

САНИТЕТСКИ ВОЗОВИ  
У РАТОВИМА СРБИЈЕ  
ОД 1912. ДО 1918. ГОДИНЕ



*Будимир Б. Павловић,  
Јован Максић,  
Бранислав Појковић*

## С А Ж Е Т А К

Познат је значај одговарајуће евакуације рањеника и болесника (р/б) у току њиховог збрињавања.

У нашој литератури није писано о евакуацији р/б адекватно њеном значају. То се нарочито односи на евакуацију р/б санитарским возовима.

Циљ овог рада је да бар делимично попуни ту празнину.

У Српској Војсци и санитету железница је укључена као важно средство превоза и евакуације р/б и то практично чим је прорадила. Већ у рату Србије и Бугарске 1885. године, начелник санитета др Владан Ђорђевић доноси наредбу да се по нацртима др Мунди-ја у Нишкој железничкој радионици изради „један привремени санитарски воз“. Иако је рат кратко трајао, овим возом је евакуисано 830 рањеника из Ниша у болнице у Параћину, Јагодини и Београду.

Следи период мира у трајању од четврт века, који је искоришћен за припрему адекватног санитарског воза.

Српски војни санитет је ушао у Балкански рат 1912. године са најбоље опремљеним санитарским возовима међу савезницима, а и непријатељима. Довољно је навести да је у току овог рата, евакуисано сто десет хиљада рањеника.

Употреба возова се наставља и у рату 1913. г., као и у Првом светском рату 1914–1918. године.

До краја 1914. године, Србија је располагала чак са седам возова за нормални колосек и један за узани колосек.

Употреба санитарских возова се наставља све до пробоја Солунског фронта, што само по себи говори о користи возова као евакуационог средства, јер у то време није било удобнијег, а истовремено да може евакуисати тако велики број рањеника и болесника.

У раду су дате и основне информације о „Дезинфекционом возу“ и његовој употреби у склопу мера за сузбијање епидемије пегавог тифуса 1915. године.

Велики удео како железнице тако и особља, ангажованом у санитарским возовима, најбоље је исказао војвода Радомир Путник следећим речима: „...Србија је у то време имала три Армије, а ја сам имао прилику и част да командујем и четвртом, а то је била наша железница“.

## Увод

Ратови које је Србија водила од седамдесетих година 19. века па до уједињења 1918. године са стране наших и страних војних експерата добро су проучени. Многа објављена литература сведочи о великим и значајним успесима малене српске војске која је борећи се за слободу мењала мапу Европе током овог раздобља. Али кроз сву ову богату литературу запажа се: да се у опису ових ратних прилика није много дотицао проблем евакуације рањеника без обзира на чињеницу да они представљају резерву за попуњу Војске.

Идеја о уклањању рањеника са места ратних дејстава није резултат медицинске доктрине. Она је настала из практичних разлога у једној у свему нехуманој средини. Наиме, рањеници на бојишту ометали су кретање војске и развој ратних операција, зато су ратни стратеги да би ово избегли – дошли на идеју: да рањенике изнесе са места битке и смештају у посебно раније припремљено место.<sup>1</sup>

Познати француски хирург Pierre Francoise Percy-генерални инспектор војног санитета, на поприште битке за време борбених затишја, упућивао је „Ambulance“ да покупе рањенике. На овај се начин прва медицинска помоћ приближила месту рањавања, а евакуација рањеника на безбедно место јавља се као прва идеја, како је то описао француски, мало познати, лекар Оррал.

Мисао да се железница употреби за евакуацију рањеника и болесника настала је средином деветнаестог века у време када се ово саобраћајно средство појавило. Хроничари су нам оставили податак да је идеја о евакуацији настала у једној по свему нехуманој средини. Ратни стратеги су, као што је речено, да рањеници не би ометали кретање војске дошли на идеју да пред сваку битку организују место где ће се рањеници доносити. Из овог размишљања родила се идеја о евакуацији рањеника на унапред одређена места.

Железница је у ову сврху први пут употребљена у Кримском рату 1853–1856, а затим и у рату између Француске и Аустрије на територији Италије (1856. г.). Нарочитих вагона за ове возове није било.

За време транспорта, рањеници су лежали на џаковима који су пуњени сламом или на самој слами која је простирана по поду теретног вагона.

За време Америчког грађанског рата, превоз рањеника железницом достигао је врхунац. У овом рату, приступа се пракси „... да се тешки рањеници и болесници, преносе без промене положаја тела и у ту сврху, по идеји Latermann-а и доктора Harris-а преправљају путнички вагони, тако да се уклањају седишта и преграде између

купеа вагона а дуж зидова монтирају се носила са рањеницима. На овај начин је створена могућност за евакуацију тридесетак рањеника или болесника. Железницом се за време овог рата превезло око 75.000 рањеника.

Осим немачке државе Витенберг, Аустрије и Пруске, пред почетак 1914. године ниједна друга европска држава није имала израђена упутства за организацију железничких санитетских возова. Поменуте европске државе су прописом уређивале формацијски састав сваког санитетског воза.

У Бечу је осамдесетих година 19. века одржана међународна конференција која је између осталог донела и заједнички закључак: „... да је у интересу човечанства, прека потреба да железничка друштва за случај несреће, имају ... изванредан број кола за превоз рањеника и болесника, кола за лекара, а касније да се сваком болеснику – поред добре вентилације обезбеде четири кубна метра простора. Ова правила су даље прописивала: „... више од десет болесника једним колима... не треба оптеретити ...“.

## Први санитетски возови у Србији

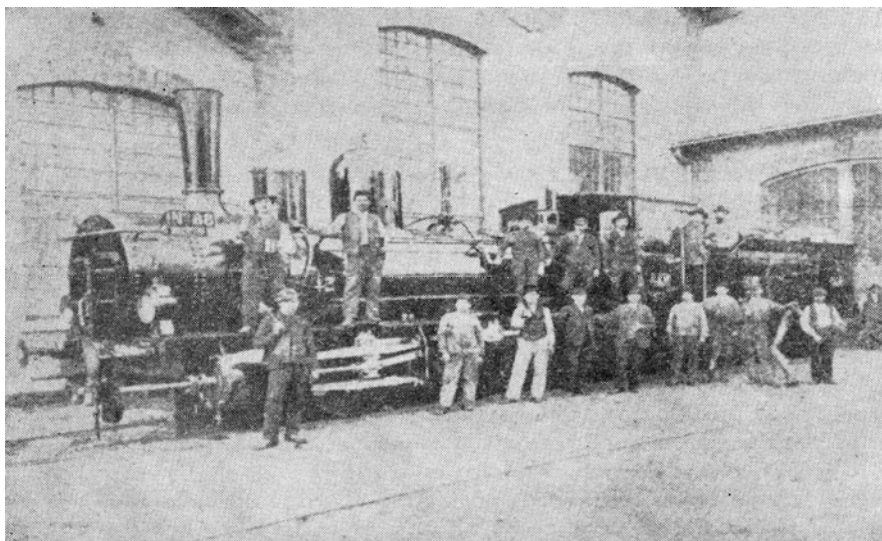
Рат између Србије и Бугарске 1885. године, избио је изненада, па је зато неспреман дочекан и у санитетској служби. Транспортна средства за евакуацију рањеника престављала су највећи проблем. О овоме пише Бечки лист „Militarartz“ где је написано: „... Србија је у то време имала једно двадесет изграђених кола још из ранијих ратова ...“

Да би се овако стање нешто ублажило владин проглас о мобилизацији обухватао је и сва саобраћајна средства у Србији. Тако је и железница која је тек што је прорадила, практично била укључена у организацију транспорта рањеника. Воз је саобраћао на јединој прузи Ниш- Београд, превозећи рањенике у болнице у унутрашњост Србије. Начелник санитета др Владан Ђорђевић за мобилисан воз издао је наредбу да по нацртима др Мундија, изгради у Нишкој железничкој радионици, „*један привремен санитетски воз ...*“ Цела композиција – по овим нацртима – била је састављена од десет вагона,. То значи да је одједном прихватала 100 до 120 рањеника. За композицију су коришћени путнички вагони треће класе. У једном оваквом вагону после адаптације, смештен је и командир воза.

Цела композиција – евакуисала је око 830 рањеника из Ниша за болнице у Параћину, Јагодини и Београду. Значајно је истаћи да је др Мунди саставио „... *сва потребна уједињена средства о осмајтрању и раду приликом транспортовања рањеника ...*“

Овај воз био је завршен у време примирја, (20. децембра 1885. године). Како се рат више није ни наставио, овај воз је само у два маха коришћен. Њиме је обављена евакуација тешких рањеника на даље лечење у Београд.

Српски војни санитет рат је завршио са два железничка санитетска воза за евакуацију рањеника, који су према мишљењу ондашњих хроничара, били врло добро организовани и модерно опремљени.



*Рагници Нишке железничке радионице у време градње првих санитетских возова у нас*

## Санитетски возови у Балканским ратовима

Примирје, закључено између Србије и Бугарске трајало је све до 1912. године. Извршена је демобилизација војске 1885. године, па и свих у рату формираних јединица. У оваквој ситуацији престала је непосредна потреба за постојање санитетских возова, па је после демобилизације људства, возни парк предат Дирекцији железница Србије. Вагони су укључени у редовну употребу. Опрема ових возова враћена је у Главно војно слагалиште.

Користећи искуство стечено у завршена тек два рата, Српска врховна команда приступа реорганизацији целокупне војне силе. Ова реорганизација обухвата и санитетску службу, тако да се доносе бројна правила и упутства која имају за циљ да утврде поступке и модернизацију рада санитетске службе у целини. Међу

средствима су и санитетски возови припремљени за евентуалну употребу у будућим ратовима.

Референт санитетске службе при Дирекцији железница др Милан Поповић, бавећи се изучавањем података о коришћењу железница у евакуацији рањеника на пругама у Србији, објавио је рад у часопису „Српски Архив за целокупно лекарство“ (св. 3, стр. 157, 1897) у коме између осталог пише:

„... мишљење о корацима које треба од стране надлежних предузети ради формирања сталних санитетских возова у ратовима ...“ у поменутом чланку даље стоји: „... да се дирекцији железница препоручи да се у будуће при поручивању теретних кола, бар 5% направи са вратима у зачелу ...“

У ових четврт века заштита за Начелника санитета биће постављен др. Михајло Марковић, вишегодишњи Управник Нишке војне болнице. Као добар организатор, а уз то имајући искуства и одређено мишљење о санитетским возовима, он набавља сасвим нову санитетску опрему која је по оцени бечког хирурга, професора др Алберта, „најбоља опрема за први српски санитетски воз“.

Значај организоване евакуације рањеника железницом у току неког новог рата налази своје место и у Правилима за полагање официрског испита за чин санитетског мајора које је издало Министарство војске 1899. године. Кандидат посебно полаже испит: „... о употреби санитетских колона, организовању железничких санитетских возова у време маневра или рата ...“

У моменту мобилизације 1912. године, коју је народ са одушевљењем дочекао, Србија је у односу на друге учеснике у том рату била боље опремљена.

Војни санитет који је већ био увео извесне новине, стручно је био на завидном нивоу. Значајан допринос оваквом материјалном стању у војно-санитетској служби, пружио је Српски црвени крст који је имао опрему за 1000 болесничких кревета, као и 45 санитетских кола, (шест стелажа за *железнички воз* са 220 носила за рањенике и мноштво другог материјала и опреме).

Према формацији из 1908. године, за овај рат био је предвиђен „... један санитетски воз унапред припремљен ...“ од Х-вагона којима су на стелажама од гвоздених конопаца била смештена по два носила. Ова опрема преузета је из Главног санитетског слагалишта Врховне команде и монтирана у вагоне који су већ унапред стајали на посебном колосеку припремљена за санитетски воз на београдској железничкој станици.

Табела 1

Капацитети српских санитетских возова\*  
у ратовима 1912–1918. године

ГЛАВНА ПРУГА					
		1912. г.	1913. г.	1914. г.	Узани колосек
Број возова		2	3	7	1
Број рањеника	Тешки	130–200	180–200	180–200	
	Лаки	200–400	до 1000	до 1000	
Састав		Х и Ц вагони	преправљени Ц-вагони	путнички Ц-вагон и Г-вагон	путнички вагони III класе

\* Дневно је превозено и до 2–3000 хиљаде р/б.

Убрзо по обављеној мобилизацији увидело се да опрема предвиђена за завршени воз није била довољна и одговарајућа. Уз то, у вагонима није било грејања, светла и што је најважније није било пролаза кроз вагоне.

Увидело се да су то били велики недостаци, те воз није могао да се користи за транспорт рањеника на дуже релације. Због тога Врховна команда наређује изградњу још једног санитетског воза за нормалан колосек. Истом наредбом се одређује да санитетски возови имају свој формацијски број.

Формацијски састав санитетских возова у ратовима  
од 1912. г. до 1918. године

Табела 2

	Главна пруга			Узани колосек
	1912.	1913.	1914.	
Лекара	2	1	2	1
Лекарских помоћника	1	1	1	1
Апотекара		1	1	—
Подофицира	5	4	4	1
Болничара	20	20	20	12



За командира „Санитетског воза број 1“ посебном наредбом Врховне команде одређен је др. Милан Петровић, који ће нам касније једним штампаним извештајем пружити најпотпуније податке о раду ових возова.

При формирању овог воза, у целој композицији није било нигде предвиђен вагон за рад лекара при транспорту, пошто воз није требао да буде за дужа путовања.

У моменту избијања ратних сукоба, Србија већ располаже са два санитетска воза на главној прузи Београд–Ристовац, и једним возом на узаном колосеку Сталаћ–Ужице. Наредбом Врховне команде, а због указане потребе, воз са узаног колосека се крајем октобра 1912. године, пребације на главну пругу према Ристовцу, те је тако од материјала и особља са узане пруге, формиран и трећи санитетски воз. О томе у својим белешкама др М. Петровић пише: „ни једна друга војска – ни савезничка, нити непријатељска, за време балканског рата, није имала својих нарочито уређених санитетских возова“.

Ова оцена је нарочито значајна, када се зна да је Црвени крст Аустрије у току овог рата послао као поклон Бугарској један санитетски воз, који је „... по уређењу и опреми далеко изостајао од наших возова ...“. Сваки санитетски воз је имао максимални капацитет од око 180 до 200 рањеника који су могли да се транспортују лежећи.

У исти транспорт укључивала су се једна кола треће класе за смештај 200 до 400 лакших рањеника. Организовање оваквих возова који су били другачије састављени и посебно опремљени, имало је велики значај.

Од санитетског материјала, сваки наш санитетски воз био је опремљен као „пољска болница“ али у састав композиције није укључивана кухиња па се исхрана организовала од стране добровољних и хуманитарних организација на успутним станицама.

О исхрани рањеника и болесника, није се довољно водило рачуна, иако је један транспорт рањеника са фронта путовао и до четири дана.

Из прикупљених података а нарочито усмених казивања учесника рата 1912. године, за време Кумановске битке, санитетски возови су на фронту Прве Армије прилазили у непосредну близину првих борбених линија, (железничка станица Табановци–Б. П.) ради прихватања рањеника. У току овог рата превезено је преко 110 хиљада рањеника. Сваки воз је у исто време прешао више од 40 хиљада километара, вршећи службу евакуације.

У Српско бугарском рату 1913. године, коришћени су возови и за евакуацију савезничких рањеника и превоз бугарских заробљеника. Када су Бугари јула месеца 1913. године, у свом налету пресекли железничку везу Скопље–Солун, наш „Санитетски воз број три“, био је уступљен Грчкој Врховној команди и превозио је грчке рањенике на релацији Битољ–Солун. Податке о њиховом кретању редовно објављују, Битољске општинске новине у рубрици „Дневне вести“. Ту се поуздано може утврдити тачан број довозених рањеника који су приспели у Битољску болницу.

Убрзо се показало – на почетку ратних операција 1914. године, да ни три санитетска воза – колико је Србија имала – нису довољна за превоз све већег броја рањеника. Зато се већ крајем 1914. године по наређењу Врховне команде формирају још два воза, која су раније била предвиђена, – па тако и опремљена – за превоз лакших рањеника и реконвалесцената.

До краја 1914. године, Србија је располагала са седам возова на главној железничкој прузи и један на узаном колосеку. За време затишја ови возови, делимично су коришћени као редовни возови на прузи Ниш–Топчидер.

Санитетски воз за узани колосек припреман је на брзину, па зато није потпуно опремљен као остали возови, али је имало значаја и то што је он радио на краћој релацији.

## Врсте возова и командири

Табела 3

Возови	Командири
Санитетски воз бр. 1	капетан 1. кл. др Милан Петровић
Санитетски воз бр. 2	потпуковник др Михаило Величковић
Санитетски воз бр. 3 (транспортни)	др Милан Цекић-Преметерац, затим старији медицинар Јован Јанковић (од 1913. воз је у саставу Грчке Војске)
Санитетски воз бр. 4	мајор др Светозар Марковић
Санитетски воз бр. 5	капетан 1. кл. др Милутин Копша, затим хирург капетан 1. кл. др Владислав Маринковић (у јесен 1915.)
Санитетски воз бр. 6	мајор др. Миленко Матерни
Санитетски воз бр. 7 (транспортни)	апсолвент медицине санитетски наредник Станислав Јовановић, а затим старији медицинар Љубомир Петровић

Поуздани подаци о овим транспортима могу се наћи и у многим публикованим сећањима бораца ратова 1912. године.

Пишући о ратној 1914. години, као и победама српске Војске војвода Живојин Мишић је записао: „... Србија је своје победе постигла великим људским жртвама, 22 хиљаде погинулих и хиљада оних који су рањени ...“ који су од борбених линија превезени неким од наших или савезничких санитарских возова.

Када су септембра 1915. године, Централне силе под командом немачког фелдмаршала Макензена, почеле да стежу обруч око Србије српска војска је успоравајући надирање непријатеља имала велики број рањеника. Наши санитарски возови рањенике су пребацивали ка јужним границама, јер се према првобитном плану мислило на повлачење према Битољу и Солуну. Ова евакуација рањеника према Битољу, Ђевђелији и Косовској Митровици извршена је уз ванредни напор како железничког тако и санитарског особља. Из сећања једног од добровољаца „Четврте резервне болнице“ архитекте Александра Секулића сазнајемо: „... да је санитарски воз број II форсирано извршио евакуацију рањеника скопске војне болнице. Овом евакуацијом руководио је санитарски мајор др Шушкаловић управник ове болнице ...“

Овде је вредно поменути још један детаљ из историје српског повлачења. „... Када је 10. августа 1914. године начелник штаба српске Врховне команде војвода Радомир Путник добио обавештење да Аустријанци припремају офанзиву против Србије и када су само два дана касније Поћорекове јединице прешле Дрину он је у име владе Србије јануара 1915. године од савезника затражио војну и другу помоћ. Француска је на молбу српске владе донела одлуку да се једна француска аеропланска ескадрила повуче са западног фронта и упути у Србију, као помоћ српској војсци. Тако ће у првој половини марта месеца 1915. године из Париза у Србију приспети једна ескадрила „ФМ193“ са десет авиона типа „Farman“ са 99 официра, подофицира и војника. Командант ове групе био је мајор Vitra, а са српске стране господин Предић – из књиге: Будимир Павловић „Санитарски авион у Српском и Југословенском ваздушном простору“, Бања Лука.

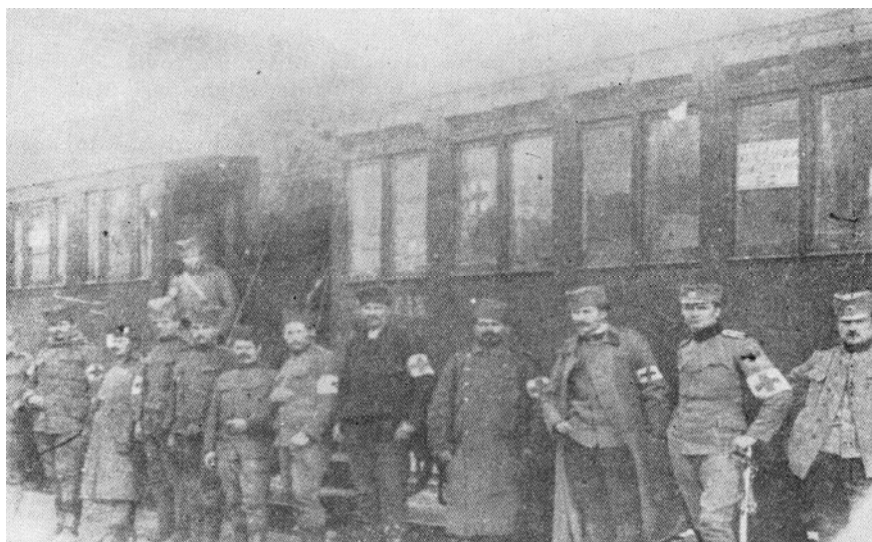
Овај податак помињемо, јер је та савезничка ескадрила за време повлачења према Албанији превозила српске рањенике који се нису могли другим транспортом евакуисати. То су били српски војници који су молили Врховну команду да их не оставља у аустријском или бугарском заробљеништву.

## Санитетски возови у пробоју солунског фронта

Припремајући се за ратне операције на Солунском фронту француски генерал Сарај прво је тражио „... да санитарски железнички саобраћај на овом ратишту стави под директну команду француске војске. Тако је овом наредбом стављено на располагање савезничкој команди, цео возни парк који је при напуштању Србије пребачен преко Битоља и Солуна на грчку територију. Пребачени инвентар српске железнице био је: десет локомотива и 543 које путничких које теретних вагона. Од тог материјала формирано је по француским војним правилима неколико санитарских возова.

Тако су по тим правилима и формацијски били састављени. У једној композицији било је 23 до 40 вагона, што је омогућавало евакуацију већег броја рањеника. Када је 14. септембра 1918. године пробијен Солунски фронт ови санитарски возови добијају значајну улогу у транспортовању рањеника од Битоља ка Солуну и од Ђевђелије ка Солуну, који ће касније бити пребацивани у војне болнице на тлу Африке или Француске, заједно са савезничким медицинским особљем. О њиховом раду сачуване су успомене и сећања рањеника и особља.

Ови су возови евакуисали рањенике све до краја рата 1918. године, када су поново формиран српски санитарски возови.



*„Санитарски воз бр. III“ на железничкој станици Битољ*

## Дезинфекциони воз

Нашој теми – санитарски возови – свакако да припада и једна железничка композиција која је 1915. године формирана и кретала се на главној прузи у Србији.

То је ДЕЗИНФЕКЦИОНИ ВОЗ који је формиран када се на тлу Србије јавила епидемија пегавог тифуса са високом смртношћу. Епидемијом је било обухваћено сво становништво Србије: војска, рањеници, болесници, становништво, заробљеници. Одлуком Врховне команде у „Санитарском возу број 1“ почиње посебно да се обраћа пажња и започиње ванредна хигијенска обрада и дезинфекција предмета и материјала који је био у контакту са рањеницима и болесницима.

„Санитарски воз бр. 1 „убрзо се по наредби командира воза др. М. Петровића – преуређује у „дезинфекциони воз“, који се опрема дезинфекционим апаратом те се дезинфикују постелина и други прибор којима се служе рањеници.

За време транспорта дужност овог воза била је: „... да на главној прузи северно од Сталаћа врши хигијенско-профилактичку службу..“ Убрзо се указала потреба па је војни санитар формирао и „Дезинфекциони воз број 2“ који је ову исту службу обављао на главној прузи, на релацији Сталаћ–Ристовац, као и на прузи узаног колосека.

## Закључак

Из напред изложеног слободни смо да закључимо да се од првог момента у српском војном санитару схвата улога железнице за евакуацију рањеника. Са поносом можемо истаћи: да су нам санитарски возови све до повлачења били најбоље уређени међу свим учесницима ових ратова. Овај велики удео како железнице тако санитарског особља које је боравило на њима најбоље је исказао вели српски војсковођа војвода Радомир Путник следећим речима: „... Србија је у то време имала три Армије, а ја сам имао прилику и част да командујем и четвртом, а то је била наша железница ...“

## Литература:

1. Протић М., Павловић Б.: „Српски санитарски возови у прошлости“ Монографија, Југословенске железнице – Београд, 1976.
2. Арнаутовић Д.: Историја српских железница 1884–1914. Београд, 1934.
3. Војна енциклопедија, књига 8 стр. 481, 500 – Београд, 1966.
4. Ивковић Т.: Споменица 25-то годишњице српских железница 1884–1909. Београд, 1909.
5. Кундаковић М.: Седам и по деценија једне фабрике 1884–1959. Ниш, 1959.
6. Михаиловић Д.: Шумадијска дивизија 1. позива 1915. – књига прва – Крагујевац, 1936.
7. Мишић Ж.: Моји мемоари – Политика, 1969. Београд.
8. Микић С.: Историја ваздухопловства Југославије – Београд, 1933.
9. Петровић М.: Санитарски возови у Балканском и светском рату – Наше ратно санитарско искуство – Београд, 1925.
10. Пуљевић В.: Из ратничких бележака 1912–1918. – Београд, 1970.
11. Споменица 1876–1936. Друштво Црвеног крста Краљевине Југославије – Београд, 1936.
12. Станојевић Вл.: Историја српског војног санитета – Београд, 1925.
13. Станојевић Ст.: Историјски атлас за општу и националну историју – Београд, 1940.
14. Стефановић Св.: Фрагмент из градње за историју нашег повлачења и изгнанства – Српски архив 6, 7, 8, 9 – Београд, 1921.
15. Schenk Miers: The American civil war – New York, 1961.
16. Писмо арх. Секулић Александра – Београд, 1970.
17. Фотодокументација Железничког музеја у Београду.