

Putovní informační výstava k projektu

Historická hasičská vozidla Čech, Moravy a Slezska a jejich vývoj do druhé světové války.

Představovaný projekt je součástí širšího záměru Centra hasičského hnutí v Příbyslavi, jehož cílem je přiblížit co nejširší veřejnosti historii i současnost hasičského hnutí a požární ochrany v České republice. Tato jeho část se zaměřuje na technické památky a jednou z hlavních etap je restaurování unikátního hasičského vozidla Praga RN z roku 1934.

Projekt finančně podpořili:

Ministerstvo kultury České republiky, Nadace pro podporu hasičského hnutí v ČR a Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska.



I



Pracovní stejnokroj ze sklonků 19. století

Sklonek 19. století a první polovina století 20. se nesou v našich zemích ve znamení bohatého spolkového života. Hasičské spolky patřily k těm významnějším a od sklonku 60. let 19. století můžeme pozorovat jejich překotné zakládání. Společensko-kulturní aktivity se v nich spojovaly s praktickou potřebou ochrany před nevyzpytatelným živlem. Na mnoha místech vznikly právě jako reakce na neblahou zkušenost s nezvládnutým požárem. Jednotlivé sbory se sdružovaly do hasičských jednot a na sklonku 19. století již obě ústřední hasičské jednoty (česká a moravská) čítaly na 2000 sborů. V roce 1919 tento počet dosáhl již téměř 6000.



Paralelně s dobrovolnými aktivitami se objevují také první profesionální hasiči. V roce 1853 byl založen profesionální hasičský sbor v Praze, a to z 30 metařů, kteří po výcviku nadále zametali ulice a pouze červená páska na rameni dávala tušit, že mají i jiné povinnosti. Teprve od roku 1866 se věnovali výhradně požární ochraně.



Sv. Florián – patron hasičů



Od kbelíku k páře

II



Ruční stříkačka přenosná sudová

Přestože již od antiky byla známá různá technická zařízení (např. jednoduchá čerpadla), zůstával základní způsob hašení ohně dlouhá léta omezen na tradiční použití vědra. Vybavit svůj dům dostatečným počtem kbelíků bylo jedním z hlavních preventivních opatření. Pravděpodobně první vozovou stříkačku zkonstruoval v polovině 16. století Antonín Platner v Augšpurku. Stříkačky vybavené hadicemi se objevily již na sklonku 17. století v Holandsku. Novinky byly ovšem do všeobecné praxe zaváděny velmi zdlouhavě (například již zmíněné hadice se v našich zemích poprvé objevují až na počátku 19. století a rozšíření jejich užívání je třeba klást ještě mnohem později). Ve větší míře se uplatnily menší přenosné ruční stříkačky, ať již dřevěné nebo kovové. Jejich postupným zdokonalováním vznikla takzvaná „berlovka“, která byla používána až do poloviny 20. století.

V roce 1829 sestrojil anglický továrník John BRAITHWAITE spolu s americkým inženýrem švédského původu Johnem ERICSSONEM první parní stříkačku. Další zdokonalené parní stříkačky byly představeny ve 40. a 50. letech ve Spojených státech. U nás se parní stříkačky objevují až na sklonku 19. století (v roce 1884 vyprojektovala svoji první parní stříkačku známá firma R. A. SMEKAL).

„První parní stříkačky byly montovány na čtyřkolové podvozky tažené koňmi. Vpředu sedělo mužstvo, uprostřed byl uložen stojatý parní stroj s pístovým požárním čerpadlem a vzadu byl namontován stojatý parní kotel. Za kotlem bylo ještě místo pro topiče, který musel během jízdy k požáru pod kotlem topit.“



Parní stříkačka
R. A. Smekal (1897)



Čtyřkolová koňská stříkačka (1822)



Cesta k hasičskému automobilu

III



S rozvojem techniky byly hledány také nové způsoby, jak dopravit stříkačku i mužstvo co nejrychleji a nejbezpečněji k požáru. Vedle experimentů s elektromobily se prosadil především benzínový motor. V roce 1876 dokončil August Otto první provozuschopný automobilový benzínový motor.



O deset let později sestrojil Gottlieb Daimler první osobní automobil a v roce 1888 využil motor vlastní konstrukce k sestrojení první požární stříkačky.

V našich zemích jsou počátky automobilové výroby spojeny především s firmami NW (později Tatra), Laurin a Klement nebo Praga. Jeden z prvních hasičských automobilů (NW typ K) u nás vyprojetoval v roce 1909 ing. Ledwinka. Hasičské vozy však byly v této době především doménou firem specializovaných na výrobu různé požární techniky (Smekal, Flader, Czermack, Stratílek...). Tyto firmy využívaly buď běžně vyráběné automobily, nebo si nechávaly zhotovovat podvozky na zakázku. Poté je opatřily hasičskou nástavbou, většinou šitou přímo na míru zákazníka. Někdy mohl sbor svěřit přestavbu běžného vozu nějaké méně známé firmě, či dokonce zručnému řemeslníkovi. Nežřídkou se tak setkáváme mezi hasičskými vozy s opravdovými technickými unikáty.



NW typ K byl vyroben pouze ve dvou exemplářích mezi lety 1909–1911. Byl vybaven benzínovým, vodou chlazeným, čtyřválcovým motorem nové konstrukce (se svislými válci) o obsahu 4940 cm³ o výkonu 30 koní/22 kW při 1200/1 min. Měl 4 rychlosti



a zpátečku a dosahoval rychlosti 40 km/h. Jeden z těchto vozů byl v roce 1910 vystaven v Buenos Aires, kde získal první cenu za design mezi užitkovými vozidly.



IV



Tatra (NW)

Firmu založil Ignác Šustala, který v roce 1850 vyrobil první bryčku a v roce 1853 založil továrnu na výrobu kočárů. Od roku 1882 firma vyráběla také železniční vagóny. První osobní automobil byl vyroben již v roce 1897. Původně nesly vozy značku NW (Nesseldorfer Wagenbau Fabriks = Kopřivnická vozovka), značka Tatra byla zavedena až v roce 1920.



Tatra ze sbírek CHH Příbrav (1920)



Tatra 12 s baldachýnem pro požárníky (1928)



Tatra 70 – požární automobil (1932)



Velitelský vůz Tatra 82 (1935–1937)



Laurin & Klement – Škoda

Česká firma Laurin & Klement byla založena roku 1895, kdy knihkupec a prodejce kol Václav Klement a strojní zámečnick Václav Laurin začali v Mladé Boleslavi vyrábět jízdní kola pod značkou Slavia. V roce 1899 zahájili výrobu motocyklů L&K a od roku 1905 vyráběli také automobily. V roce 1907 došlo k rozšíření závodu, přeměně firmy na akciovou společnost a byla zrušena výroba motocyklů. Roku 1912 byla k firmě L&K připojena liberecká automobilka RAF, čímž byla získána licence na výrobu motorů se šoupátkovým rozvodem typu Knight. V roce 1925 byla firma L&K začleněna do Škodových závodů a nově vyvinuté automobily nesly značku Škoda. Původní modely dostaly označení Škoda i Laurin & Klement.



Škoda 125 nástavba Stratílek (1928)



Škoda 154 nástavba Stratílek (1927)



V



PRAGA Praga

Česká továrna Praga zahájila výrobu automobilů v roce 1907. Její první vozy byly postaveny po vzoru francouzských automobilů Renault a Charon. Roku 1910 byl představen první vlastní vůz, model Alfa.

Praga byla ve třicátých letech největší českou automobilkou, dodávala největší počty automobilů na československý trh (více než firmy Škoda nebo Tatra). Její vozy byly klasické, solidní a spolehlivé, nepoužívaly žádné převratné technické novinky. Poslední osobní automobily Praga byly smontovány roku 1947, dále byly pod značkou Praga vyráběny pouze nákladní vozy.



Praga Grand nástavba R. A. Smekal (1935)



Praga L (1918)



Walter PN nástavba R. A. Smekal (1930)



WALTER Walter

Českou strojírenskou firmu Walter založil Josef Walter roku 1898. Původně vyráběl jízdní kola, od roku 1902 motocykly. V roce 1908 postavil první tříkolku a od roku

1913 vyráběl automobily. Ve třicátých letech stavěla firma kromě vlastních vozů také automobily v licenci Fiat. Výroba automobilů byla ukončena v roce 1937, dále se firma Walter zabývala stavbou leteckých motorů. Po válce se ve firmě Motorlet Jinonice (dříve Walter) v letech 1946 až 1951 vyráběly motory a podvozky pro vůz

Aero Minor.

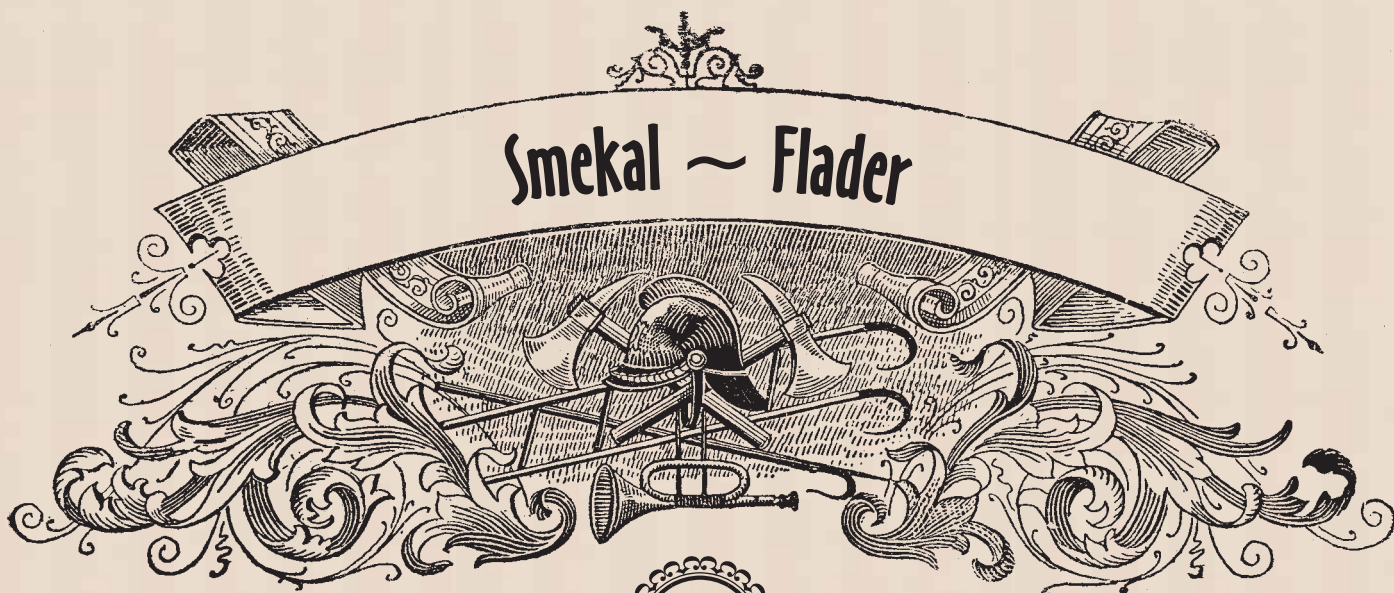


Walter-Lord s čerpádem od firmy Zikmund (1935)

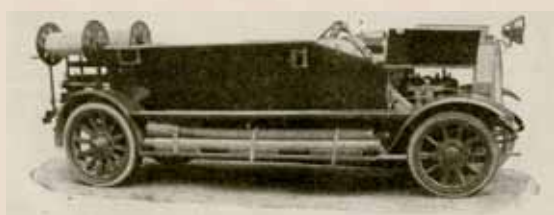


Walter Loyd nástavba R. A. Smekal (1932)





VI



Smekal

Tu zcela první požární techniku na našem území začala hromadně vyrábět rodinná firma



SMEKAL založená v roce 1797. Zpočátku, od roku 1820, se jednalo o výrobu lehkých slaměných věder na hašení požáru, později byla zavedena výroba i berlových stříkaček. Svou první parní stříkačku vyprojektovala firma R. A. Smekal v roce 1884 a v roce 1891 představila první typ parní hasičské stříkačky. Firma provozovala tři nejdůležitější závody v Praze na Smíchově, Čechách pod Kosířem a Slatiňanech a sortiment, který nabízela byl vskutku široký. V roce 1910 dokonce zkonstruovala vlastní osobní automobil zn. Turicum. Vedle montování hasičských nástaveb na známé značky (především Škoda) navázal závod také spolupráci s prostějovskou firmou Wikov (Wichterle a Kovařík) a uvedl na trh automobilové dopravní hasičské vozy a nové přívěsné stříkačky.

Po smrti továrníka R. A. Smekala odkoupil závody ing. B. Potůček a v roce 1936 bylo založeno „Hasičské výrobní družstvo“. Vyráběly se zde moderní komunální stroje, automobilová kropící a zametací auta, sanitní automobily, automobilové stříkačky, protiplynové masky a žebříky. V roce 1946 byla výroba v Hasičském výrobním družstvu ukončena. Závody v Čechách pod Kosířem a celý výrobní program převzala firma Sigmund-Chema v Lutíně u Olomouce. V roce 1958 ukončila výrobu i tkalcovna a produkci hadic převzal národní podnik Technolen.

Flader

Firmu „Flader“ na výrobu hasební techniky založil Friedrich August Flader v Jöhstadtu (Sasko) v roce 1860. V roce 1872 převzala správu jeho manželka Emilie Clementina a vznikla tak značka E. C. Flader. V roce 1882 byl otevřen závod v Černém Potoku, který se od počátku zabýval parními stříkačkami. Firma se zabývala i výrobou dalších potřeb pro hasiče a spolupracovala s celou řadou firem,



především s Reginaldem Czermackem z Teplic. Po první světové válce dosáhla firma již pod značkou Hans Flader světového věhlasu díky své malé motorové stříkačce Siegerin-Victoria. Hans Flader spravoval rodinný podnik od roku 1921 do roku 1935, kdy zemřel. Po druhé světové válce nebyly podmínky vhodné pro pokračování výroby a firma zanikla.

Firma E. C. Flader představila již roku 1909 v Norimberku nově zhotovený šestimetrový automobil s Daimlerovým spalovacím motorem o výkonu 45 koňských sil, který dosahoval rychlosti do 40 km/h. Později své hasičské vozy dodávala především na podvozcích Opel.

Flader
Autospritzen
Motorspritzen
Handdruckspritzen
Leitern
Sonstige Feuerwehrgeräte
Armaturen usw.

Spezialfabrik für Feuerlöschgeräte
HANS FLADER, PEIL-SORGENTHAL
und WERKE
in ZAGREB

Njemačka tehnikla vodi!

RODINNÁ STŘIKAČKA HANS FLADER

Nová Stříkačka
Prostřední velikost
ZAGREB



VII



Škoda A s nástavbou od firmy Stratílek (1929)

Stratílek

Roku 1899 položil V. Ig. Stratílek (1873–1940) základ pozdější továrně na auto-motorové požární stříkačky, autokropicí vozy a hasičské nářadí ve Vysokém Mýtě.

Z původně malé ruko-

dělné dílny se v roce 1910 stal po přestěhování do nových prostor rychle prosperující závod. Nejznámější byly patrně Stratílkovy motorové příravné stříkačky. V roce 1928 vyrobil první speciální motor pro stříkačky. Své automobilové stříkačky od počátku montoval především na podvozky Laurin a Klement a i později úzce spolupracoval s firmou Škoda. Stratílkovy závody byly v roce 1948 znárodněny a začleněny do podniku Sigma Lutín. V roce 1950 pak vznikl podnik Továrny na hasičské zařízení, jehož centrála byla právě ve Vysokém Mýtě.



Vystrčil

V roce 1858 Josef Vystrčil založil v Telči strojnickou dílnu. Na sklonku 19. století započal také s výrobou ručních hasičských stříkaček a v letech 1900–1902 postavil také několik parních stříkaček. Výrobu firma rozšířila po roce 1918 o motorové stříkačky s benzinovým motorem a od roku 1924 již nabízela motory a čerpadla vlastní konstrukce. V tomto období bylo také na zakázku vyrobeno několik automobilových stříkaček (na podvozcích Praga, Škoda, Walter) a kropicích vozů (podvozek Škoda) kombinovaných s motorovou stříkačkou. Po roce 1948 byl podnik znárodněn a poslední stříkačky byly v Telči vyrobeny v roce 1952.



PRAGA RN (1934) ze sbírek SH ČMS CHH Příbryslav

VIII



Podle dokumentů z archivu Automusea Praga ve Zbuzanech u Prahy se jedná o typ RN 1. série. Z výroby byl expedován koncem roku 1934 a v lednu 1935 ho převzal první majitel Českomoravská – Kolben – Daněk, Silniční oddělení Praha – Libeň. Zde byl patrně běžný dopravní vůz opatřen hasičskou nástavbou a nejpozději během 2. světové války se dostal do továrny na výbušniny – Synthesia Semtín. Na počátku 70. let byl vůz předán do užívání SDH Voleč na Pardubicku a odtud byl po roce 1975 převezen do nově vznikajícího hasičského muzea v Příbryslavi. V roce 2006 bylo započato s jeho restaurováním v rámci projektu „Historická hasičská vozidla a jejich vývoj do druhé světové války“.

