

PŘEPRAVA RANĚNÝCH A NEMOCNÝCH VOJÁKŮ PO ŽELEZNICI V „DLOUHÉM“ 19. STOLETÍ VE SVĚTLE DOBOVÝCH ODBORNÝCH POJEDNÁNÍ¹

VOJTĚCH SZAJKÓ

SZAJKÓ, Vojtěch: Transport of the Wounded and Sick Soldiers by Railway in the “Long” 19th Century in the Light of Contemporary Professional Treatises. *Vojenská história*, 1, 25, 2021, pp 40-55, Bratislava.

The article provides a characteristics of transporting the wounded and ill soldiers in Europe and USA by railway in the “long” 19th century, as this era was titled by the British historian Eric Hobsbawm. Along the works of modern historiography, the interpretation is based on the original written documents authored by significant doctors of the German-speaking area living in the said period.

Progress in the given area was conditioned by war conflicts in the European and US territory. This was a complicated process, resulting in specifically constructed hospital or ambulance vehicles. The greatest activity in this respect was developed by Prussia (later Germany) and Austria. Development in the USA took its own, specific way.

Keywords: railways – military healthcare – 19th century – Prussia – Austria – USA.

Následující řádky podávají přehlednou charakteristiku využití železnice k přepravě raněných a nemocných vojáků v Evropě a USA v „dlouhém“ 19. století, jak tuto epochu vymezenou lety 1789–1914 nazval britský historik Eric Hobsbawm.² Článek vychází – vedle prací moderní historiografie – z originálních písemných pojednání, která na toto téma sepsali významní lékaři německy mluvícího světa žijící v daném období.

První železniční tratě ještě nedokázaly upoutat pozornost armádních činitelů. Po porážce Napoleona Bonaparta a jeho odchodu do exilu nedošlo k větším válečným konfliktům, tudíž chyběly konkrétní podněty, kvůli kterým by bylo nutné „povolat železnice do služby.“ Na místo válek nastoupila průmyslová revoluce. Potenciál železnice ohledně nejjednoduššího úkolu, tedy zajištění rychlého přesunu vojenských jednotek, pronikal do myšlení vojenských představitelů pomalu. Vojevůdci poznali logistiku v dnešním slova smyslu až v 19. století zásluhou železniční dopravy.³

Historicky první vojenský železniční transport se odehrál ve Spojeném království Velké Británie a Irska v roce 1830, kdy po železniční trati Manchester – Liverpool byl přepraven pluk britských vojáků, který se poté vydal lodí do Irska potlačit povstání. V roce 1838 se zase 10. pěší pluk britské armády, posádkou v Irsku, přemístil do Manchesteru, aby eliminoval pouliční výtržnosti. Využil při tom tratě z Manchesteru do Birminghamu a z Londýna do Birminghamu.⁴ Coby ostrovní národ, k němuž se nelze dostat jinak než po moři, Britové zpočátku nechápali možnosti využití železnice k vojenským účelům. Na

¹ Tento článek vznikl v rámci projektu *Vojenské zdravotnictví v habsburské monarchii v letech 1848–1914* (registrační č.: MSM300151901), jehož nositelem je Historický ústav Akademie věd České republiky v Praze v rámci Programu na podporu mezinárodní spolupráce začínajících výzkumných pracovníků.

² LACH, Jiří. Eric Hobsbawm – historik mezi vědou a politikou. In *Český časopis historický*, 2013, roč. 111, č. 3, s. 579–602.

³ VAN CREVELD, Martin. *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge : Cambridge University Press, 1977, s. 74.

⁴ WOLMAR, Christian. *Engines Of War: How Wars Were Won & Lost On The Railways*. London : Public Affairs, 2010, s. 45.

území kontinentální Evropy našel vojensko-strategický potenciál železnic větší odezvu, a sice v zemích s dlouhými či snadno překročitelnými hranicemi. Příkladem takového státního útvaru byl Německý spolek.⁵

Roku 1841 se uskutečnila na nově postaveném úseku Severní dráhy císaře Ferdinanda v rámci c. k. vojenských manévřů přeprava 12. praporu horských myslivců z Uherského Hradiště přes Břeclav do Brna. Rakouská armáda poprvé využila železnici. Ještě v polovině čtyřicátých let 19. století nástup do války pomocí železnice (*Eisenbahnaufmarsch*) ležel mimo její strategické plány. Obrat nastal po roce 1846 v souvislosti s porážkou povstání v Krakově, kterou železnice výrazně usnadnila.⁶ V letech 1848–1849 byly jednotky rakouské armády poprvé přepraveny vlakem k bojištím. Stejným způsobem se přemísťovaly také pruské a ruské jednotky (a sice do Holštýnska, Saska, Bádenska, východního Pruska, severní Itálie a Uher). Byly to transporty ryze válečné, jejichž cílem bylo dopravit vojenskou sílu na místo určení.⁷

Léta 1830–1849 otevřela dveře do epochy, v níž vlaky proměnily samotnou podstatu válčení, které nabylo na délce, intenzitě a ničivosti. Nasadit do boje více mužů logicky znamenalo vyšší oběti na životech. Ponapoleonská Evropa tak v důsledku vědeckotechnického pokroku zformovala Evropana schopného válčit s nasazením ohromného množství „lidského materiálu“.⁸

Při velkých válečných konfliktech bylo tudíž zapotřebí přepravovat velké počty raněných do týlu. Jediným dopravním prostředkem, který dokázal takový úkol zvládnout, se stala železnice. Francouzský vojenský chirurg Dominique Jean Larrey (1766–1842)⁹ promýšlel jako první lékař vůbec už v počátcích železniční dopravy možnost jejího využití k transportu raněných a nemocných vojáků. Larrey adaptoval k tomuto účelu několik vagonů. Historicky první lazaretní vůz vznikl ve Francii roku 1857 právě podle návrhu již zesnulého Dominiquea Jeana Larrey. Téhož roku začal převážet raněné a nemocné vojáky na železniční trati mezi městem Châlons-en-Champagne a táborem francouzské armády vzdáleným zhruba 13 km. Dokázal přepravit 5 osob vsedě. Ležící pacienti byli uloženi na matrace, nebo byli naloženi na nosítkách s matrací, na kterých strávili celou cestu až do vojenského lazaretu. Skutečnost, že již tehdy bylo možné zajistit tak pohodlný způsob přepravy, se jeví s odstupem času pozoruhodně. Čerstvě nabyté zkušenosti mohly vést k definování základních principů sanitního transportu na železnici, ale nestalo se tak.¹⁰

Způsob přepravy byl zpočátku velmi primitivní. Vojáci leželi v nákladních vagonech vystlaných slámou, po příjezdu do cíle byli různými způsoby přepraveni do zdravotnických

⁵ BLACK, Jeremy. *War. A Short History*. Bloomsbury : Bloomsbury Academic, 2009, s. 16.

⁶ WOLMAR, Ch. *Engines Of War*, s. 50.

⁷ ANGETTER, Daniela Claudia. *Krieg als Vater der Medizin. Kriege und ihre Auswirkungen auf den medizinischen Fortschritt anhand der 2000-jährigen Geschichte Österreichs*. Wien : Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, 2004, s. 42. Srov. KÖSTER, Burkhard. *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*. München : Oldenbourg, 1999, s. 118–119.

⁸ SZAJKÓ, Vojtěch. Vojensko-strategický význam železniční dopravy v Evropě v letech 1830–1848. In HOCHTEL, Marian (ed.), *Moderní Evropan první poloviny 19. století. K životnímu jubileu profesora Dušana Uhlíře*. Opava – Praha : Togga, 2019, s. 283.

⁹ Larrey proslul během napoleonských válek jako zakladatel akutní medicíny. Uvedl do praxe myšlenku první pomoci poskytované raněným přímo na bojišti prostřednictvím tzv. létajících ambulancí. Jednalo se o sanitní vůz tažený koněm nebo mulou, který zasahoval v průběhu boje. TSHISUAKA, Barbara I. Larrey, Jean Dominique Baron. In GERABEK, Werner E. – HAAGE, Bernhard D. – KEIL, Gundolf – WEGNER, Wolfgang (Hgg.). *Enzyklopädie Medizingeschichte*. Berlin – New York : De Gruyter, 2005, s. 826.

¹⁰ ANGETTER, D. C. *Krieg als Vater*, c. d., s. 41.

zařízení. Až po roce 1850 se objevily první speciální vozy vybavené nosítky.¹¹ Během krymské války (1853–1856)¹² Britové postavili první strategickou železnici¹³ z městečka Balaklava na Krymském poloostrově k frontové linii do Sevastopolu.¹⁴

Velká krymská centrální dráha (Grand Crimean Central Railway) – jak se tato trať dokončená roku 1855 nazývala – umožňovala přisun ohromného množství dělostřeleckého materiálu a zásob. Dosud železnice sloužily výhradně přepravě vojáků, kdežto speciálně vybudovaná trať na Krymu se poprvé stala součástí komunikační linie. Krymská válka se zapsala do paměti jednak zásluhou anglické ošetrovatelky Florence Nightingalové (1820–1910), která na přání britského ministra války zorganizovala ošetrovatelskou péči pro vojáky¹⁵, jednak tím, že zde došlo k prvnímu využití železnice k odsunu raněných z bojiště. Britský válečný zpravodaj William H. Russell si všiml, že Velká krymská centrální dráha začala být poměrně rychle využívána k transportu všech, kdo byli v důsledku zranění nebo nemoci vyřazeni z boje: „Čtyři vagony plné nemocných a raněných dorazily od velitelství do města za necelou půl hodinu. Vojáci měli pod hlavou torny a zřejmě se jim jelo velmi pohodlně. Taková změna v porovnání s příšernými průvody mrtvých či umírajících, kteří bezmocně viseli z koní polomrtvých hladu či z francouzských nosítek nesených mulami.“¹⁶ Lazaretní vlaky však ještě neexistovaly. Před Sevastopolem byli ranění vojáci naloženi do nákladních vagonů vystlaných slámou a pak odcestovali do Balaklavy, kde zůstávali na léčení, nebo byli určeni k dalšímu transportu. Ozbrojený konflikt na Krymu v padesátých letech 19. století zažil první větší transporty raněných po železnici.¹⁷

Nálepku „první krátké války v moderních dějinách“ si vysloužila rakousko-sardinsko-francouzská válka roku 1859. Příčina jejího rychlého průběhu nespočívala v tom, že by účastníci zvládli moderní způsob válčení tak bravurně jako například Prusové v roce 1866, přesto lze hovořit o výrazném uplatnění moderních technologií své doby, především železnice jako relativně mladého dopravního prostředku.¹⁸ Rakouská armáda od roku 1850 začala – i přes podstatně vyšší náklady – upřednostňovat přesuny po železnici.¹⁹ Mezi

¹¹ ANGETTER, D. C. *Krieg als Vater*, c. d., s. 41.

¹² Krymská válka byla ozbrojeným konfliktem mezi Ruskem a Osmanskou říší, na jejíž stranu se postavila koalice tvořená Francií, Velkou Británií a Sardinsko-piemontským královstvím. Crimean War. Eurasian History [1853–1856], <https://www.britannica.com/event/Crimean-War> (3. 10. 2020).

¹³ Strategická železnice je definována jako taková železniční trať, která slouží primárně vojenským účelům (doprava posil, materiálu a zásob) a je provozována v době válečného konfliktu jako tzv. polní železnice. Naopak v době míru mohou tyto kolejové cesty, pokud zůstanou zachovány, sloužit k výcviku vojáků. Definováno podle: ROLL, Victor von Röll. In *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, Bd. 7. Berlin – Wien : Urban & Schwarzenberg, 1915, s. 277–278.

¹⁴ COOKE, Brian. *The Grand Crimean Central Railway. The Railway that Won a War*. Knutsford : Cavalier House, 1997, s. 35.

¹⁵ Florence Nightingalová sestavila tým dobrovolných sester, s nímž odcestovala na území dnešního Turecka do lazaretů, kde vládly otřesné hygienické podmínky. Valná část z přibližně 600 000 obětí, jež si krymská válka vyžádala, zemřelo v důsledku katastrofálních hygienických podmínek a kolapsu zásobování. Jen šestina padla v boji. <https://www.britannica.com/event/Crimean-War> (3. 10. 2020).

¹⁶ COOKE, B. *The Grand Crimean*, c. d., s. 73.

¹⁷ BILLROTH, Theodor – MUNDY, Jaromir von. *Über den Transport der im Felde verwundeten und Kranken*. Wien : Gerold, 1874, s. 19.

¹⁸ BROUCEK, Peter. Die Eisenbahn als militärischer Faktor. In GUTKAS, Karl – BRUCKMÜLLER, Ernst (Hgg.). *Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlaß des Jubiläums 150 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich*. Wien : Österreichischer Bundesverlag, 1989, s. 124–134.

¹⁹ SHOWALTER, Dennis E. *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology, and the Unification of Germany*. Hamden : Archon Books, 1975, s. 37.

evropskými armádami jí dokonce připadla role jakéhosi předjezdce ve vypořádání se s párou na kolejích.²⁰

Rakousko válku proti francouzsko-sardinské koalici roku 1859 prohrálo vinou nerozhodnosti svých vojevůdců. Oddíly c. k. armády nedokázaly porazit každého ze dvou soupeřů samostatně, což v první fázi války (tj. před příjezdem Francouzů) představovalo snadný úkol. Nástup do války pomoci železnice, který byl v podání francouzské armády mnohem efektivnější, sehrál rozhodující roli.²¹ Vítězní spojenci napočítali na 17 000 mrtvých a raněných, na rakouské straně jich bylo asi o 5 000 více. Bitva u Solferina (24. června 1859) se zařadila mezi nejkrvavější bitvy 19. století. Většina mužů umírala v důsledku nevalné zdravotní péče, což inspirovalo Švýcara Henriho Dunanta (1828–1910) jako očitého svědka „solferinských jatek“ k tomu, aby započal úsilí korunované roku 1863 v Ženevě založením Mezinárodního Červeného kříže a ustanovením Mezinárodního výboru pro pomoc raněným vojákům.²² Rok nato byla podepsána Ženevská úmluva o zlepšení osudu raněných a nemocných v polních armádách. Tato smlouva vešla do dějin jako První Ženevská úmluva a stala se základem humanitárního práva.²³

Humanitární povědomí se rychle šířilo. O tom, jak obyvatelé habsburské monarchie reagovali na železniční transporty raněných vracejících se z italského bojiště domů, zanechala svědectví písemná agenda Zemského generálního velitelství ve Vídni: „*Dle právě obdržené zprávy z provozního ředitelství Jižní dráhy dochází ke značným zpožděním vlaků s raněnými vojáky, které přijíždějí z jihu, neboť v mnoha nácestných stanicích se očividně zvyšuje dobročinné úsilí lidí poskytovat raněným občerstvení. Železniční personál se pochopitelně může takovým projevům patriotismu a všeobecné lidské lásky nanejvýš vzpírat.*“ Válka se všemi důsledky se tak zásluhou železnice, která sehrála roli zprostředkovatele, dostaly daleko od fronty, na hmatatelný dosah ruky.²⁴

Vrchní armádní velitelství (*Armeeoberkommando*) počátkem června 1859 nařídilo, aby na každém nádraží v severní Itálii bylo k dispozici 24 nosítek pro usnadnění manipulace s raněnými. Od 16. června 1859 musel být připraven k okamžitému použití jeden tzv. rezervní trén pro přepravu raněných, přičemž soukromé společnosti se úplně zřekly přepravních poplatků. Postupující technizace a zrychlování války se příznivě projevovaly i na rostoucím humanitárním povědomí. Ukázalo se, že železnice může sloužit potřebám transportu raněných a nemocných vojáků stejně dobře jako prostředek jejich přemístění na místa krvavých střetů. Hrůzy bitvy u Solferina tak paradoxně umožnily rozvíjet úvahy o tom, jak zlepšit zaopatření raněných vojáků prostřednictvím železnice. Vrchní armádní velitelství 3. července 1859 vydalo nařízení, aby byl všem nezaopatřeným důstojníkům umožněn léčebný pobyt ve Vídni a aby jména těchto důstojníků, přijíždějících sem za účelem očekávaného uzdravení, byla přesně zaznamenávána, což měli zařídit všichni průvodčí Jižní dráhy (*Südbahn*) na trati mezi Vídeňským Novým Městem a Vídni. Na vídeňském

²⁰ SHOWALTER, Dennis E. *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology, and the Unification of Germany*. Hamden : Archon Books, 1975, s. 37.

²¹ Lombardsko-benátské království jako součást habsburské monarchie disponovalo roku 1859 tratěmi o celkové délce 525 km. Síť byla torzovitá a převážně jednokolejná. Piemont, jehož rozloha byla poloviční, se mohl pyšnit 950 km kolejových cest. Na všech panoval plynulý provoz. Francouzská armáda se opírala o vhodnou železniční síť a přímý dvoukolejný tah Paříž – Lyon. MECHTLER, Paul. *Die österreichische Eisenbahnpolitik in Italien 1835–1866*. In *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 14. Bd., Wien 1961, s. 186–187.

²² Současně byla přijata rezoluce zavazující jednotlivé státy k tomu, aby v mírových dobách zřizovaly pomocné společnosti pro ošetřování raněných, dnešní národní společnosti Červeného kříže.

²³ GUNDOLF, Hubert. *Um Österreich! Schlachten unter Habsburgs Krone*. Graz : Stocker, 1995, s. 257–261.

²⁴ SZAJKÓ, Vojtěch. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848–1914*. Praha : Epoque, 2017, s. 163–164.

Jižním nádraží byl zřízen zvláštní vojenský úřad, kterému měli důstojníci nahlásit, zda již mají ve Vídni zajištěno ubytování, nebo si je přejí nárokovat.²⁵ Rakušané i Francouzi sice v průběhu války využívali železnici k odsunu raněných a nemocných z bojiště, ovšem ani jednu stranu nenapadlo postarat se o jejich pohodlí a léčbu, neboť trpící vojáci byli uloženi na podlahu nákladních a dobytčích vozů, nebo na dřevěné lavice osobních vozů III. třídy. Nákladní vozy byly vystlány tenkou vrstvou slámy. Jakákoliv lékařská péče ve vlaku scházela. Pro těžce raněného se podařilo zřídkakdy zajistit matraci či polštář. Vojáci vyžadující akutní nebo dlouhodobou péči zůstávali většinou v severní Itálii, přestože jeden transport málokdy trval déle než 24 hodin.²⁶ Všechny zúčastněné strany (Rakouské císařství, Francouzské císařství a Sardinsko-piemontské království) po bitvě u Solferina využívaly železnici k tomu, aby vysoké počty svých raněných a nemocných rozmístily rovnoměrně. Larrey opakovaně doporučoval používat k evakuaci přeplněných lazaretů železnici coby nejvhodnější dopravní prostředek a zároveň nejlepší řešení. Nezanechal ale žádný návod, jak docílit rovnoměrného rozmístění raněných.²⁷

Transportní výkony z války roku 1859 udělaly dojem na vedení ostatních evropských armád. Patrně nejvíce byl masovým upotřebením železnice k vojenským účelům ovlivněn generální štáb pruské královské armády v čele s Helmutem Karlem von Moltke (1800–1891). Ten výsledky rakouských i francouzských přesunů po kolejích důkladně vyhodnotil a poté beze zbytku využil při plánování válečných operací proti Rakousku v roce 1866.²⁸ Navíc pruský ministr války Albrecht von Roon (1803–1897) na základě informací o železničních transportech raněných vojáků roku 1859, které obletěly celou Evropu, vydal rozkaz, aby v každé příští válce všichni ranění muži schopní pohybu přepraveni běžnými osobními vozy (samozřejmě třídou odpovídající jejich hodnotě), kdežto těžce ranění měli být uloženi na slámky. Každý takový transport musel doprovázet lékař se zdravotnickým vybavením. Zrodila se koncepce lazaretního vlaku.²⁹

Pruský vojenský chirurg Ernst Julius Gurlt³⁰, který náhodně spatřil, jak nedostatečně bylo roku 1859 postaráno o raněné transportované železnicí, navrhl, aby na hácích zašroubovaných do střešních nákladních vagonů byla zavěšena visutá lůžka, čímž mělo být zajištěno, že vojáci nebudou muset ležet na podlaze. Ukázalo se však, že střechy vagonů nebyly dostatečně pevné na to, aby unesly takovou váhu, navíc vlak za jízdy házel visutými

²⁵ RILL, Robert. Die Südbahn im Feldzug 1859. Bemerkungen zu Strategie und Praxis. In ARTL, Gerhard – GÜRTLICH, Gerhard H. – ZENZ, Hubert (Hgg.). *Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien – Triest*. Wien : Fassbaender Verlag, 2006, s. 409–410.

²⁶ WOLMAR, Ch. *Engines Of War*, c. d., s. 65–66.

²⁷ Hromadění osob na malém prostoru vedlo k propuknutí a rychlému šíření epidemických onemocnění, s nimiž si lékařský personál nevěděl rady, protože bylo těžké zajistit odpovídající hygienické a materiální podmínky. BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 20.

²⁸ Unsere Eisenbahnen im Kriege. Vom Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes. In STRACH, Hermann (Hg.), *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Bd. VII. Wien : Archiv-Verlag, 2000 (reprint původních vydání z let 1898–1908), s. 133.

²⁹ WOLMAR, Ch. *Engines Of War*, c. d., s. 66.

³⁰ E. J. Gurlt (1825–1899), syn veterinárního lékaře a profesora zvířecí anatomie, vystudoval medicínu jako žák Bernharda Langenbecka na berlínské univerzitě, kde se habilitoval v oboru chirurgie a byl jmenován i mimořádným profesorem. Později se stal profesorem chirurgie na Akademii císaře Viléma (Kaiser-Wilhelm-Akademie), což byl ústav připravující lékaře pro pruskou královskou armádu. Gurlt patřil k průkopníkům anestezie. Věnoval se také dějinám medicíny. Byl autorem řady odborných pojednání. Některá z nich se týkala problematiky železničního transportu raněných a nemocných vojáků. TSHISUAKA, Barbara I. Gurlt, Ernst Julius. In GERABEK, Werner E. – HAAGE, Bernhard D. – KEIL, Gundolf – WEGNER, Wolfgang (Hgg.). *Enzyklopädie Medizingeschichte*. Berlin – New York : De Gruyter, 2005, s. 518.

lůžky tak prudce, že ranění naráželi na boční stěny vozů.³¹ Dr. Gurlt vyložil své návrhy v řadě spisů, jež zavdaly podnět k systematickému studiu otázky, jak odbavit vojenské sanitní transporty na železnici.³² Studium této otázky zatím probíhalo pouze na vědecko-experimentální úrovni, i sám Gurlt popisoval spíše improvizací metody. Přesto jeho první články v berlínském časopise *Medicinische Zeitung* z roku 1859 vzbudily pozornost pruského ministerstva války, jež ustanovilo komisi, která se problematikou začala zabývat. Komise, složená z generálního štábního lékaře, jednoho správního a jednoho železničního úředníka, potvrdila, že střecha nákladních vozů je příliš slabá na to, aby dokázala pevně fixovat houpací síť, následkem čehož je doprava neefektivní. Komise navrhla vlastní řešení: Pacienti musí být naloženi do vlaku na pytlech slámy, přepraveni a na stejných pytlech také vyloženi. Pytle byly proto opatřeny postranními mašlemi, do kterých se zasouvaly tyče umožňující snadnou manipulaci. Tento systém byl schválen pruským ministerstvem války a roku 1861 vtělen do úředního výnosu. Jednalo se o důležitý moment. Vláda konkrétního státu oficiálně uznala význam železničního transportu pro přepravu raněných a nemocných vojáků.³³

Německo-dánská válka roku 1864 nebyla z hlediska využití železniční dopravy pro sanitní účely příliš výjimečná ani přelomová.³⁴ Za zmínku stojí snad jen to, že pruská armáda při transportu raněných uplatňovala výše uvedený postup. Kdo byl s to absolvovat přesun vsedě, cestoval v osobním vagonu, ostatní v nákladních vozech, do kterých se vešlo 7 až 8 slavníků s polštářem a postranními mašlemi. Tato podoba slavníků, závazná pro každý polní lazaret, umožňovala pohodlné přemísťování raněných a nemocných. Každý vagon doprovázel ošetřovatel nebo pomocník. Jedna souprava železničního transportu čítala 13 až 15 vagonů a sloužil zde lékař vybavený chirurgickými nástroji a medikamenty. Na zastávkách se revidoval stav pacientů, dostali najíst a napít. Dánská armáda evakuovala raněné paroloděmi do přístavu Korsør na východě ostrova Sjælland a odtud je transportovala železnicí do Kodaně. Ti, kteří mohli sedět, cestovali v osobních vagonech, ti, kteří museli ležet, v nákladních vagonech vystlaných matracemi nebo slámou. I přes krátkou dobu jízdy si těžce ranění stěžovali na nepohodlí a drkotání nákladních vagonů, přestože v Korsøru byli uloženi na pohodlná nosítka.³⁵

Konflikt, jenž se odehrál v letech 1861–1865 v USA mezi armádami Severu (Unie) a Jihu (Konfederace) a jemuž se dostalo označení americká občanská válka, byl do jisté míry záležitostí železnice.³⁶ Nový druh dopravy se stal jedním z faktorů, jež pracovaly ve prospěch Severu disponujícího hustší a delší železniční sítí. Transporty raněných a nemocných vojáků zpočátku probíhaly stejně jako v Evropě. Teprve v letech 1864–1865 dokázal dr. Jephtha

³¹ WOLMAR, Ch. *Engines Of War*, c. d., s. 66.

³² Např. Über den Transport Schwerverwundeter und Kranker im Kriege, nebst Vorschlägen über die Benutzung der Eisenbahnen dabei. Berlin : Enslin, 1860, 33 s.

³³ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 20–21.

³⁴ Tamtéž, s. 34.

³⁵ MYRDACZ, Paul. Sanitäts-Geschichte der Feldzüge 1864 und 1866 in Dänemark, Böhmen und Italien. Mit Benützung der Acten des k. und k. Kriegsarchivs. In MYRDACZ, Paul (Hg.). *Handbuch für k. und k. Militärärzte*, Bd. II/X. Wien : Šafář, 1897, s. 34–38.

³⁶ Byla to první válka průmyslového věku, v níž kromě železnice našly uplatnění telegraf, rychlopalné zbraně, obrněné lodě a průmyslově vyráběné uniformy, boty i podkovy koní. Válka znamenala pokrok i pro vojenskou medicínu (specializované a profesionální zdravotní sbory, třídění raněných podle závažnosti, anestezie a nové léky, jako např. morfium a chinin). Sever provozoval nemocniční loď. Vojenští zdravotníci byli posuzováni jinak než bojující vojáci. HUTEČKA, Jiří. *Země krví zbrocená. Americká občanská válka 1861–1865*. Praha : Nakladatelství Lidové noviny, 2008, s. 466.

Vining Harris³⁷ odpovídajícím způsobem upravit několik osobních železničních vozů, které mohly být použity k delším (nanejvýš ale 6hodinovým) jízdám. Vznikly tzv. nemocniční vagony. Tyto vozy, řazené i do pravidelných vlaků, nabízely dostatek místa a pohodlí pro lékaře, ošetřovatele i zdravotnický materiál. Na obou koncích byly široké vstupy, osvětlení zajišťovala lucerna umístěná ve věžičce na střeše vozu. Věžička sloužila také jako ventilace. V každém vagonu se nacházelo 24 přenosných nosítek zavěšených na silných gumových řemenech, na nichž bylo možné přinášet raněné rovnou z bojiště. Převážná kapacita jednoho vagonu činila 30 mužů.³⁸

Železnice v USA během občanské války podléhaly dvojmu řízení (civilnímu a vojenskému). Velitelé zpočátku ignorovali existenci lazaretních vlaků, které se už předtím začaly používat v Evropě. Tento fakt se projevil nesmírně vysokými ztrátami na životech nejen v počátečních fázích konfliktu, ale i v celkovém úhrnu. Po první bitvě u Bull Runu (21. července 1861), kde vojsko Konfederace triumfovalo nad vojskem Unie, americké železniční společnosti nebyly připraveny na odsun raněných z bojiště, tudíž použily jen nákladní vagony vystlané slámou. Utrpení pacientů přivedlo vedení několika železničních společností na myšlenku zavádění lazaretních vagonů, to však probíhalo pomalu. Lazaretní vagony do provozu nasadila jako první společnost Wilmington & Weldon působící na Jihu. Společnosti se podařilo týden po bitvě u Bull Runu vypravit lazaretní vlak schopný přepravit 20 raněných a nemocných. Na Severu se objevovaly od jara 1862 na tratích spojujících Boston ve státě Massachusetts a Albany ve státě New York lazaretní vagony s lůžky vybavenými žíněnými matracemi, polštáři a příkrývkami.³⁹ Ovšem většina železničních společností, jakož i obě zneprátené strany, nepočítala v oblasti hlavních bojišť s poptávkou po vlacích umožňujících poskytování zdravotní péče, a proto v některých případech museli ranění ležet ve vagoncích na holé podlaze, přičemž nejhorší případy byly umísťovány do krytých vozů bez oken. Zde pacienti leželi na troše slámy nebo na příkrývce, často se ale museli obejít bez nich.⁴⁰

Takové podmínky panovaly zejména v průběhu válečné kampaně vedené Severem roku 1862. Obrat k lepšímu nastal díky vládní instituci jménem Sanitární komise. Ta začala objednávat již zmíněné nemocniční vagony. Ačkoliv byly nasazovány na mnoha tratích, neustále převládal jejich nedostatek. Brzy ale fungovaly celé lazaretní vlaky. První z nich jezdily na dráze společnosti Orange & Alexandria Railroad. Jakmile generál William T. Sherman (1820–1891), významný velitel vojsk Severu, zaútočil na Atlantou, měl k dispozici mezi Atlantou a Louisville celkem 3 lazaretní vlaky, každý s kapacitou 200 mužů. Soupravy měly zvláštní označení a zpravidla byly ušetřeny nepřátelských útoků. Výjimka nastala v dubnu 1863, kdy rebelové přepadli lazaretní vlak, avšak raněné a celou posádku ušetřili.⁴¹

Pokrok, jež znamenal zkonstruování lazaretního vozu a tzv. nemocničních vozů, si vojensko-lékařské kruhy v Evropě uvědomily teprve počátkem roku 1866, přesto stále dominovaly spíše improvizace a experimenty.⁴²

³⁷ J. V. Harris (1839–1914) vystudoval medicínu na Mississippské univerzitě. Během americké občanské války působil jako chirurg u pozemních sil a námořnictva Konfederace. Po skončení války se přestěhoval na Floridu, kde až do smrti provozoval lékařskou praxi. ALLARDICE, Bruce S. *More Generals in Gray*. Baton Rouge : Louisiana State University Press, 1995, s. 120.

³⁸ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 21.

³⁹ WOLMAR, Ch. *Engines Of War*, c. d., s. 96–97.

⁴⁰ WEBER, Thomas. *The Northern Railroads in the Civil War (1861–1865)*. Bloomington : Indiana University Press, 1999, s. 225.

⁴¹ WOLMAR, Ch. *Engines Of War*, c. d., s. 96–97.

⁴² BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 23.

V prusko-rakouské válce roku 1866 využily železnici obě znesvářené strany. Zatímco pruské armády se opíraly o hustou, převážně dvoukolejnou železniční síť směrem k hranicím habsburské monarchie, Rakušané mohli přesouvat svá vojska směrem k předpokládanému místu střetnutí s Prusy, tj. do východních Čech, jen po několika převážně jednokolejných tratích.⁴³ Jednalo se o tratě Severní dráhy císaře Ferdinanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*)⁴⁴, Společnosti státní dráhy (*Staatseisenbahn-Gesellschaft*)⁴⁵, Severojihoněmecké spojovací dráhy (*Süd-norddeutsche Verbindungsbahn*)⁴⁶ a Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (*Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn*).⁴⁷ Severojihoněmecká spojovací dráha byla trasována takřka přímo na bojiště u Hradce Králové, ovšem velitel rakouské Severní armády polní zbrojmistr Ludwig von Benedek (1804–1881) si neuvědomoval její vojensko-strategický význam.⁴⁸

Sanitní doprava pruských armád v českých zemích se vyznačovala těžkopádností. Špatné materiální podmínky nedovolovaly při jízdě vlakem vytvořit potřebný komfort. Jen výjimečně se podařilo uložit pacienty na vrstvu slámy nebo matraci. Za úspěch lze považovat už to, že pruské velení zajistilo transport raněných a nemocných vojáků včetně nejtěžších případů po železnici. Naštěstí v roce 1866 již existovala v Prusku pomocná společnost Mezinárodního Červeného kříže, která pro sanitní přepravu zajistila 70 vlakových souprav (každou z nich tvořilo 20 vozů) a vyslala na bojiště 800 ošetřovatelů a 1 000 ošetřovatelek, mezi nimiž bylo mnoho studentů a příslušníků johanitského řádu. Berlínský pomocný spolek pomáhal také rakouským vojákům, ačkoliv Rakousko ještě nebylo signatářem První Ženevské úmluvy. Situace na rakouské straně nebyla o moc lepší. Pouze Severní dráha císaře Ferdinanda přizpůsobila nákladní vagony přepravě zejména těžce raněných tak, že v každém voze bylo na 16 fixovaných prknech zavěšeno pomocí kožených řemenů 8 nosítek, na nichž leželi pacienti. Byly to první lazaretní vozy zkonstruované na evropském kontinentu od pokusů dle Larreyho návodu.⁴⁹ V souvislosti s válkou 1866 nelze hovořit o adekvátním zajištění sanitní přepravy pomocí železnice. Ta se uskutečnila až v letech 1870–1871 za prusko-francouzské války, kdy železnice plánovitě sloužila jako prostředek velkých přesunů i těžce raněných vojáků.⁵⁰

Evakuaci asi 50 000 raněných a nemocných vojáků rakouské Severní armády po prohrané bitvě u Hradce Králové (3. července 1866) řídil Jaromír svobodný pán von Mundy⁵¹,

⁴³ WAWRO, Geoffrey. The Army of Pigs. The Technical, Social a Political Basis of Austrian Shock Tactics 1859–1866. In *The Journal of Military History*, 1995, vol. 59, No. 3, s. 410–414.

⁴⁴ Trasa Videň – Břeclav – Přerov – Bohumín – Krakov – Lvov, s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy. PRASCHINGER, Harald. Die österreichischen Eisenbahnen als wirtschaftlicher Faktor. In GUTKAS, Karl – BRUCKMÜLLER, Ernst (Hgg.). *Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlaß des Jubiläums 150 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich*. Wien: Österreichischer Bundesverlag, 1989, s. 102–103.

⁴⁵ Trasa Brno/Olomouc – Česká Třebová – Praha – Podmokly (dnes Děčín). Tamtéž.

⁴⁶ Trasa Pardubice – Liberec, s odbočkou Josefov – Malé Svatoňovice. Tamtéž.

⁴⁷ Trasa Kralupy nad Vltavou – Neratovice a Praha – Turnov. Odbočka do Prahy byla ovšem postavena až po roce 1866. Tamtéž.

⁴⁸ WAWRO, G. *The Army of Pigs*, c. d., tamtéž.

⁴⁹ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 25.

⁵⁰ ANGETTER, D. C. *Krieg als Vater*, c. d., s. 41–42.

⁵¹ J. von Mundy (1822–1894) se narodil v Brně. Vystudoval medicínu na univerzitě ve Würzburgu, předtím sloužil v rakouské armádě. Jako dobrovolník vykonával lékařskou praxi ve válce rakousko-sardinsko-francouzské (1859), prusko-rakouské (1866), prusko-francouzské (1870–1871), srbsko-turecké (1876–1877), srbsko-bulharské (1885–1886) a rusko-turecké (1877–1878). Formuloval zásady vojenské i civilní sanitní služby

plukovní lékař polní nemocnice č. 38 v Pardubicích a podšéf jednoho z vídeňských vojenských špitálů. Právě na jeho doporučení začalo rakouské velení využívat k odvozu raněných po rozhodující bitvě vedle koňských potahů také železniční vozy Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tím byly v habsburské monarchii položeny základy pro vznik sanitních vlaků, jejichž konstrukci a zásady provozu sám dr. Mundy detailně rozpracoval. V roce 1869 se tato pravidla stala závazná pro sanitní službu řádů německých i maltézských rytířů a platila až do roku 1918.⁵²

Předběžná úmluva o míru mezi Pruskem a Rakouskem uzavřená 26. července 1866 v Mikulově mimo jiné upravovaly situaci vojenských lazaretů, polních nemocnic i lékařského a zdravotnického personálu.⁵³ Na základě zkušeností z války roku 1866 – především z bitvy u Hradce Králové představující pro rakouskou armádu podobnou zdravotní katastrofu jako „solferinská jatka“ v roce 1859 – začalo docházet k důslednému promýšlení toho, jak využít k transportu raněných a nemocných vojáků železniční dopravu.⁵⁴

Theodor Billroth⁵⁵, profesor chirurgie na lékařské fakultě vídeňské univerzity a jeden z nejvýznamnějších lékařů 19. století, kladl důraz na to, aby při transportu raněných vlakem byla dodržována následující pravidla: 1. Lékařské zákroky se smí provádět v improvizovaně zařízených nákladních vozech jen v nejnútnejším případě, 2. Doba jízdy nesmí překročit polovinu dne, tj. asi 12 hodin, přičemž celkově by neměla trvat déle než jeden den, neboť časově náročný transport neprospívá stavu pacientů.⁵⁶

Od třicátých let 19. století, kdy v Evropě začaly vznikat první železniční tratě, došlo k několika válečným konfliktům, které Billroth nazval „masovými vraždami, jež otevřely cestu k systematickým transportům armád a vojenského materiálu po železnici“. Teprve na konci posledního masakru, prusko-francouzské války, byly podle Billrotha učiněny řádné přípravy k realizaci transportů raněných a nemocných příslušníků ozbrojených sil po železnici. Slavný lékař dále tvrdil, že lazaretní vlaky, které v letech 1870–1871 podaly mimořádné výkony, mohly existovat a stejně dobře sloužit již ve válkách roku 1859 a 1866, ale nestalo se tak, neboť léta 1815–1848 byla v Evropě obdobím nepřetržitého míru. Lidé přestali myslet na válku. Starost o raněné v boji se stala něčím velmi vzdáleným.⁵⁷

na moderních principech. Roku 1881 založil Vídeňskou záchranou společnost, což byla první rychlá zdravotnická pomoc v Rakousku-Uhersku. Byl členem Mezinárodního Červeného kříže a Červeného pŕlměšice. V roce 1870 se stal generál-šéflékařem Maltézského řádu v Českém velkopřevorství (zde jako první přišel s myšlenkou řádových sanitních vlaků), dva roky nato byl jmenován profesorem vojenského zdravotnictví na Vídeňské univerzitě. ŽUPANIČ, Jan. Jaromír Freiherr von Mundy. In FASORA, Lukáš – HANUŠ, Jiří – MALÍŘ, Jiří (Hgg.). *Sozial-reformatorisches Denken in den böhmischen Ländern 1848–1914*. München : Meidenbauer, 2010, s. 255–271.

⁵² POŘÍZKA, Jiří. *Maltézští rytíři u nás. Tři studie k historii Českého velkopřevorství Řádu maltézských rytířů*. Brno : Petrov, 1990, s. 66–70.

⁵³ Rakousko odřeklo účast na ženevské konferenci v létě 1864 s tím, že vlastní zdravotnické předpisy považuje za dostatečné. Pomocnou společnost Mezinárodního Červeného kříže založilo až 18. června 1866 a k První ženevské úmluvě přistoupilo 21. července téhož roku.

⁵⁴ WONDRAK, Eduard. *Krev smly deště. Osudy a utrpení roku 1866*. Hradec Králové : Kruh, 1989, s. 65.

⁵⁵ Th. Billroth (1829–1894) se narodil v Bergenu na ostrově Rujána. Vystudoval medicínu na univerzitách v Göttingenu a Berlíně. Po německo-francouzské válce v letech vykonával chirurgickou praxi ve vojenských lazaretech ve Weissenburgu a Mannheimu. Roku 1871 přesídlil do Vídně, kde operoval i přednášel. Billroth vytvořil postupy operací žaludku, stěv, prostaty a štítné žlázy. FEIKES, Renate. Christian Albert Theodor Billroth (1829–1894). Wie zeitgemäß ist unsere Medizinerbildung? In ANGETTER, Daniela – SEIDL, Johannes (Hgg.). *Glücklich, wer den Grund der Dinge zu erkennen vermag. Österreichischer Mediziner, Naturwissenschaftler und Techniker im 19. und 20. Jahrhundert*. Frankfurt am Main – Wien : Lang, 2003, s. 99–110.

⁵⁶ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 12.

⁵⁷ Tamtéž.

Armády postupně formulovaly podmínky, za nichž měly být realizovány sanitní transporty vojáků po železnici. Například rakouská armáda se snažila striktně dodržovat následující pravidla: 1) Udržovat čistotu ve stanicích; 2) Přísně kontrolovat zdravotní stav mužstva a kvalitu občerstvení; 3) Zajistit co největší pohodlí (vojákům c. k. armády bylo povoleno vyzout si boty a povolit oblečení, v zimě obdrželi erární přikrývkou).⁵⁸

Na Světové výstavě v Paříži v roce 1867 byly představeny rovněž exponáty týkající se sanitní dopravy a péče o raněné. Mezinárodní kongres spojený s touto částí výstavy obeslala svými zástupci řada států a pomocných spolků. Kongresu předsedal dr. Mundy. Účastníci se věnovali nejen teoretickým otázkám, ale i praktickým zkouškám, ke kterým poskytla osobní vozy II. a III. třídy a nákladní vozy jedna francouzská železniční společnost. Výsledkem bylo zjištění, že podpurná nosítka, navržená dr. Gauvinem z Francie a vyrobená bádenským továrníkem Fischerem, jsou pro transport raněných nejvhodnější. Dále zazněl návrh vytvářet soupravy lazaretních vlaků. Každý z účastníků si však uvědomoval, že přímět železniční společnosti a železniční správy v jednotlivých státech, aby zajistily odpovídající podmínky k přepravě raněných a nemocných (nejlépe úpravou vozového parku a infrastruktury), se zatím jeví jako nedosažitelný cíl. Jednání nedospěla k žádnému výsledku také proto, že model lazaretního vozu podle návrhu dr. Evanse z USA, vybraný jako nejlepší, neměl podporu zkušených evropských vojenských chirurgů, kteří se vyslovili proti zavádění amerického systému. Považovali jej za nevhodný pro železniční dopravu v Evropě.⁵⁹

Zásluhou prof. Friedricha von Esmarcha⁶⁰ se přece jen prosadily principy amerického systému a v návaznosti na pařížskou výstavu se objevilo významné dílo dr. Gurlta. Esmarch se roku 1867 obrátil na ředitele berlínské akciové společnosti pro výrobu železničních potřeb. Ten po důkladné úvaze prohlásil, že se jeho firma zhostí realizace Esmarchova plánu upravovat v případě potřeby vagony IV. třídy⁶¹ na tzv. nemocniční vozy amerického typu, budou-li uvedena vozidla konstruována již při výrobě tak, aby se dala snadno přestavět. Velmi úspěšný koncept se prosadil navzdory nepřízni oficiálních míst a nakonec mu vyjádřil podporu i německý císařský dvůr. Navíc poprvé nastal případ, kdy výrobce musel brát ohled na sanitní využití vozu už při jeho stavbě. Pokusná jízda prvního exempláře dne 18. září 1867 rozptýlila všechny pochybnosti.⁶² Podobnou snahu jako prof. Esmarch vyvinul v téže době také württemberský generální lékař Eduard Fichte (1826–1905) ve Stuttgartu. Ten zařídil württemberské osobní vozy jako pojízdné lazarety amerického typu. Fichteovo úsilí ve Württembersku se prosadilo rychleji než Esmarchovo v Prusku, oba však dospěli k závěru, že transporty raněných pomocí železnice musí být lépe organizovány.⁶³

⁵⁸ ANGETTER, D. C. *Krieg als Vater*, c. d., s. 60.

⁵⁹ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 27.

⁶⁰ F. von Esmarch (1823–1908) vystudoval medicínu na univerzitách v Kielu a Göttingenu. Na klinice v Kielu se stal asistentem Bernharda von Langenbecka. Habilitoval se v oboru chirurgie a byl jmenován řádným profesorem chirurgie a očního lékařství. Těžiště jeho zájmu představovala válečná chirurgie a první pomoc. Zavedl lékárničky, trojčípý šátek, dlahy a rozvinul metody, které dodnes nesou jeho jméno (např. Esmarchův hmat používaný k uvolnění dýchacích cest). Získal mnoho zkušeností ve všech válkách za sjednocení Německa jako poručík, vrchní lékař II. třídy a rezervní generální lékař pruské armády. V letech 1854–1898 vedl chirurgickou kliniku univerzity v Kielu. Proslul jako zakladatel civilního samaritánství a záchranné služby v Německu. Roku 1887 byl povýšen do dědičného šlechtického stavu. BÖTTGER, Herbert. Esmarch, Friedrich von. In *Neue Deutsche Biographie*. Bd. 4, Berlin : Duncker & Humblot, 1959, s. 654.

⁶¹ Ve vagonech IV. třídy byli cestující přepravováni vestoje. Do ventilačních otvorů na střeše byly v noci zavěšovány lucerny. BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 27.

⁶² LÖFFLER, Friedrich. *Das preussische Militär-Sanitätswesen und seine Reform nach der Kriegserfahrung von 1866*. Berlin : Hirschwald, 1869, s. 249–251.

⁶³ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 28–31.

Gurlt ve svém díle vydaném roku 1868 představil nejvýznamnější počiny, které se v oblasti železničních transportů raněných a nemocných vojáků do té doby objevily.⁶⁴ Byl to jakýsi atlas, zhotovený na rozkaz pruského ministra obchodu a živností Heinricha hraběte von Itzenplitz. Jednotlivá vyobrazení detailně popisovala například tzv. nemocniční vozy z americké občanské války, upravené nákladní vozy Severní dráhy císaře Ferdinanda z prusko-rakouské války a výše uvedené inovace prof. Esmarcha a dr. Fichteho.⁶⁵

Zásluhou písemných pojednání, návodů a ilustrací se přeprava raněných a nemocných stávala populárním tématem. Politici, lékaři a konstruktéři vyvíjeli s pomocí různých spolků nesmírnou aktivitu, jejíž výsledky našly uplatnění během prusko-francouzské války v letech 1870–1871. Ta si vyžádala nesmírné úsilí všech subjektů poskytujících zdravotnickou pomoc, neboť transporty těžce raněných na vzdálenosti, které si předtím nikdo neuměl představit, přinášely zcela nové, náročnější úkoly. Zatímco v americké občanské válce absolvovaly lazaretní vozy, řazené do různých vlakových souprav, maximálně 12hodinové jízdy, nyní křížovaly Evropu vlaky složené výhradně z lazaretních vozů, ve kterých trávili ranění a nemocní stále delší dobu (někdy i týdny). Všechny inovace se doposud omezovaly na řešení problémů s nakládkou a vykládkou pacientů a jejich umístění v železničním voze. Nyní vstupovaly do popředí požadavky na lepší osvětlení, topení, větrání, stravování, komunikaci mezi členy posádky, rychlost jízdy apod.⁶⁶

Jako zcela nový fenomén vzešla z této situace německá koncepce lazaretních vlaků splňujících všechny uvedené podmínky. Vozy nového typu se začaly vyrábět v roce 1870, ale do provozu byly uvedeny až na konci prusko-francouzské války. Do té doby bylo mnoho vojáků transportováno stejně jako v roce 1866. Díky spojeneckým smlouvám se po vyhlášení války Francií v roce 1870 přidaly na stranu Pruska armády všech německých států, které rovněž aktivovaly své vojensko-zdravotnické složky včetně lazaretních vlaků. V srpnu 1870 odjel bavorský lazaretní vlak pod zdravotnickým vedením prof. Heinricha von Ranke⁶⁷ do Weissenburgu, aby evakuoval 560 raněných vojáků do Mnichova. Stejným směrem vypravilo lazaretní vlak i Württembersko. Byl zařízen podle Fichteho dispozic a odvezl 117 raněných pruských vojáků do jejich domoviny. Po bitvě u Weissenburgu (4. srpna 1870) byl přistaven lazaretní vlak z bádenského Karlsruhe téměř do blízkosti bojiště. V Berlíně zorganizoval vypravení vlaku podle Esmarchova systému prof. Rudolf Virchow (1821–1902), jenž proslul svou buněčnou teorií. V této akci, která se uskutečnila v říjnu 1870, se výrazně angažoval také berlínský pomocný spolek. Na začátku války vyvinuly ohledně vypravování lazaretních vlaků v Prusku daleko větší úsilí zejména soukromé osoby a pomocné spolky. Teprve koncem ledna 1871 ministerstvo války nově založeného Německého císařství nařídilo upravit 240 vagonů podle Esmarcha, což se podařilo na výbornou. Vozidla pak tvořila součást sanitního pavilonu na Světové výstavě ve Vídni roku 1873.⁶⁸

⁶⁴ Mám na mysli dílo *Abbildungen zur Krankenpflege im Felde auf Grund der internationalen Ausstellung der Hilfsvereine für Verwundete zu Paris im Jahre 1867*. Berlin : Enslin, 1868, 87 s.

⁶⁵ LÖFFLER, F. *Das preussische Militär-Sanitätswesen*, c. d., s. 251.

⁶⁶ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 32–33.

⁶⁷ H. von Ranke (1830–1909) byl německý antropolog, pediatr a vysokoškolský pedagog, spjatý s univerzitou Ludvíka Maxmiliána v Mnichově. Jako lékař působil také v krymské válce. V Bavorsku získal titul tajného královského rady. Byl synovcem historika Leopolda von Ranke. VOIGT, Christopher. Ranke. In *Neue Deutsche Biographie*. Bd. 21. Berlin : Duncker & Humblot, 2003, s. 138–140.

⁶⁸ GURLT Ernst Julius – FICHTE, Eduard. Zur Verbesserung des Eisenbahn-Transports Verwundeter im Kriege. In *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 30, 1870, s. 116.

Železniční společnosti a konstruktéři se nikdy nevzpírali zavádění sanitních prvků do konstrukce železničních vozů. Chápali to jako podíl na dobré věci. Naopak chladný postoj často zaujímala oficiální vojenská a politická místa. Dr. Mundy, jenž získal funkci generálšéflékaře Řádu maltézských rytířů v Českém velkopřevorství, přesvědčil francouzskou pomocnou společnost Mezinárodního Červeného kříže, aby nechala postavit vzorový model jím navrženého lazaretního vlaku a vystavila jej roku 1873 ve Vídni. Mezinárodní kongres věnovaný péči o raněné ve válce, zorganizovaný v rámci této výstavy Mundym a Billrothem, se ale musel obejít bez jakékoliv podpory ze strany oficiálních míst rakousko-uherské monarchie.⁶⁹

Mundyho zásluhou Rakousko-Uhersko začalo udávat směr v oblasti vývoje sanitních železničních vozidel pro vojenské účely. Císař František Josef I. schválil roku 1874 návrh Českého velkopřevorství Řádu maltézských rytířů na výrobu 12 sanitních vlaků, jež měly být zařazeny do výzbroje c. a k. armády. Mundyho myšlenka byla tedy realizována, i když počet vlakových souprav byl nakonec kvůli finanční náročnosti projektu snížen na 10. V roce 1875 uzavřelo Říšské ministerstvo války (*Reichskriegsministerium*) s Řádem maltézských rytířů o dobrovolném zajišťování zdravotnické péče pro nemocné a raněné vojáky v době války. Zároveň si c. a k. armáda vymohla klauzuli, že jeden sanitní vlak musí sestávat z 10 ambulantních vozů (s celkovou kapacitou 104 raněných či nemocných) a 6 speciálních vozů (1 pro velitele vlaku a lékaře, 1 pro kuchyni, 1 pro jídelnu, 1 pro potravinové zásoby, 1 pro zdravotnické zásoby, 1 pro obyčejný sklad). Délka a složení souprav se v dalších letech měnily, stejně jako zařízení vagonů, vybavených mimo jiné i telegrafem.⁷⁰ Veškerý provoz těchto vlaků od personálních záležitostí až po zdravotnickou péči se řídil stanovami Řádu maltézských rytířů, jehož znak se objevil spolu symbolem Mezinárodního Červeného kříže na lokomotivě, vozech i služebním oděvu posádky. Do roku 1913 vlaky zasahovaly především při lokálních ozbrojených konfliktech. Mateřské depo se nacházelo v řádové komendě ve Strakonici, v roce 1922 sanitní vlaky přešly do majetku oblastního ředitelství Československých státních drah v Plzni.⁷¹ Pomyslný křest ohněm, byť ve zkušebním provozu, zažily sanitní vlaky Maltézského řádu při okupačním tažení rakousko-uherské armády do Bosny a Hercegoviny v roce 1878. Z podnětu prof. Mundyho odjely na Balkán dvě soupravy, které za tři měsíce nepřetržitého provozu vykonaly 33 jízd a přepravily 1 199 raněných a 2 059 nemocných vojáků. Každý vlak byl svěřen dvěma lékařům a šesti ošetřovateli. Soupravy zasahovaly od července do října 1878.⁷²

Aniž bychom zlehčovali počty raněných a mrtvých, které si vyžádaly války na území Evropy a USA v 19. století, je třeba konstatovat, že prvním válečným konfliktem, jenž kladl opravdu masové požadavky na kapacitu veškeré dopravy, se stala teprve první světová válka. Sanitní vlaky, odvážející raněné a nemocné vojáky různých národností z fronty do týlu, případně do mateřských zemí k léčení a rehabilitaci, získaly nezastupitelnou úlohu.

⁶⁹ BILLROTH, Th. – MUNDY, J. *Über den Transport*, c. d., s. 25–26.

⁷⁰ *Unsere Eisenbahnen im Kriege*, c. d., s. 147.

⁷¹ MYRDACZ, Paul. *Die Thätigkeit der k. k. Schiffs-Ambulanzen und Eisenbahn-Sanitäts-Züge im Jahre 1878–1879*. Wien : Seidel, 1880, s. 1–9, 23–51.

⁷² Rakousko-uherská armáda si tehdy pronajala sanitní vagony i od jiných subjektů. Od září 1878 do února 1879 tyto vozy vykonaly 65 jízd, v rámci kterých přepravily zpět do nitra monarchie 1776 raněných a 4621 nemocných vojáků. V osobních vozech, připojených k sanitním vlakům, opustilo Bosnu a Hercegovinu dalších cca 9 000 většinou lehce raněných či nemocných vojáků c. a k. armády. Zkušenosti, které byly učiněny během okupačního tažení na Balkáně, promítlo Říšské ministerstvo války roku 1880 do nových předpisů pro sanitní vlaky. Na uplatnění železniční dopravy ve vojenském zdravotnictví pamatovaly také další předpisy, jako např. *Organische Bestimmungen für die k. und k. Militär – Sanitäts – Anstalten vom Jahre 1890*. Wien : Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei, 1893. *Unsere Eisenbahnen im Kriege*, c. d., s. 152–153.

Rakousko-uherská armáda nasadila do služby právě vlaky Maltézskeho řádu, vyrobené v sedmdesátých letech 19. století. První z nich odjel na frontu 1. srpna 1914, přičemž kapacita soupravy činila 100 těžce a 100 lehce raněných. Vlaky sloužily po celou dobu války na jižní a východní frontě a do 31. srpna 1918 přepravily téměř 400 000 raněných. Ještě větší kapacitou disponovaly sanitní vlaky britské armády. Každý z nich mohl přepravit až 362 osob. Jen v roce 1916 transportovala britská armáda pomocí sanitních vlaků téměř 750 000 raněných.⁷³

Pokrok v oblasti využití železnice při přepravě raněných a nemocných vojáků v „dlouhém“ 19. století podmiňovaly válečné konflikty na území Evropy a USA. Jako by právě tyto války posouvaly vývoj kupředu. Zdaleka nešlo o jednoduchý proces. Od primitivních počátků, kdy hlavním cílem bylo naložit příslušníky ozbrojených složek do vlaku a odvézt je do zázemí, vedla cesta až ke konstrukci lazaretních či sanitních vozů, jež tvořily speciální samostatné vlaky, nebo byly řazeny do pravidelných vlaků. Největší aktivitu v tomto ohledu vyvíjeli lékaři v německojazyčných zemích, zejména v Prusku (později Německu) a Rakousku, ačkoliv zpočátku se prosazovaly názory také z Francie a Velké Británie. Rovněž v němčině existuje k danému tématu nejvíce zdrojů, z nichž plynou výše uvedené závěry. Takzvané nemocniční vagony coby produkt americké občanské války představovaly skvělý vynález, ale odborná veřejnost v Evropě přijímala podněty z USA pomalu.

V. SZAJKÓ: DER EISENBAHNTRANSPORT VON DEN VERWUNDETEN UND KRANKEN SOLDATEN IM „LANGEN“ 19. JAHRHUNDERT IM LICHT DER DAMALIGEN FACHABHANDLUNGEN

Die Zeit nach Napoleon in Europa eröffnete den Weg für eine Epoche, in der die Eisenbahn die Art der Kriegsführung grundsätzlich verändert hat. Die Kampfführung wurde von nun an intensiver, was sich logischerweise nicht nur in der wesentlich höheren Zahl an Lebensverlusten, sondern auch in höheren Anforderungen an das militärische Gesundheitswesen widerspiegelte. Überraschenderweise fanden die ersten Eisenbahnverbindungen keine Berücksichtigung in den Kriegsplanungen der Armeeführung. Diese Tatsache ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die damalige Zeit durch einen relativ lang andauernden Frieden gekennzeichnet war. Es fehlte daher an Impulsen für Überlegungen, die Eisenbahn in die Dienste der Kriegsführung einzubinden. Die Lage veränderte sich erst infolge von militärischen Konflikten, die sowohl in Europa als auch in den Vereinigten Staaten im 19. Jahrhundert ausgebrochen sind. Den Heeresführern wurde damals klar, dass die Eisenbahn ein geeignetes Transportmittel zur Beförderung von verwundeten oder kranken Angehörigen der Streitkräfte darstellt. Dank der Eisenbahn wurde die militärische Logistik im heutigen Verständnis sozusagen erfunden.

Der vorliegende Beitrag präsentiert die Grundzüge der Eisenbahnnutzung für Sanitätstransporte des Militärs im „langen“ 19. Jahrhundert, wie diese Epoche vom britischen Historiker Eric Hobsbawm bezeichnet wurde. In Betracht gezogen wurden außer den Ergebnissen der modernen Geschichtsschreibung auch zeitgenössische, originelle schriftliche Abhandlungen von bedeutenden Ärzten aus dem deutschsprachigen Raum. Der Fortschritt auf diesem Gebiet war das Ergebnis mehrerer komplexer Prozesse, die zur Herstellung von speziellen Krankentransportzügen mit Lazarett- und Sanitätswagen. Zu den Vorreitern in diesem Bereich gehörte Preußen (später Deutschland) und Österreich. Die Entwicklung in den USA nahm einen eigenen Weg und konnte das Geschehen in Europa erst dank der Initiative der deutschen und österreichischen Ärzte im stärkeren Maße

⁷³ WOLMAR, Ch. *Engines Of War*, s. 130.

beeinflussen. Die ersten größeren Eisenbahntransporte von verwundeten Soldaten gehen auf den Krimkrieg (1853-1856) und den Sardinischen Krieg (bzw. den Zweiten Italienischen Unabhängigkeitskrieg) von 1859 zwischen Österreich, Sardinien und Frankreich. Weder der deutsch-dänische (1864), noch der preußisch-österreichische Krieg von 1866 stellten in dieser Hinsicht einen Durchbruch dar. Wesentlich bedeutender waren die Ereignisse in den Vereinigten Staaten von Amerika während des Bürgerkriegs (1861-1865). Damals hatte Brigadegeneral der Miliz von Mississippi, Dr. Jephtha Vining Harris, einige Eisenbahnwagen des Personenverkehrs i sog. Krakenwaggons umbauen lassen. Dieser Fortschritt wurde von Militärs und Ärzten in Europa erst Anfang 1866 wahrgenommen. Von einer adäquaten Gewährleistung des Krankentransports mittels der Eisenbahn kann erst im Zusammenhang mit dem deutsch-französischen Krieg (1870-1871) und den darauffolgenden lokalen Konflikten gesprochen werden. Viele Ärzte gehörten zu den Befürwortern der Eisenbahnbeförderung von verwundeten oder kranken Soldaten, einige von ihnen wurden dank ihres Engagements bekannt (z. B. Jaromír Mundy, Ernst Julius Gurlt, Theodor Billroth, Friedrich Esmarch). Eisenbahngesellschaften und Konstrukteure hatten diese Entwicklung unterstützt durch die Eingliederung von verschiedenen Sanitätselementen in die Konstruktion von Eisenbahnwagen. Die offiziellen militärischen und politischen Stellen reagierten wiederum eher ablehnend. Als der Höhepunkt der Modernisierungsbemühungen im Eisenbahntransport von verwundeten und kranken Soldaten gelten die Treffen von Fachleuten im Rahmen der Weltausstellungen in Paris (1867) und Wien (1873) dar.

Seznam použité literatury:

ANGETTER, Daniela Claudia. *Krieg als Vater der Medizin. Kriege und ihre Auswirkungen auf den medizinischen Fortschritt anhand der 2000-jährigen Geschichte Österreichs*. Wien : Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, 2004. ISBN 3-85437-251-5

BILLROTH, Theodor – MUNDY, Jaromir von. Über den Transport der im Felde verwundeten und Kranken. Wien : Gerold, 1874.

BLACK, Jeremy. *War. A Short History*. Bloomsbury: Bloomsbury Academic, 2009. ISBN 978-0-8264-2276-7

BÖTTGER, Herbert. Esmarch, Friedrich von. In *Neue Deutsche Biographie*. Bd. 4, Berlin : Duncker & Humblot, 1959, s. 654.

BROUCEK, Peter. Die Eisenbahn als militärischer Faktor. In GUTKAS, Karl – BRUCKMÜLLER, Ernst (Hgg.). *Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlaß des Jubiläums 150 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich*. Wien : Österreichischer Bundesverlag, 1989, s. 124–134. ISBN 3-215-07047-2

COOKE, Brian. *The Grand Crimean Central Railway. The Railway that Won a War*. Knutsford : Cavalier House, 1997. ISBN 978-0-9515-8891-8

FEIKES, Renate. Christian Albert Theodor Billroth (1829–1894). Wie zeitgemäß ist unsere Mediziner Ausbildung? In ANGETTER, Daniela – SEIDL, Johannes (Hgg.). *Glücklich, wer den Grund der Dinge zu erkennen vermag. Österreichischer Mediziner, Naturwissenschaftler und Techniker im 19. und 20. Jahrhundert*. Frankfurt am Main – Wien : Lang, 2003, s. 99–110. ISBN 3-631-38867-5

GUNDOLF, Hubert. *Um Österreich! Schlachten unter Habsburgs Krone*. Graz : Stocker, 1995. ISBN 3-702-00720-2

GURLT, Ernst. Über den Transport Schwerverwundeter und Kranker im Kriege, nebst Vorschlägen über die Benutzung der Eisenbahnen dabei. Berlin : Enslin, 1860.

GURLT Ernst Julius – FICHTE, Eduard. Zur Verbesserung des Eisenbahn-Transports Verwundeter im Kriege. In *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 30, 1870, s. 116.

HUTEČKA, Jiří. *Země krví zbrocená. Americká občanská válka 1861–1865*. Praha : Nakladatelství Lidové noviny, 2008. ISBN 978-80-7106-955-3

KÖSTER, Burkhard. *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*. München : Oldenbourg, 1999. ISBN 3-486-65331-9

LÖFFLER, Friedrich. *Das preussische Militär-Sanitätswesen und seine Reform nach der Kriegserfahrung von 1866*. Berlin : Hirschwald, 1869.

MECHTLER, Paul. Die österreichische Eisenbahnpolitik in Italien 1835–1866. In *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 14. Bd., Wien 1961, s. 171–189.

MYRDACZ, Paul. Sanitäts-Geschichte der Feldzüge 1864 und 1866 in Dänemark, Böhmen und Italien. Mit Benützung der Acten des k. und k. Kriegsarchivs. In MYRDACZ, Paul (Hg.). *Handbuch für k. und k. Militärärzte*, Bd. II/X. Wien : Šafář, 1897, s. 7–43.

MYRDACZ, Paul. *Die Thätigkeit der k. k. Schiffs-Ambulanzen und Eisenbahn-Sanitäts-Züge im Jahre 1878–1879*. Wien : Seidel, 1880, s. 1–9, 23–51.

POŘÍZKA, Jiří. *Maltézští rytíři u nás. Tři studie k historii Českého velkopřevorství Řádu maltézských rytířů*. Brno : Petrov, 1990. ISBN 80-85247-05-4

PRASCHINGER, Harald. Die österreichischen Eisenbahnen als wirtschaftlicher Faktor. In GUTKAS, Karl – BRUCKMÜLLER, Ernst (Hgg.). *Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlaß des Jubiläums 150 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich*. Wien : Österreichischer Bundesverlag, 1989, s. 100–123. ISBN 3-215-07047-2

RILL, Robert. Die Südbahn im Feldzug 1859. Bemerkungen zu Strategie und Praxis. In ARTL, Gerhard – GÜRTLICH, Gerhard H. – ZENZ, Hubert (Hgg.). *Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien – Triest*. Wien : Fassbaender Verlag, 2006, s. 421–435. ISBN 978-3-902575-10-4

ROLL, Victor von Röhl. In *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, Bd. 7. Berlin – Wien : Urban & Schwarzenberg, 1915, s. 277–278.

SHOWALTER, Dennis E. *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology, and the Unification of Germany*. Hamden : Archon Books, 1975.

SZAJKÓ, Vojtěch. Vojensko-strategický význam železniční dopravy v Evropě v letech 1830–1848. In HOCHÉL, Marian (ed.), *Moderní Evropan první poloviny 19. století. K životnímu jubileu profesora Dušana Uhlíře*. Opava – Praha : Togga, 2019, s. 257–283. ISBN 978-80-7476-168-3.

SZAJKÓ, Vojtěch. Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848–1914. Praha : Epocha, 2017. ISBN 978-80-7557-085-7

TSHISUAKA, Barbara I. Gurlt, Ernst Julius. In GERABEK, Werner E. – HAAGE, Bernhard D. – KEIL, Gundolf – WEGNER, Wolfgang (Hgg.). *Enzyklopädie Medizingeschichte*. Berlin – New York : De Gruyter, 2005, s. 518. ISBN 978-3-11-015714-7

TSHISUAKA, Barbara I. Larrey, Jean Dominique Baron. In GERABEK, Werner E. – HAAGE, Bernhard D. – KEIL, Gundolf – WEGNER, Wolfgang (Hgg.). *Enzyklopädie Medizingeschichte*. Berlin – New York : De Gruyter, 2005, s. 826. ISBN 978-3-11-015714-7

Unsere Eisenbahnen im Kriege. Vom Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes. In

STRACH, Hermann (Hg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, Bd. VII. Wien : Archiv-Verlag, 2000 (reprint původních vydání z let 1898–1908).

VAN CREVELD, Martin. *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge : Cambridge University Press, 1977.

VOIGT, Christopher. Ranke. In *Neue Deutsche Biographie*. Bd. 21. Berlin : Duncker & Humblot, 2003, s. 138–140. ISBN 3-428-11202-4

WAWRO, Geoffrey. The Army of Pigs. The Technical, Social a Political Basis of Austrian Shock Tactics 1859–1866. In *The Journal of Military History*, 1995, vol. 59, No. 3, s. 407–434. ISSN 0899-3718

WEBER, Thomas. *The Northern Railroads in the Civil War (1861–1865)*. Bloomington : Indiana University Press, 1999. 978-0-25-333549-4

WOLMAR, Christian. *Engines Of War. How Wars Were Won & Lost On The Railways*. London : Public Affairs, 2010. ISBN 978-1-84-887172-4

WONDRÁK, Eduard. *Krev smyly deště. Osudy a utrpení roku 1866*. Hradec Králové : Kruh, 1989.

ŽUPANIČ, Jan. Jaromír Freiherr von Mundy. In FASORA, Lukáš – HANUŠ, Jiří – MALÍŘ, Jiří (Hgg.). *Sozial-reformatorisches Denken in den böhmischen Ländern 1848–1914*. München: Meidenbauer, 2010, s. 255–271. ISBN 978-3-89975-192-5

Elektronické zdroje:

Crimean War. Eurasian History [1853–1856], <https://www.britannica.com/event/Crimean-War> (3. 10. 2020).