

MH Egészségügyi Központ Tudományos Könyvtár

A kórházvonatok alkalmazásának kezdete a (magyar) katona-egészségügyben

Pogányiné Dr. Rózsa Gabriella PhD

Kulcsszavak: Katona-egészségügy története – kórházvonat

A sebesült kiürítés mindig is fontos területe volt a katona-egészségügynek. A betegszállító és kórházvonatok rendszeresítésének – a közlekedéstechnikai fejlődés mellett – az önkéntes betegápolás intézményesülése és a Genfi-egyezmény által biztosított jogi védelem teremtette meg a lehetőségét a XIX. század második felében. Eleinte a vasút csak magában a szállításban játszott szerepet, utóbb jöttek létre azok a kórházvonatok, amelyekben már az utazás ideje alatt is lényegi kezeléshez, műtéthez, ápoláshoz jutottak a katonák. Ezek a kórházvonatok jelentős mértékben hozzájárultak a sérültellátás folyamatosságához, az ellátás kiürítés együttes egységes alkalmazásához.

A sebesültek elsősegélyben részesítése, illetve biztonságos helyre szállítása mindenkor fontos részét képezte a harcoló seregeknek, hiszen a bajbajutottakon való segítség nem csupán erkölcsi és humanitárius kötelesség, hanem a hadviselő felek elemi érdeke katonáik harcképességének fenntartása, illetve helyreállítása. Erre a feladatra a mindenkor rendelkezésre álló eszközöket, technikát, valamint rögtönzött szükségmegoldásokat alkalmaztak.

Mindazonáltal már a XVIII. század utolsó évtizedeiből származó koncepció is számolt a szervezett sebesültszállítással. A modern értelemben vett magyar katonaegészségügy történetében mérvadó, *Giovanni Alessandro Brambillára*

– aki 1779-től a Habsburg Birodalom katona-egészségügyi főnöke volt – *II. József* kalapos királyunkra visszavezethető rendszermodell már az 1788/1789-es török háborúk alatt is működött, és a tábori egészségügyi ellátásnak háromféle szintjére épült. A rendszert a hadszíntéren, illetve annak közelében telepített Feld- vagy Locospitalok (tábori/helyi), és fliegende („repülő”/mozgó) Spitalok, illetve a háterszágban békeidőben is fenntartott, stabil Hauptspitalok (fő-kórházak) hármas intézményhálózata alkotta [1]. Magától értetődően az egyes elemek között gondoskodni kellett a megfelelő összeköttetés biztosításáról is. *II. József* katona-egészségügye több

szempontból fontos számunkra, egyrészt tisztán „hungarus”, magyar vonatkozású elképzelés volta miatt, másrészt pedig azért, mert – minden történelmi forduló mellett és ellenére – egyenes fejlődési út figyelhető meg e területen az elmúlt több mint 240 év során.

Azonban a XVIII. század végétől egy másik elvi alapvetésre és szervezési logikára szintén ki kell térni. Amíg Magyarország, illetve a Habsburg Birodalom keleti végein a törökökkel vívott küzdelem adott maradandó impulzust a katonáorvoslásnak, addig francia földön a forradalom, illetve *Napoleon* háborúi teremtettek lehetőséget e terület újragondolására. *Dominique-Jean Larrey* báró (1766–1842) (1. ábra) orvosi tanulmányai befejeztével hajóorvos volt, majd a párizsi invalidusházban szolgált. 1792-től katonai chirurgus a rajnai hadseregben, ahol a sebesültek ellátásában tapasztalható hiányosságok indították egy szervezettebb katoná-egészségügyi rendszermodell kidolgozására ugyanezen év októberétől. 1794-ben lett *Napoleon* katonáorvosa (fősebesze). Majd kétévtizedes tevékenysége és mintegy 60 csatában való részvétele során – jelen szempontból fontos – két területen fűződnek jelentős újítások a nevéhez.

Larrey felismerte, hogy a sebesült katonák 24 vagy akár 36 órát is a hadszíntéren magukra hagyva töltenek anélkül, hogy bármiféle orvosi segítséget kapnának, így sokan nem is sebeikbe, hanem az ellátás elmaradásába halnak bele. Erre a problémára az „Ambulance volante” („repülő elsősegély”, „repülő lazarett”), vagyis a mozgékony, könnyű mentő-lovaskocsi volt a megoldás, amely a hadszíntér mögötti kisebb kórházakba szállította mindkét hadviselő fél katonáit (2–3. ábra). A sebesültek kimenekítése a harcmezőről, a sárból, a

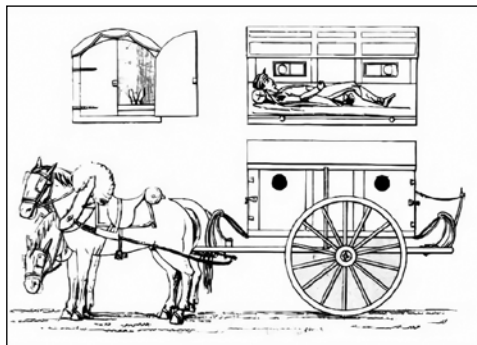
vérből és a piszokból, a holttestek, továbbá az elhullott állatok közül, valamint a kisebb csoportokba osztásuk a fertőzések elkerülésében is fontos szerepet játszott. A mentő felszereléséhez matracok és segédeszközök tartoztak. A személyzet egy orvos, egy altiszt, egy dobos fiú és 24 gyalogos sebesültvivő volt. *Larrey* egy egészségügyi csoporthoz 12 ló-vontatta rugós szekeret rendelt, 8 kétkerekűt két-két sebesült szállítására, valamint 4 négykerekűt, amelyben négy-négy katoná fért el fekvő helyzetben, vagyis összesen 32 fő egyidejű kimenekítése vált ezáltal lehetségessé [2].

Ez a szolgálat folyamatos volt, vagyis az egészségügyi csapatnak még a harc közben, veszélyek között, extrém időjárás mellett is éjjel-nappal helyt kellett állnia, illetve minél gyorsabb segítséget nyújtania, például a műtétek, amputációk elvégzésében is. A hadsereg 1796–1797-től alkalmazta ezeket a mentőcsapatokat szélesebb körben, rendszeresítve.

Larrey-ről egyébként az orvostörténeti szakirodalom azt is megjegyzi, hogy 1794-től mesterségesen fenn tudta tarta-



1. ábra. *Dominique-Jean Larrey* (Baker, D., Cazalaà, J. B., Carli, P.: *Larrey and Percy. A tale of two barons.* In: *Resuscitation.* 2005. 3. 259.)



2. ábra. Larrey mentőkocsija (Baker, D., Cazalaà, J.B., Carli, P.: *Larrey and Percy. A tale of two barons.* In: *Resuscitation.* 2005. 3. 261.)



3. ábra. Larrey koncepciója nyomán kialakított XIX. század végi lovaskocsi mentő (Wedel, K-W. (Hrsg.): *Verwundetentransport gestern und heute.* Bernhard & Graefe, Koblenz, 1984. 13.)

ni a betegek légzését, illetve 1810-ben a kardiológia történetében másodikként szívburok-beavatkozást végzett, ekkor már civil kórházi orvosként. A katonai, a sürgősségi és a katasztróforvostan pedig mindmáig alapvető tanítása az akut helyszíni ellátás és a sérültek, betegek minél gyorsabban történő kimentése, valamint a triage alkalmazása. Ezt a fogalmat is *Napoleon* elkötelezett és humanitárius katonáorvosának kö-

szönheti a mai medicina. Mindezt *Larrey*-ra a sürgősségi betegellátás, illetve a modern katonáorvoslás atyjaként tekinthetünk [3].

II. József tábori és katonai kórházi hálózata, illetve *Larrey* hadszíntéri mentői, valamint beteg-elosztási rendszere tehát több szempontból is alapvető hozzájárulás volt a katoná-egészségügy fejlődéséhez. A sebesültranzsport azonban csak akkor ölthetett nagyobb volument és válhatott igazán szervezetté, hatékonyvá, amikor erre a XIX. században a közlekedéstechnikai fejlődés módot teremtett; és a vasúti közlekedés nem csupán az egyidejűleg szállítható személyek számának többszörözését jelentette, hanem – igaz, csak némi idő elteltével – azt is, hogy már az út alatt lehetőség volt érdemi kezelésre, gyógyításra.

A gőzmeghajtású közforgalmú vasúti közlekedés története Angliában indult 1825-ben. A Habsburg Birodalom első gőzvasútja az 1836-ban alapított alsó-ausztriai Ferdinánd Császár Északi Vasút volt. A mai Magyarországon pedig 1846-ban létesült vonatösszeköttetés Pest és Vác között. E néhány évtized eseményeinek felvillantása után pedig figyelemre méltó az a tény, hogy az osztrák (és magyar) hadsereg már 1859-es osztrák-olasz háborúban élt az akkor még meglehetősen szellős és hiányos vasúthálózat adta lehetőséggel a sebesültszállítás megszervezésében. *Paul Myrdacz*, a régi századforduló időszakának fontos beosztásokban tevékenykedő jeles katonáorvosa volt, a katoná-egészségügy történetének és korabeli praxisának avatott ismerője, termékeny tollú szakírója a hadjárat egészségügyi szempontú történetének összegzésében fejtette ki, hogy az elsősegélyhelyek és az egészségügyi alakulatok legnagyobb feladata a sebesültszállítás volt. Erre azonban elegendő szekér nem

állt rendelkezésre még a rekvirálásokkal együtt sem [4]. Ezért 1859. június elején a veronai Landesgeneralkommandonál bizottság alakult a hadianyagok, a személyi állomány és nem utolsósorban a sebesültek vasúti szállításának megszervezése ügyében. Június 20-án *Felix Kraus* főtörzsorvos (1805–1875) kapott megbízást a grémium munkájának vezetésére és a feladat elvégzésére. Személyével kapcsolatban érdemes egy rövid kitérőt tenni, hiszen munkássága Magyarországhoz is, konkrétan a pesti helyőrségi (fő)kórházhoz is kötődik. Utóbbival kapcsolatban az 1857-es rákosi csapatösszevonás, hadgyakorlat egészségügyi biztosítását az akkor a Ludovika épületében működő helyőrségi kórház kertjébe telepített sáotorkórházzal oldotta meg sikeresen [5]. *Kraus* 1824-ben lépett tábori orvosi szolgálatba gyakornokként és a rákövetkező évben már velencei 45. gyalogezrednél szolgált, majd a Josephinum magasabb katonaeorvosi kurzusain vett részt; 1831-ben szerezte meg orvosi és sebészi doktori oklevelét, illetve lett szemész és szülész szakorvos. 1832 és 1837 között több ezredben is szolgált, majd Prágába került és folytatta orvosi továbbképzését. Az 1848-as forradalmak során több katonaegészségügyi kérdésben is kikérték tanácsát, előléptetések és több szolgálati hely után 1851-től a prágai magyar főparancsnokságnál volt, 1854-ben pedig Budán a III. (magyarországi) hadsereg egészségügyi alakulatának vezetője. 1859-ben a budai hadsereg főparancsnokság egészségügyi előadója lett. Ebben a minőségében volt Solferinóban, és kapta feladatul a hadjárat sebesültranszportjának megszervezését; onnan visszatérve pedig a hadügyminisztérium kötelékébe került, 1864-ben katonaegészségügyi főnöki beosztást kapott. 1867-ben az uralkodó nemesi rangba emelte [6].

Kraus alapkonceptiója az volt, hogy a szállítható állapotban lévő sebesülteket a hadieseményektől távolabb helyezték el, hogy az újonnan érkezőknek a hadszíntér közelében biztosítsák a megfelelő ellátási kapacitást, illetve elkerüljék a túlszűfoaltságból következő járványveszélyt. Maga *Kraus* azonban nem ekkor találkozott először e kérdéssel, már az 1850-es évek elején modelltervet dolgozott ki e témában [7], így a Habsburg Birodalom hadseregében az első alkalmazás előkészítése mindenképpen az ő nevéhez fűződik.

Publikációs tevékenysége során *Felix Kraus* több katonaegészségügyi szakművet írt, és 1861-ben jelent meg nyomtatásban „Das Kranken-Zerstreuungssystem” című munkája, amelyben a csatatérről a betegek és sebesültek hátszágba szállításának rendszerét mutatta be, kitérve benne a hajókon és vonatokon való ellátás kérdéseire is. Érdekes, hogy míg *Kraus* a hajóambulanciák felszerelésével és az ottani orvosi szolgálattal is foglalkozik, addig a vonatok esetében egyértelműen megmutatkozik, hogy ekkor még a Monarchia hadserege tisztán szállítókapacitásként tekintett erre a közlekedési eszközre. Az első alkalmazásokról szóló beszámoló csak azt emeli ki, hogy a „gőzgépek erejét a tábori egészségügy szolgálatába állították” [8]. *Kraus* a betegszállító vonatok bevetésénél az orvosi ellátást egyértelműen a célkórházakra, illetve a pihenő- vagy az átszálló-állomásokra bízta [9].

Tehát a hajókkal ellentétben az utazással eltöltött időt a gyógyítás folyamatában ekkor még egyértelműen nem használták fel, előnyeiket csupán a szállítás gyorsaságában, tömegében és a járványvédelemben látták, és sem *Kraus*, sem *Myrdacz* a „Sanitäts-Geschichte des Feldzuges 1859 in Italien” című összeg-

zésében nem említette, hogy a vonatok speciális felszereléssel lettek volna ellátva. Ekkor még nem is lehettek, hiszen a vonatkozó osztrák katonaegészségügyi szabályzat csak később, 1877-ben készült el [10], ennek a Magyar Királyi Honvédségre alkalmazott változata az 1879. évi 2219/eln. számú rendelettel jelent meg „Szabályzat az egészségügyi vasút-vonatok számára” címmel [11]. Ezzel együtt Kraus 1861-es hivatkozott művében kiemelte, hogy a stabil katonai vagy akár tábori kórházi hálózat megtervezésénél, illetve egyes, már meglévő intézmények fejlesztésénél mindenképpen figyelembe kell venni a közlekedési összeköttetéseket. Fontos, hogy azok kikötőkhöz vagy vasútállomáshoz közel legyenek. Éppígy szólt az elméleti alapvetése a kommunikációs kapcsolatok, a távíró szerepéről a hatékony sebesülttranszport érdekében [12]. Mindazonáltal látható, hogy a közlekedéstechnikai újítás – eleinte csak elvi, tervezési szinten – hamar bekerült és gyökeret eresztett a hadtudomány tárgykörében. Francia földön 1857-ben a Chalons melletti katonai tábor és a város között Larrey elképzelései alapján már tehervagonokból kialakított sebesültszállító vonatok közlekedtek [13], a német hadseregben pedig elsőként Friedrich Esmarch (1823–1908) tudós katonasebész 1860-ban rendszeresített, immáron speciálisan felszerelt betegszállítóvonatot, Lazarethzugot [14].

Mindazonáltal éppen az 1859-es Itáliai hadiesemények, különösen a június 24-ei véres solferinói ütközet a maga mintegy 300 000 résztvevőjével és a tizenötórás küzdelem alatt 40 000 sebesülést szenvedő katonájával, illetve a néhány napon belül majdnem ugyanennyi beteggel [15] sorsfordító jelentőségű volt a kórházvonatok bevezetése tekintetében. Ezenfelül azonban – ismét Myrdacz

értékelését idézve –: „A ritkás vasúti hálózat miatt vonatokkal és szekerekkel is szállították a sebesülteket, a sok átszállás/átpakolás és az állomásokon való várakozás miatt az önkéntes szolgálatnak, a jótékonyági szervezeteknek és a civilek által kialakított pihenőállomásoknak is nagy szerep jutott az ellátásban” [16].

Köztudott, hogy a Nemzetközi Vöröskereszt és a Nemzetközi Vörös Félhold alapítója, Henry Dunant (1828–1910), genfi üzletember a solferinói csata után milyen áldatlan állapotokkal szembesült: nem volt elegendő orvos a sebesültek ellátására, akik közül sokan még napokkal később is a harctéren feküdtek, miközben a környező lakosság az osztrák egyenruhában lévőket számos esetben bántalmazta is. Ez a helyzet nem volt ismeretlen az osztrák katonai vezetés előtt sem. A hadjárat során természetesen számos tábori kórházat, patikát, elsősegélyhelyet szerveztek az ellátás biztosítására, és 1859. május 1-jével a Josephinum ötödéves hallgatóit úgyszintén Itáliába vezényelték ideiglenesen főorvosi (ma: orvos főhadnagy) rangot adva nekik, rövidesen pedig egyik jeles professzoruk, Franz Pitha is követte diákjait a harcterekre. De a rettenetes ütközet után hat nap alatt sem sikerült minden sebesültet ellátniuk és kimeneikíteniük, még úgy sem, hogy a település templomában is kötözőhely és műtő működött [17].

Dunant tehát a környező települések lakóit és az ott tartózkodó „turistákat” mozgósította a segítségnyújtásra, amelynek anyagi alapját saját vagyona jelentette. Az ott tapasztaltakról évekkel később, 1862-ben jelentette meg „program”-jának tekinthető „Un souvenir de Solferino” című munkáját, amelyben két célt határozott meg: minden ország szervezzen azonos jelvényvel ellátott segély-

szervezetet, amelynek feladata háború esetén a katoná-egészségügy támogatása, illetve teremtdjék nemzetközi konszenzus, kötéssék megállapodás ezen szervezetek tevékenységének és biztonságának szavatolására. A kezdeményezés a kor számos jeles személyisége körében szerzett támogatókat. *Dunant* így indította útjára az emberiségre, emberbarátságra és jótékonyásra építő nemzetközi szervezetet, valamint ő fogalmazta meg a Genfi egyezmény első változatát [18], amelyet végül 1864. augusztus 22-én Svájc, Baden, Belgium, Dánia, Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Németország és Poroszország képviselői írtak alá. Az Osztrák-Magyar Birodalom (ekkor még nem Monarchia) 1866. július 21-én csatlakozott a dokumentumban foglaltakhoz [19].

A Genfi-egyezmény, illetve kiegészítései, módosított változatai mindmáig jogi kereteket biztosítanak a katonai konfliktusok során megsebesültek védelmének, a humanitárius segítségnyújtásnak. Jelen szempontból a korai magyar fordítás első két paragrafusát célszerű idézni: „I. cikk: A mozó-ápoldák (ambulances) és katonai kórházak semlegesnek ismeretnek el és ennélfogva a hadviselő felek által mindaddig, míg azokban betegek, vagy sebesültek vannak, megvédettnek és tiszteletben tartatnak. A semlegesség megszűnnék, ha az ily mozgó-ápoldákat és kórházakat katonaság szállaná meg.” és „II. cikk: A kórházak és mozgó-ápoldák felügyelő, egészségügyi kezelő és betegszállító személyzete, valamint a tábori lelkészek, mindaddig míg feladatukat teljesítik, és míg sebesülteket kell fölszedniük és ápolniuk, a semlegesség jótéteményében részesülnek” [20].

Az Osztrák Vöröskereszt 1866-ban szerveződött meg. Az Osztrák-Magyar Monarchiát létrehozó 1867-es kiegyezés

jogi intézkedéseinek következtében azonban a Magyar Királyság területén nem működhetek külföldi szervezetek, így az Osztrák Vöröskereszt sem hozhatott létre magyar filiát. A Magyar Vöröskereszt megalapításának – logikai előzményeként akár *Zrínyi Ilona* vagy *Kossuth Zsuzsanna* tevékenysége is felhozható –, konkrét indítéka Bosznia-Hercegovina 1878-as okkupációja volt. Az osztrák önkéntes segítségnyújtás a közös hadsereg sebesültjeit részesítette előnyben, a magyar katoná-egészségügy támogatására pedig a különféle jótékonyági szervezetek erőinek koordinálását az Erzsébet királyné védnöksége alatt működő Magyar Országos Segélyező Nőegylet vállalta fel. A szervezet 1880 decemberében hozott döntése értelmében teljes tagságával és vagyonával beolvadt a Magyar Szent Korona Országai Vörös-Kereszt Egyletében. A Magyar Vöröskereszt alakuló ülése 1881. május 16-án volt, és az év végére „már 16 megyei, 7 vidéki és 20 városi választmánnyal, 190 fiókegylettel és 28 ezer taggal rendelkezett. Intézkedései nyomán kialakultak a főraktárak, a sebesültszállító-oszlopok és a tartalékkórházak”, ezenfelül részt vállaltak a nővérképzésben és a szociális gondoskodásban is. A nemzetközi elismerés 1882-ben történt, ekkor a Magyar Vöröskereszt teljes jogú tagja lett a Nemzetközi Bizottságnak [21].

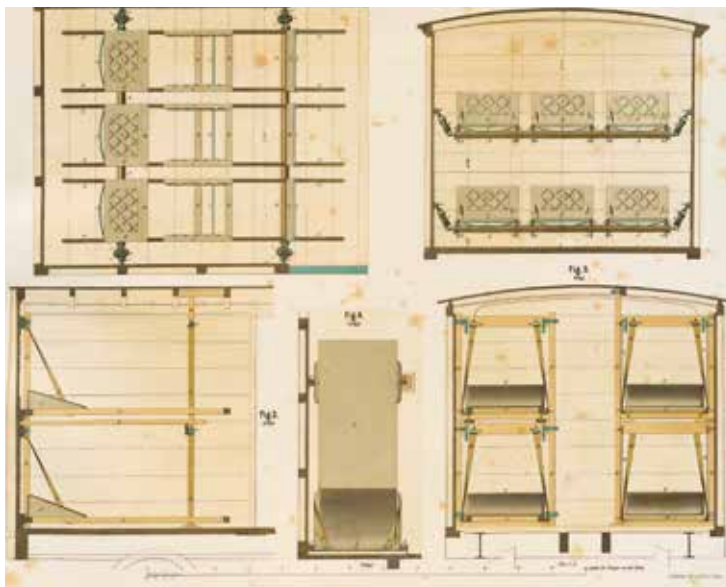
Tehát az 1825 és 1881 közötti emberöltő időszaka teremtette meg a katonai és civil kórház-, illetve sebesültszállító vonatok rendszeresítésének összes feltételeit: a közlekedési eszköz kifejlesztését, az orvostechonikai berendezések kialakítását, a civil és az önkéntes segítségnyújtás intézményrendszerét háború idejére (vagy békeidei katasztrófák következményeinek elhárítására), valamint mozgósítás és harci cselekmények alatt a segítségnyújtás jogi védelmének biztosítását.

Európában a XIX. század második felében számos kisebb-nagyobb háború dült, ahol az egyre korszerűbb fegyverek által okozott tömeges sebesülések mind nagyobb kihívások elé állították a hadviselő felek katona-egészségügye mellett a Vöröskeresztet és egyéb önkéntes segélyegyleteket. Így nem véletlen, hogy több nemzetközi kiállítás is foglalkozott a sebesültszállítás kérdésével. Ezen területen tevékenykedő szervezetek 1867-ben Párizsban tartották nemzetközi seregszempléjükét, és ekkor már több ország küldöttsége jelentős eredményekről tudott beszámolni a speciálisan kialakított vonatokról, illetve egyéb járművekről. Az Osztrák-Magyar Monarchiában a Ferdinánd Császár Északi Vasút 1866-tól rendelkezett sebesültvagonokkal (4. ábra) [22].

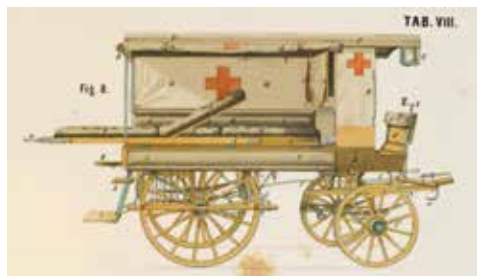
A vonatok azonban az evakuációnak (kiürítésnek) továbbra sem egyedüli eszközei, természetesen ekkor is szük-

ség volt a csatatéren bevethető kisebb szállítóeszközökre; az 1867-es rendezvény zsűrije a *Jaromir von Mundy* (1822–1894) és *Alessandro Locati* által tervezett mentőkocsit tüntette ki első díjjal (5. ábra) [23] *Mundyval* kapcsolatban fontos adalék, hogy katonaorvosként is szolgált, illetve nevéhez fűződik a bécsi önkéntes mentőszolgálat megszervezése 1881-ben [24].

Az 1873-as bécsi Világkiállítás Egészségügyi Pavilonjában (6. ábra) október 6. és 9. között a táborigészségügyi ellátás, továbbá a sebesülttranszport javításának ügyében rendeztek tudományos tanácskozást. Ennek kötetéből ismeretes: a német egységhez vezető 1870–1871-es háborúkban, amikor súlyos állapotban lévőket jelentős távolságokra kellett elszállítaniuk, már kifejezetten kórházvonatokat (Lazarethzug) is alkalmaztak, és éppúgy, ahogyan már korábban, 1861 és 1865 között az amerikai polgárháborúban a vo-



4. ábra. A Ferdinánd Császár Északi Vasút sebesültszállító vagonjának rajza (Gurlt, E. (Hrsg.): *Abbildungen zur Krankenpflege im Felde: auf Grund der internationalen Ausstellung der Hilfs-Vereine für Verwundete zu Paris im Jahre 1867...* Atlasband. Enslin, Berlin, 1868. T. II.)

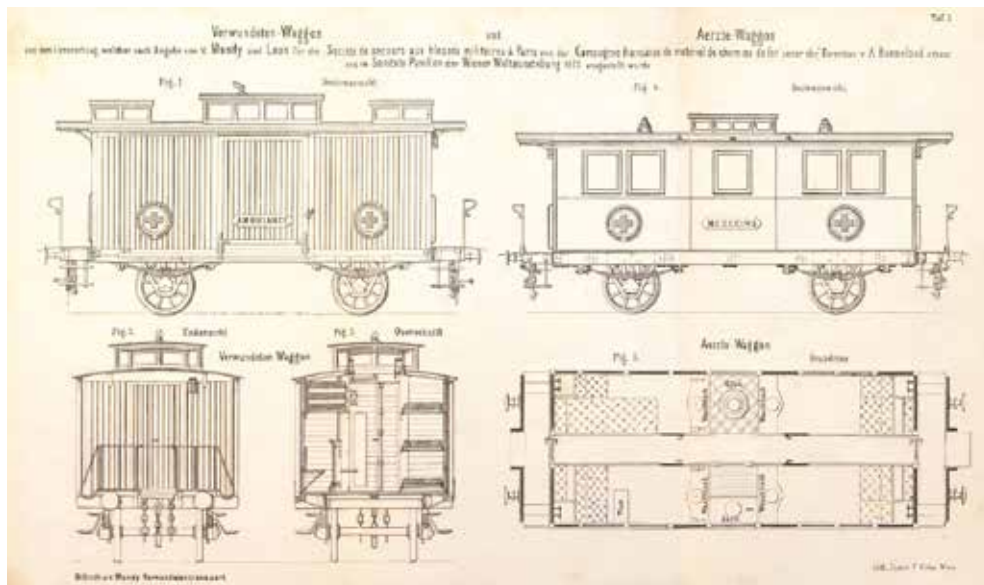


5. ábra. A Mundy és Locati által tervezett mentőkocsi rajza (Gurlt, E. (Hrsg.): *Abbildungen zur Krankenpflege im Felde: auf Grund der internationalen Ausstellung der Hilfs-Vereine für Verwundete zu Paris im Jahre 1867...* Atlasband. Enslin, Berlin, 1868. T. VIII.)

natok „kórházi berendezés”-t kaptak, de külön konyhakocsi ekkor még nem volt. Mindezzel együtt az 1873-ig felhalmozott tapasztalatok alapján kimondható volt, hogy a kialakított műszaki, orvostechnikai eszközpark még mindig „csak szükségmegoldás” volt, az átalakított vagonok

pedig még mindig nem feleltek meg az elvárásoknak, nem voltak „guruló kórházak”-nak tekinthetők.

Billoth tanulmánya számos ígéretes módszert ismertet a szellőztetés, a fűtés, a vízellátás, a szennyvíz- és a hulladékkezelés, a vonaton belüli kommunikáció, az ágyak/hordágyak felfüggesztése, lengéscsillapítása/rugózása, a személyzet, a felszerelés, az ellátmány és az egészségügyi szakanyagok elhelyezése ügyében, a konyha-, a raktár-, a patika-, valamint az étkezőkocsi kialakítása tekintetében, helyenként még a vonatkocsik átalakításának – meglehetősen magas – költségeire is kitér. Az államok vezetői ekkor már tisztában voltak azzal, hogy hadseregeiknek szükségük van speciális kórházvagonokra, de – hangsúlyozza az összeállítás – ennek biztosítása állami feladat, még akkor is, ha a segélyegyletek ehhez pénzzel, szaktudással, eszközzel, személyzettel, a vonatok működtetésével hozzá is



6. ábra. Az 1873-as Bécsi Világkiállításon bemutatott sebesültvagon és orvosi kocsi rajza (Billoth, Th.: *Historische und kritische Studien über den Transport der im Felde Verwundeten und Kranken auf Eisenbahn.* In: Billoth, Th. – Mundy, J. von.: *Über den Transport der im Felde Verwundeten und Kranken auf Eisenbahn.* Carl Gerold's Sohn, Wien, 1874. T. 1.)

járulnak. Mindazonáltal a kórházvonalak, illetve az egész sebesült- és betegtranszport a katonaság vezetése alatt kell, hogy szolgáljon [25].

Ennek megfelelően a Monarchia közös hadügyminisztériumában is elkezdődtek az előkészületek, 1876. május elején az ország vasúttársaságainak képviselőit értekezletre hívták össze, amelynek célja az egészségügyi vonatok számára alkalmas vasúti kocsik előállításának és berendezésének előmozdítása volt. A megbeszélésen hozott határozatok értelmében a vasúttársaságoknak összesen 26 ilyen szerelvényt kell a hadsereg rendelkezésére bocsátaniuk, mindegyikben 2 személyszállító és 16 teherkocsival, utóbbiból 13 betegszállító, valamint 1 egészségügyi anyagraktár, 1 konyhakocsi, 1 élelmiszerraktár. Egy-egy vonat kapacitása 104 beteg, így a 26 vonat együttesen 2640 személy egyidejű szállítását tette lehetővé. A szerelvények belső berendezését a hadügyi tárca vállalta magára, a szakmai bizottság vezetője *Dr. Franz Mühlwenzl* törzsorvos volt. A vagonok a kialakítása kétharmad részben az osztrák, egyharmad részben pedig a magyar vasúttársaságok kötelezettsége lett. Annak érdekében, hogy az egészségügyi vonatok számára mindig elégséges számú alkalmas kocsi álljon rendelkezésre, kötelezték őket: a későbbiekben a fedett teherkocsik rendszerbe állításánál azok 5%-a az egészségügyi vonatok számára alkalmas legyen [26].

Az Osztrák-Magyar Monarchia hadseregei számára a vonatkozó katonaegészségügyi szabályzat első változata, a „Normale (N-23) für Eisenbahn-Sanitäts-Züge” 1877-ben jelent meg [27], tehát csaknem két évtizedre volt szükség ahhoz, hogy a tömeges sebesültszállító eszközökből valóban „mobil katonai kórház” váljék. A teljesség kedvéért azonban

érdemes megjegyezni, hogy 1878-ban a kórházhajók szabályzata – Normale für Schiff-Ambulanzen [28] – is elkészült, és ennek korai előkészítésén szintén *Felix Kraus* nevéhez fűződik, aki már 1854-ben a Birodalom hajózható folyóit bevonta a sebesültszállítás rendszerébe [29]. Mindkét típus az „utazó táborigyógyintézetek” körébe tartozott, feladatuk a szállítás mellett a betegek és sebesültek szétosztása is volt [30].

A kórházvonalakhoz visszatérve, az imént említett szabályzat fogalom meghatározása szerint – az idézet egy későbbi és a Magyar Királyi Honvédség számára készített fordításból származik –: „A betegeknek és sebesülteknek háború idején vasúton való szállítására rendelt 'vasúti egészségügyi vonatok' kétfélek: a) kórházvonalak és b) betegszállító vonatok. ... A kórházvonalak arra vannak rendelve, hogy mint különlegesen berendezett vasúti vonatok a betegeket – különösen az olyan súlyos betegeket és súlyosan sebesülteket, akiknek a szállítás tartama alatt is ágyhoz hasonló fekhelyre és amennyire lehetséges, kórházszerű ápolásra és ételmezésre van szükségük – a hadsereg körletéből közvetlenül a betegszétosztási terület állandó egészségügyi intézeteibe szállítsák.”

Az „egészségügyi vasút-vonalak önálló, beosztott katonai orvosok és gyógyszerészeti hivatalnokokból álló személyzeti állománnyal bírnak, továbbá táborigyógyintézetekkel ellátott táborigyógyintézetekkel, és a sebesültek (betegek) felvételére, gondozására és továbbítására szükséges eszközökkel vannak felszerelve” [31]. A kórházvonal parancsnoka ezredorvos, mellette egy tartalékos segédorvos és egy tartalékos gyógyszerész tiszt szolgál, az egészségügyi csapatból pedig egy őrmester, egy számvivő altiszt, 2 tizedes, 6 őrzető,

21 egészségügyi katona és 3 tisztiszolga, összesen 37 fő volt egy-egy szerelvényen. Az utasítás előírása szerint a legénységből ketten-ketten készülékkezelői, illetve katonai szakács képzettséggel kellett, hogy rendelkezzenek, egy személy pedig a gyógyszerári segédi kiképzéssel [32]. Az eredeti tervek és a korábbi szabályzat vonatkozó paragrafusai még 104 fős kapacitással számolt, az 1911-es változatban azonban már 18 betegszállító kocsi és összesen 144 személyes befogadóképesség áll [33].

A betegszállító vonatok a kevésbé súlyos sebesültek vagy betegek rövidebb távolságokra való evakuálására szolgáltak, akik a szállítás ideje alatt nem igényelnek speciális kórházi ellátást, de szükséghelyzetben, kórházvonat hiányában mindenkit a betegszállító vonatokon helyeztek el. Személyi állományukban éppúgy, mint a kórházvonatok esetében megtalálható volt egy katonaoorvos, aki a vonat parancsnoka, valamint 2-3 altiszt és 10 ülő vagy 20 fekvőbeteg ellátása számára 1-1 ápoló. A betegszállító vonatok 25 kocsiából álltak, ezek egyike volt a parancsnoki, egy másik poggyászkocsi, 8 vagon szolgált az összesen 64 fekvőbeteg és további 15 az összesen 300 ülő sebesült elhelyezésére [34].

Az egészségügyi vonatok többszörös alárendeltségbe tartoztak; közlekedésszervezési szempontból az illetékes vasúttársaságok alá, katonailag a hadtápkörületükhöz, orvosilag pedig a vezető katonaoorvos irányítása alatt működtek. A hadszíntérről a hátra szállítás a tábori egészségügyi intézményhálózat (tábori kórház, tartalékkórház, tábori gyengélkedőház, betegnyugvó állomás, járványkórház), illetve a hátszáz stabil vagy kiegészítő katona-egészségügyi hálózat (helyőrségi kórház, stabil tartalékkórház, erődítmények kórházai,

gyengélkedőházak, kiegészítő kórházak, egyletek/magánszemélyek által fenntartott kórházak, szanatóriumok stb.) különféle pontjaira, elemeibe történhetett. A személyzet kiképzése a földrajzi területnek megfelelő helyőrségi kórházak feladata volt. A helyőrségi kórházi rang már a XIX. század elején is széles feladatkört jelentett; gyógyító tevékenységük mellett régiójuk többi egészségügyi intézménye számára békeidőben módszertani segítséget nyújtottak, illetve gyakorlati képzésben részesítették a civil orvosokat és sebészeket, felkészítették őket a katona-egészségügy szabályzataiból, a kórházvezetés, a gazdálkodás és a személyzet irányításának kérdéseiből. Ezenfelül a helyőrségi kórházaknak kellett mozgósítás esetén a harcéri ellátást megszervezniük [35]. Ebbe magától értetődően benne foglaltatott a kötözőhelyek, a tábori kórházak felszerelésének biztosítása és eljuttatása a frontra, valamint saját állományukból a megfelelően felkészített egészségügyi, továbbá egyéb személyzet kivezénylése többek között a sebesülttranszport számára is, illetve szükség esetén a sebesültvivők, ápolók, gazdasz- és gyógyszerész katonák folyamatos kiképzése [36].

A kórházvonat-szabályzatban foglaltak alapján működő sebesülttranszport már Bosznia okkupációja során jelentős sikerrel vizsgázott: a négy kórházvonat 65 bevetése során 6431 sebesültet juttatott a hátszázba, emellett a Máltai Lovagrend két szerelvénye 33 útja során újabb 3258 katonán segített [37]. (A Magyar Királyi Honvédség katonáinak a Magyar Vöröskereszt megalakulása kapcsán említett hátrányos megkülönböztetése nem a szabályzat hibájából, hanem a mentést végzők elfogultsága, igazságtalansága miatt következett be.)

I. táblázat. *Karl Cron 1895-ös adatközlése az európai hadseregek kórházvonalat állományáról*

Ország	Vonatok száma	Vagonok száma	Szerelvények kapacitása
Ausztria	minimum 26	19 db, 13 betegvagon	104 fő
Magyarország	12 (Máltai Lovagrend)	16 db, 10 betegvagon	100 fő
Németország	szükség szerint	41 db, 30 betegvagon	300 fő + kiegészítő kórházvonalak 100 fős kapacitással
Oroszország	minimum 20	nincs adat	200 fő
Olaszország	16 már berendezett	23 db, 16 betegvagon	200 fő + betegszállító vonatok 280 főre
Franciaország	szükség szerint	maximum 35 vagon	200 fő + ideiglenes szállítónyalvonalak 400 főre

A XIX. század végére Európa-szerte általános volt a hadseregekben a kórházvonalak alkalmazása, *Karl Cron* idézett munkájában közölt statisztika az egyes haderők ellátottságát mutatja [38] (I. táblázat).

Az európai történelemben a XIX. század utolsó évtizedeinek hadmozdulatai, a kontinens erőviszonyainak átrendeződése már az I. világháborút készítettek elő, ennek a folyamatnak hadi- és orvostechnikai, valamint szabályozási vetülete volt a kórházvonalak rendszerbe állítása. Az európai politikai bizonytalanságot és a következő háborúra való felkészülést mutatja az is, hogy számos publikáció foglalkozott a XIX–XX. század fordulóján a kórházvonalak kérdésével. A Honvéderos lapszemléje például 1889-ben tábort egészségügyi vonatok fontosságáról adott összefoglalót *Dr. Haase* német főorvosnak a *Deutsche Militärärztliche Wochenschrift*-ben megjelent közleményéből, amelyben a fertőző betegek evakuációjában tulajdonít különleges szerepet a keskeny vágányú (kórház)vonaloknak. Tézisét azzal indokolja, hogy ezek vágányai gyorsan és viszonylag könnyen lefektethetők,

illetve felszedhetők, így egyszerűen tudja a harcmezőtől, valamint a hadi utánpótlást biztosító főbb útvonalaktól messzebbi, félreeső helyre elkülöníteni a járványkórházat [39]. A Honvéderos egyébként több cikket is szentelt a sebesülttranszportnak, magától értetődően a berendezés olyan „apró” technikai részleteivel is foglalkozott, mint a lengéscsillapítás, a hordágyak felfüggesztése, amelynek különleges jelentőségét a fájdalomcsillapítás kezdetleges volta adta. A hazai és külföldi (katonaorvosi) szakkönyveket, szakfolyóiratokat tallózva tudható az is, hogy a katonai tudományos és kaszinóegyletek ülésein is gyakoriak voltak vonatkozó előadások. 1908 tavaszán pedig a *Pesti Napló* számolt be egy újonnan felszerelt kórházvonal próbautjáról, és a szerző megemlítette, hogy Bosznia okkupációja óta nem készült újabb, modernebb szerelvény [40].

A Nagy Háború azonban minden tekintetben felhasználta a modernizálódó világ eredményeit, a fegyverekben éppúgy, mint a katonaorvoslásban. Így a sokáig elhúzódó és hatalmas területre kiterjedő világháborúban az embermentés teljességgel lehetetlen lett volna a kór-

házvonatok alkalmazása (7. ábra), az önkéntes egészségügyi szolgálat, a Vöröskereszt és társszervezetei nélkül. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a Genfi-egyezményre alapozva, a hadviselő felek és hadseregeik számításba vették a humanitárius segítségnyújtás szervezeteit, mint az, hogy nem sokkal a kórházvonatokról rendelkező szabályrendelet után, 1880-ban Reglement für den Sanitäts-Dienst des. k. k. Heeres. Anhang, Freiwillige Sanitätspflege [41] címen e terület kérdései is katonai szabályzatot kaptak.

Természetes azonban, hogy a későbbiekben az újabb közlekedési eszközök, a repülőgépek, illetve az autók és teherautók úgyszintén bekerültek a sebesültszállítás eszközparkjába, de éppígy mindenkor megmaradtak a rögtönzött megoldások, hiszen az elsősegélynyújtás és a sebesültek kimenekítése addig is meg kell, hogy kezdődjék, amíg a hivatá-

sos segítség megérkezik a helyszínre. És éppígy a vonatok felhasználása szintén egyre differenciáltabb lett: a Nagy Háború alatt a Monarchia hadseregeiben 36 kórházvonat, I-XVI-ig számozott hálókocsi-egészségügyi vonat, összesen 40 állandó betegvonat, 23 szerelvény a fertőző betegek szállítására, az államvasutak 12, a Máltaiak A-G-ig jelölt, a Bécsi Önkéntes mentőegyesület és a *Károlyi* grófi család 1-1 betegvonata, illetve a *Széchenyiek* szerelvénye szolgált [42].

Összességében elmondható, hogy a XIX. század második felének modernizálódó világa, technikai fejlődése és az Európában (is) dúló számos háborús konfliktus tapasztalatai hamar beépültek a hadtudományba és a katona-egészségügynek egyrészt a gyakorlatába, másrészt pedig a szabályzatalkotásába. A sebesültszállító, illetve kórházvonatok alkalmazása (de éppígy említhetnénk az oltóbuszokat és szűrőkamionokat),



7. ábra. Kórházvonat az első világháborúban (Forrás: Marko Simić: *Po sledeh Soške fronte. Xaložba Mladinska Knija, Ljubljana, 1998.* Idézi: Nagy Háború blog. URL: https://nagyhaboru.blog.hu/2012/02/22/kitekintes_az_i_vilaghaboru_loveszarkaibol)

valamint a széleskörűen megszervezett önkéntes betegápolás, a Vöröskereszt és a társ-segélyszervezetek nem csupán a XX. század két világháborújában jelentett hathatós segítséget a katonák mentésében, hanem akár békeidőben, esetleg katasztrófahelyzetekben a humanitárius segítségnyújtással úgyszintén fontos támogatást jelentenek akár a civil, polgári lakosság védelmében, mentésében, mekkítésében, egészségügyi ellátásában. Az I. világháború katoniorvosi tapasztalatait összegző cikkében írta *Dr. Neumann Henrik* nagykanizsai (katona) orvos, aki egy tábori kórháznál beosztott népfelkelő főorvos, hogy „A háború megszűnt, de a belőle fakadó orvosi megismerések tovább élnek” [43].

Irodalom

- [1] Beiträge zur Geschichte des österreichischen Heerwesens. Heft 1. Seidel und Sohn, Wien, 1872: 69.
- [2] Baker, D., Cazalaà, J.B., Carli, P.: Larrey and Percy. A tale of two barons. In: Resuscitation, 2005, 3: 259-262. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.resuscitation.2005.03.009>
- [3] Jasqui Remba, S., Varon, J., Rivera, A., Sternbach, G. L.: Dominique-Jean Larrey: The effect of therapeutic hypothermia and first aid ambulance. In: Resuscitation, 2010, 3: 268-271. DOI: 10.1016/j.resuscitation.2009.11.010; Longmore, T.: A treatise on the transport of sick and wounded troops. Her Majesty's Stationery Office, London, 1869, 28-29.; Premuda, L.: Zur Problematik der Verwundetentransport im 19. Jahrhundert. In: Wedel, K-W. (Hrsg.): Verwundetentransport gestern und heute. Bernhard & Graefe, Koblenz, 1984, 10-12.
- [4] Myrdacz, P.: Sanitäts-Geschichte des Feldzuges 1859 in Italien. Šafář, Wien, 1896, 40.
- [5] Kraus F.: Das Kranken-Zerstreuungssystem. Leopold Sommer, Wien, 1861, 31.
- [6] Kraus, Felix Ritter. In: Allgemeine Deutsche Biographie. Bd. 17. Duncker & Humblot, Leipzig, 1883. 68.; Kraus, Felix von. In: Österreichisches biographisches lexikon. 1815-1950. Bd. 4. Lfg. 18. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien, 1968, 224.
- [7] Myrdacz, P.: Sanitäts-Geschichte des Feldzuges 1859 in Italien. Šafář, Wien, 1896, 52.
- [8] Einrichtung der Eisenbahn-Sanitäts-Züge. In: Vedette. Oesterreich-ungarische Militär-Zeitung. 1877, 588.
- [9] Kraus F.: Das Kranken-Zerstreuungssystem. Leopold Sommer, Wien, 1861. A kórházhajókról vö. 93-95, 99-102.
- [10] Normale (N-23) für Eisenbahn-Sanitäts-Züge. (Zur „Armee im Felde“). Zu Präs. 2403 vom Jahre 1877. Hof- und Staatsdruckerei, Wien, 1877.
- [11] Légrády Testvérek, Budapest, 1879., újabb változatban: Utasítás a vasúti egészségügyi vonatok számára. Pallas, Budapest, 1911.
- [12] Kraus F.: Das Kranken-Zerstreuungssystem. Leopold Sommer, Wien, 1861. 102., 112., 113., 218.
- [13] Billroth, Th.: Historische und kritische Studien über den Transport der im Felde Verwundeten und Kranken auf Eisenbahn. In: Billroth, Th. – Mundy, J.: Über den Transport der im Felde Verwundeten und Kranken auf Eisenbahn. Carl Gerold's Sohn, Wien, 1874, 19-20.
- [14] Cron, K.: Der Dienst bei einem k. und k. Eisenbahn-Sanitäts-Zuge. Šafář, Wien, 1895, 1.
- [15] Esmarch, F.: Über den Kampf der Humanität gegen die Schrecken des Krieges. Schwes'sche Buchhandlung, Kiel, 1869, 9.
- [16] Myrdacz, P.: Sanitäts-geschichte des Feldzuges 1859 in Italien. Šafář, Wien, 1896, 53.
- [17] Kirchenberger, S.: Geschichte des k. und k. österreichisch-ungarischen Militär-Sanitätswesens. Šafář, Wien, 1895, 196-197.
- [18] Pastinszky I., ifj.: Jean Henry Dunant, a Vöröskereszt alapítója születésének 150 éves évfordulója. In: Honvédorvos. 1978, 357-358.; Servais, O.: A katoniorvos és a Genfi egyezmények. Magyar Honvédség Egészségügyi Szolgálatfőnökség, Budapest, 1990.12-13. Könyvtárosként meg kell említenem, hogy Dunant a fentebb említett tevékenysége mellett egy „világkönyvtár”

- létesítését is szorgalmazta, amely több mai nemzetközi szervezet, pl. az UNESCO, az International Federation of Library Associations programjai előképének tekinthető. Vö. Henry Dunant. Bionity.com's Life Science Encyclopedia. URL: https://www.bionity.com/en/encyclopedia/Henry_Dunant.html; Kapronczay K.: Jean Henri Dunant emlékezete. In: Orvosi Hetilap. 1978. 1858.
- [19] Jegyzéke azon államoknak, melyek eddigelé a háborúban megsebesült katonák sorsának javítására nézve 1864. augusztus hó 22-én létrejött Genfi-egyezményhez hozzájárultak. In: Mellékletek a „Szabályzat a M. Kir. Honvédség egészségügyi szolgálatára” IV. részéhez. Pallas, Budapest, 1905, 6.
- [20] Az 1864-ik évben április 22-én Genfben kötött egyezmény. In: Mellékletek a „Szabályzat a M. Kir. Honvédség egészségügyi szolgálatára” IV. részéhez. Pallas, Budapest, 1905. 1-3., az idézet forrása: 1.; Az 1868-ik évi október 20-iki pótcikkek. In: Mellékletek a „Szabályzat a M. Kir. Honvédség egészségügyi szolgálatára” IV. részéhez. Pallas, Budapest, 1905, 4-5.
- [21] Kapronczay K.: A Magyar Vöröskereszt centenáriuma. In: Orvosi Hetilap. 1981. 1197-1199.; Ő császári és királyi Felsége I. Ferencz József ... és ... Erzsébet királyné ... védelme alatt álló Magyar Szent Korona Országai Vörös-Kereszt Egyletének alapszabályai. Wein Nyomda, Budapest, 1881.; Ő Felsége Erzsébet királyné védelme alatt álló Magyar Országos Segélyező Nőegylet alapszabályai. Herz János M. Kir. udv. Könyvnyomda, Budapest, 1879.;
- [22] Gurlt, E. (Hrsg.): Abbildungen zur Krankenpflege im Felde: auf Grund der internationalen Ausstellung der Hilfs-Vereine für Verwundete zu Paris im Jahre 1867... Text. Enslin, Berlin, 1868, 5.
- [23] Gurlt, E. (Hrsg.): Abbildungen zur Krankenpflege im Felde: auf Grund der internationalen Ausstellung der Hilfs-Vereine für Verwundete zu Paris im Jahre 1867... Text. Enslin, Berlin, 1868, 28-29.
- [24] Mundy, Jaromir Frh. In: Österreichisches Biographisches Lexikon. 1815–1950. Bd. 6. Lfg. 30. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien, 1975, 440-441.
- [25] Billroth, Th., Mundy, J.: Über den Transport der im Felde Verwundeten und Kranken auf Eisenbahn. Carl Gerold's Sohn, Wien, 1874. az idézetek forrásai: 32., 39., 173,
- [26] Egységügyi vasúti vonatok berendezése. In: Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1876. 157.; Eisenbahn-Sanitäts-Züge. In: Vedette. Oesterreich-ungarische Militär-Zeitung. 1877, 453.
- [27] Normale (N-23) für Eisenbahn-Sanitäts-Züge. (Zur „Armee im Felde”). Zu Präs. 2403 vom Jahre 1877. Hof- und Staatsdruckerey, Wien, 1877.
- [28] Normale für Schiff-Ambulanzen. K. k. Hof- und Staatsdruckerey, Wien, 1878.
- [29] Kirchenberger, S.: Geschichte des k. und k. österreichisch-ungarischen Militär-Sanitätswesens. Šafář, Wien, 1895, 231.
- [30] Reglement für den Sanitätsdienst des k. u. k. Heeres. IV. Theil, Sanitätsdienst im Kriege. K. k. Hof- und Staatsdruckerey, Wien, 1904. 127.; Szabályzat a M. Kir. Honvédség egészségügyi szolgálatára. IV. rész, Egységügyi szolgálat háborúban. (A cs. és kir. Hadsereg 'Egységügyi szolgálatai szabályzata' IV. részének fordítása). Pallas, Budapest, 1905, 147.
- [31] [1882. évi] 622. eln. sz. A cs. és kir. közös hadsereg számára kiadott újabb „Szervi határozványok”-nak életbe léptetése tárgyában. In: Rendeleti Közlöny. 1883. 30. + mellékletek p. 34.
- [32] Utasítás a vasúti egészségügyi vonatok számára. (A cs. és kir. hadsereg hasonló jelzésű utasításának fordítása. Pallas, Budapest, 1911, (7): 9-10.
- [33] Egységügyi vasúti vonatok berendezése. In: Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1876. 157.; Utasítás a vasúti egészségügyi vonatok számára. (A cs. és kir. hadsereg hasonló jelzésű utasításának fordítása. Pallas, Budapest, 1911, 11.
- [34] Hahn, Felix: Repetitorium des österreich-ungarischen Heereswesens im Felde für Militärärzte. Šafář, Wien, 1906. 86-87.; Utasítás a vasúti egészségügyi vonatok számára. (A cs. és kir. hadsereg hasonló jelzésű utasításának fordítása. Pallas, Budapest, 1911, 67-70.
- [35] Vö. [1882. évi] 622. eln. sz. A cs. és kir. közös hadsereg számára kiadott újabb „Szervi

- határozványok”-nak életbe léptetése tárgyában. In: Rendeleti Közlöny. 1883. 30. + mellékletek. p. 34.; Kirchenberger, S.: Geschichte des k. und k. österreichisch-ungarischen Militär-Sanitätswesens. Šafář, Wien, 1895, 150–158.
- [36] Metzl, H. : Sanitätswesen der k. und k. österreichischen Armee. Gusek, Kremsier, 1876, 355–357.
- [37] Cron, K.: Der Dienst bei einem k. und k. Eisenbahn-Sanitäts-Zuge. Šafář, Wien, 1895, 1–2.
- [38] Cron, K.: Der Dienst bei einem k. und k. Eisenbahn-Sanitäts-Zuge. Šafář, Wien, 1895, 3.
- [39] Haase: A keskeny vágányú tábori vonatok szerepe a sebesültszállításnál. In: Honvédorvos. 1889, 60–62.
- [40] Hadi kórházvonat. In: Pesti napkló. 1908. április 28., 12.
- [41] K. k. Hof- und Staatsdruckerey, Wien, 1880.
- [42] Egészségügyi vonatok személyzetének szóló postai küldemények címzése. Posta és Távirtda Rendeletek Tára. 1917. 24. sz. p. 62.; Ein Spitalzug der gräflichen Familie Széchenyi. In: Oedenburger Zeitung. 26. August 1915, 2.
- [43] Neumann H.: Orvosok és orvostudomány a háborúban. In: Gyógyászat. 1922, 371.

Gabriella Pogány Rózsa PhD

The beginning of the use of hospital trains in (Hungarian) military health care system

The transport of the wounded and ill soldiers has always been an important area of military health care, the regularization hospital trains was made possible in the second half of the 19th century by the development of transport technology, the institutionalization of voluntary patient nursing and the legal protection provided by the Geneva Convention. Initially, the railway only played a role in the transport itself, later hospital wagons were created, in which the soldiers had access to essential treatment, surgery and care even during the journey.

Key-words: *History of military health care, hospital-trains*

*Pogányné Dr. Rózsa Gabriella PhD
1134 Budapest, Róbert Károly krt. 44.*