



VOJENSKÉ A VÁLEČNÉ VLAKY

PETR LAPÁČEK

NOVÉ
DOPLNĚNÉ
VYDÁNÍ



Vojenské a válečné vlaky

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Petr Lapáček
Vojenské a válečné vlaky – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2022

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

Vojenské a válečné vlaky

Vojenské a válečné vlaky

Petr Lapáček

 **CPRESS**

Obsah

Předmluva	8	Vítězné tažení na Západ.	88
Poděkování	8	Dodávky dopravních prostředků a přeprava na Dálný východ.	90
Úvod.	9	Motorové lokomotivy americké firmy ALCO v Íránu a SSSR.	91
Železniční konflikty v Evropě v 19. století . . .	11	DR ve službách SSSR	94
Obrněné vlaky.	15	Reparace.	94
Sanitní vlaky	17	Rozsah reparací a demontáže	96
První světová válka.	23	Lokomotivní kolony.	100
Československé legie v Rusku.	26	Radarové vlaky	106
František Chramosta – četař ruských legií . . .	30	Na západní frontě.	109
Václav Drba – kapitán francouzských legií a pplk. gšt.	38	Slovenské národní povstání	112
Slavnosti vítězství v r. 1919 (v Paříži, Londýně a v Bruselu)	39	Útoky na železniční dopravu v Protektorátu a Sudetech	116
Železniční vojsko v Československu	46	Nálety na ČKD a Škodovy závody v Plzni . .	140
Mezi světovými válkami	50	Zničení a obnova lokomotivky (ČKD) v Praze-Libni	140
Důsledky Mnichova.	54	Válečná výroba ve Škodových závodech	142
Protektorát a druhá světová válka	60	Výroba lokomotiv ŠKODA za Protektorátu pro průmysl a zahraniční zákazníky	146
Výroba lokomotiv v Protektorátu a dodávky na Slovensko	62	Úvod.	146
Rekonstrukce lokomotiv ČMD	68	Lokomotivy řady 399.0	147
Zkušební jízdy lokomotiv řady 50 DR a 534.0 ČMD	71	Lokomotivy pro další zahraniční zákazníky	149
Doplňování lokomotivního parku ČMD	73	Výroba lokomotiv pro zákazníky z Německa v letech 1939–1945	152
Železnice ve službách hitlerovského Německa.	75	Lokomotivy 1435 CS 500.	157
Tažení na východ	75	Výstavba nové lokomotivky a pokles výroby lokomotiv	159
Jednotná válečná lokomotiva	77	Závěr války na území Protektorátu a krátce po osvobození	165
Sovětské železnice za Velké vlastenecké války	81	Návrat prezidenta Beneše do vlasti	169
Blokáda Leningradu.	82	Léta poválečná	174
Bitva o Moskvu	84	Závěr	188
Bitva u Stalingradu.	85	Literatura.	191
Bitva u Kurska.	86	Používané zkratky	192
		Poděkování	193

Předmluva

Již od doby, kdy jsem na základní škole měl předmět dějepis, mě dějiny lidstva zajímaly. Mimo jiné mě přitahovala i historie rozvoje techniky. Potom se připojil další zájem: železniční modelářství. To přineslo samozřejmě bližší zájem o historii železnic. V polovině šedesátých let byly k dispozici především publikace pana prof. Dr. Josefa Honse, které jsem si se zájmem přečetl.

V té době se stalo populární slavit výročí vzniku našich různých drah a to byla rovněž šance dostat se k historickým datům, která byla obsahem příležitostných publikací. Samozřejmě musím vzpomenout časopis Železničář, kde rovněž vycházely články z historie železnic. Dalším důležitým mezníkem pak bylo vydání Atlasů lokomotiv I a II, které vydal Ing. Jindřich Bek v letech 1969 a 1970.

Postupně se situace zlepšovala a publikací o historii železnic začal být na knižním trhu dostatek. Měl jsem i štěstí, že v sedmdesátých letech, během studia na Vysoké škole dopravní v Žilině, jsem měl možnost navštěvovat jeden semestr nepovinný předmět „Historie železnic“, který přednášel přímo prof. Dr. Josef Hons.

O něco později jsem projevil zájem i o jiné historické téma, a tím byla historie válečných konfliktů, především 2. světové války. Pokud si vzpomínám, jedním z impulsů byla kniha „Nebeští jezdci“ od Filipa Jánského, která byla v roce 1968 úspěšně zfilmována Jindřichem Polákem. Rok 1968 – rok uvolnění – umožnil publikovat vzpomínky pamětníků ze západní i východní fronty. Rovněž bylo možné v této době překládat zajímavé publikace zahraničních autorů. Také naši autoři se dostali k novým zdrojům a objevily se zajímavé publikace. Tak bych vzpomenu

Poděkování

Za to, že jsem mohl napsat tuto publikaci, vděčím mimo jiné několika svým známým a přátelům, kteří mi ochotně poskytli fotografie ze svých sbírek a jejich jména jsou uvedena u obrázků. Velký dík patří mým dlouholetým kolegům – Ing. Ivanu Krejčímu, který mě poprvé oslovil, abych na toto téma napsal článek, a dále Ing. Josefu

knihu Miloše Hubáčka „Moře v plamenech“, na kterou navázala úspěšná řada dalších knih.

Samozřejmě, že publikace některých jiných autorů byly zatíženy ideologickými požadavky doby, ale kdo uměl číst mezi řádky, ten si názor na historickou pravdu udělal. Situace se změnila po roce 1990, kdy se literatura faktu stala zcela nezávislá a rovněž se začali mnohem více překládat zahraniční autoři. Snad nejvíce se to projevilo u publikací o našich legiích v Rusku, protože toto téma bylo opravdu po celých 40 let tabu nebo bylo velice účelově zkreslováno.

Mé dva zájmy kráčely mým životem paralelně vedle sebe. Nikdy mě nenapadlo, že by se mohly protnout, případně spojit. Až mě kolega z firemního časopisu před několika lety oslovil, zda bych na obě témata nenapsal společný článek. Zprvu mě to zarazilo, ale později jsem to shledal zajímavým a viděl jsem, že v některých historických obdobích mají obě témata k sobě blízko. Zanedlouho vznikl můj první článek: „Válečné koleje, válečné lokomotivy“. Když jsem promýšlel název svého dalšího článku, napadlo mě, zda by nebylo lepší použít pojmenování „Železnice a válečné události“. Téma mě zaujalo, začal jsem tedy studovat další materiály – a výsledkem je kniha, kterou právě otevíráte. Po dohodě s vydavatelem jsme zvolili název „Vojenské a válečné vlaky“. Kniha si neklade za cíl být historickou příručkou, mým cílem bylo přiblížit toto téma širokému okruhu čtenářů.

Jistý anglický historik kdysi prohlásil, že železnice reprezentovaná parní lokomotivou přispěla ke sblížení lidí více než všichni filozofové, proroci a básníci od stvoření světa. Bohužel se proslavila i neslavně, protože váleční strategové brzy ocenili výhody železnice pro hromadné přesuny vojsk.

Schrötterovi, jenž mě přesvědčil k napsání a vydání knihy, kterou právě držíte v ruce. Nyní se dostává do rukou čtenářů druhé rozšíření vydání. Při jeho zpracování jsem vycházel z ohlasů a podkladů, které jsem obdržel po prvním vydání. Další dík patří mojí manželce Jarmile za to, že dílo přečetla a provedla jazykovou korekturu.

Úvod

Je to sice smutný, ale historicky neměnný fakt, válečné konflikty jsou staré jako lidstvo samo. Od starověku až do poloviny 19. století se válčící armády přepravovaly dlouhými pěšími pochody. Pouze část jednotek byla jízdních, ale v žádné armádě netvořilo jezdeckvo většinu. Jeho počet omezovala skutečnost, že za pochodu měli koně spotřebu krmiva a tuto futráž si musela pochodující armáda vézt s sebou. Dále armády používaly vozatajstvo neboli trén, ale ten sloužil především k zásobování armád a později rovněž k přepravě dělostřelctva. K zásobování jednotek v poli koňské potahy zdaleka nestačily, protože vezly jen nejnútnejší zásoby. A tak se pochodující vojsko zásobovalo z místních zdrojů. Jednalo se především o proviant, za který vojsko nejdříve platilo, ovšem při nedostatku financí prostě místní obyvatelstvo oloupilo. Nedostatek mobility a nedokonalé logistické

zabezpečení omezily válečné konflikty do poloviny 19. století na lokální bitvy, po nichž následoval čas na sbírání sil a případně na oboustranné vyjednávání. V časově dlouhých konfliktech, jako byly třicetiletá válka, sedmiletá válka či napoleonské války, stály proti sobě armády o síle okolo sta tisíc mužů. Výjimkou je bitva u Lipska v roce 1813, kdy se bitvy dohromady na obou stranách účastnilo více než půl milionu vojáků.

Na potíže se zásobováním doplatil také Napoleon během svého tažení do Ruska. Rusové uplatnili během ústupu taktiku spálené země, a tak francouzské armádě selhalo zásobování z místních zdrojů. Po vypálení Moskvy ho donutili ustupovat stejným územím a tragédie Francouzů byla dokonána. Do vlasti se vrátila méně než polovina mužů. Závěrem je možné konstatovat, že napoleonské války byly posledním velkým válečným konfliktem, který proběhl před érou železnice.



Napoleonské války – Bitva národů u Lipska – zdroj: <https://cs.wikipedia.org/>

VOJENSKÉ A VÁLEČNÉ VLAKY

Železnice, které se začaly budovat v Evropě a Severní Americe ve třicátých a čtyřicátých letech 19. století, umožnily mnohem snadnější přepravu a zásobování bojujících armád. Poprvé využili železnice k intenzivnímu zásobování Britové během krymské války (1853–1856). V roce 1855 vybudovali 11 km dlouhou Velkou krymskou centrální dráhu, která vedla z přístavního města Balaklavy až k obléhanému Sevastopolu. Železnice přepravovala především dělostřelecké granáty a po mohutném ostřelování přístav Sevastopol padl.

Prvním železničním konfliktem v globálním měřítku byla americká občanská válka (1861–1865). Byl to ozbrojený konflikt, jenž probíhal na severoamerickém kontinentu mezi státy Unie, neboli zakladatelskými státy USA, a státy Konfederace,

což byla koalice jedenácti amerických států, které se chtěly od Unie odtrhnout. Jelikož státy Konfederace byly soustředěny v jihovýchodní části Unie, nazývá se tato válka také válkou Severu proti Jihu. Výhod železnice využívaly obě bojující strany. Hromadné využití vlaků pro přepravu vojska a výzbroje bylo zaznamenáno v americké občanské válce hlavně na průmyslovém Severu. Před bitvou u Gettysburgu v červenci roku 1863 převážely některé oddíly Unie vlaky plné dělostřelectvo. Válka trvala poměrně dlouho a stále neměla vítěze. Nakonec rozhodlo lepší průmyslové zázemí a organizace Severu. Organizace tak bezohledná, že se zaměřila na ničení mostů, uzlových stanic a železničních dep. Takové ztráty nemohl převážně zemědělský Jih v krátké době nahradit, a po několika porážkách tedy kapituloval.



Americká občanská válka Severu proti Jihu, ničení železničních tratí vojsky Unie – zdroj: <https://cs.wikipedia.org/>

Železniční konflikty v Evropě v 19. století

V Evropě a zvláště v Rakousku se do revolučních událostí roku 1848 již železnice a vlaky zapojily. Vlaku použilo české poselstvo pro cestu z Prahy do Vídně a zpět. Po neúspěšném vyjednávání došlo k povstání studentů v Praze. Revoluční gardy na venkově se shromažďovaly na nádražích a chtěly si vynutit jízdu vlaků na pomoc Praze. To se podařilo chrudimským v Pardubicích dne 17. června 1848, kdy vlakem dorazili až do Běchovic, kde byli přepadeni švadronou husarů a kompaniemi pěchoty. Vyobrazení této události se dostalo do knihy profesora Josefa Honse *Velká cesta*.

Jedním z prvních vojevůdců, který si uvědomil význam železnice pro válečné operace, byl náčelník pruského generálního štábu Helmuth von Moltke

starší, který je považován za největšího стратега 19. století hned po Napoleonovi. Již v roce 1843 napsal článek, ve kterém uvedl, že každý další rozvoj železnice je z hlediska národní obrany užitečnější než výstavba pevností. Na jeho popud začali Prusové budovat železniční síť tak, aby byla trvale připravena na případný válečný konflikt. Svoji železniční síť následně využili v prusko-rakouské válce v roce 1866. Zajímavostí je, že u každé ze tří pruských útočících armád byl zformován železniční oddíl – Feldeisenbahnabteilung – složený jak z vojáků, tak i z civilních osob. Tento oddíl za pomoci speciálního vlaku zajišťoval mimo jiné opravu poškozených tratí při postupu armád.

Prusko-rakouská válka v roce 1866 se již nesla ve znamení hromadného zapojení železnice do válečných událostí. Na začátku konfliktu ukrylo Sasko, spojenec Rakouska, převážnou část svých lokomotiv a železničních vozů v severozápadních Čechách. Po prohrané válce se Sasko stalo spojencem Pruska a lokomotivy se musely vrátit zpět.



Revoluční rok 1848 – Přepadení vlaku s povstalci v Běchovicích – zdroj: sbírka SUDOP PRAHA a. s.

Během války sloužila dráha k přesunu rakouských a saských vojsk, ale projevila se nedokonalost železniční sítě. Velkým problémem byl průjezd Prahou. Západní dráha končila nádražím na Smíchově, pokud sem dorazilo vojsko, muselo pokračovat pěším pochodem přes Prahu. Vlakem mohlo jet dále na bojiště do východních Čech až ze Státního nádraží (dnes Masarykovo nádraží) po dráze olomoucko-pražské.

Naopak Prusům se pomocí železnice podařilo přesunout během června na bojiště do Čech síly o počtu téměř 200 000 mužů a 55 000 koní. K dispozici měli pět železničních tratí a kapacita zajistila přesun armád i přes nedokonalé plánování s ohledem na nedostatek zkušeností s takovými operacemi. Proto způsob využití železnice němečtí plánovači nadále studovali a poté uplatnili v konfliktech v roce 1870 a 1914. Dne 15. června 1866 nakonec došlo k přetížení železnic a na tratích uvázlo odhadem 18 000 tun zásob. Podobně jako v předešlých „železničních“ konfliktech opět vagony sloužily jako provizorní sklady, a proto nebyly k dispozici

ani v době, kdy tratě byly již volné. Výsledkem bylo to, že polní armády byly nuceny sáhnout opět k zásobování z místních zdrojů. Boje v severovýchodních Čechách, které byly předeheurou hlavního střetnutí války, se dotkly i rozestavěných železničních tratí. Známe je střetnutí rakouské Severní armády s 2. pruskou armádou u České Skalice dne 28. června 1866, kde se bránící rakouští pěšáci opevnili v nedokončené výpravní budově železniční stanice.

Konflikt netrval dlouho a dne 3. července dosáhli Prusové rozhodujícího vítězství v bitvě u Hradce Králové. To jim umožnilo obnovit zásobovací linie a postupné pronásledování rakouských a saských armád. Po porážce u Hradce Králové použilo rakouské vojsko železnici k ústupu na Moravu. Přesto postupující jízdní pruské sbory byly rychlejší a přerušily železniční spojení s Vídní, a Severní armáda tedy byla odříznuta. Válka byla v podstatě rozhodnuta a 22. července zahájily obě strany v Mikulově jednání o příměří. Dne 23. srpna podepsaly v Praze mírový protokol.



Prusko-rakouská válka – nástup pruského vojska do vlaku v Breslau – zdroj: <https://cs.wikipedia>

Jestliže se Prusové potýkali s určitými problémy při využívání železnic, byl přístup rakouských vojevůdců mnohem více nesystémový. Ačkoliv zahájili mobilizaci o několik dní dříve, nedokázali nastoupit do místa rozhodujících bitev. Po rozhodující prohrané bitvě sice neuspořádaně použili železnici k ústupu z bojiště, ale ničení důležitých železničních objektů bylo pomalé a nedůsledné. Rovněž nedokázali odsunout železniční vozový park. Pouze lokomotivy ukryli u svého saského spojence. Naopak v Praze zanechali velké množství vagonů, které Prusové využili při dalším postupu. Nakonec největší překážkou pruského postupu se staly barokní pevnosti Terezín, Josefov a Olomouc. Přesto situaci správně vyhodnotil von Moltke, který konstatoval: „Koleje se dají rychle obnovit a pevnosti nemají před sebou budoucnost.“

Prohraná válka měla dalekosáhlé důsledky pro Rakousko. Hlavním důsledkem bylo, že Rakousko vystoupilo z Německého spolku a ztratilo vliv na vývoj v ostatních německých státech. Mírovou smlouvou se zavázalo vybudovat několik železničních spojení ke svému severnímu sousedovi. Stačí se podívat na data uvedení jednotlivých tratí do provozu. V sedmdesátých letech 19. století jich bylo plno na severu Čech a Moravy. Musíme si uvědomit, že v té době patřila převážná část Slezska Prusku. Samo Rakousko si bylo vědomo nedokonalosti své železniční sítě, a tak se jí snažilo urychleně dobudovat. Příkladem může být výstavba Dráhy císaře Františka Josefa z Vídně do Prahy. Podmínkou udělení koncese pro výstavbu této dráhy byla povinnost vybudovat pražskou spojovací dráhu ze Smíchova přes Nádraží Františka Josefa (dnes Praha, hl. n.) na Hrabovku. Tato trať byla uvedena do provozu v roce 1872.

Pomalou se blížilo střetnutí, které svým rozsahem využití železnice předčilo všechny předcházející. Vítězné Prusko vedené kancléřem Bismarckem se ujalo role sjednotitele Německa. To ve svém důsledku vedlo k válce prusko-francouzské

v letech 1870–1871. Tato válka byla rozsáhlým konfliktem a jednalo se o první a jedinou větší železniční válku v 19. století v Evropě. Obě země měly poměrně hustou železniční síť, ale v obou státech byly železniční tratě v rukou více železničních společností. Tato roztržitost byla mnohem patrnější na německém území, protože sjednocené Německo zatím neexistovalo. Obecně lze konstatovat, že francouzské železnice měly větší vybudovanou kapacitu (např. více tratí bylo dvoukolejných). Naopak pruský generální štáb využil zkušeností z předchozího konfliktu a měl mnohem lépe vypracované nástupové plány. Rovněž pro každou trať vedoucí z východu na západ ustavili komisi složenou převážně z vojenských odborníků, která při zahájení mobilizace převzala řízení provozu.

Válku zahájili Francouzi 19. července 1870 a také první mobilizovali. Podařilo se jim na západ vypravít téměř 1 000 vlaků, které odhadem přepravily 300 000 mužů, 65 000 koní a velké množství materiálu. Přesto tažení pronásledovaly zmatky. Jednotlivé části pluků byly přepravovány odděleně, část vlaků odjela prázdná, některé byly přeplněny. Tato nedokonalá organizace způsobila, že francouzská armáda brzy ztratila výhodu, že dosáhla hranic jako první.

Pravým opakem byla organizace na straně pruské armády. Pruská mobilizace a přeprava vojsk byly dobře připraveny a lze právem konstatovat, že válka byla díky železnici vyhrána dříve, než padnul první výstřel. Pruská armáda valící se na západ do Francie přesto přetížila železnice a tehdy používaná časová soustava pro řízení sledu vlaků se ukázala jako naprosto nedostačující. Docházelo k častým železničním nehodám, protože následné vlaky najely na vlaky předcházející. Časová soustava musela být zrušena a místo ní byla zavedena jízda v prostorových oddílech. Technickými prostředky pro dorozumívání strážníků tratí a výpravčích se staly Morseův telegraf a elektromechanické Frischenovy závěry.

Po vítězné bitvě u Sedanu dne 1. září 1870 zamířili Prusové dále na západ obléhat Paříž. Postup byl tak rychlý, že nestačili využívat francouzské železnice a museli opět přistoupit na zásobování z místních zdrojů. Naštěstí armáda byla roztažena a nečinilo jí to vážné problémy. Na druhou stranu je nutné konstatovat, že Francouzům se podařilo ničit železniční tratě za ústupu poměrně důkladně. Rovněž sabotáže proti zabraným tratím byly rozsáhlé. To přinutilo Prusy vyčlenit značnou část vojáků ke strážní službě u důležitých železničních objektů.

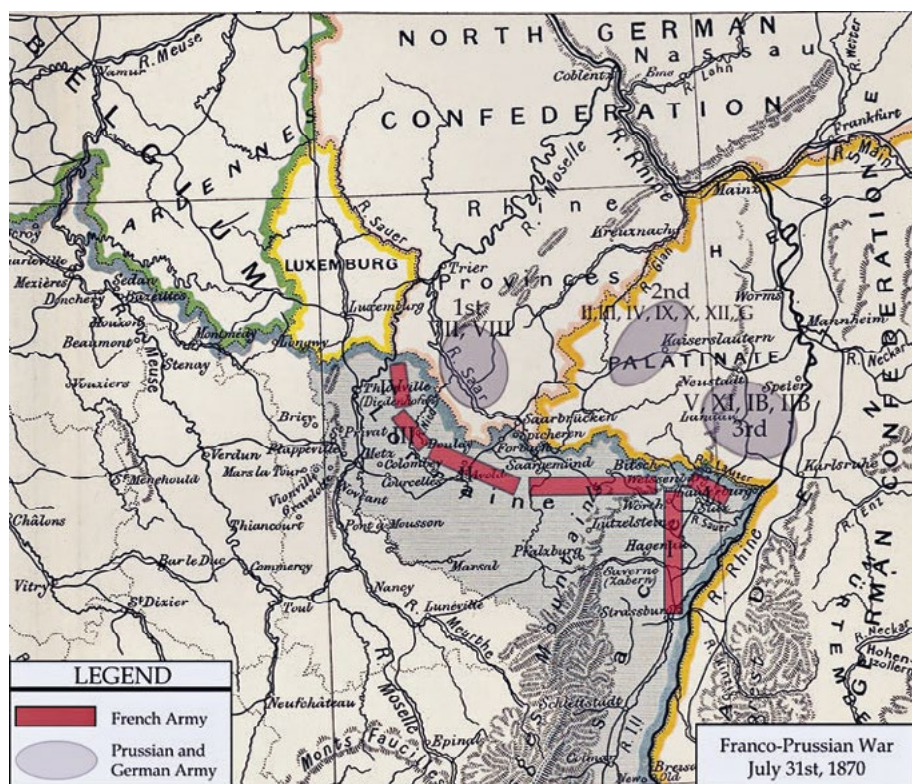
Vlastní konflikt trval deset měsíců, 28. ledna 1871 bylo podepsáno příměří a 10. května 1871 ve Frankfurtu nad Mohanem byla definitivně uzavřena mírová smlouva. Francie v ní souhlasila s podmínkami kladenými Německem, odstoupila požadovaná území a jako válečné odškodnění se zavázala do tří let zaplatit 5 miliard franků. Porážka a především ztráta Alsaska a Lotrinska zkomplikovaly vztahy mezi novým Německem a Francií a znemožnily smíření mezi oběma národy na několik desetiletí.

Pruské výboje v letech 1866–1871 byly prvním globálním konfliktem na evropském kontinentu,



Prusko-francouzská válka – železniční vagony použité jako sanitní vozy – zdroj: <https://cs.wikipedia>

do kterého se ve velkém měřítku zapojila železnice. V té době se ještě nedá hovořit o konstrukci lokomotiv pro válečnou dopravu. Pro jízdy válečných transportů se používaly běžné nákladní a osobní lokomotivy. Přesto se zřejmě v této době začínají objevovat speciální vojenské vlakové soupravy. Jednalo se o předchůdce pozdějších obrněných vlaků.



Mapa pozic německých a francouzských armád poblíž hranice 31. července 1870 – zdroj: Cambridge Modern History Atlas – edited by A. W. Ward, G. W. Prothero and Stanley Leathes

Obrněné vlaky

Obrněné vlaky se poprvé začaly používat ve válkách 2. poloviny 19. století. Jejich úkolem byla nejen ochrana železniční přepravy pro vlastní vojska, ale byly využívány i jako bojový prostředek podporující ostatní bojující jednotky v blízkosti tratí. Jejich vývoj byl postupný, nejprve se jednalo o běžné vlaky, které byly ozbrojeny a na citlivých místech byly improvizovaným způsobem chráněny (např. pytle naplněné pískem). Takové vlaky se účastnily prvních bojů např. v americké občanské válce anebo v prusko-francouzské válce. Postupem času docházelo k jejich dalšímu vývoji, přičemž se začaly vyrábět speciální

vagony i obrněné lokomotivy. Obrněné vlaky se staly poměrně rozšířenými již během první světové války. Bojovali na nich i českoslovenští legionáři při své sibiřské anabázi. Před druhou světovou válkou měla československá armáda několik obrněných vlaků, nejvíce rozšířeny však byly v Sovětském svazu, Polsku a Německu. Svůj vrchol zažily obrněné vlakové soupravy v druhé světové válce, přičemž svoji roli sehrály např. ve Slovenském národním povstání a také v květnovém Pražském povstání. Po ukončení války byla obnovena v Milovicích rota obrněných vlaků, která podléhala velitelství tankového vojska. A v polovině 50. let minulého století přestaly být obrněné vlaky součástí výzbroje jednotlivých armád.



Obrněný vlak československých legií „Orlík“ u Irkutsku – zdroj: Archiv ČsOL



Obrněný vlak wehrmachtu na východní frontě – zdroj: Bundesarchiv_Bild_1011-639-4252-19A, foto: Zwimer



Protiletadlový vůz obrněného vlaku Rudé armády – zdroj [https:// wikipedia.org](https://wikipedia.org)



Předběhový a kulometný vůz improvizovaného obrněného vlaku Štefánik z dob SNP vystavený ve Zvolenu – foto: Vladimír Fišar

Sanitní vlaky

Válečné konflikty 19. století se vyznačovaly masovým nasazením armád a každé střetnutí si vyžádalo velký počet mrtvých a raněných. Zdravotní péče byla velice primitivní a vojáci, kteří byli zraněni, byli ošetřeni až po dlouhých hodinách čekání, nezdávka po několika dnech. Ztráty lidských životů jako následek pozdního poskytnutí lékařské péče byly vyšší než počet úmrtí vzniklých v přímém boji. Tímto problémem se začal zabývat Jaromír Mundy (1822–1894). I přes velkou snahu věnovat se medicíně nejdříve absolvoval několikaletou vojenskou dráhu důstojníka habsburské armády a byl účastníkem řady těžkých bojů na území tehdejší rakouské monarchie, Itálie a Pruska. Zásadní problém viděl v možnostech poskytnout ošetření přímo na bojišti, následně zajistit rychlý transport zraněných na polní obvoziště a dál do lazaretů a nemocnic. V období vojenských tažení pobýval v blízkosti členů řádu maltézských rytířů, kteří působili v řadách rakouské armády. Tyto kontakty a myšlenka humanistického poslání řádu v něm znovu posílily touhu po studiu medicíny a službě nemocným. Proto odešel z aktivní vojenské služby a ve svých 33 letech začal na univerzitě ve Würzburgu studovat lékařství. Doktorem medicíny se stal v březnu roku 1859. Pro závěrečnou absolventskou práci si zvolil téma „Příspěvky k reformě sanitní služby“. Obsahem práce byly jeho praktické zkušenosti z válečných let 1848–1849 doplněné návrhy řešení problémů. Ještě téhož roku, po dokončení studia lékařství, v červnu 1859, se stal opět účastníkem těžkého válečného konfliktu armád Rakouska, Francie a Itálie v bitvě u Solferina v Lombardii, v severní části Itálie. Vzájemné střetnutí si v součtu vyžádalo přibližně 34 000 mrtvých a 40 000 zraněných.

V letech následujících po bitvě u Solferina se MUDr. Jaromír Mundy začal naplno věnovat podrobnému studiu organizace sanitních služeb jednotlivých armád v Evropě, evakuačních plánů, řešení epidemií, organizace polních ambulancí,

systemu zajištění záloh, zdravotnického materiálu a ostatního zásobování. Snažil se vycházet z již ověřených systémů vypracovaných anglickou zdravotní službou, která měla v té době s touto problematikou největší zkušenosti. Obsáhlé poznatky zveřejnil ve Vídni v roce 1866. V témže roce řídil v roli plukovního lékaře polní nemocnice v Pardubicích záchranné práce v bitvě pruských a rakouských vojsk u Hradce Králové. Odvoz raněných z bojiště byl zajišťován jednak koňskými povozy, jednak nově po železniční dráze. Dosud však ještě nebyly k dispozici speciální vlaky. Vedení rakouských drah proto na doporučení Mundyho urychleně provedlo úpravu nákladních vagonů doplněním podpěr, na něž bylo možné v každém voze zavěsit osm nosítek se zraněnými. Ti byli pak transportováni do nemocnic v Praze a ve Vídni.

Jaromír Mundy se stal vyhledávaným odborníkem na problematiku organizace sanitních služeb a vojenského lékařství. V roce 1870 jej řád maltézských rytířů přijal za svého člena. Za prusko-francouzské války roku 1871 byl dokonce řádem vyslán do Paříže s úkolem organizace a řízení sanitní služby. V roce 1872 byl jmenován profesorem na univerzitě ve Vídni a na lékařské fakultě přednášel vojenské lékařství, organizaci sanitní služby a kapitoly z psychiatrie.

Roku 1874 schválilo Ministerstvo války rakousko-uherského císařství návrh českého velkopřevorství řádu maltézských rytířů na výrobu 12 sanitních vlaků podle technické dokumentace profesora MUDr. Jaromíra Mundyho.

Významným svědkem bitvy u Solferina byl také Jean Henri Dunant (1828–1910), který své svědectví o skutečnostech na bojišti zveřejnil ve spisu „Vzpomínky na Solferino“.

V roce 1863 zorganizoval J. H. Dunant v Ženevě diplomatickou konferenci pod záštitou švýcarské vlády v zájmu založení Mezinárodního výboru Červeného kříže (původně Mezinárodní výbor

na podporu raněných), které se účastnili představitelé 12 zemí Evropy a rovněž zástupci USA. Strany se dohodly na používání symbolu organizace – červeného kříže v bílém poli. Mezinárodní výbor začal pracovat na přípravě právní normy, která by byla závazná při válečných konfliktech a měla by za cíl humanizovat válečné střety, zlepšit osud raněných vojáků, zajistit práva válečných zajatců a umožnit činnost sanitním službám na bojištích. Tyto normy byly zakotveny v Ženevské konvenci, která je dodnes považována za dokument mezinárodního humanitárního práva. K dodržování jejích pravidel se podpisem zavázali přítomní účastníci konference. Smlouvu podepsali také představitelé řádu maltézských rytířů (Suverénní vojenský a špitální řád svatého Jana Jeruzalémského z Rhodu a Malty) a představitelé řádu německých rytířů (Řád bratří a sester domu Panny Marie v Jeruzalémě).

Na základě Ženevské konvence mohl být v roce 1864 založen Červený kříž jako mezinárodní pomocná organizace. V roce 1869, na mezinárodním sjezdu pomocných organizací a spolků, předložil MUDr. Jaromír Mundy návrh, aby v době válečných konfliktů v maximální míře zajišťovaly vojenskou sanitní službu na bojištích právě řády německých a maltézských rytířů. Návrh byl přijat a stanovená povinnost sanitní služby byla pro oba řády závazná až do roku 1918.

Technické výkresy a dokumentaci pro konstrukci sanitních vlaků připravil profesor Mundy ve spolupráci s Hugem Zipperlingem, ředitelem akciové společnosti na výrobu lokomotiv a vagonů v Simmeringu. Celý projekt byl schválen císařem Františkem Josefem I. a ministerstvem války v roce 1874. V roce 1875 byla výroba zadána vagonce v Simmeringu u Vídně. Zároveň proběhlo další uzavření smluv mezi velkopřevorstvím řádu, ministerstvem obchodu a mezi řediteli jednotlivých železničních společností na území monarchie.

České velkopřevorství řádu maltézských rytířů zajišťovalo financování nákladů na výrobu sanitních

vlaků, jejich provoz a také vybavení. Rovněž personální obsazení, zdravotnické, technické i duchovní zabezpečení a organizace veškerého provozu probíhaly podle organizačních směrnic vydaných velkopřevorstvím řádu. Řádové předpisy měly v době války ze zákona platnost na území celé monarchie.

Vlakové soupravy a oděvy personálu nesly viditelná označení symboly řádu maltézských rytířů a podle Ženevské úmluvy také symboly Červeného kříže. V původním návrhu byl záměr provozovat 12 vlaků, výroba však byla poměrně nákladná a uvedla řád do nemalých finančních obtíží. Celkový počet vyrobených souprav se snížil na deset. Výroba prvních vlaků byla ukončena v roce 1877 a vlaky byly ze Simmeringu dopraveny do Strakonice, kde byla rezidence řádu. Zde byly umístěny v připraveném depu, vybaveny potřebným materiálem a personálem. Strakonice se staly domovskou stanicí řádových sanitních vlaků po celou dobu jejich existence až do počátku dvacátých let 20. století, kdy byly zrušeny.

Zkušební provoz zahájil první vlak v době konfliktu v Bosně a Hercegovině v roce 1878. Každý sanitní vlak měl stejné řazení vozů. Skládal se z lokomotivy s tendrem, jednoho vozu vlakvedoucího, jednoho vozu velitele a lékaře, jednoho zásobovacího vozu, jednoho kuchyňského vozu, pěti ambulantních vozů, jednoho skladového vozu a jednoho koncového vozu. Každý vlak disponoval telegrafním zařízením, knihovnou, kuchyň zvládla přípravu teplých jídel až pro 150 osob.

Do konce roku 1913 zajišťovaly vlaky sanitní službu při mnoha většinou krátkodobých válečných taženích. Na územích, kde nebylo nasazení vlaků možné, řád provozoval nemocnice. Poměrně dlouhé období, od roku 1878 do roku 1913, zajistilo maltézskému řádu dokonalé osvojení zkušeností s provozem sanitních vlaků. Habsburská monarchie získala fungující a nezanedbatelnou součást celého systému zdravotnického zajištění válečných operací.

Tyto rozsáhlé zkušenosti prověřila první světová válka. Ze Strakonice vyjely na frontu první zcela funkční sanitní vlaky dne 21. srpna 1914. Operativně byla zvýšena kapacita každého vlaku pro zvládnutí 100 lehce raněných a 100 těžce raněných. Sanitní vlaky působily na jižní a východní frontě.

V každém vlaku pracovali v rámci zdravotního zabezpečení dva lékaři a šest ošetřovatelů. Uvádí se, že do 31. srpna 1918 převezly vlaky z bojišť 359 945 zraněných. Řádoví lékaři provedli během války 27 163 operací. V zázemí provozoval řád několik nemocnic a rehabilitačních ústavů.



Sanitní vlak rakousko-uherské armády v první světové válce – zdroj: Archiv Muzea města Ústí nad Labem



Sanitní vlak německé armády v první světové válce – zdroj: Archiv Muzea města Ústí nad Labem

Váleční pamětníci ve svých sděleních popisovali práci řádových lékařů a ošetřovatelů jako obětavou a kvalitní ve velmi náročných podmínkách. Po válce, v roce 1919, byly řádové sanitní vlaky předány ministerstvu národní obrany, další využití se pro ně v prvorepublikové armádě již nenašlo.



Sanitní vlak ve službách Rudé armády v roce 1941 – zdroj: <https://wikipedia.org>

Svoji roli sehrály sanitní vlaky i během druhé světové války. Používaly je armády všech válčících stran v Evropě. Za zmínku stojí skutečnost, že v dubnu 1942, u příležitosti vůdcových narozenin,



Předání sanitního vlaku Lazarettzug Nr. 751 na pražském hlavním nádraží, v popředí R. Heydrich, JUDr. E. Hácha, K. H. Frank – zdroj: <http://www.reinhardheydrich.org>



Předání sanitního vlaku Lazarettzug Nr. 751 – interiér vozu pro raněné, v popředí R. Heydrich, Judr. E. Hácha – zdroj: <http://www.reinhardheydrich.org>

darovala protektorátní vláda Adolfu Hitlerovi kompletní sanitní vlak sestavený v dílnách ČMD v Bubnech z vozů odebraných z provozu. Sanitní vlak byl označený jako Lazarettzug Nr. 751.



Předání sanitního vlaku Lazarettzug Nr. 751 – interiér vaku, operační vůz – zdroj: <http://www.reinhardheydrich.org>