

Jak „Iskra” straż zmotoryzowała

data aktualizacji: 2019.02.13 autor:



Chevrolet na ulicy Skierniewic, podczad parady z okazji jakiegoś święta, koniec lat 30. Choć na wielu zdjęciach auto przewozi 8 lub 10 strażaków, to jego załoga była sześciuosobowa. Składa się z: dowódcy, kierowcy-mechanika oraz dwóch dwuosobowych rot - gaśniczej i wodnej.

W 1929 roku, dzięki zabiegom sędziego Władysława Moczulskiego, wieloletniego prezesa OSP w Skierniewicach, magistrat zakupił auto za 23 000 złotych. W kronice straży pożarnej jest enigmatyczna informacja o tym, że już w tym samym roku auto zostało poważnie uszkodzone w wyniku niefortunnego wypadku, a naprawa kosztowała 6 000 złotych.

W tym tygodniu zaprezentuję jedną z kart historii skierniewickiej straży pożarnej. Przez niemal 30 lat dumą naszych strażaków był wóz pogotowia z motopompą "Iskra" i to on będzie tematem felietonu w tym tygodniu. Auto jest o tyle ciekawe, że dzięki kilku sprzyjającym okolicznościom, zostało ono dumą wielu jednostek straży pożarnej, znacząco podnosząc bezpieczeństwo pożarowe w Polsce okresu międzywojennego.

Samochody pożarnicze powstały właściwie równolegle z upowszechnieniem się samochodów ciężarowych. Zastosowanie motopompy zamiast dotychczasowych pomp parowych było niemal

rewolucją w pożarnictwie. Do tej pory takowych używano jedynie w wielkich ośrodkach miejskich i to tylko w wypadku dużego pożaru. Przygotowanie pompy parowej do użycia zajmowało bardzo dużo czasu, do tego były one ciężkie i trudne w transporcie. Pompa spalinowa, wydajna i stosunkowo lekka była przełomem.



Iskra na ulicy Rawskiej pod koniec lat 50. Po lewej stronie widać nieistniejący zakład kamieniarski na rogu ulic Rawskiej i Św Stanisława, kamienicę przy Rawskiej 12, a po prawej stronie pożarniczy Star 20.

Pierwsze samochody pożarnicze pojawiają się w miastach masowo w pierwszej dekadzie XX wieku. Jednak ich szerokie upowszechnienie nastąpiło dopiero po I wojnie światowej. Przemysł wielu krajów, z uwagi na potrzeby wojenne, przystosował się do produkcji seryjnej, a samochody ciężarowe okazały się niezwykle użyteczne. Dzięki temu po pierwszej wojnie było na rynku dostępnych dużo ciężarówek, jak i aut z demobilu, nadających się do specjalistycznej zabudowy pożarniczej.

W naszym regionie liderem w tej dziedzinie były prężnie rozwijające się zakłady Skody. Niestety szalejący powojenny kryzys powodował, że auta, a zwłaszcza te specjalistyczne były bardzo drogie. Jak to często w biznesie bywa, powodzeniem sukcesu jest przewaga nad konkurencją. Na początku lat 20. XX wieku, amerykański koncern Chevrolet rozpoczął kampanię podboju europejskiego rynku. W zasadzie był on już częścią General Motors, ale twórca Chevroleta od paru lat był prezesem tej korporacji, kładąc nacisk na rozwój właśnie tej marki. Dzięki temu powstała olbrzymia montownia aut w Kopenhadze w Danii. Polski importer tych aut postanowił General Motors Export Co. postanowił sprowadzać do Polski same podwozia aut, dokonując zabudowy na miejscu. Dzięki temu zyskał przewagę cenową nad konkurencją.

W 1927 roku zarejestrowano w Polsce 1205 chevroletów, dając tej marce drugie miejsce w klasyfikacji najczęściej kupowanych samochodów.

Zaczęto intensywnie rozbudowywać specjalistyczne zakłady do zabudowy nadwozi. Poza wersjami cywilnymi równolegle zaczęły powstawać auta specjalistyczne. Na taką produkcję zdecydowała się warszawska "Fabryka Narzędzi Pożarniczych - Strażak", która mieściła się przy ulicy Syreny 3. Pierwsze chevrolety pożarnicze wyprodukowała już na początku lat 20, wraz z importem pierwszych podwozi do zabudowy, jednak jej szczytowa produkcja przypadła na koniec drugiej dekady XX wieku. Wytwarzane przez nich auto było na co prawda na podwoziu już niezbyt nowoczesnym, za to tanim w produkcji i eksploatacji. Dzięki temu jego cena była zdecydowanie niższa niż aut konkurencyjnych. Na zakup takiego sprzętu mogły sobie pozwolić nawet niezbyt zamożne miasta czy gminy. Tak było i w Skierniewicach. W 1929 roku, dzięki zabiegom sędziego Władysława Moczulskiego, wieloletniego prezesa OSP w naszym mieście, magistrat zakupił takie właśnie auto za 23 000 złotych. W kronice straży pożarnej jest enigmatyczna informacja o tym, że już w tym samym roku auto zostało poważnie uszkodzone w wyniku niefortunnego wypadku, a naprawa kosztowała 6 000 złotych.



Strażacy pozują na tle swoich wozów pożarniczych, GMC zakupionego z demobilu, Fiata kupionego jeszcze przed wojną oraz Chevroleta "Iskry". Rok 1946 lub 47, zdjęcie zrobione z okazji święta 22-lipca.

Wydaje mi się, że natrafiłem na ślad tego po tym zdarzeniu. Jestem na tropie pewnego zdjęcia ze wsi Ruda, na którym widać ponoć nasze auto, pod którym zarwał się jakiś mostek. Kto wie, może to to zdarzenie było wspomniane w kronice. Nie mniej, kiedy auto odzyskało sprawność, zostało nazwane "Iskra" i przez wiele lat służyło mieszkańcom naszego miasta. Jego kariera zakończyła się w 1957 roku, kiedy to zostało przekazane do OSP w Lipcach Reymontowskich. Tam było wykorzystywane jeszcze przez wiele lat, z uwagi na solidną konstrukcję i łatwe naprawy. Podobno ostatecznie kupił je kolekcjoner i możliwe, że teraz jest na zasłużonej emeryturze w jakiejś kolekcji.

Parametry Iskry

Silnik: rzędowy, górnozaworowy;

Moc: 50 MK

Pojemność skokowa: 3500 cc

Prędkość Max: do 120 k/h

Spalanie: 25l/100km

Załoga: 6 osób

Motopompa: 4 prądy wody po 200 l/min każdy przy ciśnieniu 8 atm.

Przyczepa: w opcji dwukołowa beczka o pojemności 750 litrów (OSP w Skierniewicach nie posiadało takiej).



Auto w okresie okupacji. Na prawej burcie widoczne oznaczenia urzędowe wymagane przez niemiecką administrację. Zdjęcie zrobiono na końcu ulicy Strykowskiej w miejscu gdzie jest teraz targowisko. W głębi widać dom przy ulicy Czystej (obecnie w remoncie), a po prawej stronie tzw "Belweder", tanie mieszkania komunalne dla niezamożnych mieszkańców miasta (do dziś zachowała się jedna ściana tego budynku, stanowiąca dziś kawałek muru).

Radosław Stefanek

Źródło: <https://skierniewice.eglos.pl/aktualnosci/item/30847-jak-iskra-straz-zmotoryzowala>