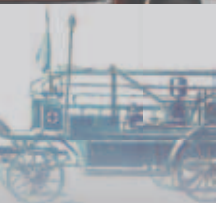


SAMOCHODY STRAŻY POŻARNEJ

MAREK PISAREK



*Dedykuję tę książkę polskim strażakom, życząc im tyle samo powrotów,
co i wyjazdów do akcji ratowniczo-gaśniczych*



Wszystkie zdjęcia, o ile nie zaznaczono inaczej, pochodzą ze zbiorów autora.

Redakcja: Kamil Misiek/EDITOR.NET.PL
Projekt okładki: Alicja Pukaczewska
Opracowanie graficzne i skład: Alicja Pukaczewska

© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2013

Wszelkie prawa autorskie i wydawnicze zastrzeżone. Wszelkiego rodzaju reprodukcje, powielanie (łącznie z kserokopiowaniem), przenoszenie na inne nośniki bez pisemnej zgody Wydawcy jest traktowane jako naruszenie praw autorskich, łącznie z konsekwencjami przewidzianymi w Ustawie o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. nr 24 z 23.02.1994 r., poz. 83).

Autor i Wydawca dołożyli wszelkich starań by dotrzeć do wszystkich właścicieli i dysponentów praw autorskich do ilustracji zamieszczonych w książce. Osoby, których nie udało nam się ustalić, prosimy o kontakt z wydawnictwem.

ISBN 978-83-7729-128-3

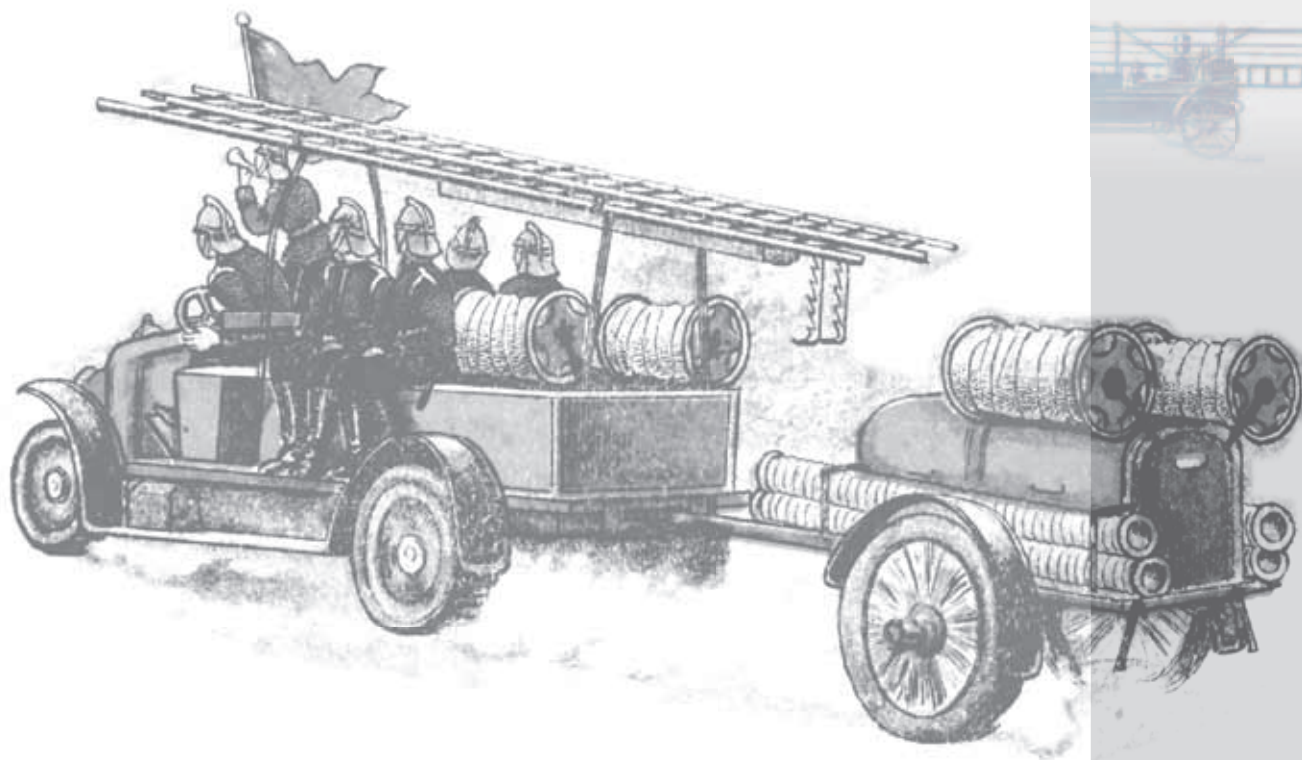


KSIEŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński
90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02
infolinia: 604 600 800 (codziennie 8-22, także SMS),
gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl

Łódź 2013. Wydanie 1



Spis treści:

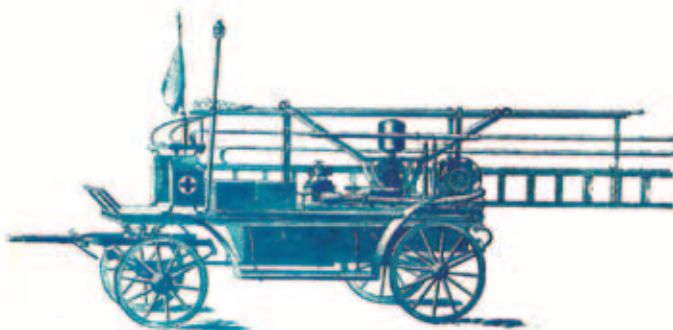
Wstęp	5
1. Pierwsze samochody pożarnicze na ziemiach polskich	7
2. Pierwsze polskie samochody pożarnicze	15
3. Podział i nazwy samochodów pożarniczych w okresie międzywojennym	23
4. Pożarnictwo w czasie II wojny światowej	27
5. Produkcja samochodów pożarniczych w Polsce Ludowej	29
6. Konstrukcje samochodów pożarniczych w III Rzeczypospolitej	39
7. Podział i oznaczenia samochodów pożarniczych stosowane po 1945 roku	43
8. Nowe technologie	47
9. Państwowa Straż Pożarna i Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy	49
10. Specjalistyczne grupy ratownictwa	51
11. Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza	57
12. Działania ratowniczo-gaśnicze	65
13. Nowości sprzętowe	67
14. Modele samochodów pożarniczych – straż pożarna w miniaturze	75
Zakończenie	86
Bibliografia	87



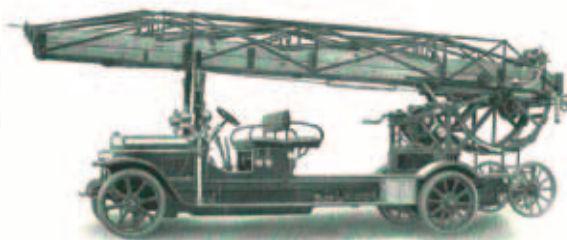
Wstęp

Straże pożarne dysponują dziś nieporównywalnie lepszym wyposażeniem niż jeszcze kilkadziesiąt lat temu. Rozwój techniki wiązał się z wynalezieniem nowych rodzajów materiałów palnych, konieczne więc było dostosowanie do powstałych zagrożeń sprzętu. Zanim jednak sikawki ręczne, motopompy czy samochody pożarnicze osiągnęły swój wysoki poziom techniczny, stopniowo je ulepszano i modernizowano. Droga postępu była długa. Zaczęła się od skórzanego wiaderka, później nadszedł czas sikawek ręcznych i pomp parowych o zaprzęgu konnym... Obecnie straż pożarna wyposażona są w nowoczesne samochody pożarnicze.

Wyzwania stawiane przed strażami dotyczą również producentów sprzętu. Odpowiedzią na nie są wielozadaniowe samochody pożarnicze. Łączą w sobie funkcje samochodu gaśniczego i specjalnego. Mogą prowadzić działania gaśnicze, ratownictwa technicznego, a także wysokościowego, dzięki zabudowanemu podnośnikowi. Wszystkie zastosowane rozwiązania techniczne mają za zadanie doprowadzić do jak najszybszego i skutecznego zlikwidowania zagrożeń, zapewniając jednocześnie maksymalne bezpieczeństwo ratowników prowadzących te działania.

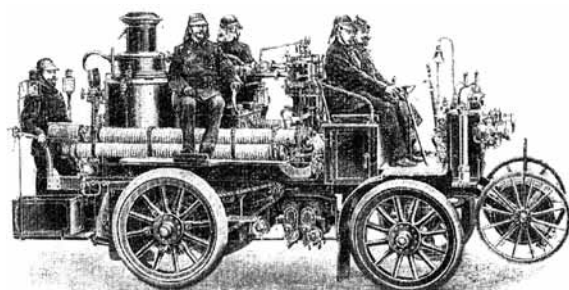


Wóz pogotowia konnego.



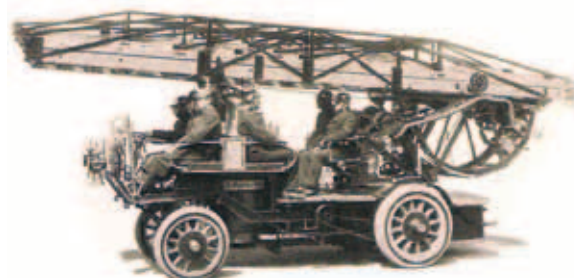
Autodrabina o napędzie mechanicznym, z drewnianymi przęsłami i autopompą.

Fot. z archiwum firmy Metz.



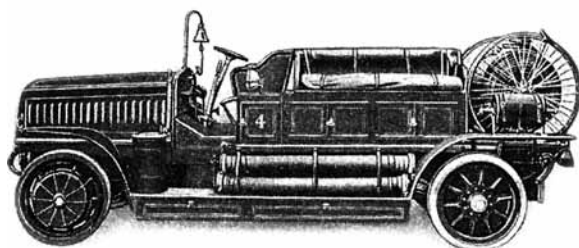
Samochód z napędem parowym i pompą parową.

Fot. z archiwum firmy Magirus.

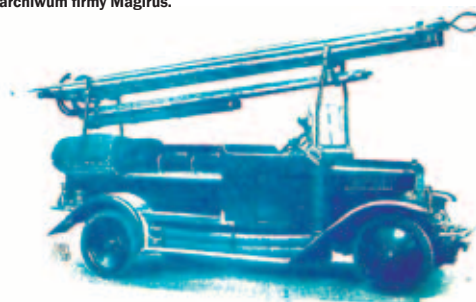


Autodrabina z napędem parowym.

Fot. z archiwum firmy Magirus.



Samochód o napędzie elektrycznym.



Autopogotowie z silnikiem benzynowym i autopompą.

1. Pierwsze samochody pożarnicze na ziemiach polskich

Dążenie do zastąpienia pracy człowieka i koni napędem mechanicznym od dawna interesowało służby pożarnicze. Pojazdy parowe były znane już w roku 1769 roku. Minęło jednak 70 lat, zanim w 1841 roku pojawiła się zbudowana przez Paula Hadge'a z Nowego Jorku samojezdna sikawka parowa, która była niczym innym jak prymitywnym protoplastą pierwszego samochodu pożarniczego. Bardziej nowoczesny pojazd, chociaż także parowy, zbudowano w 1853 roku. Również on wyposażony był w pompę napędzaną parą. Pierwszy krok w kierunku zmotoryzowania straży pożarnej poczyniono w Niemczech. W 1902 roku komendant straży pożarnej w Hanowerze utworzył pierwszy zmotoryzowany oddział miejskiej straży pożarnej, którego tabor składał się z trzech wozów: pogotowia, furgonu dla węży i sikawki parowej. Były to już pojazdy z napędem elektrycznym.

Musiało jednak minąć kolejnych kilka lat, zanim strażacy przekonali się do samochodów z silnikami benzynowymi, chociaż już w 1901 roku, na międzynarodowej wystawie ochrony przeciwpożarowej w Berlinie, po raz pierwszy pokazano samochód pożarniczy

z silnikiem benzynowym. Mógł przewozić załogę i sprzęt pożarniczy. W 1904 roku firma Magirus zbudowała na podwoziu o napędzie parowym drewnianą drabinę, również o napędzie parowym. Tak skonstruowany samochód był wyposażony w dwie maszyny parowe. Jedną z paleniskiem opalonym drewnem i węglem do napędu układu jezdnego, drugą z paleniskiem opalonym naftą do podnoszenia i wysuwania pręseł drabiny. W 1906 roku ta sama firma dostarczyła pierwszą drabinę samochodową z silnikiem benzynowym, a Benz wraz z przedsiębiorstwem Metz wyprodukowali w tym samym roku pierwszy samochód-beczkwóz (nazywany w późniejszych latach autocysterną), napędzany silnikiem benzynowym. W 1908 roku zbudowano pierwszy pojazd pożarniczy z silnikiem benzynowym „Dennis” i autopompą wporową (rotacyjną) napędzaną silnikiem auta. Rok później pokazano na wystawie we Frankfurcie pierwszą autopompę wirową (odśrodkową) typu „Metz”, wbudowaną w podwozie z silnikiem benzynowym Daimler-Benz. W 1911 roku zbudowano pierwszą autopompę z napędem od silnika benzynowego przez przystawkę przy skrzyni biegów. Należy zazna-



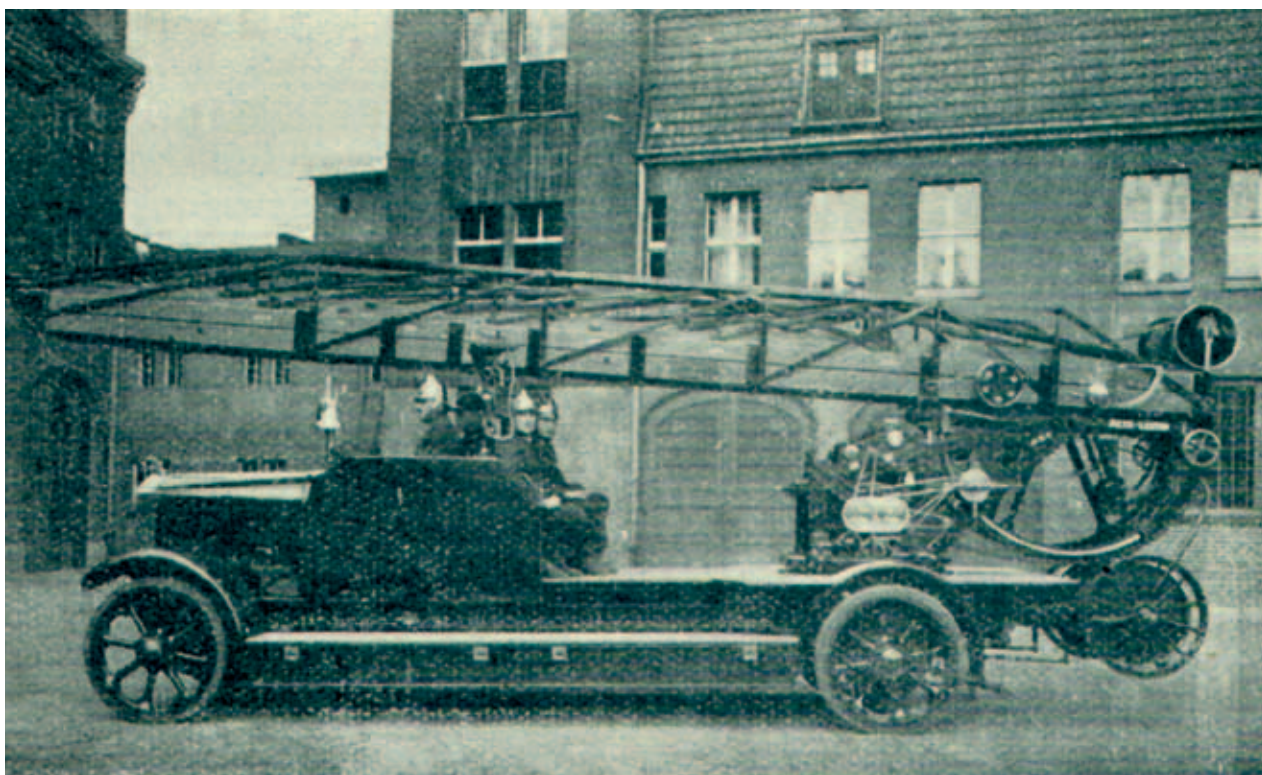
Pierwsze samochody pożarnicze straży poznańskiej.

czyć, że przez cały czas następował rozwój techniczny samochodów pożarniczych i jeszcze w 1932 roku zastosowano po raz pierwszy do napędu samochodów pożarniczych silnik wysokoprężny (diesel) oraz całkowicie kryte nadwozie w samochodach gaśniczych. W połowie lat 30. ubiegłego wieku pojawiły się samochody gaśnicze wodno-pianowe, śniegowe i specjalne techniczne oraz wężowe. Szybki rozwój automobilizmu i postęp w budowie samochodów zdecydowały o ich szerokim zastosowaniu w straży pożarnej.

Na ziemiach polskich samochody pożarnicze pojawiły się na początku XX wieku. Pierwszym miastem, które zdecydowało się na zakup takich pojazdów dla straży pożarnej, był Poznań. W 1910 roku komendant straży poznańskiej dr Bernard Reddemann napisał memoriał do władz miejskich, uzasadniający wprowadzenie samochodów pożarniczych do straży. Poza argumentem szybkości dojazdu, która w walce z pożarem ma duże znaczenie, komendant wskazywał również korzyści finansowe, dowodząc, że samochody będą tańsze w eksploatacji od posiadanego taboru konnego. W 1911 roku pozytywnie rozpatrzono wniosek komendanta i rozpoczęto procedury związane z zakupem samochodów. Po przyznaniu przez magistrat i radę miejską kredytów, zamówiono w firmie Daimler trzy podwozia samochodowe, na których zabudowano sikawkę gazową, autopompę oraz drabinę mechaniczną Magirusa z drewnianymi przesłami. Zamówione pojazdy miały zabudowę pożarniczą typu otwartego, kabiny kierowców były również typu otwartego. Samochody wyposażono w koła pełne gumowe, tzw. masywy. Ponadto zakupiono jeden samochód osobowy, który służył do szkolenia kierowców. Zamówione auta zostały odebrane w listopadzie 1911

roku i rozpoczęto przygotowania do ich wprowadzenia do służby. W październiku 1912 roku uruchomiono w Strażnicy Głównej przy ul. Masztalarskiej pierwszy zmotoryzowany oddział straży pożarnej, co znacznie zwiększyło operatywność straży. Był to milowy postęp w wyposażeniu technicznym straży pożarnej nazywanej ówczesnie strażą ogniową. Dzięki samochodom można było szybciej dotrzeć na miejsce pożaru, podać większą ilość wody na większą odległość przy mniejszej liczbie strażaków potrzebnych do obsługi autopogotowia. Do tego oddziału zakupiono jeszcze w 1914 roku samochód sanitarny (ambulans), który jednak został niedługo zarekwirowany przez wojsko ze względu na trwającą wojnę. W związku z tym w 1915 roku magistrat zakupił drugi samochód sanitarny. W następnych latach nabywano pojedyncze samochody dla innych oddziałów. Poznańska straż pożarna została całkowicie zmotoryzowana w 1927 roku. Jedynie podczas dużych pożarów czy klęsk żywiołowych, kiedy strażacy korzystali z tzw. pogotowia zapasowego, wykorzystywano konie z taboru miejskiego, które pomagały w dowiezieniu na miejsce zdarzenia sprzętu i strażaków.

W następnych latach kolejne miasta podejmowały decyzje o zakupie dla swoich straży pożarnych samochodów pożarniczych. W 1913 roku zrobił to Kraków, który większą liczbę samochodów (około 10) na podwoziu Austro-Fiata firmy Rosenbauer dostarczył straży krakowskiej dopiero na początku lat 30., a w 1916 Warszawa. Początkowo stolica miała tylko jeden nowy samochód z autopompą o wydajności 1800 dm³/min. Drugi, wyeksploatowany samochód osobowy marki Durkopp & Co. Bielefeld, został przebudowany w warsztatach I Oddziału Straży na samochód rekwizytowy i służył do



Autodrabina Metza na podwoziu De Dion Bouton.

dowozu na miejsce pożaru sprzętu i strażaków. W 1919 roku Toruń zakupił autopogotowie w firmie Kieslich z Patschkau, na podwoziu i z silnikiem firmy Hansa Lloyd o mocy 55 KM. Dalszą motoryzację straży toruńskiej magistrat rozpoczął dopiero po 10 latach.

W 1929 roku kupił podwozie De Dion Bouton, na którym firma Metz zabudowała drabinę mechaniczną z drewnianymi przesłami o maksymalnym wysuwie na odległość 28 m. Kabina kierowcy była typu otwartego. Za nią umieszczono poprzeczną drewnianą ławkę dla załogi. Pod stopniami ułatwiającymi wsiadanie do samochodu i wejście na podest znajdowały się skrytki na sprzęt, zamykane pełnymi, drewnianymi drzwiami obitymi blachą. Z tyłu do ramy podwozia zaczepiono zwijadło samochodowe na węże tłoczne. Do obudowy przedniej szyby po lewej stronie zamocowano ręczny dzwon alarmowy. Podwozie wyposażono w koła pełne gumowe, tzw. masywy.

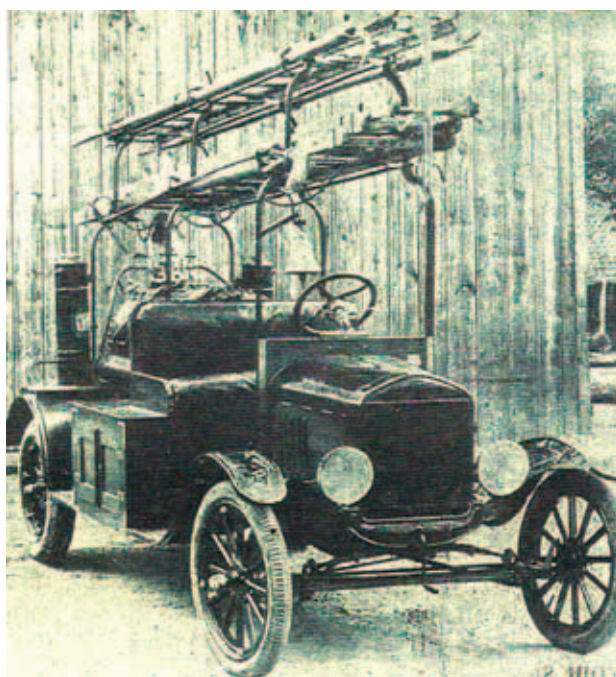
We wschodniej części ziem polskich najwcześniej samochody pożarnicze zakupiono w Wilnie i Lwowie. Dla straży lwowskiej trzy samochody nabyto w 1925 roku, straż wileńska swój pierwszy samochód pożarniczy otrzymała w tym samym roku, ale zabudowę pożarniczą na podwoziu Forda wykonano we własnych warsztatach mechanicznych i stolarni. Samochód otrzymał nazwę „Rakieta”.

W ciągu następných czterech lat uzupełniano tabor samochodowy o kolejne samochody, których zabudowę pożarniczą wykonywano w swoich warsztatach. Łącznie powstało w ten sposób pięć samochodów pożarniczych.

W Bydgoszczy motoryzację straży na większą skalę przeprowadzono na przełomie lat 1926/27, kupując od razu pięć samochodów pożarniczych. Dzięki temu jednorazowemu zakupowi wymieniono cały tabor konny. Zakupiono również drabinę mechaniczną z drewnianymi przesłami Metza na podwoziu De Dion Bouton oraz dwa pojazdy firmy Laffly. Pierwszym z nich było autopogotowie zabudowane na dwutonowym podwoziu De Dion Bouton z autopompą rotacyjną o wydajności 1000 dm³/min, drugi to autocysterna ze zbiornikiem na wodę o pojemności 3500 dm³, zabudowana na podwoziu pięciotonowym.

Nad zbiornikiem, na stelażach, przewożono dwuprzęsłową wysuwaną drabinę drewnianą. Samochód miał ponadto zabudowaną autopompę o wydajności 1000 dm³/min. Obsadę samochodu stanowiło sześć osób. Bydgoscy strażacy w swoich warsztatach mechanicznych wykonali dodatkowo boczne kosze na węże tłoczne, które umieszcili po obu stronach zbiornika autocysterny. Pod nimi zamocowano do zbiornika stalowe obejmy, którymi przyczepiono węże ssawne. Samochody te gasiły pożary nie tylko na terenie miasta, ale również poza nim, gdyż docierały na miejsce przed pogotowiem konnym. Później zakupiono jeszcze jedną autocysternę ze zbiornikiem na wodę i autopompą oraz tzw. wóz oficerski sześciuosobowy z doczepianą z tyłu motopompą przewoźną dwukołową o wydajności 1000 dm³/min.

Straże, które miały na wyposażeniu samochody, dowodziły, że są bardziej mobilne od jednostek z taborem



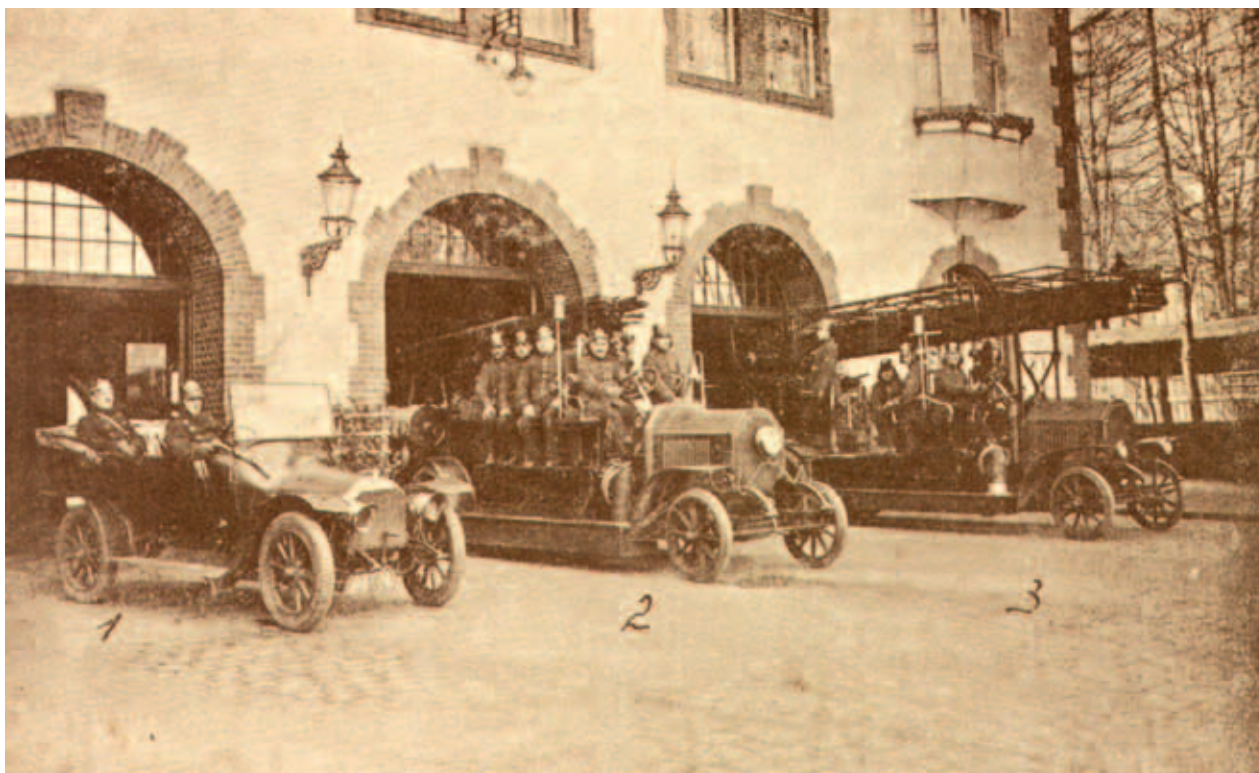
Autopogotowie na podwoziu Forda, wykonane przez strażaków z Wilna.

konnym. Wyjazd pojazdów ze strażnic z reguły nie przekraczał 30 sekund, natomiast tabor konny potrzebował na to co najmniej półtorej minuty. Ponadto, jak pisał w „Przeglądzie Pożarniczym” z 1918 roku Leon Piętka, kapitan I Oddziału Warszawskiej Straży Ogniowej, samochód znajdujący się w jego oddziale zastępował wyjazd do pożaru całego taboru konnego, składającego się z sześciu lub siedmiu wozów z parową sikawką i obsadą kilkudziesięciu ludzi.

Biorąc pod uwagę, że nowe samochody pożarnicze dużo kosztowały, w wielu miastach tabor konny wymieniano na zmotoryzowany stopniowo, kupując pojedyncze egzemplarze. Zdarzało się, że zabudowę pożarniczą wykonywano na starych, wyeksploatowanych podwoziach samochodowych. W pierwszym okresie motoryzacji straży pożarnych występowała bardzo duża różnorodność podwozi samochodowych, dochodząca do 40 typów. Znaczenie motoryzacji w strażach pożarnych docenili również decydenci polskiego pożarnictwa.



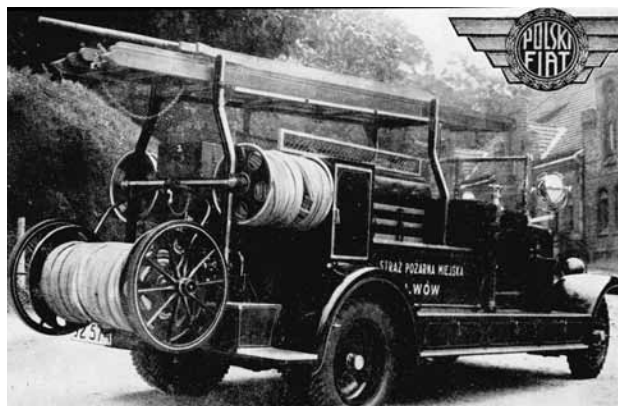
Autocysterna firmy Laffly.



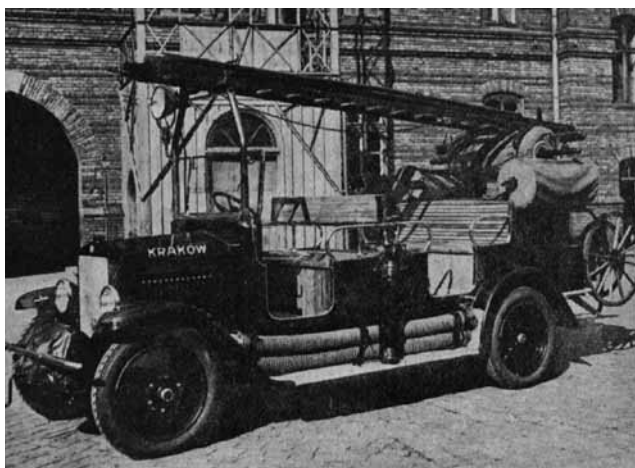
Samochody pożarnicze 2. Oddziału Straży Poznańskiej.

W 1930 roku utworzono przy Zarządzie Głównym Związku Straży Pożarnych RP Wydział Techniczny, który zaczął opracowywać normy techniczne i prawne dla sprzętu, w jaki powinny być wyposażone straże pożarne. Zapoczątkował on również dokonywanie odbioru technicznego sprzętu dostarczanego strażom przez producentów, a także przedstawiał swoją opinię na temat stanu technicznego podwozi samochodowych przeznaczonych do zabudowy nadwozi pożarniczych.

W 1931 roku Związek Straży Pożarnych RP przystąpił do planowej motoryzacji straży pożarnych. Według tego planu cały obszar państwa powinien być pokryty siecią motopomp i samochodów zależnie od gęstości zaludnienia, stanu dróg i uprzemysłowienia. Zaczęto też prowadzić ewidencję sprzętu w skali kraju.



Autopogotowie na podwoziu Polskiego Fiata 621 dla straży lwowskiej.



Autopogotowie straży krakowskiej.

Dzięki ustaleniu przez Wydział Techniczny zasadniczych typów samochodów, wytwórnice produkujące sprzęt pożarniczy mogły rozpocząć budowę pojazdów na prawach serii, co w konsekwencji prowadziło do powstawania coraz lepszych technicznie samochodów pożarniczych. Uniezależniało to pożarnictwo od przypadkowych warsztatów mechanicznych i indywidualnych wymagań zamawiającego samochód pożarniczy. Przeszły powstawać dziwolągi pożarnicze, a dzięki uregulowaniu rozwiązań organizacyjno-technicznych znacznie zmalała awaryjność sprzętu. Motoryzacja straży pożarnych zaczęła więc nabierać rozpędu.

W „Przeglądzie Pożarniczym” nr 1 z 1938 roku pisano: „Jednym z najistotniejszych przejawów postępu w akcji przeciwpożarowej, posiadającym pierwszoplanowe znaczenie dla skuteczności walki z pożarami, jest