetdvojka“ převzala podvozek předcházejícího typu Š 1201, dostala však moderněji tvarovanou karoserii s větší prosklenou plochou a palivovou nádrží přemístěnou z motorového prostoru dozadu, za pravé zadní kolo.

Kvůli racionalizaci výroby musela sanitní Škoda 1202 převzít karosářské díly ostatních variant, neměla tedy prodloužený zadní převis a musela se spokojit s nahoru vyklápěcími dveřmi v zadní stěně karoserie. Zachováno zůstalo asymetrické řešení s jedněmi bočními dveřmi vlevo a dvojicí dveří na pravém boku.

Do roku 1969 dosáhla produkce sanitních „dvanáctsetdvojek“ nemalých 12 tisíc kusů.

V září 1968 měla na brněnském autosalonu premiéru Škoda 1203 s karoserií trambusového typu a odpružením poháněných zadních kol podélnými zkrutnými tyčemi. Po dodávce a mikrobuseu přišla v roce 1969 řada i na sanitní „dvanáctsettrojku“. Ve srovnání se svou předchůdkyní Š 1202 nabízela mnohem větší vnitřní prostor, lepší jízdní vlastnosti i pohodlí. Handicapem byl jen poměrně slabý motor 1221 cm³.

Nikoho by tenkrát nejspíš nenapadlo, že se sanitky Škoda 1203 budou bez větších změn vyrábět po tři desetiletí, od roku 1982 už nikoliv ve Vrchlabí, ale ve slovenské Trnavě. Koncem roku 1988 jich v Československu jezdilo téměř 12 tisíc, z toho bezmála 2 400 v Praze a Středočeském kraji.

Ještě než přišel listopad 1989 a s ním konec „reálného socialismu“ pod vedením komunistické strany, stačil tehdejší český ministr zdravotnictví získat potřebné devizy a objednat z Francie 88 sanitek rychlé zdravot-

nické pomoci Renault Master T 35 v úpravě Sanicar a ze západního Německa 36 terénních sanitek Mercedes-Benz 280 GE s pohonem čtyř kol v provedení od bonnské firmy Miesen. Prvních 14 terénních „géček“ dorazilo do republiky v prosinci 1989 těsně předtím, než byl Václav Havel zvolen prezidentem, ostatní sanitky z této skupiny následovaly během roku 1990.

Devadesátá léta přinesla řadu překotných změn, rozdělení republiky na dva samostatné státy a naprosté uvolnění trhu s automobily, včetně sanitních. S červeným křížem nebo modrou hvězdou se na našich silnicích objevila pestrá plejáda vozidel západoevropských, ale i japonských, korejských a zřídka i amerických značek, jejichž sanitní úpravy a vestavby byly většinou dílem nově vzniklých tuzemských firem.

Situace vykristalizovala počátkem nového tisíciletí, kdy došlo k vytvoření sítě zdravotnických záchranných služeb zřizovaných nově ustavenými kraji a hlavním městem Prahou. Park záchranných sanitek se rychle modernizoval a dosáhl více než standardní evropské úrovně – však také v nemalé míře za peníze z evropských fondů.

Dominantní postavení v oboru záchranných vozidel si upevnily značky Volkswagen a Mercedes-Benz, ovšem se sanitkami většinou stavěnými a upravovanými v tuzemsku. Postupem let se vybavení špičkových sanitních automobilů dále zdokonalovalo, spolu se zdravotnickou technikou a přístroji stále větší roli hrály a hrají moderní komunikační a informační systémy.

Výrazně se zvýšila i úroveň „obyčejných“ sanitek určených k prevozům pacientů, přičemž v této kategorii je výběr značek a modelů mnohem pestřejší než u záchrane.

Stručně řečeno, sanitky v Československu a Česku prošly během uplynulých desetiletí úžasným vývojem, na který bychom v dnešní pyšné době neměli zapomenout. Proto vychází tato kniha.

Příjemnou četbu vám přeje Jan Tuček

■ Vzpomínka na šedesátá léta: Škoda 1201 plzeňské záchranné služby



■ Sanitní, ale také muniční automobil Laurin a Klement typ C z roku 1906

ZA CÍSAŘE PÁNA

V letech před první světovou válkou byly sanitní automobily zvané též ambulanční vzácným jevem. Průkopníkem v jejich užívání byl Pražský dobrovolný sbor ochranný, který první ambulanční automobil darovaný Pražskou městskou pojišťovnou zařadil do pravidelné služby v lednu 1911. Ve větších počtech se sanitky dočkaly uplatnění až v letech válečných.



Multiplex

V sobotu 3. prosince 1904 proběhly v Kopřivnici zkoušky nových vozidel pro přepravu nemocných a raněných s označením Multiplex. O významu akce svědčí, že se jí zúčastnil arcivévoda Leopold Salvátor, vysocí důstojníci vídeňského ministerstva války, generálního štábu rakouské armády a několik zahraničních vojenských přídelenců.

Multiplex označovaný jako Systém Nesselsdorf-Lohner tvořila skupina navzájem propojených pojízdných nosítek. Každý pár nosítek měl uprostřed dvě kola a spolu se dvěma pacienty vážil kolem 175 kg. Soustava tří až pěti párů pojízdných nosítek mohla být tažena párem koní, ale také automobilem.



■ Kopřivnický break NW typ B se soupravou sanitních přívěsů Multiplex



■ Předvádění sanitního systému Multiplex s figuranty v prosinci 1904

Snímky z předvádění systému Multiplex ukazují obě varianty, coby automobilní tahoun se představil vůz NW typ B Break. Měl obě tuhé nápravy nesené podélnými listovými pery a uprostřed pod podlahou uložený vodou chlazený plochý dvouválec o objemu 3188 cm³ a výkonu

12 k (9 kW), který prostřednictvím čtyřstupňové převodovky a řetězů poháněl zadní kola. Při jízdě sólo dosahoval největší rychlosti kolem 50 km/h, pokud táhl soubor pojízdných nosítek, pohyboval se patrně tempem sotva polovičním.

Laurin a Klement C a LOF

Mladoboleslavská firma Laurin a Klement brzy po zahájení výroby prvních automobilů nabídla v roce 1906 vídeňskému ministerstvu války vůz typu C v armádním provedení vhodný k přepravě osob, raněných, ale také zbraní a munice. Vojensko-technická komise ministerstva automobil odkoupila a během podzimu 1906 s ním podnikla sérii zkušebních jízd v okolí Vídně.

Automobil klasické koncepce měl vpředu uložený vodou chlazený dvouválcový motor do V o objemu 2042 cm³ a výkonu 12 k (9 kW) spojený s třístupňovou převodovkou. Přenos točivého momentu k poháněné tuhé zadní nápravě obstarával spojovací hřídel, tuhá byla i přední náprava, odpružení vpředu i vzadu obstarávala podélná listová pera.

Za sedadlem řidiče a spolujezdce byla jednoduchá otevřená dřevěná nástavba s plátěnou stříškou, pod níž bylo možné umístit čtyři nosítka s raněnými. V tomto uspořádání vůz plnil funkci sanitky a měl za úkol odvézt raněné z bojiště do polní nemocnice.

Před zpáteční cestou se ze sanitky stalo muniční vozidlo, všechna čtyři nosítka byla uložena nahoře na nástavbě a pod ně bylo možné naložit až 700 kg zbraní a střeliva. Jiná varianta s využitím dvojice nosítek umožňovala za řidičem a spolujezdcem přepravovat dalších osm sedících vojáků.

Variabilní nástavba byla konstruována podle požadků vojensko-technické komise, obchod zprostředkoval agilní vídeňský zástupce značky Laurin a Klement Karl Kollarz.

Víceúčelový vůz Laurin a Klement typ C byl koncem roku 1906 odeslán do Jižního Tyrolska, do Bolzana, kde měly zkoušky pokračovat. Jak dopadly, nevíme, stejně jako neznáme další osudy tohoto ojedinělého automobilu.

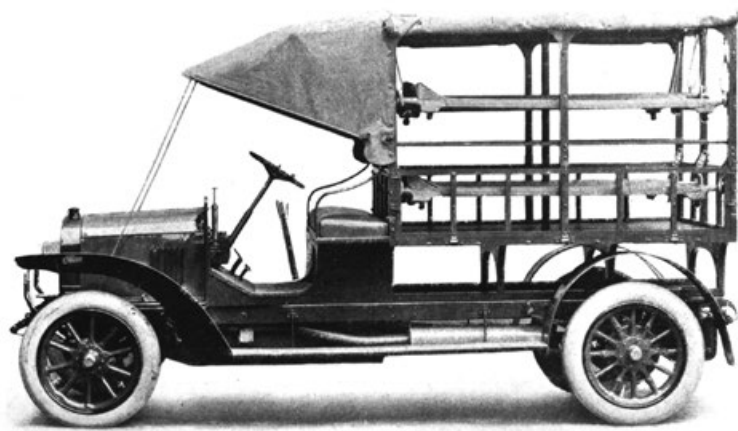
Stejnou koncepci kombinovaného sanitního a muničního vozu použila firma Laurin a Klement i u automobilu, který dodala počátkem roku 1911 do Ruska, generálnímu štábu carské armády. Jeho základem byl zesílený podvozek omnibusu typu LOF s třímetrovým rozvorem vybavený

vodou chlazeným řadovým čtyřválcem 3686 cm³ o výkonu 30 k (22 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Klasicky stavěné šasi mělo obě nápravy tuhé a odpružené podélnými listovými pery, pohon zadní nápravy zprostředkoval spojovací hřídel.

Karoserie byla opět pojata minimalisticky a v případě nepohody poskytovala posádce a přepravovaným osobám jen nevelkou ochranu.

V sanitní úpravě mohl tento vůz přepravovat čtyři ležící raněné nebo nemocné, nosítka měla pružné pryžové uložení. Pacient byl k nosítkám připoután řemenem, nohy mu chránil rezný pytel. Prázdná nosítka se dala připevnit pod střechu a do vozu bylo možné naložit až 800 kg munice nebo jiného bohulibého nákladu.

Koncem dubna 1911 tuto sanitní a muniční laurinku představil vídeňský měsíčník Allgemeine Automobil Zeitung, co s ní bylo dále, však nevíme.



■ Vojenský sanitní automobil Laurin a Klement LOF pro Rusko (1911)

První sanitky v Praze

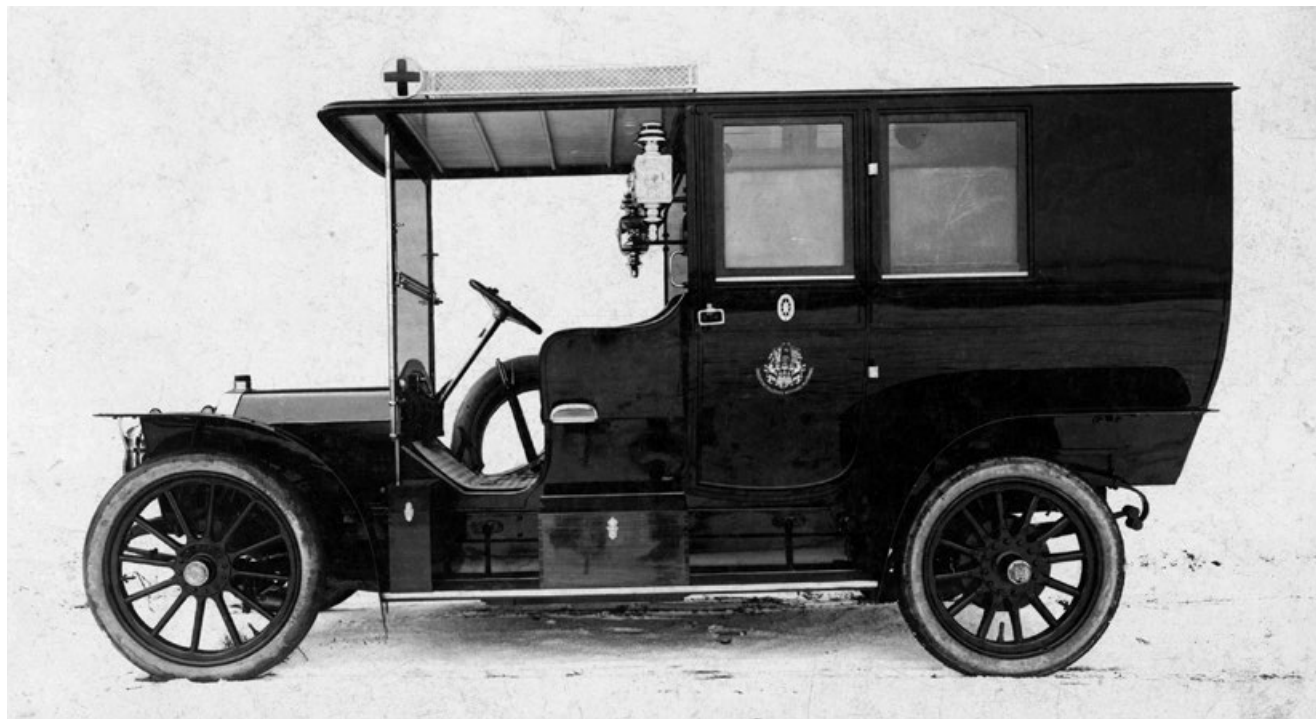
Záchranná služba v Praze se může pochlubit tradicí dlouhou přes 160 let. K 1. lednu 1858 byl ustaven historicky první Sbor dobrovolných ochránců při požárech a živelních pohromách v Praze, jenž byl záhy přejmenován na Pražský dobrovolný sbor ochranný (PDSO). V polovině ledna 1911 získal svůj první ambulanční automobil, který mu darem poskytla Pražská městská pojišťovna. Ta ke koupi vozu využila přebytek z úrazového pojištění.

První pražskou sanitku zhotovila na podzim 1910 První českomoravská továrna na stroje v Praze, Národní listy přinesly její popis dva dny před koncem roku 1910. Ambulanční automobil značky Praga, typ 18/22 HP, měl klasickou koncepci s motorem vpředu a pohonem zadních kol, obě tuhé nápravy nesla podélná listová pera.

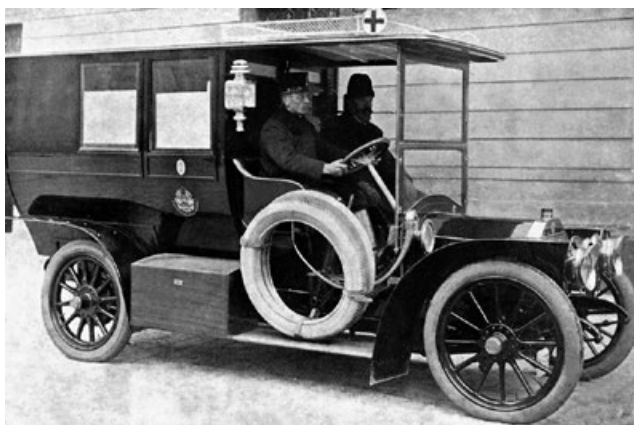
Pohon obstarával vodou chlazený řadový čtyřválec o objemu 3052 cm³ a výkonu 20 k (15 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Motor měl magnetoelektrické zapalování Bosch, osvětlení vozu bylo ještě acetylenové.

Točivý moment se k rozvodovce zadní nápravy opatřené diferenciálem přenášel kardanem. Ruční brzda působila na zadní kola, nožní na hlavní převodový hřídel.

Sanitka měla rozvor náprav 3,01 m, byla dlouhá 4,08 m, široká 1,76 m a vysoká 1,59 m, připravená k jízdě vážila 1400 kg. Na ocelových kolech s dvanácti paprsky opatřených pneumatikami rozměru 875 × 105 mm dokázala vyvinout rychlost přes 50 km/h.



■ Praga 18/22 HP, první sanitní automobil pražské záchranky (1911)



■ Sanitní automobil Praga 18/22 HP s posádkou na snímku z ledna 1911



■ Hlavní přístup do sanitního prostoru otvírala vyklápěcí zadní stěna karoserie

Na první pohled se sanitní vůz nijak výrazně nelišil od cestovního provedení stejného typu. Jen znaky červeného kříže na střešním nosiči a ze dvou třetin bíle zastřená boční okna prozrazovala poslání automobilu. Řidič a samaritán seděli za čelním oknem v otevřeném prostoru krytém jen střešinou, stěna s okénkem je oddělovala od sanitního prostoru.

Ten byl přístupný dvířky v levém boku karoserie (v pravém boku dvířka nebyla) a hlavně odzadu, rozměrnou nahoru vyklápěcí zadní stěnou karoserie. V pravé části sanitního prostoru byla nad sebou umístěna dvoje nosítka, nalevo od nich bylo sedadlo pro doprovod a bedna se zdravotnickým materiálem.

Zatímco cestovní provedení tohoto vozu stálo 13 000 korun, za sanitku Pražská městská pojišťovna zaplatila 17 586 korun.

Sanitní Praga 18/22 HP měla především sloužit Pražskému dobrovolnému sboru ochrannému k poskytování první pomoci v Praze a obcích pražského policejního obvodu. Patrně docházelo i k jejím výjimečným nasazením na delší vzdálenost. Svědčí o tom zpráva Národních listů z 30. června 1913, kdy pražská sanitka se šéflékařem záchranné stanice MUDr. Josefem Kotábem jela do Staré Boleslavi zachraňovat život těžce postřelenému mlynáři.

„Ambulance automobilová (...) znamenitě se osvědčila v praxi. Dr. Kotáb přijel do Staré Boleslavi za 32 minuty,“ pochvaloval si deník.

Mezitím si už počátkem října 1912 pořídila sanitní automobil Praga 18/22 HP stejného provedení i obec Vinohrady. Slavnostní zkušební jízdu sanitka absolvovala cestou na Mělník v doprovodu několika hasičských automobilů.

Koncem června 1913 začala v Praze sloužit další sanitka značky Praga postavená na starším podvozku typu 16/18 HP z roku 1910 s rozvorem 2,84 m a čtyřválcem 2,4 l o výkonu 18 k (13 kW), který měl ještě postaru, podle francouzského vzoru, chladič za motorem. V pořadí druhá sanitka Pražského dobrovolného sboru ochranného (PDSO) byla pořízena za 11 125 korun, opět s pomocí Pražské městské pojišťovny.

V sanitním prostoru přístupným dveřmi v zadní stěně měl vůz jedno lůžko pro pacienta a dvě sedátka pro lékaře a doprovod, vpředu vedle řidiče bylo místo pro dalšího spolujezdce.

V pátek 27. června 1913 se uskutečnila zkušební jízda nového sanitního vozu, jejímž cílem byl zámek v Nemyšli u Sudoměřic nedaleko Tábora, který obýval předseda pražského záchranného sboru JUDr. Bedřich hrabě Deym. Při této asi 80 km dlouhé jízdě sanitku doprovázelo několik osobních automobilů Praga zapůj-



■ Druhá sanitka pražské záchranné služby, Praga 16/18 HP ročníku 1913

čených továrnou, v nichž cestovali představitelé pražské městské rady, městské pojišťovny a záchranného sboru a také vrchní inženýr automobilky Bohumil Mařík.

Deník Národní listy o den později o této akci barvitě referoval a na závěr konstatoval:

„Při včerejší zkoušce vůz vyvinul tempo, které skvěle prokázalo jeho způsobilost pro speciální úkol, který mu pražský záchranný sbor vytkl.“

Sanitní Praga 16/18 HP byla podle Národních listů určena především pro přepravu nemocných a raněných mimo pražský obvod, do léčebných ústavů na venkově. Není bez zajímavosti, že ještě počátkem roku 1930 tato sanitka figurovala na seznamu vozidel pražské záchranné služby, byť už jen jako vůz na převozy opilců.

V srpnu 1913 se v Praze objevil další sanitní automobil, i když jen na pár dní a pouze za sklem výlohy prodejny automobilů rakouské značky Puch na Ferdinandově třídě (dnešní Národní). Ve Štýrském Hradci tuto sanitku postavili na podvozku Puch typ VII se čtyřválcovým motorem o výkonu 35 k (26 kW), jednom z dvaceti šasi typu 13/35 PS zhotovených v roce 1911.

Sanitka určená pro pobočku Červeného kříže v Chomutově byla vybavena dvěma nosítky pro ležící pacienty. Nosítka se nakládala a vykládala do strany, otvírací levou stěnou sanitního prostoru. Podle údajů v dobovém tisku plně obsazený sanitní vůz dosahoval rychlosti 35 až 40 km/h.

Se značkou NW

Před první světovou válkou i během ní nesla kopřivnická vagónka a automobilka jméno Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft, zkráceně NW. V roce 1913 zhotovila mimo jiné prostorný sanitní automobil typu S 20/30, jenž byl určen pro záchranou stanici Vítkovických železáren v Ostravě.

Na první pohled se sanitka téměř nelišila od cestovní limuzíny s otevřeným prostorem pro řidiče a spolujezdce. Jen bílý znak s červeným křížem a nápisem „Eisenwerk Witkowitz“ na levém boku prozrazoval poslání vozu.

Klasicky stavěný podvozek s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery a rozvozem 3,10 m měl vpředu uložený vodou chlazený čtyřválec o objemu 3306 cm³ a výkonu 30 k (22 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Vyšší hmotnost sanitního vozu byla zřejmě důvodem, proč byla zadní kola zdvojená.

Prostor pro řidiče a spolujezdce měl jen jedna dvířka na levé straně, vpravo vedle řidiče, vně karoserie, byla řadicí páka převodovky a náhradní pneumatika s ráfkem. Samozřejmě nechyběla mosazná houkačka ovládaná ručně pryžovým balonkem.

Také sanitní prostor byl opatřen pouze jedněmi bočními dveřmi vlevo. Byly zavěšeny vzadu a otvíraly přístup k sedačkám pro tři sedící pacienty. Dvoje odpružená nosítka byla umístěna nad sebou v pravé části sanitního prostoru, nakládala se a vykládala jednokřídlými dveřmi v zadní stěně karoserie.

Ze série aranžovaných dobových snímků je zřejmé, že nakládání a vykládání nosítek nebylo zrovna snadnou záležitostí. Nosítka byla opatřena kolečky odpruženými dvojicemi krátkých půleliptických listových per. Pokud sanitka převážela jen jednoho ležícího pacienta, mohla být horní nosítka vytažena vzhůru a připevněna pod strop, aby měl pacient na spodních nosítkách více prostoru nad hlavou.

Sanitní vůz NW typ S 20/30 dokázal vyvinout rychlost až 80 km/h, pacienty ovšem na tehdejších silnicích mohl převážet jen tempem výrazně pomalejším. Sanitka spotřebovala kolem 20 l paliva na 100 km, vzadu uložená nádrž o objemu 65 l tedy nebyla nijak předimenzovaná.



■ Sanitní vůz NW typ S 20/30 poháněl čtyřválec 3,3 l o výkonu 30 k (22 kW)



■ Kopřivnická sanitka NW typ S 20/30 z roku 1913 pro Vítkovické železářny



■ Pohled do sanitního prostoru s horními nosítky vytaženými ke stropu



■ Nelehká práce posádky: nakládání horních nosítek s ležícím pacientem



■ Další fáze nakládání – tentokrát figuranta ležícího na dolních nosítkách



■ Plně obsazený sanitní prostor automobilu NW typu S 20/30 z roku 1913