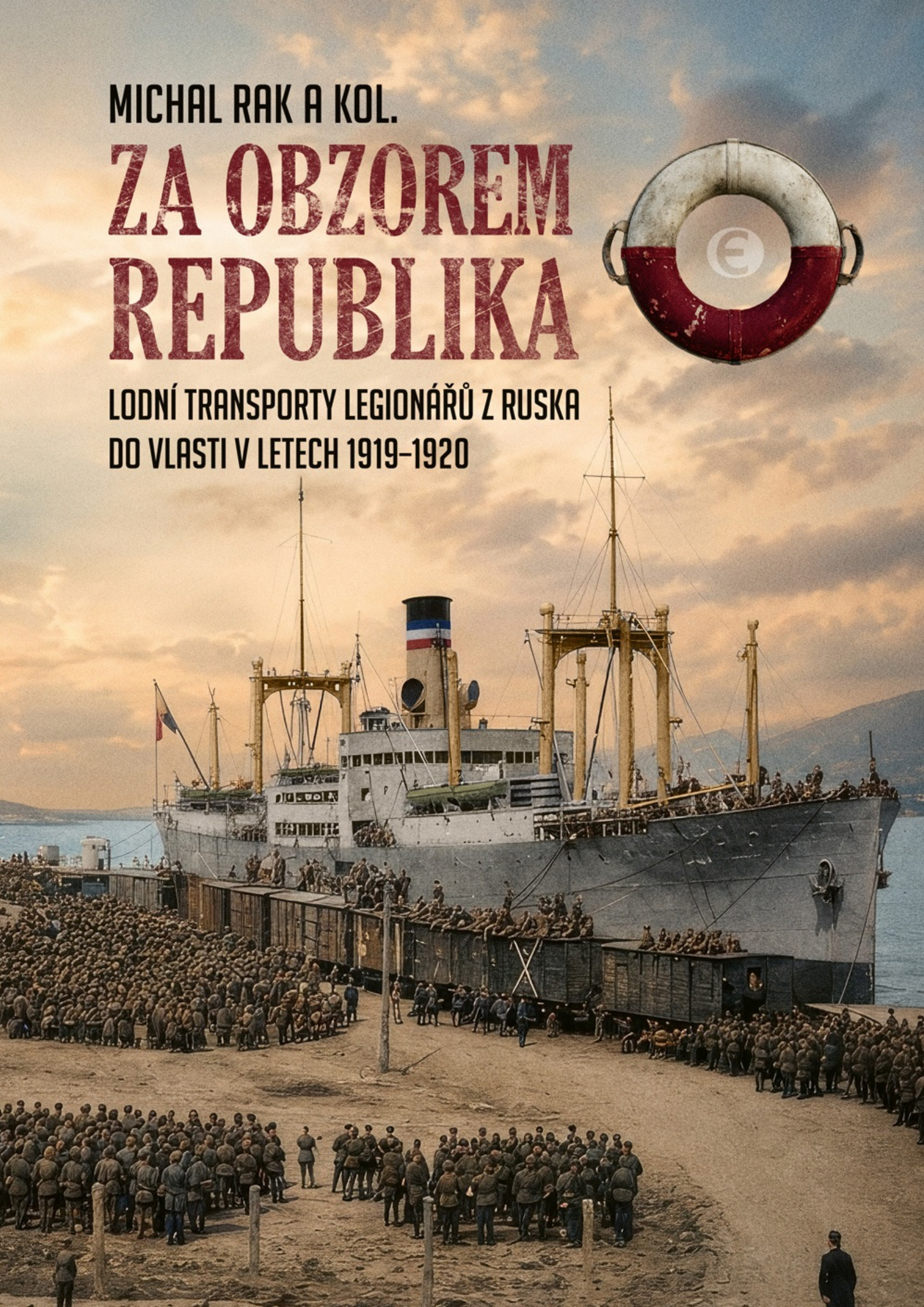
MICHAL RAK A KOL.

ZA OBZOREM REPUBLIKA

LODNÍ TRANSPORTY LEGIONÁŘŮ Z RUSKA DO VLASTI V LETECH 1919–1920



MICHAL RAK A KOL.

ZA OBZOREM REPUBLIKA

LODNÍ TRANSPORTY LEGIONÁŘŮ Z RUSKA DO VLASTI V LETECH 1919–1920

NAKLADATELSTVÍ EPOCHA

Č. SL. OBEC LEGIONÁŘSKÁ

Poznámka k obálce:

Legionáři 30. transportu se chystají k vyplutí domů, 1. červen 1920. Základem obálky se stal historický snímek z odjezdu lodi *USAT Edellyn*, který najdete na straně 455, jenž byl upraven a kolorován pomocí umělé inteligence. Zachycuje vše typické pro ruské legie – velké množství vojáků, vlakovou soupravu (ešalon), moře a zaoceánský parník. *USAT Edellyn* patřila americké Armádní dopravní službě (ATS), která ji používala se svým lodním prefixem (USAT) a jejíž barevné schéma na komíně zde vidíme – tvoří ho černý vršek, americká trikolora a zbytek je v barvě pískové. Právě barvy komínů byly v tomto období hlavním a rychlým identifikačním prvkem toho, komu loď patří. Motiv obálky doplňuje bílo-červený záchranný kruh. Jeho podoba vychází ze záchranného kruhu ruského parníku *Nižnij Novgorod*, se kterým se domů vracel 17. transport, a najdete ho na straně 252.

© Michal Rak a kol., 2026
Cover art © Lukáš Tuma, 2026
Photos © Archiv České národní banky, Library of Congress, Masarykův ústav a Archiv Akademie věd České republiky, National Archives, Naval History and Heritage Command, sbírka Čs. obce legionářské, sbírka Tomáše Drábka, sbírka Alexandra Hejla, sbírka Jiřího Charfreitaga, sbírka Moravského zemského muzea, sbírka Petra Odehnala, sbírka Jakuba Taberyho, State Library Victoria, Marcela Tolarová, Vojensky ústřední archiv – Vojensky historicky archiv Praha, wikipedia.org, 2026

Czech edition © Nakladatelství Epocha, Praha 2026

ISBN 978-80-278-0301-9 (print)

ISBN 978-80-278-1734-4 (pdf)

OBSAH

ÚVOD **7**

ČESKOSLOVENSKÁ LEGIE V RUSKU 1914–1920 ..... **11**

OD DRUŽINY K ČS. VOJSKU NA RUSI 12
(Milan Mojžíš – Michal Rak)

V řadách ruské armády 12
Vystoupení proti bolševikům 14
Pány Sibiře 16
Zpět na západ 18
V ruské občanské válce 20
Při ochraně magistrály 21
Rozvrat 22
Odchod ze Sibiře 23

VLADIVOSTOK 26
(Michal Rak)

LODNÍ EVAKUACE 48
(Milan Mojžíš – Michal Rak)

Transporty dobrovolníků do Francie 48
Přerušení transportů 50
Evakuační úřad a Centrokomise 52
Evakuace čs. vojska do Vladivostoku 57
Nalodění a odjezd 58
Život na lodi 64

LODNÍ TRANSPORTY **71**
(Michal Rak)

1. *SS Roma* 72
2. *HMHS Madras / SS Empire* 80
3. *USAT Sheridan / USS Rijndam* 92
4. *SS Nanking / USS Susquehanna* 102
5. *SS Archer / USS Aeolus* 114
6. *Liverpool Maru* 128
7. *Meinam* 142
8. *USAT Heffron* 148
9. *Karachi Maru* 170
10. *Capetown Maru* 184
11. *Italy Maru* 190
12. *Scotland Maru* 198
13. *Yonan Maru* 206
14. *SS Trás-os-Montes* 222
15. *Shunko Maru* 232
16. *Hwah-Yih* 240
17. *Nižnij Novgorod* 250
18. *USAT Sheridan* 258
19. *USAT Madawaska* 272
20. *USAT Mount Vernon / USAT America* 284
21. *SS Titan / SS Orotava* 308
22. *USAT America* 320
23. *USAT President Grant* 342
24. *USAT Crook* 368
25. *SS Keemun / SS Orotava* 376
26. *SS Ixion* 386
27. *USAT Sherman* 394
28. *SS M. S. Dollar* 406
29. *SS Protesilaus* 414

Kanadské transporty 420

30. *USAT Edellyn* 452
31. *SS Teucer / SS Huntspill* 468
32. *USAT Thomas* 478
33. *USAT Logan* 490

33a. *SS Himalaya* 502

34. *SS Huntsend* 510
35. *USAT President Grant* 526

35a. *Legie* 548

36. *USAT Heffron* 560

Ostatní transporty 572

NÁVRAT DOMŮ **587**
(Milan Mojžíš – Michal Rak)

Příjezd do Evropy 588
Příjezd do vlasti 595

NEDOPLULI **611**
(Lukáš Janda – Miroslav Maňas – Petr Tolar)

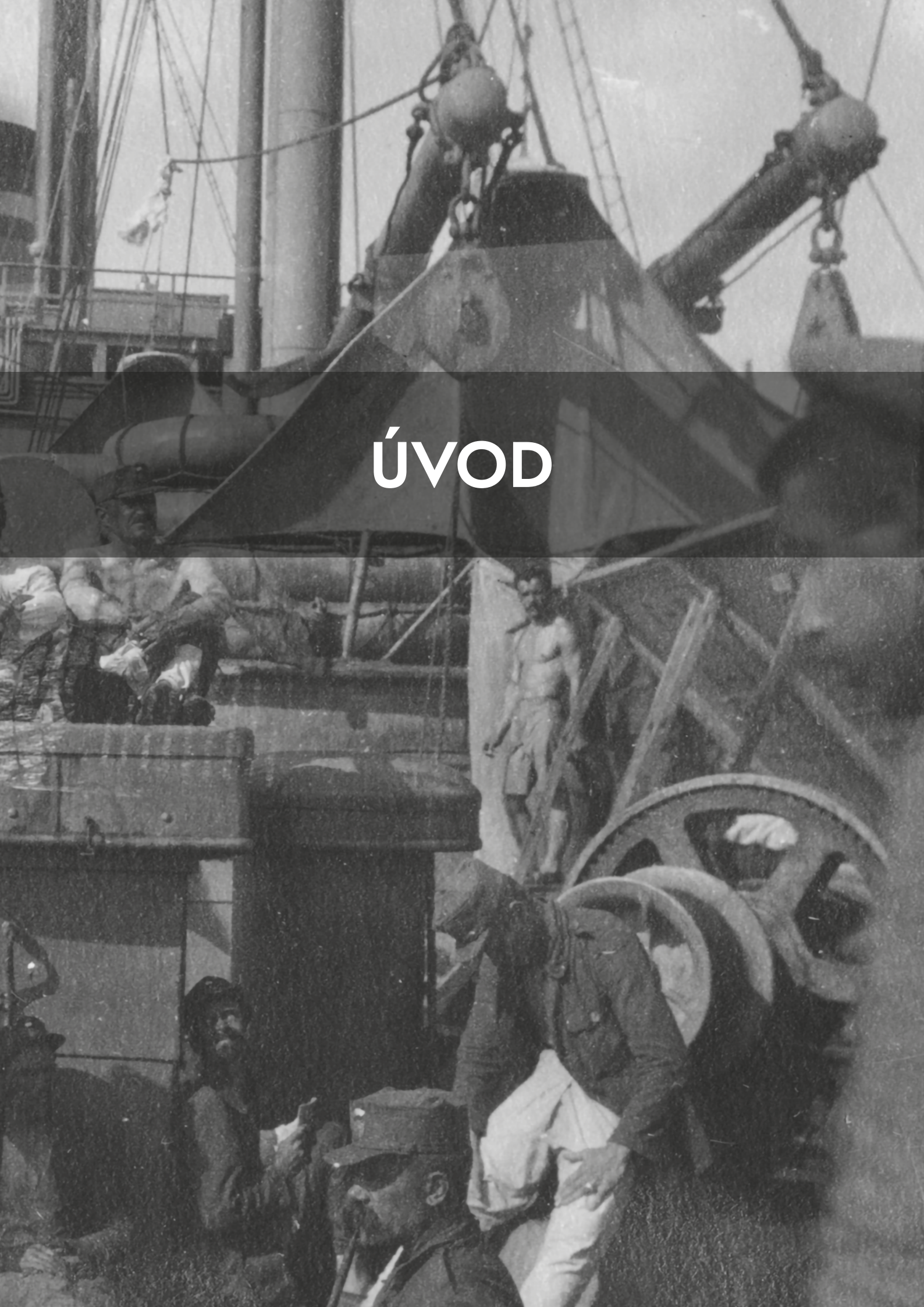
NÁVRATOVÝ STEJNOKROJ ČS. LEGIONÁŘŮ Z RUSKA 630
(Petr Tolar)

VELITELÉ TRANSPORTŮ **635**
(Michal Rak)

ZÁVĚR **701**

ZKRATKY A VYSVĚTLIVKY **707**
SEZNAM PRAMENŮ A LITERATURY **708**
PODĚKOVÁNÍ **711**

Legionáři 23. transportu odpočívají během plavby domů na palubě lodi USAT President Grant *(foto VÚA-VHA).*



ÚVOD

Legionáři 19. transportu čekají ve vladivostockém přístavu na nalodění. Své osobní věci včetně pušek mají doslova „na hromadě" na molu. Až na ně přijde řada, vše si rozeberou a nastoupí na své evakuační plavidlo, kterým je americký parník USAT Madawaska. *Rusko opustí 12. března 1920 (foto VÚA-VHA).*

V souvislosti s blížícími se oslavami 100. výročí založení Československa a zásadní rolí, kterou sehrály československé legie při jeho vzniku, bylo v roce 2011 Ministerstvem obrany rozhodnuto o realizaci projektu *Legie 100*. Jeho cílem bylo v letech 2014–2020 zlepšit povědomí české veřejnosti o československých legionářích několika cestami. Projekt zahrnoval budování nových pomníků a péči o válečné hroby u nás a v zahraničí, pořádání celé řady vzpomínkových akcí u příležitosti výročí významných událostí boje za samostatný stát a prostřednictvím výstav, dlouhodobých expozic a publikací připomínal legionářskou historii.

Československá obec legionářská (ČsOL) se do projektu *Legie 100* zapojila od samého počátku, přičemž jejím nejviditelnějším příspěvkem se stalo pojízdné muzeum Legiovlak. Věrná replika legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy na Transsibiřské magistrále v Rusku probíhaly válečné operace čs. legií, křižuje Českou republiku od roku 2015. Legiovlak několikrát zavítal i na Slovensko a i dnes, po jedenácti letech, je stále v provozu. Díky husté železniční síti může ČsOL doslova vozit legionářskou historii přímo k zájemcům i v odlehlých částech naší vlasti. Povědomí o čs. legionářích se skutečně podařilo značně zvýšit a Legiovlak se stal centrem sběru informací o jednotlivých legionářích. V rámci projektu *Legie 100* vznikla totiž i unikátní online databáze všech čs. legionářů, jejichž příbuzní záhy začali přinášet na Legiovlak různé materiály – od jednotlivých fotografií až po celé pozůstalosti. Příslušníci osádky Legiovlaku vše řádně zdigitalizovali, aby mohly být materiály vkládány do databáze. Díky této činnosti má nyní v databázi přes 22 000 čs. legionářů nějaké doplňující informace, včetně desetitisíců fotografií.

Sběr informací umožnil ČsOL také rozšířit publikační činnost a navázat na naše předchůdce z meziválečného období. Začali jsme vydáváním legionářských deníků a vzpomínek v nově utvořené Edici pamětí Československé obce legionářské. Ta v současné době čítá již 17 titulů (včetně vzpomínek účastníků druhé světové války a zahraničních misí Armády ČR). Záhy se však ukázalo, že bude potřebné zpřesnit i faktografické údaje, jelikož některé události nejsou dostatečně zpracovány a dlouhá desetiletí se o nich šíří nepřesné informace. Prvním takovým tématem se v roce 2017 stala slavná bitva u Zborova. K jejímu 100. výročí, které bylo připomenuto i Národní poutí na bojiště

a k zrekonstruované Bratrské mohyle v Kalynivce, jsme připravili speciální vydání našeho časopisu *Legionářský směr*, které bitvu přiblížilo. Vzhledem k tomu, že získaných materiálů bylo skutečně velké množství, stalo se zmíněné vydání časopisu základem rozsáhle publikace *Zborov 1917–2017*. Díky primárním materiálům a studiu v archivech, zejména ve Vojenském historickém archivu, se podařilo následně, byť v poněkud menším rozsahu, zpracovat bitvu u Bachmače, boje u Terronu a Vouzieres, boj o Doss Alto, boje na Slovensku v roce 1919 či představit řadu zapomenutých legionářských osobností.

Vyvrcholením všech aktivit měl být rok 2020 a připomenutí ukončení lodní evakuace čs. legionářů z Vladivostoku do vlasti, jehož součástí měla být i velká pouť do Ruska s návštěvou míst spojených s činností čs. legionářů na Dálném východě. V rámci příprav se ukázalo, že informace k lodním transportům jsou neúplné a nepřesné. Rozhodli jsme se je proto zpracovat do našeho časopisu *Legionářský směr* včetně medailonků všech velitelů a stručné historie plavidel. Velkou pomocí nám v tom bylo zpřístupnění fondu lodních transportů ve Vojenském historickém archivu. Bohužel vypuknutí pandemie covid-19 v březnu 2020 všechny plány zhatilo. Ze vzpomínkové cesty po stopách čs. legionářů sešlo a došlo i k omezení činnosti archivu, což zkomplikovalo přípravu časopisu. Přesto se jej nakonec podařilo dokončit a stal se hlavním připomenutím návratu čs. legionářů do vlasti.

Kvůli omezenému rozsahu časopisu nebylo možné využít všechny shromážděné materiály, proto jsme od začátku počítali s přípravou rozsáhlejší publikace. Následné práce nakonec zabraly pět let, a i díky pokračující jízdě Legiovlaku se podařilo získat další unikátní materiály. Původně plánovaný rozsah publikace se tak značně rozšířil a vyžádal si další čas na zpracování. Nebylo tak možné přípravy dokončit k původně navrhovanému 105. výročí ukončení lodních transportů. Zcela nepochybně se ale zvolený postup velmi pozitivně projevil na finální podobě knihy, která přináší řadu unikátních informací jako jsou autentické vzpomínky legionářů, doposud nikdy nepublikované fotografie a kompletní životopisy všech velitelů včetně jejich profilových fotografií.

Doufáme, že budete s naší prací spokojeni tak jako my.

Legionáři 23. transportu na palubě lodi USAT President Grant. Anabáze skončila, už je čeká jen cesta domů. Ovšem i ta bude dobrodružná a plná nebezpečí (foto VÚA-VHA).

Společná fotografie příslušníků 10. roty 1. čs. stř. pluku pořízená před slavnou bitvou u Zborova (foto VÚA-VHA).

ČESKOSLOVENSKÁ LEGIE V RUSKU 1914–1920

Slavnostní přísaha a svěcení praporu České družiny v Kyjevě 11. října 1914. Podle tehdy v Rusku užívaného kalendáře to bylo 28. září, na den svatého Václava (foto VÚA-VHA).

OD DRUŽINY K ČS. VOJSKU NA RUSI

V ŘADÁCH RUSKÉ ARMÁDY

Když vypukla první světová válka, žilo v Rusku na 100 000 Čechů a Slováků. Většina z nich zde již byla usedlá, zejména na Volyni a na Kavkaze, na počátku 20. století se ale objevila druhá migrační vlna, zejména odborníků, kterých se v carském impériu nedostávalo a jim se tak otvírala lepší budoucnost než doma. Jednalo se o zkušené řemeslníky, úředníky, technické specialisty, obchodníky, umělce i učitele všech stupňů. Mířilo sem velké množství sokolů, kteří v zaostalém státě zakládali tělovýchovu. A byli to právě oni, kdo v době zhoršující se mezinárodní situace odmítli návrat domů, a naopak po vypuknutí konfliktu nabídli své služby Rusům. Ve stejné době zástupci krajanských spolků vyvinuli velké úsilí o vznik národní jednotky, která by bojovala proti Německu a Rakousko-Uhersku. Jejich snahy byly korunovány 28. srpna 1914, kdy byl vydán první rozkaz České družiny, která tím oficiálně vznikla.

Základem jednotky se stali právě dobrovolníci z řad čs. migrantů, které doplnili dobrovolníci z řad kolonizátorů, ale také mobilizovaní Češi s ruským poddanstvím. Formování bylo zakončeno 11. října 1914 (podle v Rusku používaného juliánského kalendáře 28. září – na svátek sv. Václava) slavnostní přísahou na Sofijském náměstí v Kyjevě. Přísahalo 716 čs. dobrovolců (z toho 16 Slováků) a osm čs. důstojníků, kteří v rámci přísahy ještě políbili evangelium, kříž a prapor.

Následně odešli dobrovolci na frontu, kde původně neměli být nasazeni v první linii. V létě 1914 se totiž ruské armádě proti té rakousko-uherské dařilo, porazila ji v několika velkých bitvách a postupovala směrem na západ, v září dobyla Lvov, obklíčila pevnost Přemyšl a pokračovala směrem na Krakov a Karpaty, kde dosáhla slovenského území. Rusové počítali s tím, že dosáhnu i Moravy, kde měli být příslušníci České družiny používáni v propagandě mezi místním obyvatelstvem a jako spojky mezi nimi a Rusy. Když však na frontu konečně dorazili, situace se změnila

Příslušníci 5. roty České družiny v zimě 1915, všichni obdrželi Kříž sv. Jiří. V dolní řadě třetí zleva Matěj Němec, který se domů vrátil jako velitel 19. transportu (foto VÚA-VHA).

a bylo jich potřeba přímo v poli. Rozděleni do polorot a čet byli přiděleni jako rozvědčíci k ruským jednotkám 3. armády. Ta obdržela na poměry ruské, a možná nejen ruské, armády unikátní jednotku, tedy co se týče jejích čs. příslušníků. Jednalo se o vysoce motivované dobrovolníky s dobrým vzděláním, často i vysokoškolským (kdežto většina Rusů neuměla číst ani počítat), byli dobře jazykově vybaveni, většina ovládala němčinu, někteří i maďarštinu, tedy řeči protivníků. Velice podstatnou věcí pak bylo, že řada z nich měla za sebou výcvik v rakouské armádě a někteří byli i důstojníky v záloze. Znali tak předpisy a postupy nepřítele. Jejich další důležitou činností mimo provádění rozvědek v týlu protivníka tak bylo zajímání nepřátelských vojáků, jejich výslechy či tlumočení u štábů. Úspěchy České družiny při průzkumné činnosti vedly k povolení dalšího náboru dobrovolníků, včetně těch z řad zajatců na frontě, a jejímu rozšíření na Česko-Slovácký střelecký pluk v lednu 1916. Po povolení náboru v zajateckých táborech mohla v květnu 1916 vzniknout Československá střelecká brigáda o dvou plucích. Ta nadále netvořila kompaktní celek, ale jednotky operovaly jako průzkumné formace na jednotlivých úsecích fronty odděleně a jejich činnost byla ceněna a vysoce hodnocena.

Úspěšně si čs. rozvědčíci vedli i v průběhu ofenzívy generála Alexeje A. Brusilova v létě 1916, při které byly nejenom využity informace z rozvědek, ale některé roty postupovaly i na hrotě ruského postupu. Únorová revoluce v roce 1917 sice přinesla do Ruska demokracii, ale současně vedla k rozložení ruské armády, a tím i východní fronty. Tomu nezabránila ani letní Kerenského ofenzíva, do které se dobrovolně přihlásila celá čs. brigáda. U městečka Zborov nedaleko Tarnopolu 2. července 1917 prolomilo na 3 500 československých dobrovolníků všechna tři pásma rakousko-uherské obrany, zajalo na 4 000 rakousko-uherských vojáků a ukořistilo 20 děl. Cena za to byla relativně malá – padlo 173 vojáků, 29 zemřelo na následky zranění, 32 zůstalo nezvěstných a asi tisícovka byla zraněna. Průlomu ale ruská vojska nedokázala využít a následná protiofenzíva Centrálních mocností vedla k totálnímu zhroucení ruské fronty (Tarnopolský ústup) a odchodu na střední Ukrajinu.

Plán útoku čs. brigády u Zborova vypracoval velitel I. praporu 1. čs. stř. pluku por. Stanislav Čeček (stojící uprostřed) ve spolupráci s dalšími veliteli, zejména velitelem II. praporu 1. čs. stř. pluku por. Otakarem Husákem (stojící vpravo). Sedící třetí zleva je Karel Janoušek, který sloužil během druhé světové války jako velitel čs. letců v britském Královském letectvu (foto VÚA-VHA).

Vítězství u Zborova však bylo propagačně využito nejen v Rusku, ale i v zahraničí a stalo se oporou čs. politickým představitelům, soustředěným v Československé národní radě (ČsNR) pod vedením profesora Masaryka, v úsilí o vytvoření samostatných národních jednotek ve Francii a Itálii. Prozatímní vláda v Rusku také konečně povolila neomezený nábor zajatců a v říjnu 1917 vznikl Československý armádní sbor se dvěma divizemi, dvěma dělostřeleckými brigádami a dalšími speciálními a týlovými oddíly o síle téměř 40 000 mužů. Zároveň ale bylo zřejmé, že pokračovat v boji z Ruska, zmítaného vnitřními problémy a nepokoji, bude obtížné. Začal se tedy plánovat přesun čs. sboru na západní frontu, kam v říjnu 1917 odjelo prvních 1200 dobrovolníků. Druhý transport již byl zachycen ve víru listopadové bolševické revoluce a odplout mohl až v březnu 1918. Čs. legionáři se v té době podle směrnice předsedy Československé národní rady Masaryka, který od jara 1917 pobýval v Rusku, snažili dodržovat neutralitu a nezasahovat do vnitřních ruských sporů.

Dne 15. prosince 1917 bylo ale uzavřeno příměří mezi Ruskem a Centrálními mocnosti, načež hned následující den Francie prohlásila všechny čs. jednotky za součást dohodových vojsk pod francouzským velením a 7. února 1918 francouzské ministerstvo války a Čs. národní rada vyhlásily vznik čs. autonomního vojska ve Francii, jehož součástí byly i jednotky v Rusku. Ty bylo rozhodnuto přepravit na západní frontu přes dálněvýchodní přístav Vladivostok.

VYSTOUPENÍ PROTI BOLŠEVIKŮM

Po uzavření příměří začalo v Brestu Litevském vyjednávaní o ukončení války na východě. Bolševici však různě zdržovali, takže Němci s Rakušany zahájili 18. února 1918 operaci *Faustschlag*, rozsáhlou ofenzívu na východ, které nebyla slabá Rudá armáda schopna čelit a vedla k podepsání míru 3. března 1918.

Po zahájení postupu Centrálních mocností na východ musely tímto směrem vyrazit i čs. jednotky a počátkem března 1918 svedli s Němci boje u Kyjeva, a hlavně železničního uzlu Bachmač. Zde vojáci zejména 4., 6. a 7. čs. stř. pluku od 8. do 13. března ústupem bojem, taktickými protiútoky či jednáními zdržovali nepřátelský postup a umožnili ústup Čs. armádního sboru z Ukrajiny na východ. Odbočka Československé národní rady uzavřela se sovětskou vládou tzv. Stalinovu dohodu o průjezdu sboru v 63 vojenských vlacích po 40 vagonech do Vladivostoku, za což se Češi zavázali k neutralitě a k vydání většiny zbraní ve městě Penza. První vlak s čs. vojáky tak na východ z Penzy vyjel 27. března. V čele měly jet útvary 2. divise, záhy však začaly průtahy ze strany bolševiků, přičemž ty největší se děly v Samaře, Omsku a Irkutsku. Za první dva týdny se tak podařilo vypravit jen 15 vlaků, přičemž bolševici vše odkazovali na technické potíže a problémy dráhy. Nabízeli také možnost, aby část vojska odcestovala směrem na sever a do Francie odplula přes Murmansk. To bylo

Vojáci 5. čs. stř. pluku odevzdávají jako první v březnu 1918 v Penze zbraně, aby jim byl umožněn odjezd do Vladivostoku (foto VÚA-VHA).

V květnu 1918 vypukly boje s bolševiky. Čs. vojáci upravovali velké uhelné vagony na improvizované obrněné vlaky, jako například vlak 6. čs. stř. pluku na nádraží Isil-Kul před odjezdem na bojovou akci k Marijanovce 4. června 1918 (foto VÚA-VHA).

odmítnuto a čs. emisarům se zatím dařilo všechny problémy řešit a transporty obnovovat. Do 20. dubna však z Penzy odjela jen polovina plánovaných ešalonů. Jako první do Vladivostoku dorazil kolem poledne 25. dubna I. prapor 5. čs. stř. pluku.

Ostatní ešalony byly na různých stanicích zdržovány, čímž došlo k rozptýlení sboru. Na konci dubna 1918 se přeprava čs. transportů prakticky zastavila, neboť přednost dostaly transporty německých a rakousko-uherských zajatců repatriovaných bolševiky v souladu s podmínkami brestlitevského míru z ruských zajateckých táborů. Ti se zároveň zavázali odzbrojit a zadržet cizí vojenské útvary na ruském území, na rozpuštění čs. sboru ale zatím neměli dostatek sil. Zaujali proto zdržovací taktiku.

Nečinnost v železničních stanicích ale čs. vojáky radikalizovala. K nejvážnějšímu incidentu došlo 14. května 1918 v Čeljabinsku, kdy legionáři potrestali zajatce, který těžce zranil střelce 6. čs. stř. pluku, a následně osvobodili své zadržené druhy. Tento incident posloužil lidovému komisaři vojenství a námořnictva Lvu D. Trockému jako záminka k zatčení politických představitelů Odbočky ČsNR v Moskvě a k vydání rozkazu násilím zadržet, odzbrojit a rozformovat čs. jednotky, dobrovolníky převzít do Rudé armády a z ostatních vytvořit pracovní oddíly. V téže době se ale v Čeljabinsku konala předsjezdová porada zvolených zástupců a velitelů vlaků, která založila Prozatímní výkonný výbor, jenž převzal pravomoc nad vojskem od Odbočky ČsNR a bez ohledu na postoj sovětské vlády měl zajistit přesun „vlastním pořádkem do Vladivostoku". Porada pověřila velením jednotek v evropské části Ruska por. Čečka, v pásmu od Čeljabinsku po Petropavlovsk pplk. Vojcechovského a na východ od Omsku kpt. Gajdu. V reakci na to Trocký 25. května nařídil zastřelit každého Čechoslováka, který bude přistižen na magistrále se zbraní v ruce. A již tento den na stanici Marianovka západně od Omsku zaútočily rudé gardy ze zálohy na dva vlaky 6. čs. stř. pluku. V Irkutsku byl 26. května zákeřně přepaden vlak 2. čs. dělostřelecké brigády a o den později došlo ve Zlatoustu k napadení vlaku s neozbrojeným štábem 1. čs. stř. pluku.

Tyto události společně se zachyceným telegramem Trockého chápali legionáři jako faktické vyhlášení války ze strany bolševiků a na rozkaz svých velitelů okamžitě přešli do protiútoků. Čs. sbor byl ale rozdělen do šesti navzájem izolovaných skupin (penzenské, čeljabinské, novonikolajevské, mariinské, nižněudinské a vladivostocké), z nichž pouze penzenskou skupinu tvořily dosud neodzbrojené čs. jednotky. Vojáci jednotlivých transportů se ale pokusům bolševiků o rozformování ubránili, obsadili železniční stanice, ve kterých stály jejich transporty, ozbrojili se v obsazených skladech a začali se probíjet ke spojení s ostatními skupinami.

PÁNY SIBIŘE

Jako první, již 25. května, vydal rozkaz k vystoupení v centrální Sibiři kpt. Gajda. Jeho jednotky okamžitě zaútočily proti bolševikům, obsadily Mariinsk a Novonikolajevsk (dnešní Novosibirsk) a 1. června se spojily v jednu skupinu, která zahájila postup na západ i na východ. Bohužel vystoupení třetí, východněji operující skupiny bylo po obsazení Nižněudinska a Kansk-Jenisejska zastaveno zásahem spojeneckých důstojníků, kteří uzavřeli s bolševiky příměří, čímž došlo k podstatnému zdržení obsazení magistrály. Nejzápadněji rozložená penzenská skupina, tvořící s 8 000 muži zadní voj celého sboru, dobyla 29. května urputně bráněnou Penzu, 30. května Alexandrovský most přes Volhu a při postupu na východ svedla 4. června vítěznou bitvu u Lipjag. Bolševické obranné pozice zde byly za cenu 30 padlých Čechoslováků proraženy a nepřítel přišel o 1 500 padlých, 300 utopených a 2 000 zajatých mužů a po čtyřech dnech po krátkém boji i o Samaru. Střední skupina čs. vojska o síle asi 8 000 mužů pod velením pplk. Vojcechovského obsadila 27. května Čeljabinsk, 29. května Miass, 31. května Petropavlovsk a po pádu Omsku se na stanici Tatarskaja východně od Omsku spojila 9. června se skupinou kpt. Gajdy, čímž bylo dosaženo prvního velkého úspěchu. Spojené jednotky se rozdělily na tři části. Na západní čeljabinskou plk. Vojcechovského, postupující z Čeljabinsku na západ vstříc penzenské skupině, ale i na sever na Jekatěrinburg a na jih na Trojick, aby si zabezpečila své boky; na severozápadní skupinu por. Syrového, postupující z Omsku na sever k Ťumeni a na východní část kpt. Gajdy, která se po uplynutí příměří obsazením Krasnojarsku (20. června) konečně spojila se skupinou nižněudinskou a spolu s nově formovanými ruskými oddíly se připravovala k nástupu na Irkutsk.

Vladivostocká skupina pod vedením náčelníka štábu čs. sboru generálporučíka Michaila K. Diterichse zatím zůstávala stranou. Mělo to několik důvodů. Vladivostoku, jako konečné stanice v Rusku, dosáhlo jen několik jednotek. Atmosféra ve Vladivostoku se v době příjezdu čs. vojáků výrazně lišila od jiných velkých měst. V lednu 1918 zde sice převzali vládu bolševici, ale různé protibolševické politické frakce zde nadále fungovaly. Nacházelo se zde také větší množství movitějších Rusů a mnoho příslušníků jiných národností, zejména Číňani, Korejci, Mongolové a Japonci. K jejich ochraně se v dubnu ve městě vylodily oddíly japonské armády a v přístavu kotvilo několik dohodových válečných lodí. V okolních oblastech pak operovaly různé protibolševické skupiny, zejména na Východočínské dráze, z nichž nejznámější byly oddíly atamana Semjonova. Bolševici zde zatím neměli dostatek sil, aby vše získali pod svou kontrolu, takže zde

Na konci dubna 1918 dorazili do Vladivostoku vojáci 5. čs. stř. pluku (na snímku na místním nádraží). A právě 5. pluk se společně s 8. čs. střl. plukem podílel na obsazení města 29. června 1918 (sbírka ČsOL).

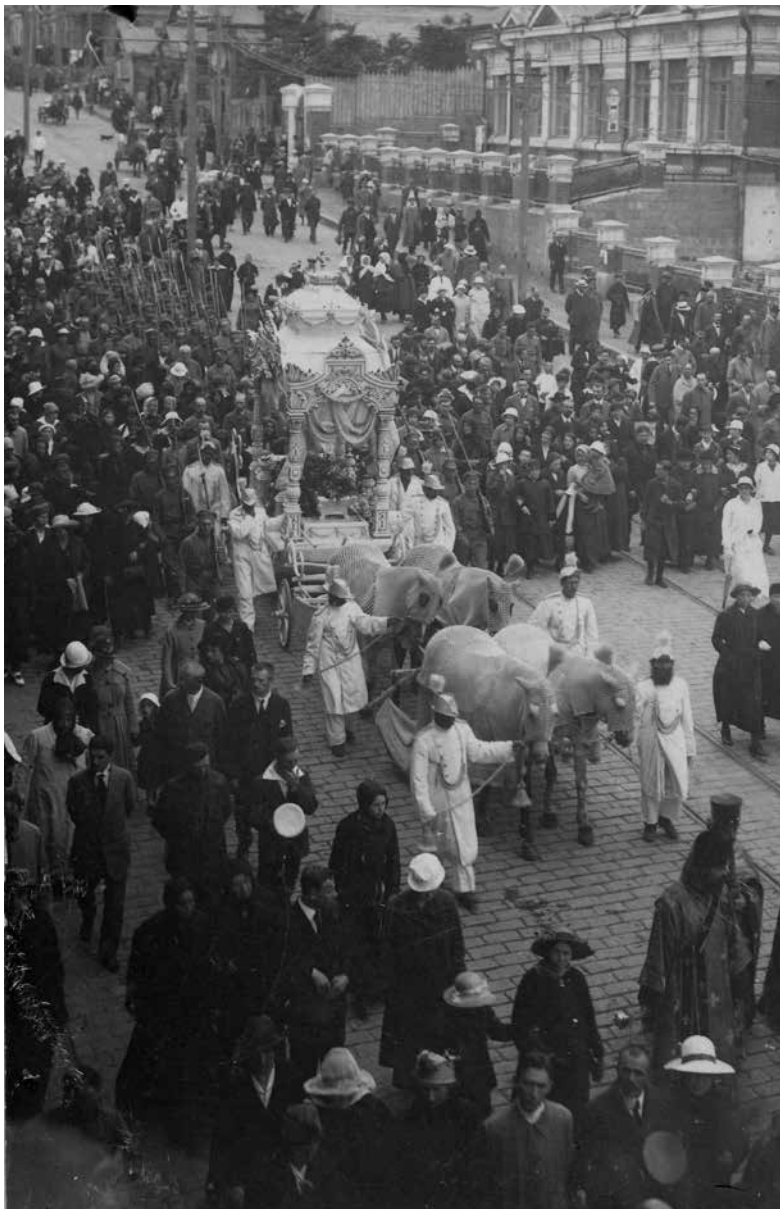
panoval poněkud mírnější režim. Zásadní změnu nepřineslo ani vypuknutí bojů legionářů s bolševiky na Transsibiřské magistrále. Pro velké vzdálenosti a odlehlost se informace do Vladivostoku dostávaly pomalu a útržkovitě. Velké vzrušení vyvolalo oznámení o přepadení legionářů v Irkutsku 26. května, velitel Východního čs. oddílu gen. Diterichs však vyzval ke klidu a trpělivosti. Československé a místní bolševické síly dokonce uzavřely příměří a vysílaly na západ společné hlídky, které měly zjišťovat situaci, pomáhat s transportem a zmírňovat napětí.

Mezitím však do Vladivostoku dorážely další ešalony, které přinášely další a další znepokojivé novinky o lstivých přepadech vlaků a krvavých střetech. Legionáři žádali o zapojení do bojů a stálé vyčkávání označovali za nedůstojný strach před bolševiky. Navíc rostl počet provokací čs. bolševiků, kterých bylo ve městě asi 200. Ti pomocí letáků vyzývali legionáře k přeběhnutí k čs. rudé gardě. Přibývalo ale také přímých provokací ruských bolševiků a velice se snížila bezpečnost ve městě, kde se často ozývala střelba. Nespokojenost mezi legionáři, v té době jich bylo ve Vladivostoku necelých 14 000, sílila.

Gen. Diterichs však důrazně trval na tom, aby se čs. vojáci nemíchali do vnitřních ruských záležitostí. Vyhlásil však, že pokud by proti legionářům byli vysláni němečtí a maďarští dobrovolníci „budu bezohledným k bandám těchto národností; ale nikdy nezasáhnu bezprozřetelně ke tvoření vlády v Rusku, používaje při tom Vaší pomoci". Dění ve městě však nemohl ignorovat, a když se objevily informace, že bolševici potají vyprazdňují vojenské sklady a materiál, včetně munice, odvážejí na frontu, musel začít jednat. Od 20. června byly ubikace čs. vojska stráženy čs. vojskem, v noci byly vysílány i čs. hlídky. Všechny skaldy v čs. rajonu byly hlídány společnými strážemi. Bylo však zřejmé, že bude potřeba rozsáhlejší akce. Diterichs proto začal vyjednávat se zástupci jednotlivých dohodových misí o jejich postoji k případnému vystoupení. Legionáře vyzíval k další trpělivosti, protože dohodoví zástupci museli vše probrat se svými vládami. V téže době však dorazili kurýři s dalšími informacemi o bojích a zejména o Trockého telegramu o odzbrojení legionářů a jejich zavření do táborů.

Rozkaz k obsazení města a odzbrojení bolševiků vydal gen. Diterichs odpoledne 28. června, zároveň o chystané akci uvědomil dohodové zástupce a posádky jejich válečných lodí. Během noci došlo k rychlému odzbrojení ruských hlídek u vojenských skladišť a obsazení strážních lodí. Ráno 29. června bylo po dohodě se spojenci vladivostockému sovětu odesláno ultimátum, aby byla do 30 minut odzbrojena bolševická posádka. Přišla však vyhýbavá odpověď, po které bylo zahájeno obsazení města. V tom se nacházelo asi 12 000 rudých námořníků, internacionalistů a ozbrojených přístavních dělníků. Legionářů bylo sice více, měli ale nedostatek zbraní. Nicméně jejich vystoupení bolševiky zcela překvapilo a mnoho cílů bylo obsazeno bez výstřelu. Při odzbrojování námořníků v kasárnách sibiřské flotily vyjely do zálivu čtyři ruské torpédové čluny a zaujaly bojovou formaci. Japonská bitevní loď *Asahi*, vlajkové plavidlo japonské 5. divize, jim však vyslala signál, po kterém se jí všechny čtyři vzdaly. Kolem 18. hodiny se podařilo obsadit vladivostockou pevnost a Egeršeld a v 18.30 hod. bylo město v čs. rukách. Legionáři také zatkli téměř všechny členy místního sovětu, většina z nich ihned požádala o ochranu, protože se obávali msty místního obyvatelstva. To skutečně začalo vycházet do ulic a Čechoslováky oslavovat jako osvoboditele.

Večer byl ještě I. prapor 2. čs. záložního pluku vyslán obsadit trať na stanici Okeánskou, kde také přerušil telegrafní a telefonní spojení do vnitrozemí. Zde se legionáři dozvěděli, že na stanici Ugolnaja se blíží silnější oddíl bolševiků s cílem odpálit zdejší tunely.



Pohřeb Josefa Novotného od 5. čs. stř. pluku 1. července 1918, který jako jediný padl při obsazování Vladivostoku (sbírka ČsOL).

Proto byl 1. července vyslán oddíl 40 mužů pod vedením por. Hejny k průzkumu a ten bez boje stanici také obsadil. Tím byl Vladivostok zajištěn proti případné intervenci zvenčí. Celá operace proběhla s minimálními ztrátami na čs. straně. Kromě několika desítek různě těžce zraněných padl jen střelec 5. čs. stř. pluku Josef Novotný (* 30. 10. 1897, Lužnice). Jeho pohřeb 1. července se stal velkou manifestací s početnou účastí obyvatel i dohodových jednotek. Město se pak stalo centrem aktivit všech dohodových mocností a protibolševických sil na Dálném východě.

Ihned po obsazení Vladivostoku se začalo s přípravami na vyslání posil bojujícím jednotkám na západě. Nejprve ale bylo potřeba ovládnout trať k Bajkalu. Jako první cíl určil gen. Diterichs město Nikolsk Ussurijský, který se nachází asi 110 km západně od Vladivostoku. Jeho obsazením 5. července se otevřela cesta na západ ke spojení se skupinou kpt. Gajdy.

Čečkova penzenská skupina po tuhých bojích navázala 6. července mezi Zlatoustem a Ufou na stanici Miňjary dotyk se skupinou pplk. Vojcechovského, která jí postupovala přes Uralské hřbety naproti. Tímto spojením ovládli Čechoslováci po pěti týdnech území od Volhy po Bajkal. Nehledě na územní zisk bylo ale hlavním úspěchem Čechoslováků zablokování statisíců rakouských, maďarských a německých zajatců v ruských zajateckých táborech na Sibiři a v Kazachstánu. Spolu s příchodem americké armády do Francie to byl rozhodující moment, kterým se poměr sil v první světové válce definitivně změnil ve prospěch Dohody. Obrovský výkon československého sboru tak v Rusku umožnil další fázi mezinárodního uznání práva na vytvoření samostatného čs. státu. Francouzská vláda 29. června 1918 uznala nároky československého národa na samostatný stát a Československou národní radu za základ budoucí československé vlády. K uznání se záhy připojily Velká Británie, Spojené státy americké a další země.

ZPĚT NA ZÁPAD

a celém osvobozeném území poskytovali Čechoslováci Rusům pomoc při obnově ústavního pořádku, ekonomiky a hospodářství. Vystoupení tak mělo podporu širokého obyvatelstva, které na Čechoslováky nahlíželo jako na osvoboditele a které jim dle svých možností pomáhalo. V Omsku, v Samaře a na dalších 22 místech vznikaly demokratické vlády. Nejprve mělo vystoupení jediný cíl: spojit se a probít si volnou cestu do Vladivostoku. Pod vlivem prvotních úspěchů a po konzultaci s francouzskými přidělenci bylo 7. července rozhodnuto o využití sboru jako předvoje spojeneckých sil s úkolem zaujmout pozice na řece Volze a obnovit zde novou *protiněmeckou frontu*. Spojenci přislíbili pomoc svých sil a ruské protibolševické vládě svá vojska. Pluky neúplné 1. čs. stř. divise se vrátily od Ufy k Volze přes Samaru k Syzrani či přes Bugulmu k Simbirsku, který společně s ruskými oddíly plk. Kappela obsadily 22. července. Současně se začala vytvářet protisovětská fronta na severním Urale. Skupina por. Syrového obsadila Ťumeň a postupovala dále na Jekatěrinburg, do kterého ale jako první 25. července vstoupily jednotky plk. Vojcechovského postupující z Čeljabinsku obchvatem přes Kuzino. Postupem na Perm a později i na sever na Nižní Tagil vznikla uralská fronta.

V průběhu těchto válečných událostí došlo konečně na přelomu července a srpna v Omsku ke sjezdu čs. vojska. Sjezd ukončil činnost Prozatímního výkonného výboru, zvolil novou Odbočku ČsNR a vydal závazné Řády a rezoluce I. sjezdu čs. vojska.

Na východě kpt. Gajda vstoupil 11. července do Irkutsku a bolševici chtěli zničením tunelů okolo jezera Bajkal zastavit jeho další postup na východ. V polovině srpna se přeplavil přes jezero do týlu bolševiků námořní výsadek pod velením pplk. Ušakova, v koordinaci s čelním útokem po železnici byly nepřátelské jednotky rozdrceny a 31. srpna se ve stanici Olovjannaja na Manžuské dráze spojily jednotky Gajdovy skupiny s jednotkami vladivostocké skupiny. Ozbrojené střetnutí tak po třech měsících bojů vyústilo v ovládnutí 6 000 km Transsibiřské magistrály od Volhy až po Tichý oceán a s ní také prostorů o rozloze dvakrát větší než Evropa. Československé pluky z východu okamžitě zahájily přesuny na západ, aby posílily fronty na Volze a na Urale. Zároveň s těmito přesuny došlo k reorganizaci čs. jednotek. Velitelem sboru byl jmenován na generálmajora povýšený Jan Syrový, který se stal i vrchním velitelem všech protisovětských ozbrojených sil. Pluky 1. čs. stř. divise se soustředily na povolžské frontě pod velením na generálmajora povýšeného Stanislava Čečka. Též čerstvě povýšený generálmajor Radola Gajda velel uralské frontě, kde působila 2. čs. stř. divise spolu s irkutskou divisí plk. Grivina a oddíly plk. Pepeljajeva.

Během léta se do čs. vojska přihlásilo ze zajateckých táborů na Sibiři na 14 000 nových dobrovolníků, ze kterých byly vytvářeny nové pluky, a dalších 5 000 Čechoslováků bylo zmobilizováno k technickým a pomocným službám či do výroby. Obsazením Transsibiřské magistrály byla totiž získána i řada průmyslových a hospodářských objektů. Po bolševické revoluci se jich ujaly dělnické výbory, ale produkce většiny z nich zkolabovala. Čechoslováci tak začali přebírat jejich správu, a protože sami trpěli nedostatkem různých komodit (od potravin přes oblečení po vojenské vybavení), obnovovali v nich výrobu. K tomu bylo zřízeno Technické oddělení čs. vojska (Techod), které do prosince 1918 spravovalo 15 dolů a 77 závodů a mnoho statků s hovězím dobytkem a koňmi.

Dne 16. srpna 1918 provedli legionáři námořní výsadek v týlu nepřítele na Bajkalském jezeře a svedli úspěšnou námořní bitvu. Operace byla provedena pod vedením ruského pplk. Ušakova (pátý zleva), který ji osobně vedl. Díky tomu byly zabezpečeny všechny bajkalské tunely, a tím i volné průjezdy čs. vlaků (foto VÚA-VHA).

Gen. M. K. Diterichs a gen. R. Gajda (stojící uprostřed) se skupinou spojeneckých důstojníků 31. srpna 1918 na stanici Olovjannaja po spojení svých skupin. Tím se celá Transsibiřská magistrála od Volhy po Vladivostok dostala do čs. rukou (foto VÚA-VHA).

V RUSKÉ OBČANSKÉ VÁLCE

Západní spojenci bohužel ve větším počtu do Ruska nikdy nedorazili a tvorba protibolševických ruských armád postupovala zoufale pomalu. Naopak Lenin s Trockým zavedli povinné odvody do Rudé armády a vrhli všechny své síly proti ruské Lidové armádě a 1. čs. stř. divisi na Volze. Psychologickým zlomem pro čs. legionáře byl výpad do Kazaně, který proti rozkazu velitele frontu provedl ruský velitel 1. čs. stř. pluku kpt. Stěpanov s ruskými oddíly plk. Kappela a srbským oddílem mjr. Blagotiče. I přes ohromnou válečnou kořist, včetně části ruského zlatého pokladu, došlo k neúměrnému prodloužení povolžské fronty, která byla nedostatečně posilována ruskými jednotkami samarské vlády. A zatímco Čechoslováci a nemnozí ruští vojáci krváceli na frontě na dohled od města, ve městě si obyvatelé pořádali dostihy a o okolní dění se nestarali. Kazaň padla po měsíci bojů 10. září 1918 a povolžská fronta se postupně hroutila pod tlakem bolševických armád. Ani vznik Všeruské prozatímní vlády v podobě pětičlenného Direktoria v Ufě na konci září nevyřešil nejednotnost mezi ruskými protibolševickými silami, které 6. října 1918 musely evakuovat Samaru a ustoupit na jižní Ural. Českoslovenští vojáci 1. čs. stř. divise, ustupující od Volhy, vyčerpaní prakticky nepřetržitým nasazením v boji, zklamaní z postoje spojenců a demoralizovaní lhostejností ruské společnosti k vlastnímu osudu i bolševickou propagandou, začali vypovídat poslušnost svým velitelům. Krize vyvrcholila 25. října 1918, kdy se v Aksakovu, po vyslovení nedůvěry ze strany vojáků, zastřelil její oblíbený velitel plk. Josef Jiří Švec. Jeho čin nelehkou situaci stabilizoval, ale pouze na krátkou dobu.

V noci na 18. listopad 1918 provedli v Omsku ruští důstojníci převrat a jako diktátora nastolili viceadmirála Alexandra Kolčaka, který zahájil vládu tvrdé ruky. Používáním politických vražd a poprav začal ale brzy zdatně napodobovat své bolševické protivníky. To spolu se vznikem samostatného Československa 28. října 1918 vedlo k dalšímu odklonu demokraticky smýšlejících legionářů od ruských problémů.

V sobotu 16. listopadu připlul do Vladivostoku vrchní velitel čs. armády a vedoucí francouzské vojenské mise na Sibiři gen. Maurice Janin a čs. ministr vojenství gen. Milan Rastislav Štefánik, který ihned odjel na uralskou frontu, aby se přesvědčil o stavu čs. pluků. Naprosté psychické a fyzické vyčerpání jednotek ho přimělo odvolat čs. vojsko z bojových operací na odpočinek. Štefánik také provedl řadu vojenských a politických reforem, z nichž nejdůležitější se týkaly proměny revolučního vojska dobrovolnického charakteru na regulérní armádu nového státu. Odbočka ČsNR byla nahrazena pěti odbory Ministerstva vojenství a zplnomocněncem Československé republiky

Během bojů v roce 1918 byly domovem legionářů vlakové soupravy. Obytné vozy, vzniklé úpravou vozů pro přepravu dobytka, si různě vyzdobovali. Na snímku těpluška 7. čs. stř. pluku (sbírka ČsOL).

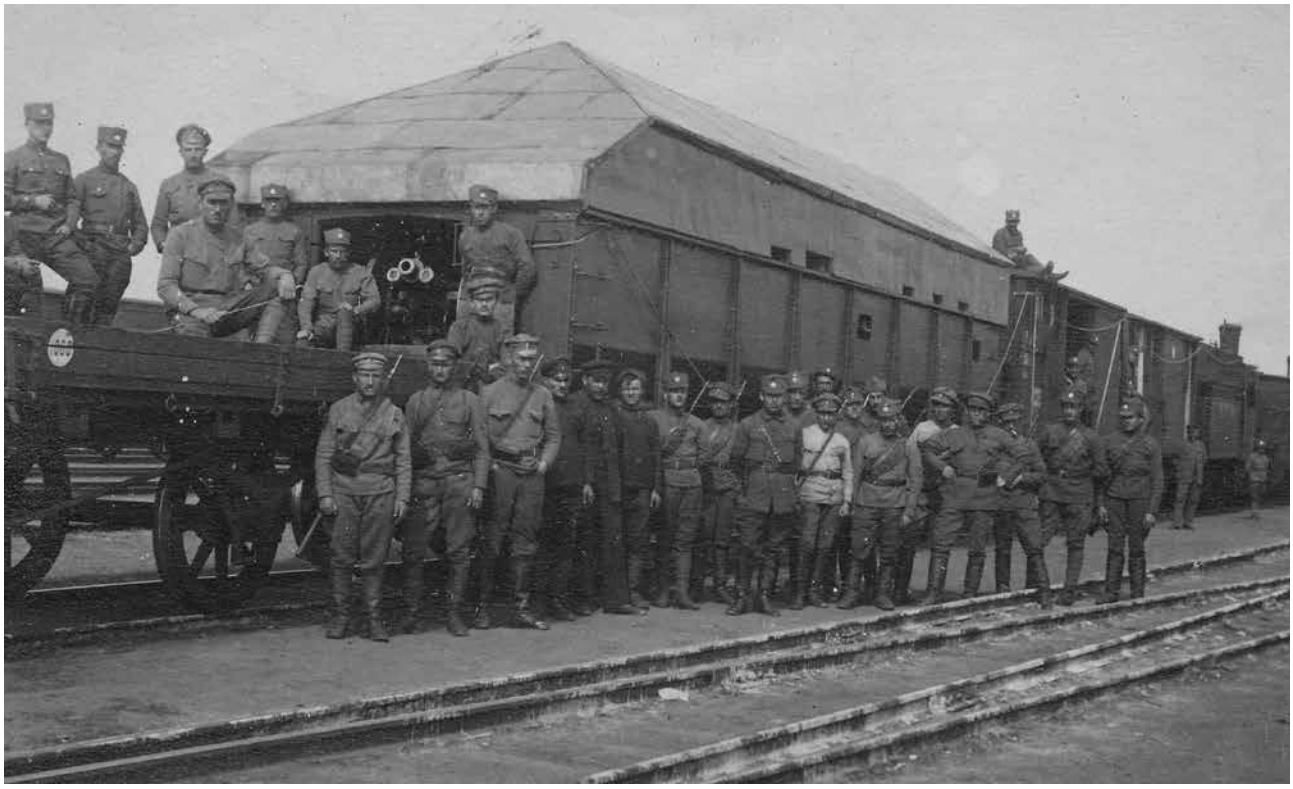
Ministr vojenství Československé republiky generál M. R. Štefánik přijel do Ruska 16. listopadu 1918, aby se přesvědčil o stavu čs. jednotek. Dne 9. prosince dorazil do Jekatěrinburgu k obhlídce vojsk 2. čs. stř. divise gen. R. Gajdy (foto VÚA-VHA).

pro Rusko byl jmenován Bohdan Pavlů. Zrušení dobrovolnického charakteru vojska včetně jeho volených orgánů však vyvolalo bouře odporu a vážně narušilo jednotu, soudržnost a celistvost čs. armády v Rusku. Na přelomu roku předaly čs. pluky postupně své pozice na frontách ruské armádě a byly staženy do týlu k reorganizaci a odpočinku. Na frontě nyní již pouze ruské občanské války zůstaly jen ruské armády generálů Gajdy, který na konci roku 1918 se svolením opustil čs. vojsko, Chanžina a Dutova.

PŘI OCHRANĚ MAGISTRÁLY

Čs. armádní sbor byl 1. února 1919 reorganizován na Československé vojsko na Rusi o síle tří divizí, které měly ve stavu přes 57 000 mužů. Velitelem byl jmenován gen. Syrový a v čele jednotlivých divizí stáli plk. Voženílek, plk. Krejčí a pplk. Prchala. Francouzský generál Janin se stal 12. února nejvyšším velitelem čs. vojska a spojeneckých oddílů. V rámci reorganizace též začala evakuace invalidů, nemocných a starších vojáků. První transport vyjel z Vladivostoku 15. ledna 1919 a v následujících 12 lodních transportech bylo posláno domů téměř 10 000 invalidů či legionářů starších 42 let.

Počínaje únorem 1919 čs. jednotky postupně přebíraly 20 km široký a 2 350 km dlouhý koridor podél Transsibiřské magistrály od Novonikolajevska (dnešní Novosibirsk) k jezeru Bajkal. Nejzápadněji od Novonikolajevska po Ačinsk byla dislokována 2. čs. stř. divise. Od Ačinska po Nižněudinsk převzala střežení 3. čs. stř. divise a východně od ní až po Kultuk na Bajkale 1. čs. stř. divise. V Omsku, v sídle sibiřské vlády, byl umístěn štáb gen. Janina, úřad zplnomocněnce čs. vlády a jednotky 6. čs. střeleckého a 1. čs. záložního pluku. Sídlem štábu čs. vojska i Vojenské správy se stal Irkutsk. Na východ od Bajkalu střežily železnici tři japonské divize, na západ od Novonikolajevsku pak polská 5. stř. divize, přičemž na obou úsecích operovaly slabé oddíly Američanů, Britů a Francouzů.



Během ostrahy Transsibiřské magistrály v roce 1919 využívaly čs. jednotky řadu improvizovaných obrněných vlaků. Na snímku vlak 8. čs. stř. pluku 12. července 1919 v Mariinsku (sbírka ČsOL).

Strážní služba čs. vojska na magistrále byla zárukou zajištění klidu a výkonnosti ruského týlu v kritické době velkých bojů na západní frontě. K zabezpečení plynulé dopravy tedy bylo nutné vypořádat se nejen s řadou menších skupin záškodníků, přepadávajících vlaky a olupujících cestující, ale i s několika většími formacemi partyzánů na úrovni řádné armády, čítajícími i několik tisíc mužů. Od poloviny května byla pasivní obrana spojená s velkými ztrátami nahrazena výpravami na jih i sever od trati. Mezi největší bojové akce patřila protipartyzánská operace u Tajšetu v květnu 1919 či operace proti povstalcům na řece Maně na přelomu května a června 1919. Československé útvary se v hlídkové činnosti na magistrále pravidelně střídaly, aby jednotky měly též čas na výcvik, ale i na odpočinek, sportovní vystoupení a další aktivity. Organizováním kulturních a společenských záležitostí se zabýval Informačně-osvětový odbor, ale i každý pluk měl svůj orchestr a divadlo a pořádal řadu veřejných kulturních či sportovních vystoupení.

Ve vojsku v létě 1919 však panovala úplně jiná atmosféra než před pouhým rokem. Samostatný stát Čechů a Slováků, za který dobrovolci bez váhání obětovávali i svůj život, byl založen a téměř všichni toužili vrátit se po letech válčení domů. Navíc, většina legionářů se nikdy neztotožnila s diktaturou admirála Kolčaka a postupně si stále více a více uvědomovala, že v bojích v Rusku již dávno nejde o demokratické principy, ale o boj dvou extrémů. V tomto rozpoložení byl v Tomsku 20. května zahájen zakázaný II. sjezd čs. vojska, na kterém delegáti požadovali zrušení Štefánikova rozkazu o reorganizaci dobrovoleckého vojska, zastavení bojových akcí a urychlený návrat do vlasti. Situace se vyhrotila 9. června v Irkutsku, kde byli delegáti namísto přislíbeného jednání zatčeni. Vzpouru III. praporu 4. čs. stř. pluku, který zadržené osvobodil, sice zažehnal energický postoj 1. čs. stř. pluku, ale i tak vedla k rezignaci náčelníka Vojenské správy pplk. Medka. Uklidnit situaci ve vojsku přijelo v polovině srpna poselstvo z vlasti v čele s poslancem Františkem V. Krejčím a spisovatelem Jaroslavem Hilbertem, které následující dva měsíce navštěvovalo čs. jednotky na magistrále.

ROZVRAT

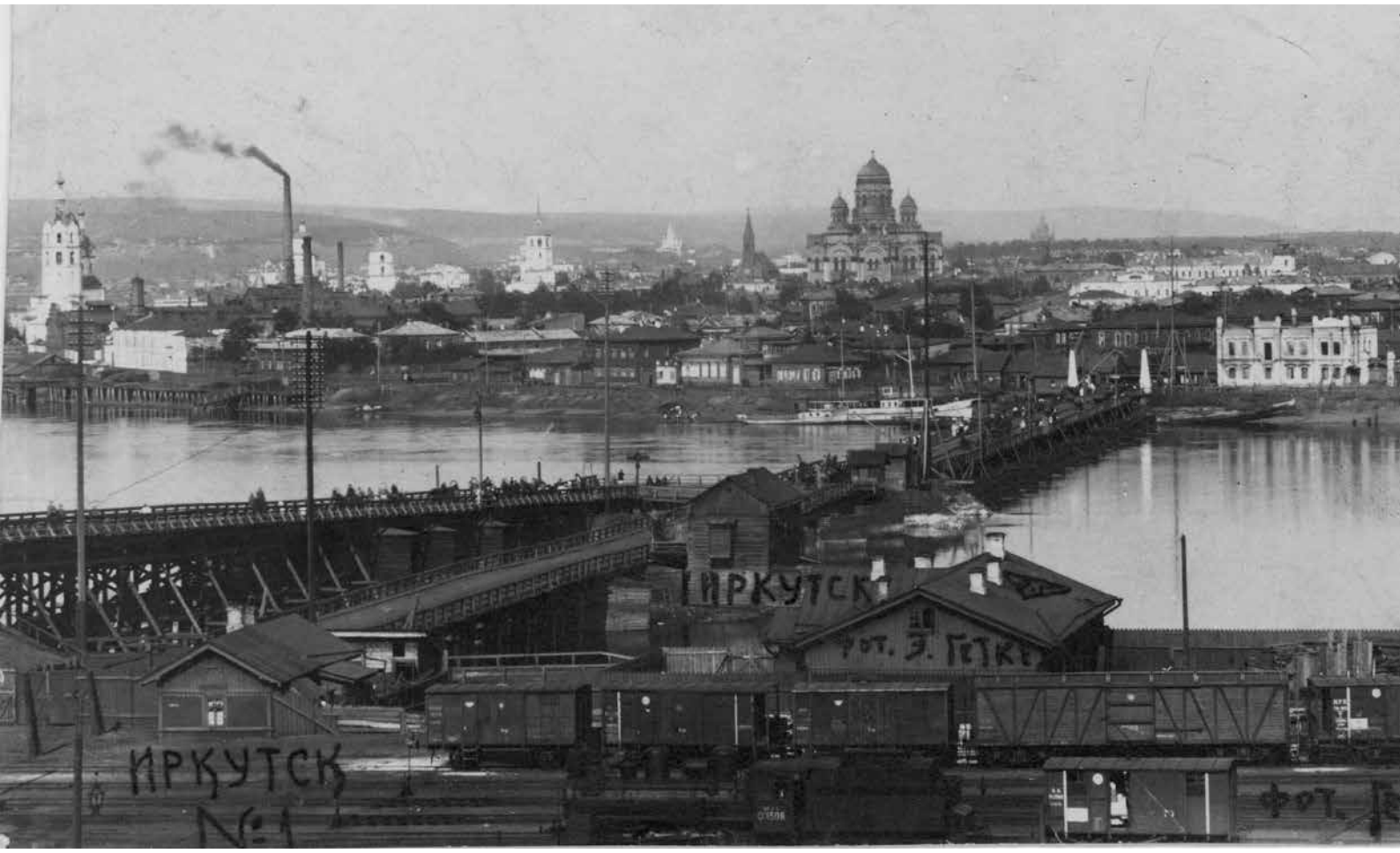
Situace na frontách občanské války se ale neustále zhoršovala. Jarní nástup Západní armády gen. Chanžina úplně ztroskotal a následkem toho byly zmařeny i dosažené úspěchy Sibiřské armády generála Gajdy, který byl poté po konfliktu s adm. Kolčakem zproštěn velení. Následovala ztráta průmyslového Uralu. Na podzim postupovala dobře organizovaná a zásobovaná Rudá armáda podél železnice dále na východ. Vyčerpaní, hladoví, nedostatečně vystrojení a vyzbrojení vojáci Kolčakovy armády buď přebíhali k bolševikům, nebo prchali do zázemí. Naši vojáci již také nemínili umírat za nenáviděného diktátora a vláda Československé republiky vyhlásila neutralitu v bojích občanské války a zahájila přípravy k přepravě

Jízdní rozvědky prozkoumávaly terén v okolí čs. jednotek a mnohdy konaly nebezpečné výpravy proti záškodníkům až do vzdálenosti 100 km od železniční tratě (foto VÚA-VHA).

vojska do vlasti. Čs. vojsko se začalo přeskupovat a připravovat k odjezdu do Vladivostoku. Jako první odjela 5. října z Irkutsku nejstarší československá jednotka – 1. čs. střelecký pluk. Jednání Bohdana Pavlů o nasazení čs. jednotek na frontu vedlo k jeho odvolání z funkce plnomocníka čs. vlády na Rusi a na jeho místo v listopadu nastoupil MUDr. Václav Girsa, který měl podporu a důvěru ve vojsku. Již nic tedy nedokázalo zastavit postupující bolševiky. Byla zahájena evakuace ze Sibiře za Bajkal. Do Irkutska se přemístila i sibiřská vláda, která řadou osudových chyb, násilnostmi a terorem ztratila sympatie téměř všech vrstev sibiřského obyvatelstva, a navíc proti sobě podnítila i venkov, kde propukala řada selských povstání. Proti teroru diktatury konečně protestovalo i čs. politické vedení a 13. listopadu vydalo memorandum k představitelům spojeneckých mocností ostře odsuzující Kolčakův režim. Následující den byl téměř bez odporu vydán Omsk bolševikům. Bezprostředně před jeho pádem opustil město i admirál Kolčak se svým doprovodem a zbytkem zlatého pokladu. Před bolševickou armádou v panice prchaly demoralizované zbytky vojska, umírající ranění, o které se nikdo nestaral, i civilní obyvatelstvo. Na železnici vznikl kolaps, který byl ještě podporován bolševickými povstalci a železničáři, kteří se postupně začali přiklánět k rudým. Jediným organizovaným útvarem mimo čs. legie byla armáda pod velením generála Kappela. Poté co pro záchranu a evakuaci vlastních jednotek vydal 18. listopadu gen. Syrový příkaz převzít trať do čs. rukou a zastavil dopravu ruských vlaků, se musela i s votkinskými a iževskými dělníky a jejich rodinami vydat na více než 3 000 km dlouhý pochod přes nitro Sibiře do Zabajkalí.

ODCHOD ZE SIBIŘE

Opoziční demokratické ruské síly, povzbuzené postupem bolševiků, zahájily v noci na 21. prosince řadu místních povstání vedoucích na počátku roku 1920 k vytvoření vlády Politického středu, která ovládala řadu míst od Krasnojarska po Irkutsk. Tato situace přiměla 4. ledna 1920 adm. Kolčaka k rezignaci a současně požádal dohodové spojence, aby vzali jeho osobu i zlatý poklad pod ochranu. Tím bylo pověřeno ustupující čs. vojsko, pro které to ale znamenalo vážnou existenční hrozbu. Irkutská revoluční vláda chtěla odjezdu Kolčaka a pokladu zabránit, a proto začala bránit evakuaci čs. vojska. Kolčak, který měl být přepraven k Britům, byl tedy se souhlasem spojenců na



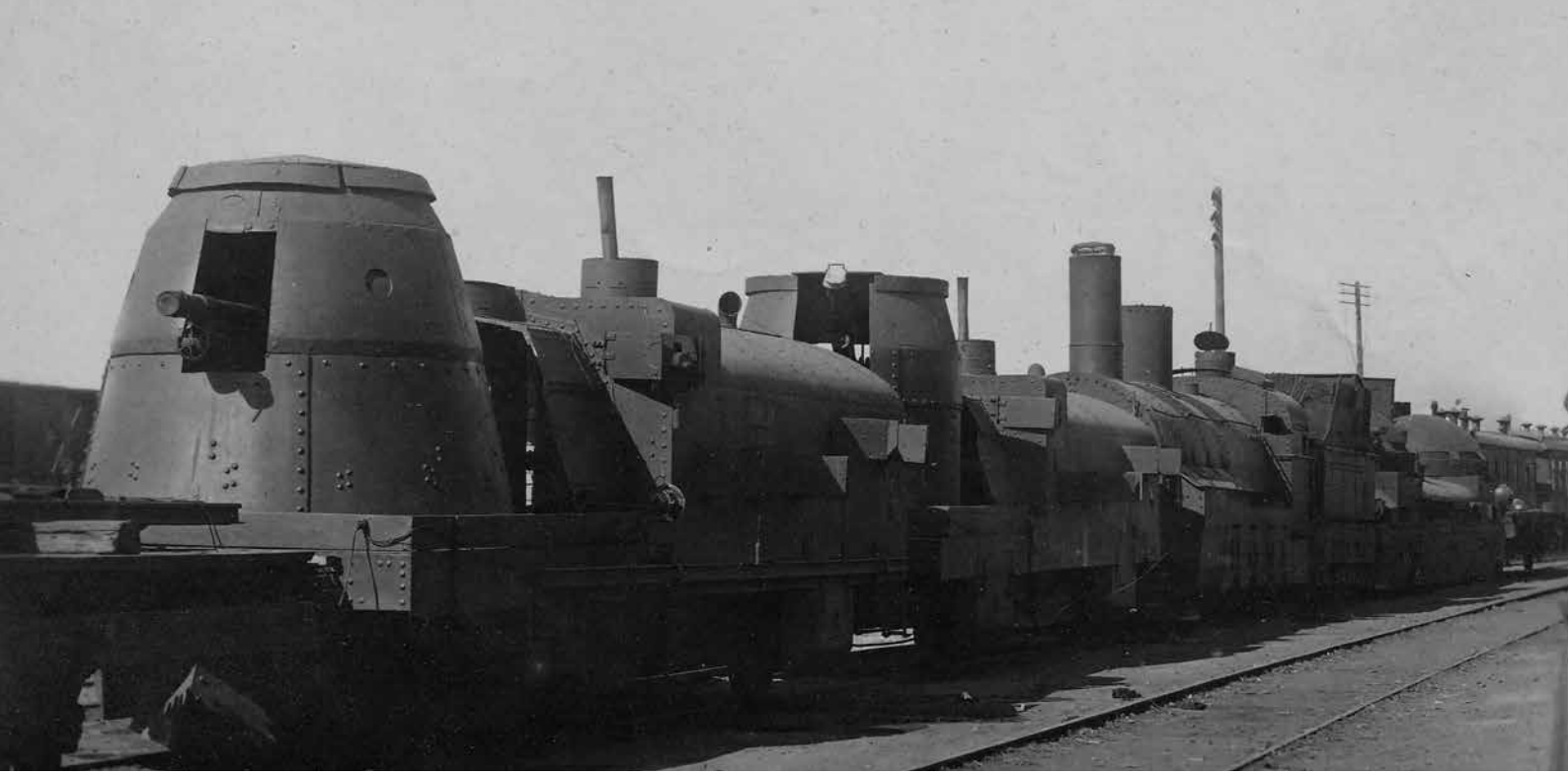
Nádraží v Irkutsku, kde byl 15. ledna 1920 předán vládě Politického středu admirál Kolčak s premiérem Pepeljajevem a 1. března 1920 zástupcům sovětské vlády ruský zlatý poklad (sbírka ČsOL).

rozkaz gen. Janina předán 15. ledna vládě Politického středu v Irkutsku, kde měl být postaven před zvláštní tribunál. V Irkutsku však došlo 20. ledna k bolševickému převratu. K městu ale podél železniční trati postupoval osmitisícový oddíl gen. Kappela (po jeho smrti 26. ledna převzal velení gen. Vojcechovský), s cílem osvobodit admirála. To vedlo bolševiky k provedení revolučního soudu a 7. února k popravě adm. Kolčaka a premiéra jeho vlády Pepeljajeva.

Velitel Bílé armády za Bajkalem, ataman Semjenov, chtěl obsazením bajkalských tunelů zamezit ústupu Čechoslováků, a donutit je tak bojovat s bolševiky. Nebezpečná situace vyvrcholila 9. ledna vystoupením částí 2., 3. a 4. čs. stř. pluku a obrněného vlaku *Orlík*, které semjenovskou „divokou divizi" zcela zaskočily a odzbrojily, čímž se podařilo uvolnit cestu na Vladivostok. Poté co bylo zažehnáno nebezpečí hrozící na východě, objevilo se daleko větší na západě, kde se Rudá armáda prakticky nesetkávala při svém postupu s odporem. Kapitulací polské divize a srbského pluku 10. ledna u Krasnojarsku zmizela poslední překážka mezi čs. oddíly a bolševiky. Následující den na stanici Kljukvennaja došlo k jednání o příměří, ale bolševici vyžadovali okamžitou kapitulaci celého čs. vojska, což bylo odmítnuto. Do stavu pohotovosti byly uvedeny jednotky 3. čs. stř. divise a za ustupujícími ešalony byla ničena trať. Ani druhé jednání o příměří na stanici Vengerka nebylo úspěšné a předsunuté oddíly Rudé armády se 29. ledna 1920 v Nižněudinsku přiblížily k čs. ešalonům a zaútočily. Setkaly se však s houževnatým odporem Čechoslováků, kteří nepřítele odrazili a podařilo se jim i úspěšně ustoupit. Tvrdý odpor čs. oddílů a nečekané úspěchy kappelovců u Irkutsku a u stanice Zimy přiměl bolševiky 4. února k zahájení nových rozhovorů o příměří, které bylo podepsáno 7. února na stanici Kujtun. Příměří zaručovalo klidnou evakuaci čs. ešalonů se zachováním neutrálního nárazníkového pásma, výměnu zajatců, neutralitu čs. vojska a předání zbytku ruského zlatého pokladu při odjezdu posledního transportu z Irkutsku. K tomu došlo 1. března 1920 ve 13.35 hod. a téhož dne v 19.00 hod. odjel z Irkutska poslední vlak s příslušníky 10. čs. stř. pluku.

Předáním ruského zlatého pokladu sice skončil boj čs. vojska proti bolševikům, jejichž armády dále za Bajkal nepostupovaly, ale nastaly nové problémy při průjezdu ešalonů Čitou, která byla vojenským centrem semjonovské moci. Bylo potřeba nepřetržité diplomatické intervence a spolupráce se spojenci, aby byl zajištěn bezproblémový průjezd tímto územím. Současně též došlo k prodlení v příjezdu lodí a od poloviny března nebyl vypraven žádný transport.

Oddíl 3. čs. stř. pluku očekává 9. ledna 1920 v Mysové u Bajkalu příjezd „divoké divize" z vojska atamana Semjenova, která chtěla zamezit ústupu Čechoslováků na východ (sbírka ČsOL).

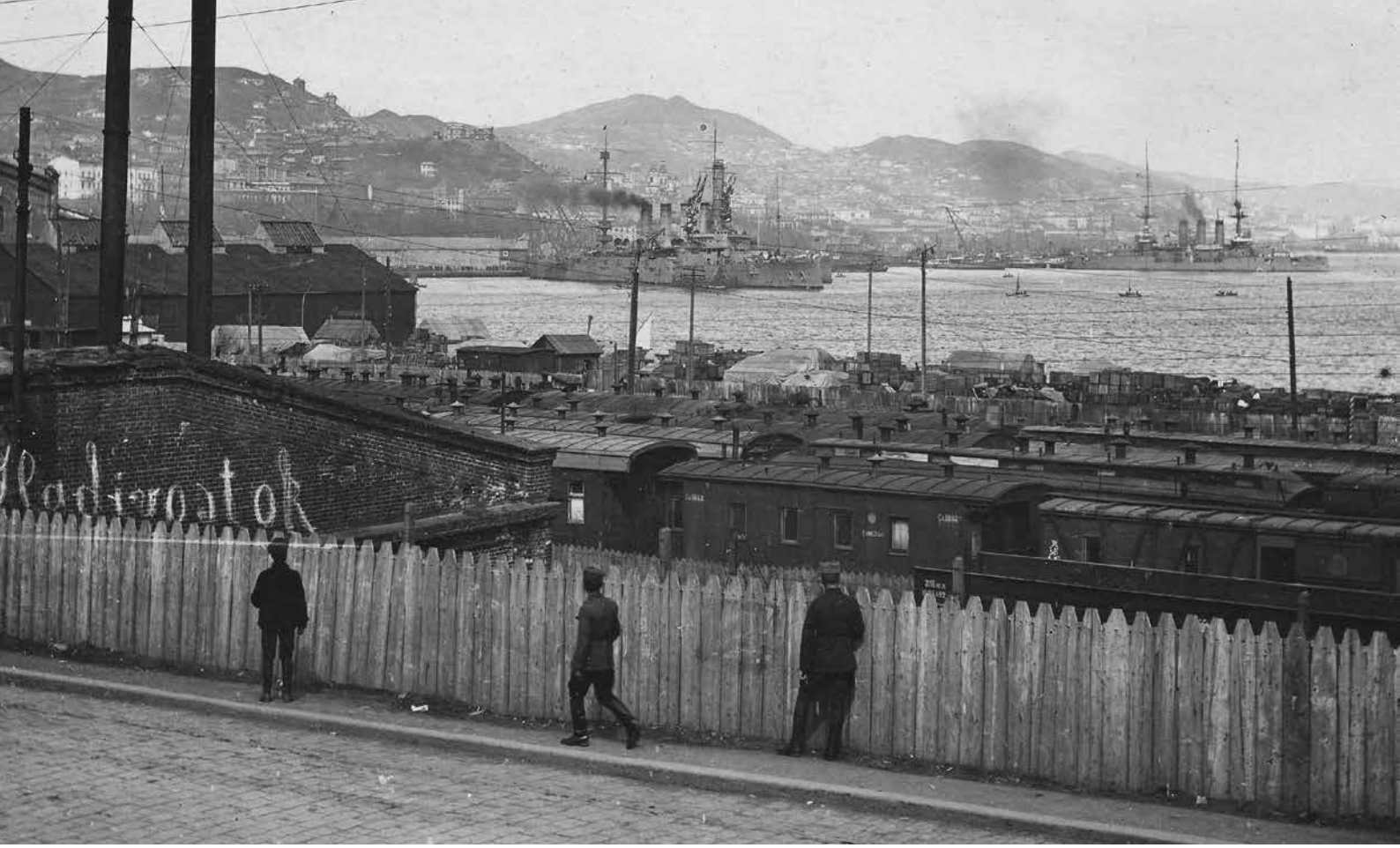


Obrněný vlak Orlík *při čelním pohledu. Souprava se jménem* V. I. Lenin *byla ukořistěna 22. července 1918 v Simbirsku. Dne 13. května 1920 si Japonci vynutili její vydání na stanici Chajlar a vrátili ji až po jednání nejvyšších velitelských míst o měsíc později (sbírka ČsOL).*

Počátkem dubna došlo k novému protiruskému vystoupení Japonců na Dálném východě, které po jejich obsazení Vladivostoku a Nikolsk Ussurijském hrozilo vypuknutím nové partyzánské války. Náhlé vystoupení japonského vojska bylo sice vzápětí korigováno diplomatickým tlakem ostatních spojenců, přesto došlo k několika incidentům mezi Japonci a čs. zadním vojem, který opustil Zabajkalí 8. dubna a ustupoval po Východočínské (manžurské) dráze. Japonci ve stanici Chajlar dokonce násilně zabavili obrněný vlak *Orlík*, který vrátili až po jednání nejvyšších velitelských míst.

Do Vladivostoku dorazily poslední československé ešalony počátkem června, a protože po připlutí několika amerických lodí v polovině dubna se evakuace opět rozjela, nic již nebránilo odjezdu Čechoslováků do vlasti. Po šestiletém pobytu v Rusku byla 2. září 1920 odplutím 36. transportu na lodi *Heffron* anabáze československého vojska na konci.

Legionáři určení k 22. transportu očekávají ve vladivostockém přístavu připlutí lodi USAT America *(foto VÚA-VHA).*



Vladivostok, v jehož přístavu kotví spojenecká válečná plavidla (sbírka ČsOL).

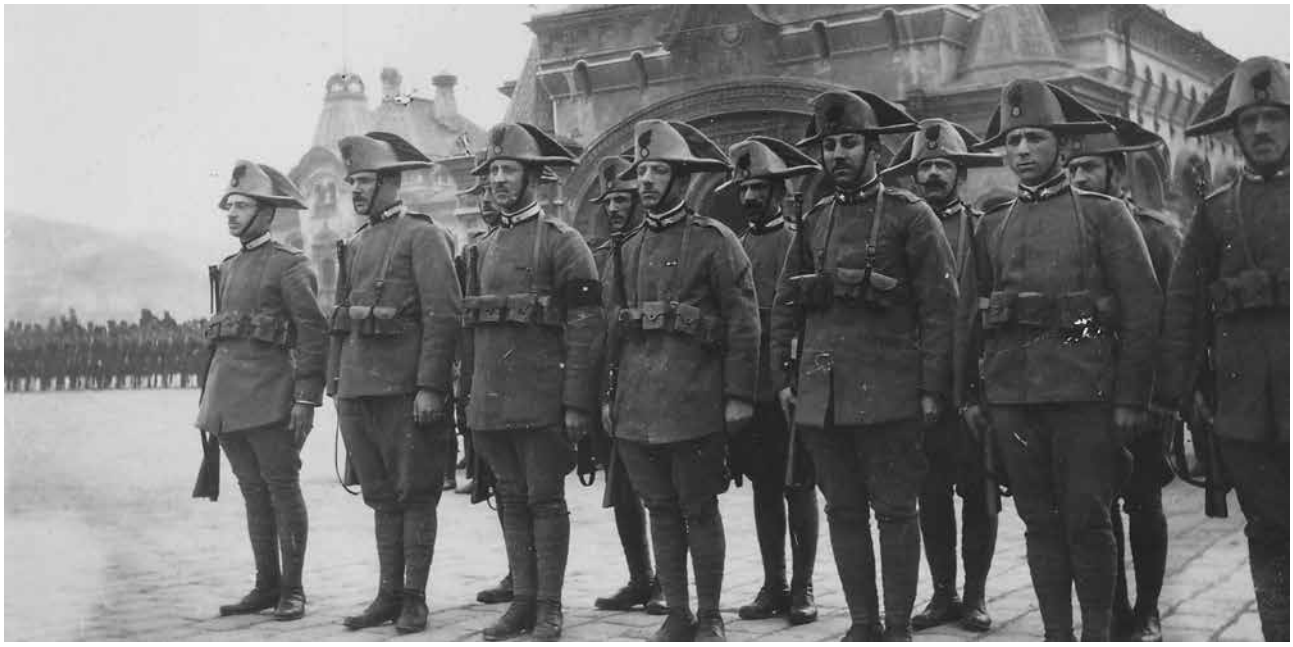
VLADIVOSTOK

Branou do Sibiře je přístavní město Vladivostok. Rusové začali svou expanzi na východ již na konci 16. století a o sto let později již obsadili Kamčatku a záhy se dostali i na území dnešní Aljašky. Expanze probíhala i na jižní pobřeží Pacifiku, čímž se Rusko dostalo do územního sporu s Čínou. V květnu 1858 však byla uzavřena Ajgunská smlouva, která upravovala podobu hranic mezi říšemi. Byla výhodnější pro Rusko, jež tím získalo nárok na rozsáhlá území. V létě 1859 navštívil generální guvernér Východní Sibiře hrabě Nikolaj Nikolajevič Muravjov (1809–1881) oblast kolem velkého zálivu, který pojmenoval Zlatý roh. Následujíc rok zde, kde se rozkládal malá osada prvně zmiňovaná na čínských mapách z 13. století, loď *Mančur* vedená kapitánem Alexejem K. Šefnerem začala stavět předsunutou základnu, která se záhy změnila v základ nové obce. Dostala jméno Vladivostok (Vládni východu).

Vladivostok prodělal rychlý a prudký rozvoj. Již roku 1865 se zde začaly stavět loděnice a roku 1871 se stal základnou Sibiřské fotily. V roce 1880 byl prohlášen městem a centrem Přímořského kraje. To již měl přes 7 000 obyvatel, byť se jednalo hlavně o přistěhovalce z Číny, Koreje a Japonska. Město dále rostlo, rozvíjel se obchod se zámořím, dařilo se i hotelnictví a rozšiřovala se infrastruktura, kdy byla postavena i tramvajová linka. Dne 19. května 1891 zde byla zahájena výstavba Transsibiřské magistrály, která měla spojit Dálný východ a Sibiř s Moskvou a Petrohradem. Rostl také počet kolonizátorů, hlavně rolníků, z ruského vnitrozemí. V roce 1899 byl otevřen vzdělávací a výzkumný Orientální institut a postupně zde vycházelo 61 novin a časopisů.

Během rusko-japonské války v letech 1904–1905 ostřelovaly přístav japonské válečné lodě, přičemž ho neochránily pobřežní baterie pevností na Ruském ostrově. Tento necelých 100 km^2 velký, necelých 18 km dlouhý a 13 km široký hornatý ostrov tvoří důležitou součást města. Byl příhodný pro pěstování zeleniny a byl zdrojem palivového dříví. V roce 1889 zde započala výstavba rozsáhlé pevnosti, která byla po prohrané válce s Japonskem modernizována. V roce 1898 byl na severním výběžku ostrova vykopán zhruba 300 m dlouhý kanál, který umožnil přímé spojení s vladivostockým přístavem a ostrovním zálivem Novik. Vznikl tak také nový ostrov Jelena. S rozšiřováním pevnosti i města rostl počet obyvatel i na Ruském ostrově. V roce 1914 tak ve Vladivostoku žilo již na 100 000 obyvatel.

Vojenská přehlídka ve Vladivostoku. V předu pochodují Číňané, za nimi Francouzi a Italové (Library of Congress).



Italští Karabiniéři (vojenská policie) před vladivostockým nádražím (foto VÚA-VHA).

Po vypuknutí války jeho význam neupadl. Byť bojové operace probíhaly daleko v evropské části impéria, přístav ve Vladivostoku a Transsibiřská magistrála se staly tepnou, kterou na bojiště proudila materiální pomoc z východu, zejména z USA. V roce 1916 to bylo již na 2 miliony tun nákladu, což s sebou přineslo i rozšiřování a modernizaci přístavu, která však nešla moc rychle. Lodě s větším ponorem tak do přístavu nemohly zajíždět, protože byl moc mělký, což nakládání i vykládání komplikovalo, protože musely probíhat za pomoci menších lodí a barží. Po říjnové revoluci se místní námořníci přidali na stranu bolševiků, ti se nicméně pro velkou kosmopolitnost města nikdy moci nechopili úplně. V dubnu 1918 se ve města navíc vylodilo japonské vojsko a v přístavu kotvilo několik válečných lodí Dohody. Když pak vládu nad městem 29. června 1918 převzaly čs. oddíly, stalo se protibolševickým centrem na Dálném východě.

Začaly se zde také vyloďovat spojenecké kontingenty, které měly čs. legionářům pomoci s bojem na frontě. V červenci 1918 to byli první z celkem 70 000 Japonců. Velel jim generál baron Ōtani Kikuzō, který se také stal vrchním velitelem všech spojeneckých sil na Sibiři. V srpnu přijel jeden prapor z Francouzské

Indočíny, zhruba 500 mužů, které následovalo zhruba 1 000 koloniálních vojáků z Afriky. Záhy dorazilo na 2 500 britských vojáků a na konci srpna také prvních 3 000 Američanů. V září dorazil jejich velitel genmjr. William S. Graves, který měl nakonec k dispozici na 10 000 mužů. Zajímavý byl italský sbor, který se začal objevovat také v průběhu léta a byl složený hlavně z dělostřelců. Na lodích totiž připlul jen jeho základ a v Rusku byl doplněn asi 2 500 zajatci z bývalých italských území Rakousko-Uherska. V říjnu připlulo ještě 4 100 Kanaďanů, asi 2 300 vojáků poslala Čína a operoval zde i belgický zdravotní prapor. S koncem války ale ustal i přísun dalších vojáků, protože veřejné mínění ve vyčerpaných dohodových státech nebylo nakloněno dalším válečným dobrodružstvím. Dorazivší jednotky, mimo Japonců, se tak soustředily spíše na ochranu osob a majetku než na plnohodnotné zapojení do válečných operací. Z čs. pohledu jde tak spíš

Vojenská policie mezinárodního vojska ve Vladivostoku (sbírka ČsOL).

Příjezd amerického vojska do Vladivostoku v září 1918. K jeho přepravě byly využity i lodě, které později odvážely čs. legionáře, například USAT Logan, USAT Sheridan *či* USAT Sherman *(Library of Congress).*

Vylodění američtí vojáci pochoduj do města (foto VÚA-VHA).

Spojenečtí a čs. důstojníci před štábem čs. vojska na Světlanské ulici ve Vladivostoku. Druhý zprava stojí plk. John Ward, velitel 25. praporu Middlesexského pluku, první britské jednotky ve městě. Uprostřed v tmavé uniformě je čs. důstojník pro styk s dohodovými mocnostmi Jan Brož (Library of Congress).

Dohodoví důstojníci ve Vladivostoku. Sedící zleva genmjr. Inagaki (Japonsko), plk. Geissier (Belgie), genmjr. William S. Graves (USA), generál Ōtani Kikuzō (Japonsko), genpor. Juhi (Japonsko), brig. gen. Jujousi (Japonsko), pplk. Fillippi (Itálie); prostřední řada prof. Maujama (Japonsko), brig. gen. Blair (Británie), plk. Pattison (USA), neznámý, mjr. Ou (Japonsko), plk. Le Magnen (Belgie), pplk. Robinson (USA), mjr. Majora (Itálie), genmjr. Nakadžima (Japonsko); zadní řada kpt. Watanabe (Japonsko), kpt. Hoffman (USA), mjr. Hasebe (Japonsko), kpt. Bazzani (Itálie), pplk. Vuchterle, mjr. Renondeau (Francie), mjr. Brož a kpt. Rives (USA). Vuchterle byl v té době velitelem spojeneckých vojsk města Vladivostok a Brož čs. styčným důstojníkem u spojeneckých sil (sbírka ČsOL).

Obrněné vozy ruských „bílých" sil na přehlídce ve Vladivostoku na jaře 1920 (Library of Congress).

Vladivostok byl také centrem mnoha ceremonií. „Přátelství československo-americké utvrzeno bylo ve středu 19. 5. [1920 – pozn. aut.] novým slavnostním aktem: Velitelem vojsk D. V., gen. Čečkem dekorován byl čsl. vál. křížem na palubě amer. křižníku South Dakota *představitel americké vlády a hlava námořních sil S. S. v Tichém oceánu adm. Gleaves. K slavnostním obřadům dostavil se z naší strany politický plnomocník. Dr. Girsa a důstojnický sbor v čele s náč. štábu pplk. Moravcem. Jako čestná stráž vystavena blíž pontonového můstku, vedoucího na palubu* South Dakota*, rota úderníků s hudbou. Na palubě křižníku pak posádka s důstojnictvem a lodní hudbou. Při slavnostním aktu zahrána československá a americká národní hymna, načež v krátkém proslovu adm. Gleaves pohnut poděkoval za projev přátelství československého národa, jehož prý si vysoce cení. Zatímco obě hudby střídavě koncertovaly, v kajutě admirálově konala se přátelská beseda hostí, čímž intimní slavnosti dostalo se srdečného finále," napsal* Československý denník. *Admirál Albert Gleaves (1858–1937) byl od září 1919 do února 1921 velitelem Asijské floty a* South Dakota *jeho vlajkovou lodí. Ve Vladivostoku působili od ledna do 25. května 1920 (foto VÚA-VHA).*

o pomoc symbolickou a větším přínosem byla pomoc materiální.

Vladivostok se také stal jedním z center protibolševických sil. Ty však byly nejednotné a často spíše bojovaly proti sobě než s Rudou armádou. V listopadu 1918 se hlavním vůdcem na Dálném východě stal admirál Kolčak. Jeho vláda byla však také krutá a u legionářů nebyl moc oblíben. Postupně se proti němu začalo bouřit i ruské obyvatelstvo a 18. listopadu 1919 se o převzetí moci ve Vladivostoku pokusil s pomocí eserů čs. generál Radola Gajda. Bývalý úspěšný legionářský velitel vstoupil v lednu 1919 do Kolčakových služeb a stal se velitelem severní permské armády. S ní získal řadu vítězství, ale brzy se dostal do sporu s ostatními ruskými veliteli i Kolčakovým vládním aparátem, což vedlo v červenci k jeho rezignaci. Přesunul se poté ve svém vlaku do Vladivostoku, kde se zapojil do portikolčakovského hnutí. Spiklenci se scházeli v jeho vlaku, což samozřejmě neuniklo Kolčakovým lidem a s pomocí Japonců se rozhodli centrum zlikvidovat. To se jim rychle podařilo, v bojích padlo asi 30 vojáků a dalších 250 bylo popraveno. Zraněný Gajda byl předán čs. jednotkám a musel opustit Rusko. Stalo se tak 27. listopadu 1919. Kolčak byl nakonec svržen v lednu 1920.

V té době již Rudá armáda postupovala nezadržitelně na východ a i v okolí města rostly aktivity bolševických partyzánů. Spojenecké oddíly pomalu Rusko pouštěly, například poslední američtí vojáci odpluli v dubnu 1920, Japonci však svou přítomnost zesilovali.

Adolf Zeman, který Vladivostok opustil s 20. transportem v dubnu 1920 ho poslal takto: „V době, kdy jsme přechodně dleli ve Vladivostoku a očekávali své naloďování, byl Vladivostok mezinárodním městem v nejširším slova smyslu. Ze všech veřejných budov vlály vlajky japonské, americké, československé atd., ulice hemžily se vojáky všech možných uniforem a automobily s různými mezinárodními vlajkami. Japonské žluté tváře všude převládaly. Japonců přibývalo téměř denně a Vladivostok se zdál býti odsouzen, státi se kořistí japonské invase. Japonci zmocňovali se obchodů, kupovali domy, zaplňovali domy, obsadili téměř všechny veřejné budovy. Ve vzduchu viselo cosi osudového, páchl japonský střelný prach. V přístavu kotvily mezinárodní křižníky a zdálo se, že japonští námořnici z *Chisenu* velmi nemile nesli přítomnost amerického a anglického křižníku, který kotvil těsně vedle nich. Spekulace všude slavila své orgie. Americký dolar a japonská jena srazily se tu k strašnému zápasu, v němž ruský rubl se topil. Ceny v sibiřských rublech stoupaly ne po dnech, ale v hodinách. Funt kávy, který ráno stál 35 rublů, večer stál až 50. Desítky a padesátky staly se kopejkami, japonská jena platila 600–700 rublů, americký dolar 1 000. Staré romanovské peníze měly cenu zlata. Právě v době nejčilejšího odjezdu našich transportů pokusilo se Japonsko na pevno se usaditi ve Vladivostoku, v Přímoří i v Mandžurii. Ve Vladivostoku byla již dávno svržena ‚všeruská vláda' a vládla tam ‚Prozatímní přímořská vláda',

Generál Radola Gajda ve Vladivostoku (sbírka ČsOL).

Panorama Vladivostoku. V popředí hlavní Světlanská ulice (foto VÚA-VHA).

Vladivostocký přístav v roce 1920. Právě v něm kotví několik velkých spojeneckých válečných lodí (sbírka T. Drábka).

V zimě vladivostocký přístav zamrzal (sbírka ČsOL).

rázu eserovského. Vláda ta nebyla dosud bolševická. Vláda ta byla Japoncům trnem v očích, a tak, tuším 4. dubna dali této vládě ultimátum. Žádali předně, aby východočínská dráha byla jim dána pod kontrolu, aby všechny smlouvy, uzavřené se Semjonovem, zůstaly v platnosti, omezení tisku nových peněz atd. K všeobecnému údivu Američané odjeli a ponechali Japoncům volnou ruku."

Japonci ho skutečně 4. dubna 1920 obsadili, přičemž krutě se zachovali k místní korejské menšině, kterou považovali za své poddané, navíc zde sídlilo hnutí za korejskou nezávislost. „Při okupaci Vladivostoku Japonci zle se vymstili na Korejské slobodce [korejská čtvrť, pozn aut.], vypálili mnoho budov, pozatýkali sta politických pracovníků, jež bez milosrdenství ztýrali asijským způsobem a postříleli na ulicích jako zvěř. Japonci ukázali se důstojnými příslušníky asijského plemene," napsal Zeman. I toto přispělo k ochlazení vztahů mezi Čechoslováky a Japonci.

V návaznosti na tyto akce byla vyhlášena Dálněvýchodní republika, která měla být samostatnou, ale byla sovětským loutkovým státem. Jejím hlavním městem byl Věrchněudinsk, později Čita. Jednalo se o nárazníkové pásmo mezi sovětským Ruskem a Japonci drženými územími, které bolševikům dávalo možnost politicky tlačit na Japonce k ukončení nepřátelství. Ti se také nakonec rozhodli Rusko opustit, stahovat se začali v létě 1922 a poslední japonský voják odplul z Vladivostoku 25. října 1922. Ještě téhož dne město obsadila Rudá armáda, čímž občanská válka v Rusku skončila. V listopadu zanikla Dálněvýchodní republika a v prosinci bylo oznámen vznik Sovětského svazu.

Vykládání japonské obchodní lodi Hozan *v přístavu v dubnu 1919 (foto VÚA-VHA).*

Vladivostocký přístav pod ochranou spojeneckých válečných lodí (foto VÚA-VHA).

Přístav a sklady na Egeršeldě (sbírka ČsOL).

Čs. sklady na Hnilém Uhlu (foto VÚA-VHA).

Vyzbroj a vybavení čs. vojska určená po jeho odjezdu k likvidaci ve skladech Týlového intendantstva na Hilém Uhlu (foto VÚA-VHA).

Strážní domek u čerpadla v přístavu (foto VÚA-VHA).

V okolí přístavu bylo nejrušněji. Nacházelo se zde několik tržišť, kde bylo možné sehnat prakticky cokoliv (sbírka ČsOL).

A také se tu „potkávaly“ všechny národy kosmopolitního města (sbírka ČsOL).

Stánek vetešníka (sbírka ČsOL).

Samozřejmě se zde daly koupit různé druhy ryb i další plody moře (sbírka ČsOL).

Zejména obrovští místní krabi museli být pro legionáře velkou zajímavostí (sbírka ČsOL).

Solené ryby (sbírka ČsOL).

K dostání byl ale i vycpaný tygr (sbírka T. Drábka).

Zboží se ale dalo pořídit i v kamenných obchodech (foto VÚA-VHA).

A dále od moře, v kopcích, se nacházela tzv. Korejská slobodka. Legionáři si ji překřtili na „Karpaty". Nacházelo se zde také mnoho nevěstinců (foto VÚA-VHA).

Naproti tomu výstavní částí města byla Světlanská ulice (sbírka ČsOL).

Ve Světlanské ulici jezdily tramvaje a nacházely se zde úřady, na snímku budova pošty, a známé obchody (foto VÚA-VHA).

Světlanská ulice v zimě, na rohu se nachází německý obchodní dům Kunst-Albers. Fronta zákazníků se táhne po celé ulici (sbírka ČsOL).

Na Světlanské ulici se nacházela také budova štábu čs. vojska (sbírka J. Charfreitaga).

Japonští námořníci pochodují během vojenské přehlídky před budovou čs. štábu. Ta je vyzdobena prapory spojeneckých zemí (sbírka J. Charfreitaga).

Za budovou se již nacházel přístav v zálivu Zlatý roh (foto VÚA-VHA).

Pohled na vladivostocký přístav a Ruský ostrov (sbírka T. Drábka).

Legionáři plují na parníčku Smělčák *na Ruský ostrov (sbírka ČsOL).*

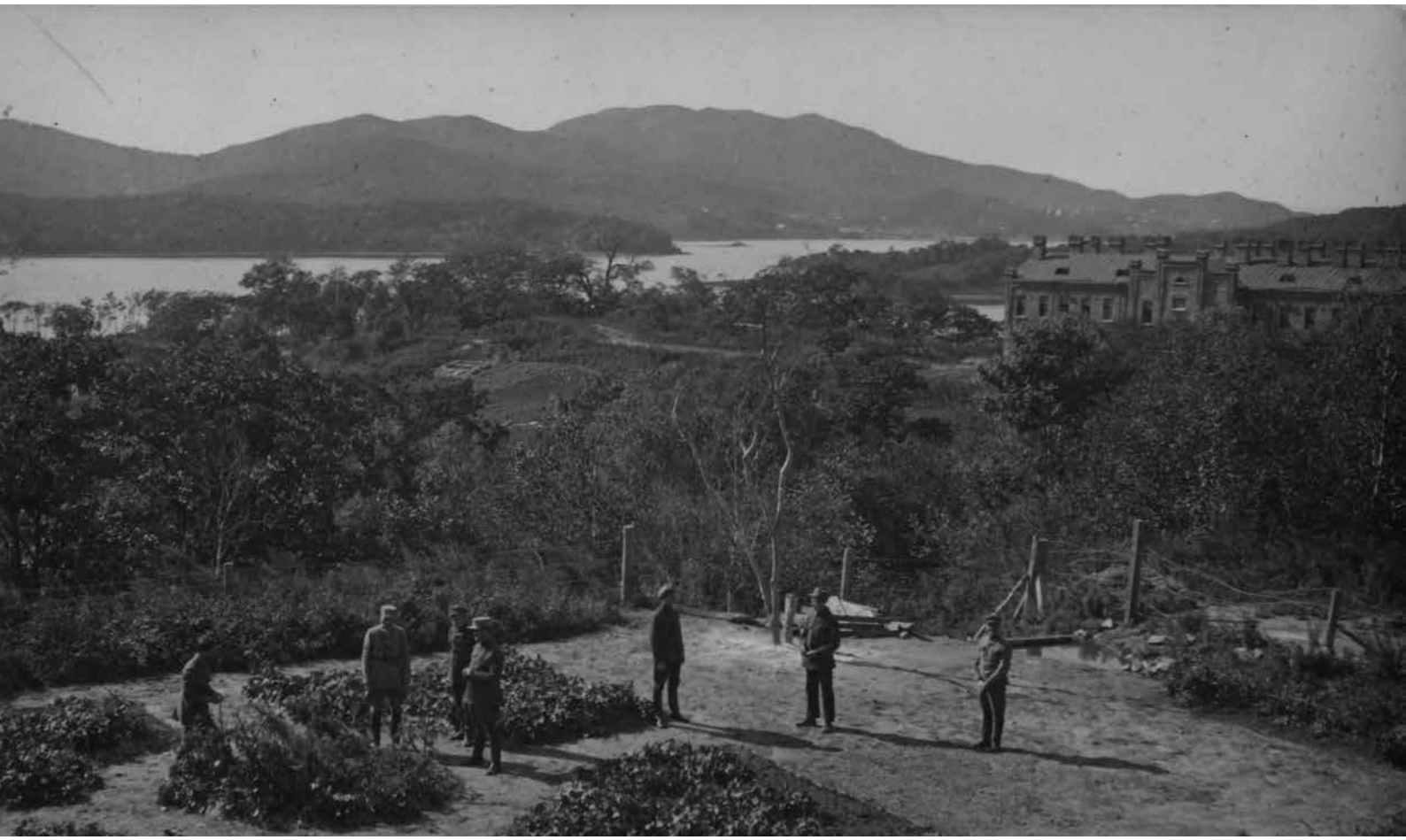
Na zkrácení cesty byl na ostrově prokopán zhruba 300 m dlouhý průplav (sbírka ČsOL).

Kasárny Podnoží na Ruském ostrově (foto VÚA-VHA).

V těchto kasárnách byla ubytována většina legionářů před odjezdem do vlasti (foto VÚA-VHA).

Na kopcích se nacházely pevnosti a děla k ochraně města (sbírka ČsOL).

U moře pozorovali legionáři rybáře při práci (sbírka ČsOL).



Někteří na Ruském ostrově strávili poměrně dlouho dobu. Snažili se tak různě zabavit, například zahradničením (foto VÚA-VHA).

Nebo podnikali výlety po ostrově, který díky kopcovitému terénu skýtal nádherné výhledy (sbírka ČsOL).

Navštěvovali místní rybářské vesničky (sbírka ČsOL).

V létě se samozřejmě koupali v moři (sbírka J. Charfretiaga).

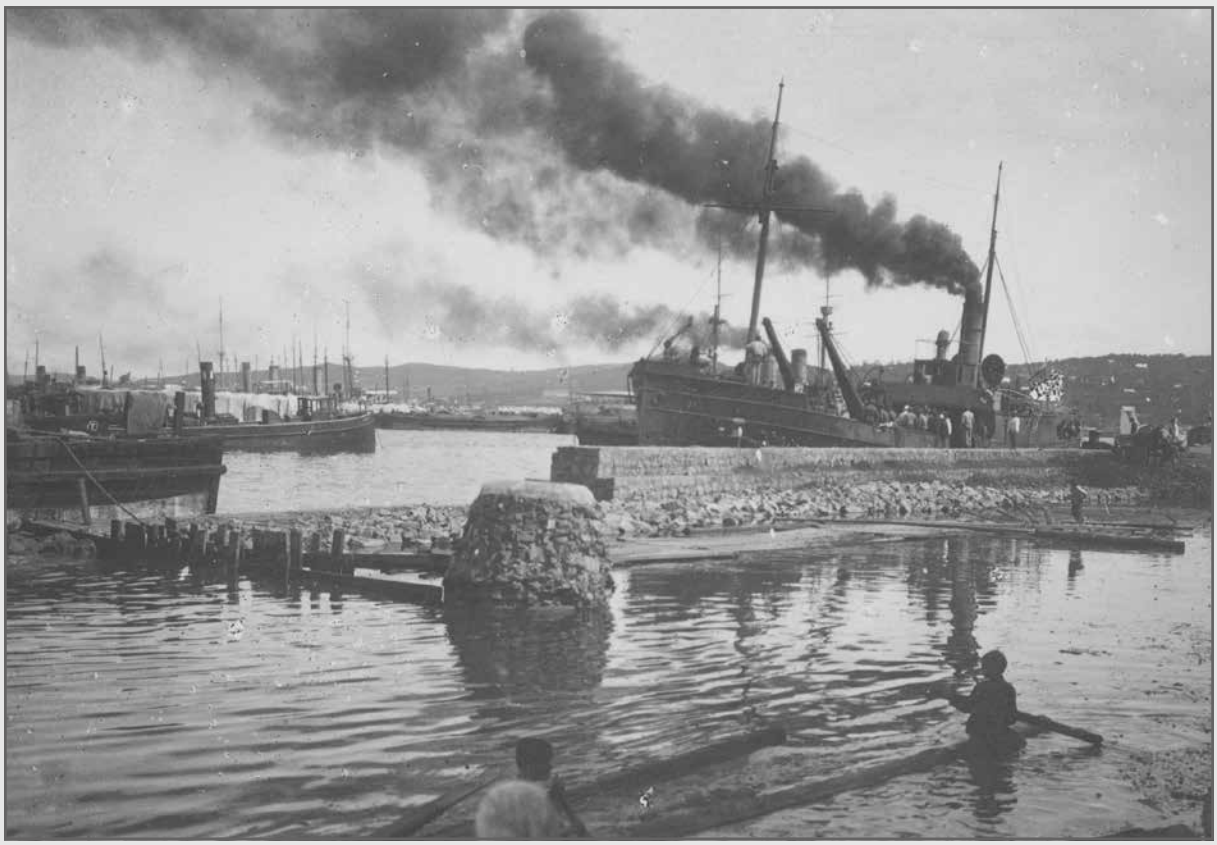
A vůbec si mohli připadat, že jsou na konci světa (sbírka ČsOL)!

ČESKOSLOVENŠTÍ NÁMOŘNÍCI

Vladivostok byl sídlem řady čs. jednotek zejména týlového charakteru. Jeho poloha u moře a umístění některých zařízení na nedalekém Ruském ostrově a potřeba pohybu po vodě nakonec vedla k tomu, že byl zřízen čs. lodní oddíl. První loď však Čechoslováci „měli" již v květnu 1918, kdy vojáci 8. čs. stř. pluku začali využívat asi 20 m dlouhý ruský parníček *Naděžnyj*. „Naše zásobovací úřady snažily se dosíci levné dopravy produktů pro ty části, které byly ubytovány na protějších březích vladivostockého zálivu, a tak naskytla se jim příležitost najmouti jeden z těchto parníků, který se jmenoval *Naděžnyj* a který se k tomuto účelu dobře hodil. Na parníku byl však pouze ruský kapitán a jeden strojník a tu měl dodati další mužstvo pro loď osmý pluk. Tuším, že dne 10. května byl čten po pluku příkaz, kdo z bratří by se hlásil k této službě. Mnoho se jich nehlásilo, ale přece byla sestavena četa s desátníkem Hamáčkem. Asi tři dny nato přišel rozkaz, aby se přihlásil dobrovolně strojní zámečník, který umí dělat na soustruhu atd. Ačkoliv rozkaz šel od roty k rotě, nikdo se nehlásil, ač odborníci u pluku byli. Prostě se jim asi nechtělo potiti se a mazat u strojů. Po přečtení tohoto rozkazu bratrem rotným hlásil jsem se sám a téhož dne jsem nastupoval jako druhý strojník na lodi *Naděžnyj*. Kotel a stroj byly v zachovalém stavu, takže po bližším poučení zahájili jsme ihned plavbu vladivostockým přístavem. Hned se to rozkřiklo po částech, že máme parník s vlastní posádkou a bratři zvědavě se chodili na ten náš ‚dreadnought' dívat. Hned v prvních dnech navštívil nás br. pluk. Skála, který si prohlížel vnitřní zařízení parníku a přehlédl také posádku. Na hlavním stožáru parníku visela československá vlajka, na zadním vlajka ruská, to znamenalo, že parník je ruský ve službách československých," stojí v knize *Cestami odboje*.

Po obsazení města 5. čs. stř. pluku získal záchrannou loď *Smělčák* s výtlakem asi 300 BRT. Tyto dva parníčky se pak staly hlavními čs. plavidly. Posádky tvořili vybraní dobrovolci těchto dvou pluků, byť už tehdy se mezi nimi našli tací, kteří měli s námořní plavbou předválečné zkušenosti. Přísun většího počtu čs. vojáků do města související s evakuací si vyžádal vyžádal organizovanější zajištění přepravy a 15. listopadu 1919 oficiálně vznikl Čs. lodní oddíl, který podléhal Velitelství Dálného východu. Lodě pak dva až čtyřikrát denně jezdily mezi Vladivostokem a Ruským ostrovem, přičemž se ve službě obden střídaly. „Ostrov ten byl vzdálen asi 7 mil, takže jsme museli jeti parníkem 30–45 minut. Než se přijelo

Spojení mezi ruským ostrovem a Vladivostokem zajišťovaly čs. parníčky. Zde se v přístavišti na Podnoží právě na Smělčák *(v pozadí) a dvě mešní lodě naloďují příslušníci 8. čs. stř. pluku k odvozu k lodi* M. S. Dollar. *Na ní odplují do Kanady v rámci 28. transportu (foto VÚA-VHA).*



Smělčák *ve vladivostockém přístavu (foto VÚA-VHA).*

Smělčák *u Podnoží na Ruském ostrově (foto VÚA-VHA).*

Posádka Smělčáku v roce 1920 (sbírka T. Drábka).

k tomuto ostrovu, muselo se projeti kanálem v délce asi 250 m a asi 25 m širokým. Byl to poloostrov, výběžek, který vybíhal do Amurského zálivu a hraničil průlivem asi 1000 m širokým s Egeršeldem, vladivostockým to přístavem. Ruský ostrov tvořil přírodní přístav, pro válečné loďstvo jako stvořený. Do ostrova zařezával se záliv Novik do hloubky asi 5 mil a kol dokola byl obehnán pohořím, které tvořilo jakousi stěnu, takže nebylo vidět, kolik lodí kotví v zálivu. Na ostrově byly dále kasárny a dílny i různá opevnění. (…) Vladivostocký přístav zamrzal, a to vrstvou ledu 30–40 cm tlustou, takže místo převážení lodí chodilo se na Ruský ostrov pěšky a produkty se vozily po ledě nákladními auty. Před zamrznutím byla naše loď *Naděžnyj* vytažena ve vojenském přístavě na břeh ke generální opravě," stojí v *Cestách*.

V březnu 1920 se útvar transformoval v Čs. námořní oddíl a byl doplněn další dvojicí lodí. V únoru byla do čs. služeb předána minolovka *Strelok* a v květnu koupila Centrokomise od japonského rejdaře parníček s výtlakem 197 BRT, který dostal jméno *Dobrovolec* (nicméně vojáci si ho překřtili na *Upocený*, protože se jednalo o poslední loď). Používány byly ale i další menší lodě jako *Rozsvět*, *Slavia*, *Blaník* či *Legionář*. Na jaře 1919 oddíl posílili čs. námořníci z rakousko-uherského křižníku *Kaiserin Elisabeth*, který byl v roce 1914 potopen v čínském Tsingtau a jeho posádka padla do japonského zajetí, kde se část z nich přihlásila do čs. vojska. Nepřekvapivě patřil Námořním oddíl k posledním jednotkám, které Rusko opustily. Stalo se tak s posledním 36. transportem. V té době měl přes 100 mužů (včetně 4 důstojníků a 7 bocmanů-loďmistů) a velel mu kpt. Václav Pašek.

Gen. Čeček na inspekci parníčku Smělčák *(foto VÚA-VHA).*

Parníček Naděžnyj *ovládaný legionáři míří do přístavu (sbírka ČsOL).*

Smělčák *a* Naděžnyj *u přístaviště na Ruském ostrově (sbírka ČsOL).*

Posádka parníčku Strelok *(sbírka ČsOL).*

Parníček Strelok vyprovází jeden z transportů. Legionáři mávají na rozloučenou a na horní palubě dohrála vojenská hudba (sbírka ČsOL).

Plánek Vladivostoku a Ruského ostrova ze pamětí Karla Fibicha Povstalci *(sbírka ČsOL).*

V květnu 1917 přijel do Ruska prof. Masaryk a po zborovské bitvě navštívil vojsko. Na snímku z Velké Berezné při přehlídce 1. čs. stř. divise, zleva prof. Maxa, prof. Masaryk, plk. Mamontov a J. Klecanda (foto VÚA-VHA).

LODNÍ EVAKUACE

TRANSPORTY DOBROVOLNÍKŮ DO FRANCIE

Možností převozu čs. dobrovolníků z Ruska na západní frontu se čs. političtí představitelé zabývali dlouhodobě. Na přelomu roku 1915 a 1916 byla uzavřena dohoda, že Rusové pošlou za materiální pomoc do Francie až 400 000 vojáků.* Čs. představitelé žádali, aby mezi nimi byli též čs. zajatci, o které v té době neměli Rusové zájem. I proto byl v červnu 1916 do Ruska vyslán místopředseda Čs. národní rady poslanec Josef Dürich, aby zde tuto záležitost projednal. Se stejným posláním sem později dorazil i Milan Rastislav Štefánik. Vše se ale velmi vleklo, Dürich se navíc odklonil od oficiální čs. politiky a začal spolupracovat s Rusy.

Po únorové revoluci začali mít hlavní slovo v čs. hnutí v Rusku zajatci, kteří ho podřídili vedení Čs. národní rady v Paříži v čele s Tomášem G. Masarykem, který osobně dorazil do Ruska 16. května 1917. Ale i Prozatímní vláda se v jarních měsících roku 1917 k výstavbě samostatných čs. jednotek stavěla rezervovaně, a proto Masaryk jednal v Petrohradě s francouzským ministrem zbrojení a válečné výroby Albertem Thomasem o transportu 30 000 čs. vojáků a zajatců na západní frontu do Francie, a hlavně do válečné výroby. Rusové ani Odbočka ČsNR nebyli proti a v květnu byla rámcová smlouva hotová. Nicméně věc se stále vlekla.

Mezitím, v létě 1916, se Štefánik dozvěděl o asi 8 000 krajanech v rumunských zajateckých táborech. S podporou francouzské vojenské mise odjel v prosinci do Rumunska vyjednat jejich propuštění, což se podařilo poměrně rychle a již 19. prosince 1916 byli dobrovolníci soustředěni v táboře u města Bârlad a 13. ledna 1917 zahájili přesun do Jasy a pak vlakem do ruského Kišiněva. Následně měli pokračovat přes Kyjev a Moskvu do Vladivostoku a pak lodí do francouzského Brestu. Dobrovolníci však byli po pobytu v zajetí ve špatném zdravotním stavu a mezi muži se začaly šířit nemoci. Po únorovém převratu skupinu zasáhla protiválečná agitace a mnoho mužů z ní dezertovalo. Z Kišiněva tak pokračovali až 9. června do přístavu Archangelsk, z původních 760 mužů

*) Plán se ukázal jako nerealistický, do Francie nakonec odcestovaly čtyři speciální pěší brigády, celkem asi 45 000 mužů. Dvě brigády bojovaly na západní a dvě jako posila na soluňské frontě. Po revoluci z února 1917 však vojáci odmítali bojovat, část se vrátila do Ruska a část skončila v Africe v zajateckých táborech.

ale zbylo v té době již jen 342. Do přístavu dorazili 18. června a nalodili se na loď *Dvinsk* (celkem 361 mužů), na volném moři čekali na naloděni ruských vojáků pro západní frontu a 5. července vypluli v konvoji do Francie. Do přístavu La Pallice v městě La Rochelle připluli 22. července ve 23. hodin, vylodili se následující dopoledne. V přístavu na ně čekal Dr. Beneš, k velkému zklamání však byli nejprve umístěni do zajateckého tábora a až 18. srpna byli přesunuti do tábora v Courneau. Dne 13. září se tato „rumunská rota" přesunula do la Testu a dále do Cognacu, kde byla přidělena 33. pěšímu pluku. Jednalo se tak o první lodní transport čs. legionářů z Ruska.

Tam se ale politická situace komplikovala. Slabá Prozatímní vláda čelila silné agitaci bolševiků, pokusu o převrat gen. Kornilova, stávkám dělníků a neochotě vojáků k dalším bojům. Čs. politickým představitelům tak bylo zřejmé, že osud východní fronty je nejistý a rozhodli se přesun části dobrovolců do Francie urychlit. V srpnu 1917 byla konečně uzavřena dohoda o vzniku čs. armády ve Francii a 13. září 1917 bylo na jednání presidiální komise OČsNR schváleno, že ještě do konce roku odjede do Francie 6 až 8 tisíc mužů; mužstvo mělo být vzato ze záložních částí, důstojníky měli navrhnout velitelé 1. a 2. čs. stř. divise, přičemž úbytek měl být kompenzován zvýšeným náborem v zajateckých táborech.

Začátkem října 1917 byl kpt. Otakar Husák (bývalý velitel II. praporu 1. čs. stř. pluku) pověřen velením prvního transportu dobrovloců z Ruska do Francie, kam měl odplout z přístavu Archangelsk. Dobrovolníci pocházeli z Čs. náhradního praporu, protože ruskou podmínkou bylo, že přesun nijak neovlivní existující čs. jednotky. Transport z Žitomiru vyjel 7. října 1917 v síle 1200 mužů. Sto z nich absolvovalo důstojnický kurz v Borispole, hodností se ale zřekli a do Francie jeli jako vojíni. Za osm dní dorazil transport vlaky do Archangelsku, kde se nalodil na parník *Kursk*. Zde se k nim připojilo také dalších 400 dobrovolníků z rumunských zajateckých táborů. Na malém parníku *Stentor* jelo dalších 59 čs. vojáků. Konvoj opustil Rusko 15. října 1915 a 29. října zakotvil v anglickém Newcastlu. Do 11. listopadu pobývali dobrovolci v táboře Flowerdown u Winchesteru nedaleko Londýna, následně odjeli do přístavního města Southampton a lodí dále do Francie, kam dorazil následující den. O dva dny později dorazili do Cognacu, který se stal místem formování čs. jednotek ve Francii.

Druhý transport byl mnohem menší. Jeho velitelem byl jmenován kpt. Hynek Gibiš (bývalý velitel 3. čs. střeleckého pluku) a skládal se ze 133 původních důstojníků (také se zřekli hodností) a 337 poddůstojníků a vojínů. Také oni pocházeli od Čs. náhradního praporu, který se na počátku září přesunul z Bobrujsku do Žitomiru. Vzrůstající nepokoje a bolševická

Příď lodi Kursk *s čs. dobrovolníky na cestě z Archangelska do Newcastlu. Na této lodi byl v říjnu 1917 převážen 1. transport kpt. Husáka k čs. vojsku ve Francii (foto VÚA-VHA).*

Vojáci roty por. Neubauera z 2. transportu kpt. Gibiše během dlouhé zastávky v Čerepovci, listopad 1917 (foto VÚA-VHA).

revoluce oddálila jejich odjezd, takže vyrazili až 25. listopadu 1917, ale zastávka v Čerepovci se protáhla na 63 dní. Transport pokračoval až 8. února 1918 a přes Petrozavodsk dorazil po murmanské dráze na poloostrov Kola, kde ve stejnojmenné obci strávil dalších 50 dní. Teprve 21. března 1918 se nalodili na britskou loď *Huntsend*, se kterou jelo i mnoho uprchlíků, a vyrazili do Newcastlu. Odtud dobrovolci pokračovali vlakem do Southamptonu, kde nastoupili na loď *Caesarea*, která je převezla do Le Havru. Dne 3. dubna 1918 pak konečně dorazili do Cognacu. Přísun posil pro francouzské legie z Ruska tím byl ukončen, události po bolševické revoluci další transporty znemožnily.

Nicméně ještě dalších asi 280 Čechoslováků bylo z Ruska přepraveno v rámci převozu Srbského dobrovolnického sboru na soluňskou frontu do Řecka. Menší část čs. vojáků se nalodila se zbytky 2. srbské divize koncem září 1917 v Archangelsku na tři ruské válečné lodě a přes Velkou Británii doplula do Francie, pak jeli vlaky do Itálie, ze které zamířili loděmi do Řecka. Čs. dobrovolníci v 1. srbské divisi putovali do Soluně buď s 1. a 2. srbským plukem od poloviny listopadu 1917 na čtyřech válečných lodích z Archangelska přes Británii a Francii, nebo se 3. a 4. srbským plukem Transsibiřskou magistrálou do přístavu Ta-lien a na britských lodích od konce února 1918 přes Singapur, Cejlon a Suezský průplav. Většina z nich pak na jaře 1918 posílila čs. armádu ve Francii.

PŘERUŠENÍ TRANSPORTŮ

Bolševická revoluce 7. listopadu 1917 postavení československého vojska v Rusku i další transporty do Francie zásadně zkomplikovala. Masaryk převrat odmítl, ale zcela jednoznačně zakázal jakékoliv vměšování vojska do vnitřních ruských záležitostí. Velkou komplikací ale bylo podepsání brestlitevského míru 3. března 1918, kterým Rusko vystoupilo z války. Téhož dne odevzdal Masaryk memorandum pro sovětskou vládu a vydal se po Transsibiřské magistrále do Vladivostoku. Následně Odbočka ČsNR vyjednala se sovětskou vládou dohodu o průjezdu čs. vojska do Vladivostoku, odkud mělo pokračovat do Francie. Dne 1. dubna 1918 opustil Masaryk Rusko a z korejského Fusanu odplul do Japonska, kde na žádost amerického vyslance Morrise připravil pro vládu USA zprávu o stavu v Rusku, která samozřejmě obsahovala i informace o úspěších čs. legionářů. V květnu již byl v USA a spolu s Edvardem Benešem v Paříži se pokoušel zajistit u spojenců lodě pro přepravu čs. sboru do Francie. Francie měla zájem o jeho využití v těžkých bojích západní fronty a její ministerský předseda Georges Clemenceau se pokoušel získat lodní tonáž v Británii, v USA i v Japonsku.

To ale už bylo v Rusku vše opět jinak! Sovětská vláda po počátečním souhlasu podlehla tlaku Německa a na železnici dostaly přednost transporty repatriovaných zajatců, čímž se přeprava čs. sboru

zastavila. Poté, co vyšly najevo úmysly bolševiků roztažený Čs. armádní sbor zařadit do Rudé armády, nebo jej odzbrojit a internovat, se legionáři vzepřeli pokynům svého politického vedení, odolali pokusům o definitivní odzbrojení a bojově vystoupili proti bolševikům s mottem „vlastním pořádkem do Vladivostoku". Jednou z příčin vystoupení byly i instrukce Odbočky ČsNR o změně cíle přepravy poloviny sboru do Archangelsku. Legionáři to tehdy chápali jako další snahu bolševiků o rozdělení a oslabení čs. vojska a těmto rozkazům se vzepřeli. Teprve později se ukázalo, že za vším stál britský generální štáb, který přesvědčil Nejvyšší spojeneckou válečnou radu a ta 2. května rozhodla, že většina čs. sboru má být odeslána na sever k ochraně britské základny a válečného materiálu v přístavech Murmansk a Archangelsk, dokud tam nedorazí britské expediční síly. Vystoupení nejprve probíhalo s cílem spojit se a probít si volnou cestu do Vladivostoku. Pod vlivem slibů spojenců o brzké pomoci se 7. července 1918 čs. části vrátily k předtím již opuštěné Volze s úmyslem vytvořit novou východní protiněmeckou frontu, čímž přeprava do Francie ztratila smysl.

O evakuaci a transportech z Ruska tentokrát již do nově vzniklé Československé republiky se opět začalo uvažovat na sklonku roku 1918, poté co do Ruska dorazily zprávy o konci první světové války a o vzniku samostatného Československa, což spolu s vyčerpáním z nepřetržitého bojového nasazení a zklamání z postoje spojenců a ruských protibolševických vlád vedlo čs. vojáky k odklonu od ruských problémů. Na konci roku 1918 přijel do Ruska ministr vojenství gen. M. R. Štefánik, aby se přesvědčil o stavu čs. vojska. Po návštěvě pluků na frontě rozhodl o odvolání Čs. vojska na Rusi z bojových operací občanské války na odpočinek a následném nasazení ke strážní službě. V prvních čtyřech měsících roku 1919 pak postupně odjíždělo 259 čs. vojenských vlaků z oblasti Uralu na východ k Bajkalskému jezeru. Čs. jednotky převzaly strážní službu v týlu kolčakovské armády na trati mezi Irkutskem a Novonikolajevskem, kde podnikaly operace proti bolševickým partyzánům, kteří se snažili narušovat provoz na magistrále.

K převozu vojska do vlasti tedy ještě nedošlo, ale za svého pobytu na Sibiři vydal gen. Štefánik 5. ledna 1919 rozkaz č. 401 k částečné evakuaci: „Invalidé, ranění a nemocní důstojníci a vojíni mají býti dopraveni do hlubokého týlu, případně do vlasti." Následujícího dne byl v instrukci č. 414 rozkaz rozšířen i na příslušníky starší 50 let, či starší 42 let po lékařské prohlídce a také na ženy vojáků a staré a nemajetné kolonisty. Následně byla zřízena tzv. Evakuační komise a 29. ledna byl z Jekatěrinburgu vypraven první vlak s 523 invalidy, 9 kolonisty a 17 ženami či dětmi na Dálný východ. Současně generál Štefánik jednal s komisařem amerického Červeného kříže Dr. Teuslerem

Uvítání čs. ministra vojenství gen. M. R. Štefánika 8. prosince 1918 v Jekatěrinburgu. Zleva stojí Richter, Gajda, Husárek, Štefánik, Bogoslovskij, Medek, Pavlů, Berka a Brož (foto VÚA-VHA).

Členové Odbočky ČsNR se na počátku roku 1919 loučí se skupinou starších dobrovolců, kteří s nemocnými a invalidy postupně opouštěli své útvary a nemocnice a odplouvali do vlasti (foto VÚA-VHA).

o poskytnutí evakuačních plavidel. Ve Vladivostoku se zatím těžce hledaly prostory pro ubytování přijíždějících invalidů, neboť lodě měly dorazit až v červnu. Plnomocníkovi čs. vlády na Rusi MUDr. Girsovi se ale podařilo zajistit volná místa na spojeneckých lodích, které se nacházely ve Vladivostoku a opouštěly ho s nevyužitými přepravními kapacitami. A tak již 15. ledna 1919 vyplulo prvních 139 invalidů na italské lodi *Roma*, následovaly *Madras* a *Sheridan*. V polovině června dorazily lodě *Nanking*, *Archer* a *Heffron* dojednané u amerického Červeného kříže gen. Štefánikem, později se ještě podařilo zajistit místa na francouzském *Meinamu*. Do září 1919 opustilo Vladivostok 12 těchto transportů.

Na počátku března 1918 zahájil Čs. armádní sbor přesun z Ukrajiny do Vladivostoku. Na snímku je vlak 5. čs. stř. pluku na stanici Grebjonka před odjezdem na východ. Od té doby až do evakuace domů byli čs. legionáři s vlakovými ešalony bytostně spojeni (foto VÚA-VHA).

EVAKUAČNÍ ÚŘAD A CENTROKOMISE

Rozkazem Čs. vojska na Rusi číslo 53 z 3. srpna 1919 byl ve Vladivostoku zřízen Evakuační úřad Čs. vojska na Rusi, který byl zodpovědný za převoz útvarů a materiálu do vlasti. Jeho náčelníkem byl ustanoven plk. MUDr. Rudolf Raše. Úřad měl přehled o pohybech vojska, jeho ubytování, staral se o dokumenty evakuovaných a na cestu je připravoval. Navrhoval průběh evakuace, sám ale neměl právo k ní vydávat rozkazy. Jednalo se tedy o administrativní a technické zajištění celé rozsáhlé akce.

Bylo však jasné, že plavba doslova kolem světa nebude „zadarmo". Již na jaře 1919 byl iniciativou gen. Čečka, MUDr. Girsy a správce Finančního odboru ČsNR Františka Šípa odeslán do vlasti dotaz, zda je možné na evakuačních lodích posílat do republiky rýži, čaj a cukr. Brzy následovala žádost o zaslání kolekce vzorků čs. zboží a ceníku ve francích. Tím byla zahájena tzv. surovinová akce, tedy dovoz nedostatkových surovin a zboží ze Sibiře a naopak export čs. výrobků do Ruska. Tím mělo být zajištěno nejen zásobování republiky, ale předpokládalo se, že tak budou získány i prostředky pro financování evakuace. Čs. představitelé uvažovali, že samotná plavba bude v režii majitele lodi, ale celá evakuace bude muset být následně proplacena Československem. V srpnu 1919 tak vznikla Obchodní a průmyslová komise pro styky s Ruskem při důvěrníku čs. vlády ve Vladivostoku, transformovaná 13. srpna na Evakuační komisi a definitivně přetvořená 27. září 1919 na Československou ústřední hospodářskou komisi (Centrokomisi). Byla sice oddělena od armády a plně podřízena MUDr. Girsovi jako nejvyššímu představiteli čs. vlády v Rusku, zástupci vojska ale zasedali jak v sedmičlenné řídící komisi, tak v dozorčí radě a zaměstnanci se

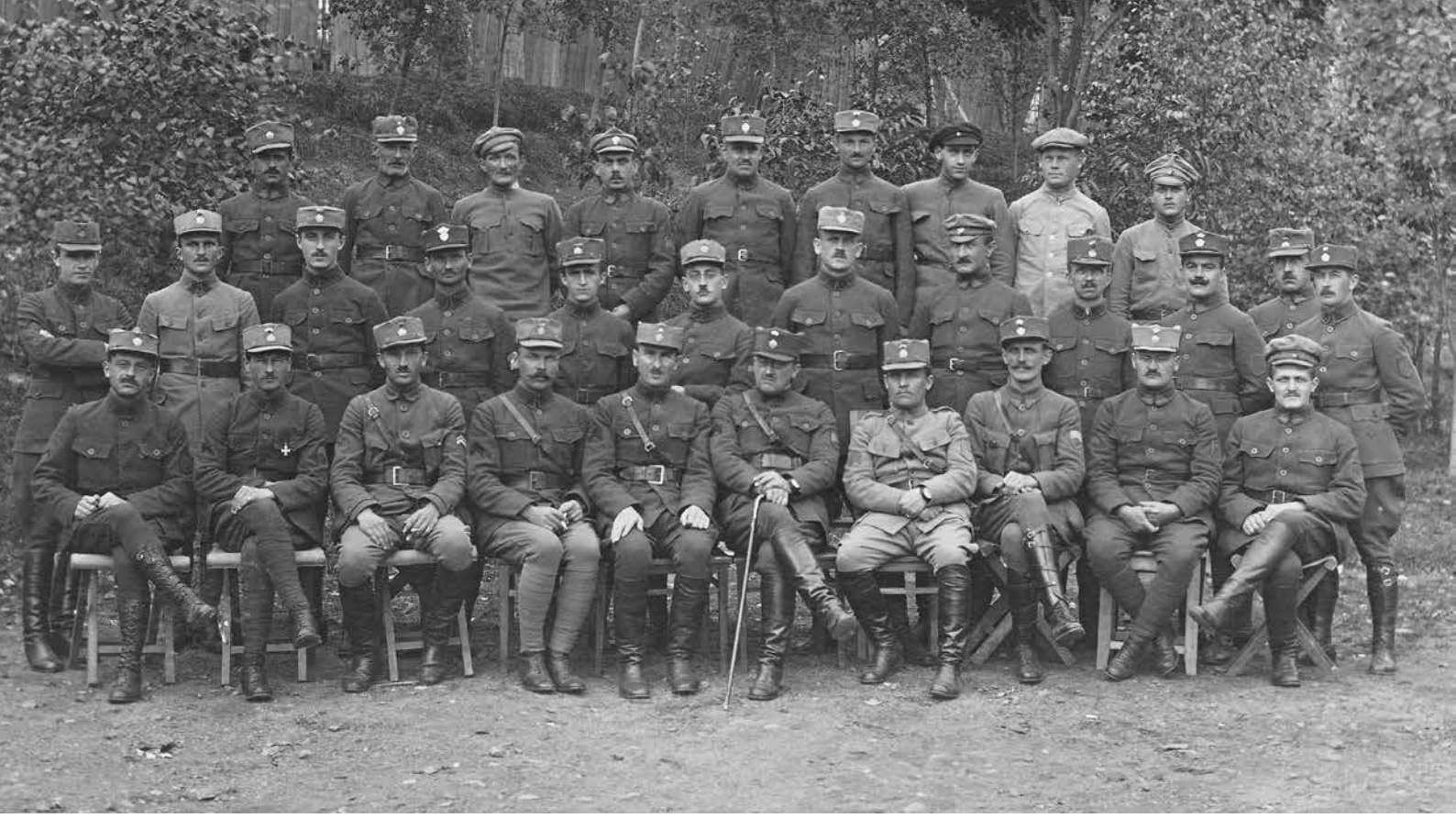
Kancelář Evakuačního úřadu, která od podzimu 1919 zajišťovala postupné přesuny čs. jednotek z Ruska do republiky. Uprostřed vedoucí kanceláře mjr. Obrovec (foto VÚA-VHA).

rekrutovali z legionářů, kteří nadále zůstávali vojáky. S vojskem tak logicky kooperovala velmi těsně, a byť se občas objevily problémy, spolupráce byla oboustranně výhodná.

Samotná Centrokomise se skládala ze čtyř hlavních částí rozdělených na příslušná oddělení. Jejím prvotním úkolem bylo obstarávat a financovat lodě pro dopravu zboží do vlasti, později také organizovat obchod a průmysl na Dálném východě a připravovat budoucí čs. zámořský obchod. K tomu záhy přibylo i zajištění evakuace čs. vojska z Ruska. Zpočátku však chyběl kapitál, protože spojenci se k plánu stavěli negativně. Počítali totiž s tím, že Československo bude nakupovat od nich, a nechtěli tak poskytnout ani peněžní úvěry, ale ani lodní prostor. Toho byl celkově nedostatek. Po skončení války docházelo k obrovským přesunům osob i materiálu. Bylo potřeba vrátit vojáky z bojišť v zámoří domů, převézt statisíce zajatců a tuny vojenského vybavení. Neskončily však ani vojenské operace, obzvláště občanská válka v Rusku vyžadovala další velké transportní nasazení. Každá vláda se tak samozřejmě starala více o své vlastní potřeby než zájmy malého nového státu ve střední Evropě – obzvláště když plánoval dopravu vlastních surovin a zboží. I to jsou důvody, proč byly velké americké a britské lodě k dispozici až od jara roku 1920.

Téma návratu čs. legií se ocitlo i na jednání versailleské mírové konference, kdy 9. července 1919 státní sekretář britského ministerstva války W. S. Churchill poněkud nereálně navrhoval jejich transport z Archangelska. Ani při jednáních 6. a 11. srpna ale nebylo dosaženo výsledku, neboť se nepodařilo vyřešit otázku, kdo bude celou operaci financovat. Nakonec sjednal ministr zahraničí E. Beneš s představiteli spojenců dohodu, že Spojené státy přispějí 50 % potřebné přepravní tonáže, Velká Británie přislíbila 25 % a zbylá čtvrtina měla být zajištěna vládami menších spojeneckých národů.

Evakuační úřad sídlil v budově bývalé školy na hlavní vladivostocké Světlanské ulici (foto VÚA-VHA).



Společná fotografie příslušníků Evakuačního úřadu. Plk. Raše sedí uprostřed s hůlkou, mjr. Obrovec vpravo od něj (sbírka ČsOL).

Zástupci Centrokomise, respektive jejího Lodního oddělení, tak začali vyhledávat lodě u soukromých firem. První nabídka přišla od šanghajské kanceláře firmy L. V. Lang, hlavními partnery se ale staly japonské firmy Kawasaki, Matsukawa, Yomei a Kokoshokai Ltd. a také francouzská společnost Messageries Maritimes. Od nich pro transport surovin, zboží a vojáků najala několik nákladních lodí, převážnou většinu od japonských majitelů: *Dania*, *Capetown Maru*, *Hwan-Yih* (*Silesia Maru*), *Chili Maru*, *Italy Maru*, *Karachi Maru*, *Koshun Maru*, *Liverpool Maru*, *Nižnij Novgorod*, *Ryoyu Maru*, *Scotland Maru*, *Schunko Maru*, *Tver*, *Yomei Maru*, *Yonan Maru* a zřejmě též *Economic*. Japonci poskytli převážně zcela nová plavidla, která byla původně stavěna jako transportní a pro přepravu osob byla upravena až dodatečně a obecně neskýtala moc pohodlí. To však organizátorům akce vůbec nevadilo, protože zastávali názor, že pro přepravu zdravých vojáků není potřeba přílišného komfortu. Tím se sice podařilo lodě najmout levněji, byť se v tisku na Dálném východě objevily články iniciované neúspěšnými lodními společnostmi o nehorázně vysokých pronájmech, které čs. strana vyvrátila uveřejněním svých dat, ale tyto informace se dostaly k vojákům, kteří ubytování na lodích kritizovali a měli tak i svého viníka ve svých nadřízených.

První loď vypravená Centrokomisí byla zcela nová *Liverpool Maru*, která vyplula z Vladivostoku 9. července 1919 s 590 osobami na palubě. Od září do listopadu následovaly *Karachi Maru*, *Capetown Maru*, *Italy Maru* a *Scotland Maru* s dalšími téměř 4 000 invalidy a legionáři staršími 42 let. Japonská loď *Yonan Maru* posloužila k evakuaci první části 1. čs. stř. pluku jako 13. transport. Následovaly *Schunko Maru* a čínská *Hwah-Yih* jako 15. a 16. transport. Poslední lodí najatou Centrokomisí pro evakuaci legionářů byl ruský *Nižnij Novgorod*, který odplul 13. února 1920 jako 17. transport.

Všechny další lodě již byly najaty za účelem převozu zboží, protože, jak bylo zmíněno výše, spojenci nelibě nesli čs. snahy o rozvoj zámořského obchodu. Přesto se Centrokomisi podařilo umístit náklad i na několik dalších evakuačních transportů, přičemž vždy zřejmě záviselo na ochotě kapitána lodi. S 18. transportem na lodi *Sheridan* tak do Terstu doputovalo také 39 t mědi, 163 t lněného semene a 22 t vojenského nákladu a větší náklad přivezly i 22. a 23. transport. Avšak pro smysluplný převoz zboží bylo výhodnější najmout vlastí lodě, přičemž zde se jako spolehliví partneři ukázali Japonci. S pronajatými loděmi pak vždy cestovali zaměstnanci Centrokomise, jejichž úkolem bylo dohlížet na náklad i průběh plavby. Vrcholem akce pak bylo pořízení vlastní lodě, která dostala jméno *Legie* a z Vladivostoku vyplula jako 35a. transport.

Nicméně celá operace dopadla ztrátově. Centrokomise byla formálně zrušena 21. ledna 1921 v rámci likvidace hospodářství ruské legie, přičemž skončila s dluhem přes 31 milionů korun. Na vině byla jak nezkušenost se zahraničním obchodem, živelnost v organizování, podcenění skutečného zájmu o čs. výrobky v evropských zámořských koloniích, ale i pád ceny komodit, zejména u bavlny, jejíž dostupnost se rychle zvyšovala, a cena tudíž klesla. Centrokomise však nezanikla, ale přetvořila se v soukromou akciovou společnost pod Legiobankou, která se nadále zabývala zahraničním obchodem.

MUDR. RUDOLF RAŠE

Náčelník evakuace plk. Rudolf Raše (1872–1954) sloužil v letech 1898–1901 jako mladší lékař námořní nemocnice v Pule. Po vypuknutí války byl mobilizován a odešel jako nadlékař se záložní nemocnicí č. 14 na východní frontu, kde byl již 1. září 1914 zajat. V červenci 1916 se v Krematorské přihlásil do čs. vojska a v červenci 1917 se stal hlavním lékařem 5. čs. stř. pluku a posléze 2. čs. děl. brigády. V té době byl též sanitním referentem vojenské komise OČsNR. Během odchodu čs. vojska z Ukrajiny byl vojenským komisařem u Bachmače a s 2. čs. záložním plukem odjel do Vladivostoku. Zde byl od srpna 1918 hlavním lékařem posádky a od října 1918 do ledna 1919 přednostou zdravotní služby OČsNR, přičemž byl povýšen na plukovníka. Poté byl v komisi pro péči o invalidy, nemocné a demobilizované vojáky a v srpnu 1919 byl ustanoven náčelníkem Evakuačního úřadu čs. vojska. Domů odjel s 35a. transportem na lodi *Legie*. Nadále setrval v armádě, roku 1922 byl povýšen na generála zdravotnictva, ale již v roce 1924 odešel do výslužby. Poté působil u Legiobanky, kde byl od června 1921 předsedou správní rady.

FRANTIŠEK ŠÍP

František Šíp (1881–1935) absolvoval Střední hospodářskou, lihovarnickou a mlékařskou školu, následně získával praxi na mnoha místech Rakousko-Uherska. Od roku 1902 pracoval pro Ústřední banku českých spořitelen, před válkou byl ředitelem pobočky v Černovicích. Po mobilizaci působil jako hospodářský důstojník v Přemyšlu, po jehož pádu byl v březnu 1915 zajat. V zajetí se stal finančním poradcem jednoho z velkostatkářů u Taškentu, zároveň byl aktivní v čs. hnutí. V srpnu 1917 vstoupil do čs. vojska a jako zkušený bankéř byl přidělen k Finančnímu odboru OČsNR. V lednu 1919 byl jmenován náčelníkem Finanční správy a zároveň zahájil práce na vzniku „Banky čs. legionářů“. Byla to zejména jeho zásluha, že po bolševické revoluci a ústupu z Ukrajiny se čs. vojsko finančně nezhroutilo, ale naopak začalo samostatně hospodařit a vydělávat. Vojákům zajistil pravidelné výplaty, které si mohli zhodnocovat ve vojenské spořitelně, navázal obchodní kontakty s ruskými i spojeneckými společnostmi, a nakonec se podílel na evakuaci čs. vojska a jeho zabezpečení. Domů se vrátil s 35a. transportem v hodnosti podplukovníka a stal se vrchním ředitelem Legiobanky. V lednu 1934 byl pensionován.

Jeden z čs. skladů ve Vladivostoku. Tento se nacházel v přístavu Hnilý Úhel (foto VÚA-VHA).

Zboží Centrokomise bylo přechováváno ve skladech ve Vladivostoku a k lodím převáženo i automobily (foto VÚA-VHA).

EVAKUACE ČS. VOJSKA DO VLADIVOSTOKU

Morálka čs. vojska i při strážní službě v týlu nadále upadala, neboť vlastní stát byl vybojován, na Sibiři vládl nenáviděný diktátor Kolčak a v legionářích převládala pochopitelná touha po návratu domů. Klidu nepřidal ani II. sjezd čs. vojska, který se i přes Štefánikův zákaz sešel na přelomu května a června a jehož delegáti požadovali především zastavení bojových akcí a urychlený návrat do vlasti. Situace na frontách občanské války se neustále zhoršovala. Po ztrátě průmyslového Uralu byly v srpnu 1919 prolomeny obranné linie na čáře Ťumeň–Kurgan a nastal úplný kolaps vojsk admirála Kolčaka. Uklidnit situaci dorazilo 12. srpna do Vladivostoku poselstvo z vlasti v čele s poslancem Františkem Václavem Krejčím a spisovatelem Jaroslavem Hilbertem. Ti týž den předali rozkaz čs. vlády k zahájení celkové evakuace čs. armády a čs. občanů. Následně objížděli jednotlivé čs. jednotky, kde ujišťovali vojáky, že vlast již další oběti nežádá, že vláda činí vše pro co nejrychlejší evakuaci vojska do vlasti. V reakci na pokyn čs. vlády a se souhlasem gen. Janina a plnomocníka vlády B. Pavlů nařídilo čs. velení v září postupnou evakuaci vojska na východ. Ministr zahraničí E. Beneš nařídil 26. září soustředit čs. vojsko na Východočínské železnici v Mandžusku a ve Vladivostoku a konečně 28. září vydal gen. Syrový rozkaz k celkové evakuaci čs. vojska.

Podle evakuačního plánu se měly nejprve vlaky 2. čs. stř. divise přesunout na východ za 3. čs. stř. divisi, která byla určena za zadní voj. Jako první bojová jednotka byl evakuován 5. října z Irkutsku okolo Bajkalu a po Mandžuské dráze nestarší 1. čs. stř. pluk. Po příjezdu do Vladivostoku byli vojáci ubytováni na východním konci města na Hnilém Úhlu a na Ruském ostrově v osadě Podnoží. Až 6. prosince se v přístavu objevila Centrokomisí najatá japonská loď *Yonan Maru*, na kterou se nalodila část pluku včetně svého velitele pplk. Karla Kutlvašra, a jako 13. transport vyplula 9. prosince 1919 do Terstu. Zbytek pluku se nalodil na portugalskou loď *Trás-os-Montes* a vyplul z Ruska 18. prosince. Na konci prosince a na počátku ledna odpluly lodě *Schunko Maru* a čínská *Hwah-Yih*, opět najaté Centrokomisí k odvozu invalidů a teprve po dvou měsících opustila vladivostocký přístav další bojová jednotka. Jednalo se o první část 2. čs. stř. pluku, která odplula 13. února 1920 na ruské lodi *Nižnij Novgorod*, což byla poslední loď najatá Centrokomisí. První americká loď *Sheridan* připlula na Dálný východ teprve na konci února, aby evakuovala především štáb a různé štábní oddíly 1. čs. stř. divise. Po měsíci ji následovala americká loď *Madawaska*, která

Před přehlídkou pluků 1. čs. stř. divise v Irkutsku v srpnu 1919 vítá velitel čs. vojska gen. Syrový vedoucího poselstva z vlasti poslance prof. Krejčího, který přijel ujistit vojáky, že vláda republiky činí vše pro jejich co nejrychlejší přepravu domů (foto VÚA-VHA).

Po příjezdu do Vladivostoku se čs. vojáci (na snímku z února 1920 příslušníci 4. čs. stř. pluku) přestěhovali do kasáren ve městě či na Ruském ostrově, kde byli ubytováni až do odplutí (sbírka ČsOL).

Další snímek z příjezdu 4. čs. stř. pluku. K odvozu materiálu a osobního majetku byly také na nádraží používány automobily. Dříví na pravé straně sloužilo k vytápění lokomotiv (foto VÚA-VHA).

odvezla zbytek 2. čs. stř. pluku a první část 3. čs. stř. pluku.

Počátkem února se na třetí pokus podařilo uzavřít příměří s postupující Rudou armádou a čs. jednotky opouštěly Sibiř. Z přístavu po měsíční přestávce odplul 13. dubna již 20. transport na americké lodi *Mount Vernon* následovaný britským *Titanem*. Ke značnému urychlení evakuace přispěly na konci dubna dvě velké americké lodi *America* a *President Grant*, které evakuovaly 5 836, respektive 4 645 vojáků a důstojníků včetně štábu Čs. vojska na Rusi v čele s velitelem vojska gen. Syrovým a již i jednotky 2. čs. stř. divise. Odjezdem gen. Syrového evakuace čs. vojsk vyvrcholila, problémy vojenského rázu byly již vyřešeny a řešily se jen případné komplikace rázu technického. Novou etapu transportů zahájila 19. května 1920 americká loď *Crook*, následovaná britskými plavidly *Keemun* a *Ixion* a 25. května americkým *Shermanem*. Jako první z pluků 3. čs. stř. divise vyplul 1. června na americké lodi *Edellyn* 10. čs. stř. pluk následovaný 6. června americkou lodí *M. S. Dollar* s 8. čs. stř. plukem, ještě posledním z 2. čs. stř. divise. V dalších dnech odpluly britské lodě *Teucer* a *Protesilaus* a americká loď *Thomas*. Poslední bojový útvar, 12. čs. stř. pluk, vyplul 21. července na americkém parníku *Logan* jako 33. transport.

Evakuace odjezdem posledního pluku nekončila, neboť bylo potřeba dokončit evakuaci štábů, týlových složek, skladů, strážních jednotek, úřadů, zajatců a civilistů, a tak byly ještě v srpnu vypraveny lodě *Huntsend*, *President Grant* a první československá loď *Legie* zakoupená Centrokomisí. Až konečně 2. září 1920 vyplul z Vladivostoku 36. transport na lodi *Heffron*, čímž byla evakuace čs. vojska z Ruska oficiálně ukončena.

NALODĚNÍ A ODJEZD

Evakuace čs. vojska se musela dít po etapách nejen z důvodu nedostatku lodního prostoru, ale i ubytovacích kapacit ve Vladivostoku. Jako centrum protibolševických sil na východě a aktivit spojeneckých armád byl neustále přeplněný. Jako první byli k odjezdu určeni invalidé a vojáci starší 42 let. Ti buď již pobývali ve Vladivostoku v čs. nemocnicích a invalidovnách, nebo sem začali být sváženi vlaky z posádkových měst na Sibiři po rozhodnutí lékařských komisí. Ešalony s vybranými dobrovolci byly do Vladivostoku většinou odesílány krátce před odplutím.

Obdobně následně probíhala evakuace bojových jednotek, které začaly být postupně stahovány z fronty do Vladivostoku, přičemž jako první odjížděly pluky nejstarší 1. čs. stř. divise. Cesta však vždy nešla podle plánů, na vině byly nejen aktivity rudých partyzánů, ale také problémy na železnici, která byla taktéž přeplněna vlakovými soupravami. Postihlo to zejména 2. čs. stř. pluk, který tak „nestihl“ dvě jemu připravené lodě a místo něj tak odjely jednotky, které byly zrovna ve Vladivostoku k dispozici.

Po příjezdu byly útvarům přiděleny volné ubytovací kapacity ve městě v různých kasárnách, většinou však na Ruském ostrově. Tento zhruba 100 km^2 veliký hornatý ostrov se nalézá zhruba 3 km od přístavu a vojáci sem byli přepravováni plavidly čs. námořního oddílu, které sloužily také jako „taxi“ k cestě na pevninu. Kromě vojáků zde byli ubytováni i kolonisté a nacházela se tu např. i Škola nezletilých dobrovolců (do vlasti odjela s 15. transportem). Zde pak čekali na rozkaz k nalodění, přičemž si mohli do sytosti prohlédnout ostrov i Vladivostok a okolí.

Příslušníci invalidní roty u nemocnice na Ruském ostrově (sbírka ČsOL).

Invalidé čekají na odjezd na Ruský ostrov (foto VÚA-VHA).

Evakuační úřad také vydal příručku *Na cestu domů mořem* s podtitulem *Několik rad a pokynů evakuovaným*: „Bratři, připravte se náležitě na dlouhou cestu po moři. Svoje věci v čas prohlédněte, zbytečné vyhoďte nebo prodejte a kupte si potřebné věci pro sebe a své blízké doma. Při tom pamatujte, že místa na lodi je málo a že není možno, aby každý vezl s sebou celý krám. Vedle dobrého prádla, šatů, bot, zápisek, drobných památek, které každý už má, kupte si v lávkách našich předměty, jichž doma není nebo jsou tam drahé, tedy: kávu, čaj, koření, hedvábí, kůži i nitě. Bratři mohou si též objednati balíčky po 5 kg, v nichž je káva, čaj a koření, které jim budou vydány v Singapuru – každý může dostati tři balíčky po 30 francích – které se mu strhnou z platu. Objednávací lístky na ně mají osvětové kroužky. Všecky věci se pečlivě složí v kufříky, koše nebo bedničky (dobře zabalit proti poškození krysami, čaj a káva jen v plechových krabicích), které se dobře uzavrou a pokud možno, obšijí plátnem. Na každém zavazadle napíše se osobní číslo a adresa. Zavazadla odevzdají se skladníku transportu."

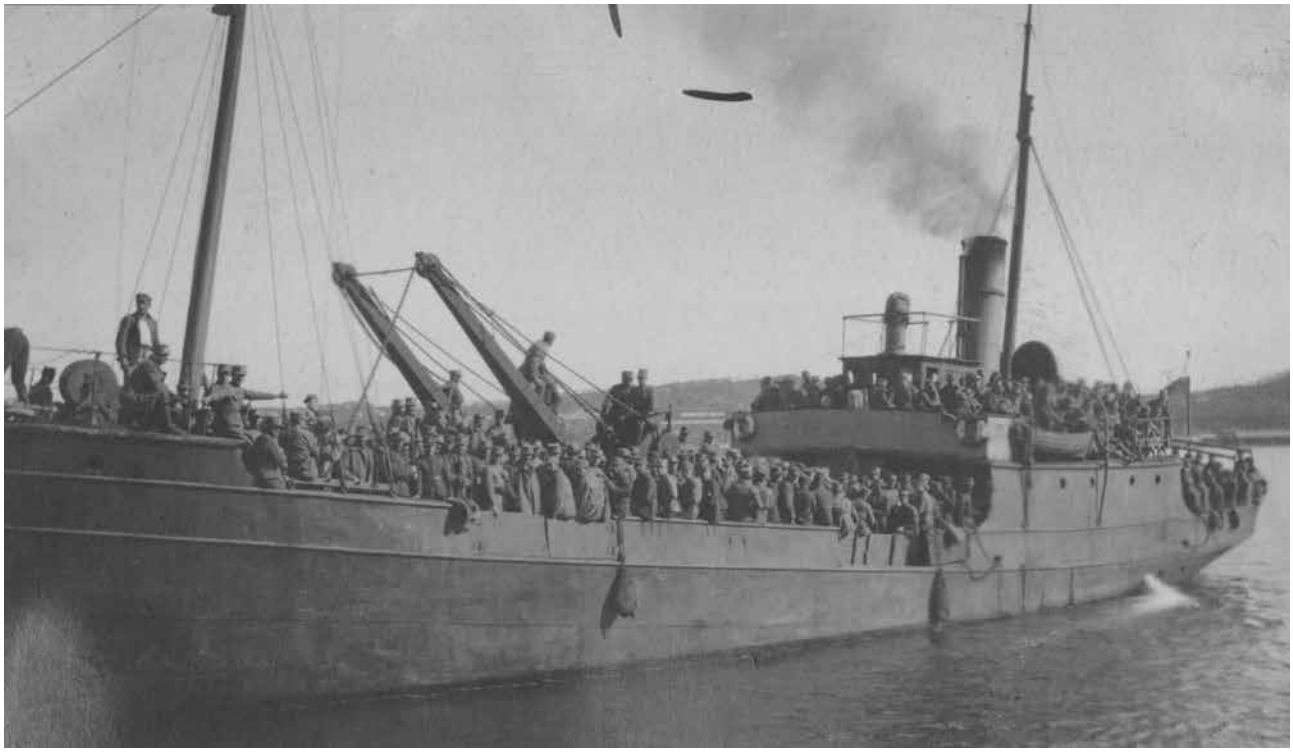
Ubikace 1. čs. stř. pluku na Ruském ostrově před odjezdem do vlasti (sbírka ČsOL).

Pekárna 1. čs. stř. pluku v kasárnách na Ruském ostrově (foto VÚA-VHA).

Vojáci 1. čs. stř. pluku se na Ruském ostrově chystají k odjezdu domů, upravují si oděvy, a hlavně si připravují cestovní kufry (foto VÚA-VHA).

Obsahovala také pokyn přímo k nalodění: „S sebou na své místo vezme si každý plášť, pokrývku a ranec, v němž má prádlo, toaletní potřeby (mýdlo, kartáček na zuby, břitvu, hřeben), dále kartáče na šaty a boty, krém, dopisní papír i psací potřeby, zápisník a knížky. As dva dny před naloděním každý musí být prohlédnut lékařsky. Potom se oholí, dá se ostříhat, vykoupe se nebo řádně celý omyje, oblékne čisté prádlo a jde podle určeného pořadí na loď. Tam dostane číslo na své místo a zůstane už při něm, aby nepřekážel ostatním. U každé čety ať je cihlička k žehlení prádla a šatů – proti rozmnožení se v nich hmyzu."

Vojáci 5. čs. stř. pluku čekají na parníček Nadežnij, *který je odveze na Ruský ostrov (foto VÚA-VHA).*



Vojáci 1. čs. stř. pluku na palubě parníku Smělčák *(foto VÚA-VHA).*

Po příjezdu lodi se vybraní vojáci zapojili do jejího nakládání a pak je již čekalo nalodění, jak vzpomíná např. Arnošt Cechmajstr plavící se s 13. transportem: „Za mrazivého jitra 9. prosince 1919 převezl nás náš *Smělčák* z Ruského ostrova do přístavu vladivostockého, kde jsme okamžitě vstoupili na novou a velikou loď japonskou *Yonan Maru*. Zavazadla, jakož i potraviny naloděny předešlého dne. Dva medvědi patřící 5. rotě (Míša a Choďa) byli též umístěni na lodi. Poslední vytažena jeřábem Olga – koníček tahající buben – za všeobecného veselí. Ač panuje citelný mráz, přec všecko se tlačí na palubě.“

Následovalo slavnostní rozloučení, kterého se téměř vždy účastnil za čs. vojsko gen. Čeček a MUDr. Girsa jako plnomocník čs. vlády a nechyběla ani vojenská hudba. Nicméně v ten okamžik byla mysl většiny odjíždějících značně rozpolcena, jak zachytil např. zmíněný Cechmajstr: „Ač dávno již těšili jsme se na odjezd z Ruska do vlasti, nyní v okamžik rozloučení se se Sibiří zjihlo oko a sevřelo se hrdlo – tak nějak divně je u srdce. Radost z návratu do vlasti mísí se s trpkostí žalu nad nešťastným Ruskem, jemuž tak mnohé vděčíme.“

STANISLAV ČEČEK

Velitel Velitelství Dálného východu generálmajor Stanislav Čeček (1886–1930) ukončil vzdělání v roce 1907 na Vyšší obchodní akademii v Lipsku. Poté absolvoval školu jednoročních dobrovolníků v Praze a do září 1908 sloužil jako velitel čety pěšího pluku č. 102. V roce 1910 byl povýšen na poručíka v záloze a roku 1911 odjel do Ruska, kde se stal finančním úředníkem u moskevské pobočky firmy Laurin a Klement. Dne 30. srpna 1914 se dobrovolně přihlásil do České družiny. Již během výcviku byl jako záložní rakouský důstojník povýšen na podporučíka a stal se mladším důstojníkem 1. roty. Na frontě na sebe upozornil vzorným plněním úkolů, rozvahou, odvážnými rozvědkami a těšil se velké oblibě svých spolubojovníků. Záhy byl pověřován velitelskými funkcemi a 7. června 1917 se v hodnosti poručíka stal velitelem I. praporu 1. čs. stř. pluku. Vypracoval hlavní plán útoku u Zborova, sám se 2. července 1917 zapojil do boje a přispěl k celkovému úspěchu akce. Následně se 6. září 1917 stal zástupcem velitele nového 4. čs. stř. pluku, s nímž bojoval u Bachmače a 1. dubna 1918 převzal jeho velení. Po čeljabinském incidentu byl velitelem Penzenské operační skupiny, prozatímním velitelem 1. čs. stř. divise a podílel se na úspěšném spojení čs. oddílů, dobytí mnoha měst a ovládnutí Transsibiřské magistrály. Od června 1918 povýšený na plukovníka velel Povolžské frontě, která měla stát proti Němcům. V září byl povýšen na generálmajora a v říjnu 1918 odjel do Vladivostoku, kde zastával post velitele Velitelství Dálného východu. Podílel se na plánování operací, koordinaci s dohodovými vojsky a zajišťoval transport čs. vojáků domů do vlasti. On sám se vrátil s 35. transportem. Pokračoval v armádní kariéře, stal se zástupcem náčelníka Hlavního štábu branné moci. V letech 1921–1923 vystudoval Vysokou školu válečnou v Paříži a poté zastával mnoho štábních funkcí (mimo jiné se podílel na rozvoji letectví). V únoru 1929 se stal velitelem 5. divise v Českých Budějovicích. Trápily ho však dlouhodobé zdravotní problémy jako následek válečných útrap. V květnu onemocněl, ovšem podcenění zdravotního stavu a velké pracovní nasazení měly za následek, že 29. května 1930 nečekaně zemřel.

Příprava zavazadel příslušníků 18. transportu před naložením na loď USAT Sheridan *(foto VÚA-VHA).*

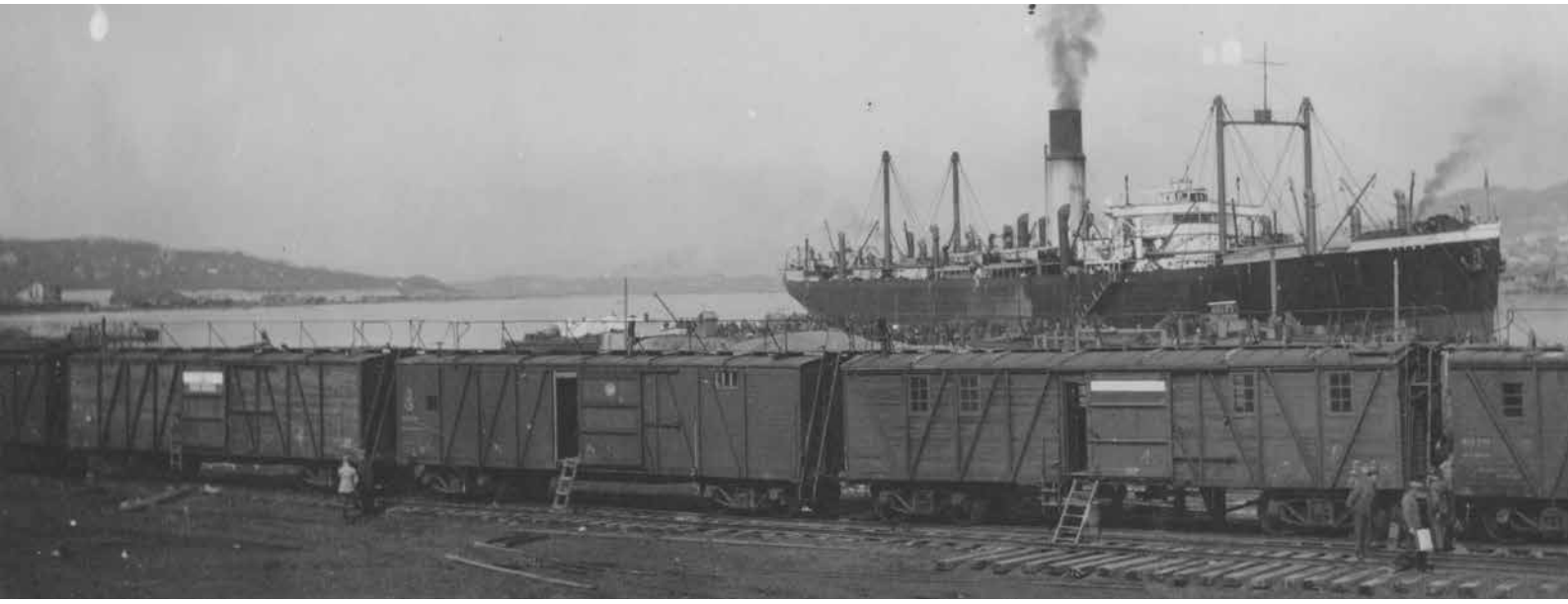
Příslušníci štábu 1. čs. stř. pluku čekají ve vladivostockém přístavu na nalodění (foto VÚA-VHA).

Naloďování 3. čs. stř. pluku na loď USAT Madawaska *(foto VÚA-VHA).*

Naloďování 34. transportu na loď SS Huntsend *(foto VÚA-VHA).*

Plnomocník čs. vlády ve Vladivostoku MUDr. Václav Girsa (v obleku uprostřed) v rozhovoru s gen. Stanislavem Čečkem během rozloučení se s jedním z transportů (foto VÚA-VHA).

Hudba 1. čs. stř. pluku hraje během odjezdu jednoho z transportů invalidů (foto VÚA-VHA).



Naloďování 21. transportu na loď SS Titan. *Vpředu zůstal již prázdný a opuštěný ešalon. Takto pro většinu legionářů skončila dlouhá sibiřská anabáze (foto VÚA-VHA).*

MUDR. VÁCLAV GIRSA

Václav Girsa (1875–1954) se narodil na Ukrajině, lékařskou fakultu ale vystudoval v Praze, kde působil jako lékař. V roce 1902 se přesunul do Kyjeva, když vypukla válka byl primářem v zemské kyrilovské nemocnici. Od počátku se aktivně zapojil do čs. odbojového hnutí a pomoci čs. zajatcům i dobrovolcům České družiny. O ty se staral i jako lékař, velkou péči projevil zejména o zraněné ze zborovské bitvy. Byl jedním z vedoucích představitelů Českého komitétu, předsedou správy Svazu čs. spolků na Rusi a od dubna 1917 stál v čele presidiální komise OČsNR. Masaryk ho pověřil úkolem provést čs. vojsko Ruskem do Vladivostoku. Zde se v dubnu 1918 stal místním zástupcem OČsNR, přičemž jeho hlavním posláním se postupně stala evakuace čs. vojsk domů. V listopadu 1919 se stal Plnomocníkem vlády Československé republiky v Rusku s úkolem dokončit odjezd našich jednotek. Sám Rusko opustil s 35. transportem. Doma působil v diplomatických službách: 1921–1926 zástupce minstra zahraničí E. Beneše, 1927–1938 vyslanec v Polsku a Jugoslávii. Po okupaci se aktivně zapojil do odboje, spolupodílel se na založení Politického ústředí, krátce byl vězněn gestapem. Po osvobození působil jak poradce prezidenta, po roce 1948 se však stáhl do ústraní.

ŽIVOT NA LODI

Příručka *Na Cestu domů mořem* udává: „Na lodi je málo místa, málo sladké vody – a nakažlivé nemoci, požár nebo jiné neštěstí jsou nebezpečnější než na zemi. Z toho vyplývají zvláštnosti života lodního a nutnost všechny předpisy přesně plniti – pro bezpečnost svou i druhých. Předpisy ty obsahuje ‚Lodní řád', který vydá velitel transportu při vyplutí lodi. Lodní řád obsahuje: Určení hodin k vstávání a mytí, k vydávání jídla a mytí nádob, prohlídky nemocných a služby, kouření a koupání, k spánku, pořad při poplachu atd. Po dobu jízdy je za loď i za všechno na ní zodpověděn kapitán lodi, za disciplínu a pořádek transportu velitel transportu. On má práva velitele pluku a jest povinen, pro bezpečnost všech, trestati všechny, kteří z nerozumu nebo z nedbalosti nekonají přesně předpisy lodního řádu. V tom mu mají být nápomocni všichni rozumní a uvědomělí bratři, kteří chápou velkou zodpovědnost, kterou má velitel transportu za všechny."

Byť se tedy povinnosti dobrovolců až tak moc nelišily od povinností během služby u pluku, přeci jen atmosféra cesty domů a exotické prostředí vedly k tomu, že většina transportů trpěla velkou nekázní cestujících. Jistě k tomu přispělo i to, že velká část lodí nebyla původně určena k přepravě osob a neskýtala tak velké pohodlí. „Z lodi se nemůže celé dny i neděle jíti pryč; proto začíná nuda. Proti ní je nejlepším lékem práce, zaměstnání, zábava. Tak jako se dobrá nálada dá udržeti příjemným, veselým i poučným rozhovorem, tak se dá zkazit bezúčelným naříkáním,

Příslušníci 29. transportu pozorují z paluby lodi SS Protesilaus *mořskou hladinu (sbírka ČsOL).*

nadáváním a škarohlídstvím. Nemáte-li pověděti druhému něco poučného, veselého nebo příjemného, raději mlčte. Starostí má každý sám dost, nepotřebuje, aby mu jí druhý ještě přidával," uvádí příručka. Potvrzuje to pak například kronika 2. čs. stř. pluku (loď *Madawaska*): „Přes nemilosrdné teplo život na lodi jest čilý. Strýček z Ameriky pořádá jazykové kursy (anglický a francouzský), občas jsou přednášky kap. Kajdoše o náboženství. Pořádán též šachový turnaj. Někdy jsou kinematografická představení (strýček Vančura). Transport má vlastní osvětový kroužek, knihovnu, zpěvácký kroužek a vedle plukovní hudby 3. pluku hudbu II. praporu 2. pluku a důstojnický orchestr. Na lodi vychází tištěný časopis (deník), zvaný *Radio*, přinášející články zábavné a poučné, též časové zprávy, zachycené radiotelegrafickou stanicí lodi."

Legionáři také museli vykonávat různé služby, vypomáhali například v kuchyni či ve strojovně, ve Středozemním moři pak drželi hlídky proti minám. Tyto povinnosti z nějakého důvodu část z nich neočekávala, což vedlo ke zhoršení morálky. U většiny transportů se také objevil problém s plýtváním jídlem a vodou, nečistotou v ubikacích a sprchách či kouřením v podpalubí, byť na něj příručka výslovně upozorňovala: „Na lodi požár je strašné neštěstí; proto nejen že nesmí kouřit v podpalubí, ani zapalovat sirky a zapalovadla, ale nesmí je mít ani při sobě. Ke kouření je určeno místo na palubě i čas ke kouření." Když začalo být v transportech více žen a dětí, museli velitelé řešit také vzrůstající počet „sousedských" rozepří. Velkým zpestřením pak bylo občasné pořádání záchranných cvičení, legionáři si také mohli většinou prohlédnout s průvodcem loď včetně kapitánského můstku a strojovny. A samozřejmě, pro suchozemský národ bylo vzrušující pozorovat moře a jeho živočichy.

Vrcholem cesty pak byly delší či kratší zastávky v přístavech, místech, která znali snad jen z novin, časopisů a dobrodružných románů. „V přístavech jde se na zem jen s dovolenkou. Na zemi každý jednotlivec representuje celý národ; proto jest čistě oděn, oholen, ostříhán a jest zdvořilý. Je-li někde, nejí nožem ani rukama. Nepije lihoviny. Nemá styku s ženštinami; ten

Život na palubě lodi USAT America *během plavby tropickým pásmem (foto VÚA-VHA).*

Fotografický a šachový kroužek na lodi SS M. S. Dollar *(foto VÚA-VHA).*

Knihovna na palubě lodi SS Huntsend *provozovaná „strýčky z Ameriky" (sbírka ČsOL).*

Opalování na palubě lodi USAT President Grant *v tropickém pásmu (foto VÚA-VHA).*

Vystoupení orchestru na palubě lodi USAT President Grant *(foto VÚA-VHA).*

Určitým zpestřením během dlouhé plavby bylo pořádaní poplachových cvičeni v záchranných vestách, jako zde na lodi USAT America *(sbírka ČsOL).*

Během dlouhého pobytu v Rusku si velké množství legionářů našlo mezi místními dívkami partnerky. Bylo ale rozhodnuto, že do republiky budou moci vycestovat jen právoplatné manželky. Sňatek však musel být úředně povolen, což se nedělo moc často a situace snoubenců byla zkoumána a posuzována, včetně původu vyvolené. Panoval totiž názor, že v době války by se manželství uzavírat neměla, navíc manželky vojáků požívaly finanční podpory, což také čs. vojenskou zprávu zatěžovalo. Lodními transporty tak odplulo do vlasti 1 460 manželek a 482 dětí vojáků a 256 manželek a 235 dětí občanů. I proto bylo na lodích občas možné vidět rodinnou idylku s uspáváním potomků a praním prádla, jako během plavby 35. transportu (foto VÚA-VHA).

se mu může strašně zle vyplatiti. A hlavně užije své vycházky, aby se poučil a měl z toho něco pro život. Nikdo neví, co se naučil, kdy bude moci potřebovati. Z přístavu pošle lístky svým bratřím, kteří zůstali ještě za ním; budou míti z nich radost," uvádí příručka. Bohužel nevhodné chování se občas opakovalo i na vycházkách, což někdy vyústilo v jejich zákaz. Takto například zaznamenal chování spolucestujících z 18. transportu na Filipínách František Krejčí: „Dnes 9. [března – pozn. aut.] byli bychom opět puštěni z lodi, ale že si kluci počínali vandalsky, olámavše kdejakou palmu, jest východ z lodi zakázán. Dopoledne pustili nás opět z lodi na pevninu. Bylo opět pohoršení, protože kluci počali se koupat v moři jako na vzdor zákazu, ježto hlubiny jeho obývá dosti četně žraloků, kteří denně promenují kolem *Sheridana*. Večerem odtáhly *Sheridana* ode břehu dál do moře, proto aby kluky nemusili pustiti na pevninu, protože si vandalsky počínali."

Nicméně většina legionářů se při cestě snažila chovat příkladně a tito „výtečníci" kazili zážitek nejen jim, ale i jméno celému čs. vojsku. Legionáři se během zastávek skutečně snažili z neznámých a exotických míst pochytit co nejvíce. Navštěvovali třeba muzea, jak si zaznamenal například Adolf Zeman o muzeu v Singapuru: „Museum činí čest anglické kultuře. Vzpomínám na všechna ta musea, jež jsem viděl v Rusku, v Taškentě, např. Samarkandě, Orenburce, Omsku, Rostově, Irkutsku. Jaká bohatství přírodní i ethnografická byla v nich uložena a v jak ubohém stavu a nepořádku hynula. Zde vše má své místo, svůj sál a vitrínu. Vše vzorně preparováno a popsáno. Velkolepé modely tropického ovoce, zvířena, květena, oddělení ethnografické, malebné figuriny, domácí umění a průmysl ze stříbra, bronzu,

Legionáři 13. transportu s gejšami v Karatsu, dobrovolci jim říkali „bobečci" (sbírka ČsOL).

Legionáři na cejlonské pláži (sbírka ČsOL).

Koupání v moři během zastávky v Miraveles na Filipínách (foto VÚA-VHA).

Před chrámy v Singapuru (sbírka ČsOL).

Nákup suvenýrů v Kolombu na Cejlonu (sbírka ČsOL).

kosti, ze dřeva, peníze, porculán, starý čínský porculán z doby dynastie Mingů z let 1368–1648, dynastie Chingů z r. 1713 až 1736, keramika, bůžkové a věci náboženské, klenoty atd. Pro mě nejzajímavější byly krajky tzv. kleprované či paličkované, jak u nás dělají se v Orlických horách, na týchž polštářkách pletené, nejjemnějších vzorů."

V centru zájmu byly i svatyně různých náboženství, jak napsal Zeman o Kolombu: „Ve starém městě jest celá řada budhistických chrámů se zajímavými fasádami, plnými soch různé velikosti, všelikých Bohů. V mohamedánské čtvrti, jež působí dojmem zámožnějším, jest několik mešit, nádherně zařízených a zdobených řezbami, malovanými okny a koberci. Vážné postavy Arabů v dlouhých bílých kaftanech a s rudými fezy na hlavách, sedí neb besedují před svými obchodními domy a krámy. Velmi mnozí Singalci jsou křesťané. Na konci města jakož i proti nádraží jsou katolické chrámy."

Zastávky byly ale samozřejmě využity k nákupům suvenýru či exotického zboží, ale i k propagaci Československa, kdy se pořádala sokolská cvičení, vystoupení plukovních orchestrů či defilé ulicemi za zpěvu písní.

Celá evakuace tak trvala 1 rok a 8 měsíců a z Ruska vyplulo 36 oficiálních transportů. Součástí šesti z nich ale byly další lodě s nákladem, které s ním převážely i menší množství legionářů k jejich ostraze. Evakuace z Vladivostoku se tak zúčastnilo 42 lodí, přičemž lodě *Sheridan*, *Heffron* a *President Grant* se plavily dvakrát. Na základě dohody československého Ministerstva zahraničních věcí se spojenci přepravili Američané 36 026 osob (53,2 % potřebné tonáže pro evakuaci), Britové 16 956 osob (25 %) a 14 921 osob ostatní spojenci (21,8 %) s tím, že na vlastní náklad čs. vojska se z toho podařilo odvézt 9 693 (14,3 %) z celkového počtu evakuovaných. Spojené státy poskytly 12 lodí, Velká Británie 9 lodí, 3 lodě poskytl americký Červený kříž a celkem 12 lodí najala Centrokomise. Pro náklad byly najaty dvě japonské lodě a jedna ruská. Pro převoz osob byly pronajaty lodě v Japonsku (7), v Číně (1) a v Rusku (1). Volný lodní prostor na každém z transportů byl využit k přepravě zboží a surovin (zejména bavlny) pro republiku. Celkem bylo z Ruska evakuováno 67 730 osob, z toho 56 459 vojáků a 11 271 civilistů, neboť téměř ke každému transportu byli k vojákům přidělováni také čs. občané (například rodinní příslušníci či bývalí kolonisté apod.).

STRÝČKOVÉ Z AMERIKY

Takto „familiárně" se říkalo příslušníkům organizace YMCA (*Young Men's Christian Association* – Křesťanské sdružení mladých lidí), kteří se na Sibiři starali o raněné vojáky, volnočasové aktivity a materiální pomoc bojujícím. Organizace působila na všech frontách Velké války a byla velmi oblíbená, přičemž v jejich řadách působilo i velké množství duchovních. Nejinak tomu bylo i v Rusku, kam se navíc po vystoupení čs. vojáků proti bolševikům vydalo mnoho příslušníků organizace s čs. kořeny. Ti o čs. vojáky pečovali nejen na Sibiři, ale i po cestě do vlasti. Jejich služby byly neocenitelné zejména u transportů plujících přes severní Ameriku. Významné místo mezi nimi zaujímá Anthony W. Chez-Číž (1872–1937). Narodil se v Iowě v rodině s chodskými kořeny a studoval teologii na Harvardu. Následně se stal velice úspěšným trenérem fotbalu, basketbalu a baseballu na několika univerzitách, později i sportovním ředitelem. Po vypuknutí války se jako sekretář YMCA zapojil do misí v zahraničí. V roce 1916 dokonce odjel za válečnými invalidy do Čech, po vstupu USA do války v dubnu 1917 musel odjet do Francie. Zde pracoval opět zejména mezi Čechoslováky a Poláky. Po vystoupení čs. vojsk v Rusku tam ihned odjel a účastnil se bojů na frontě. S legionáři navázal takové pouto, že se v srpnu 1918 oficiálně přihlásil do čs. vojska a v prosinci byl zařazen jako střelec k vozorotě 10. čs. stř. pluku. Naučil se také obstojně česky. V roce 1919 byl jako starší 42 let určen k evakuaci do vlasti, kam odjel se 3. transportem, ve kterém opět zastával funkci „strýčka z Ameriky". V březnu 1921 byl poslán do Antverp, kde pracoval s imigranty mířícími do USA, kam se vrátil následující rok a krátce ještě farmařil.

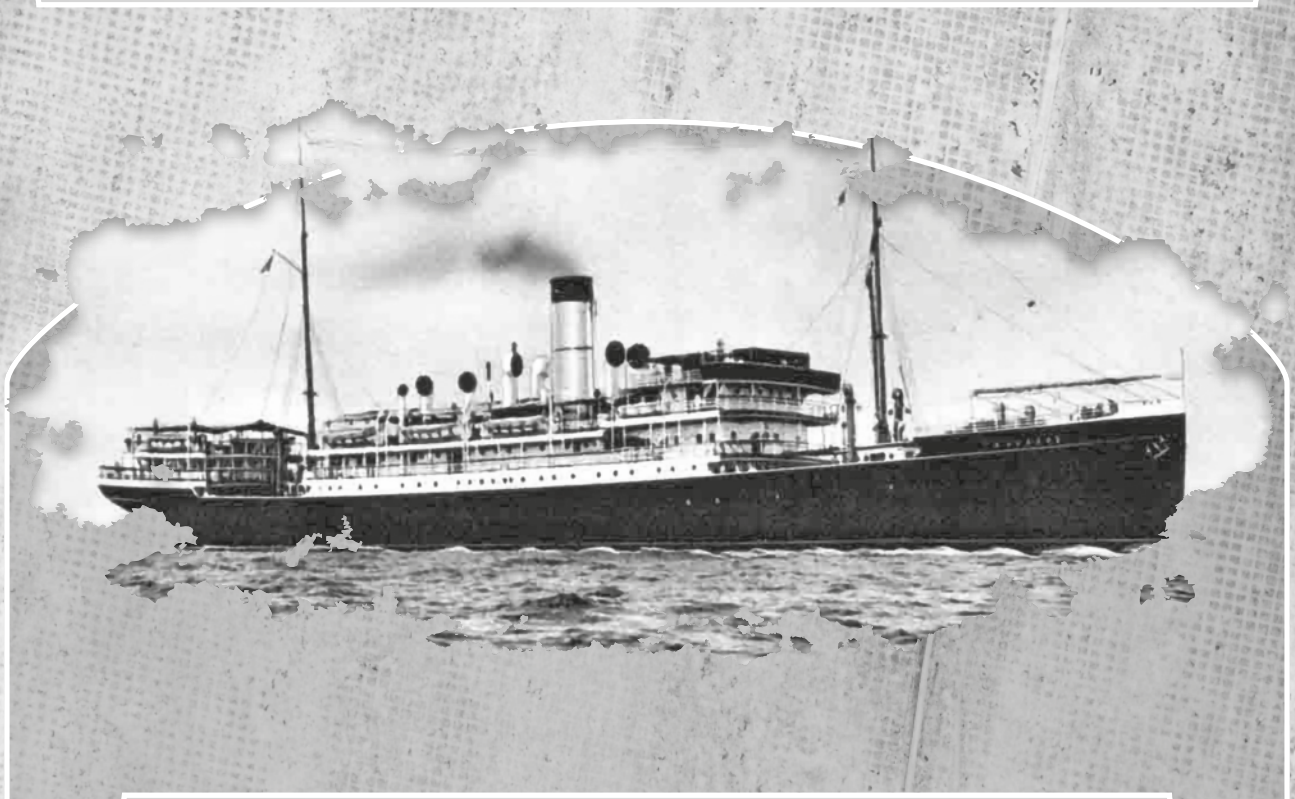
„Strýček z Ameriky" Anthony W. Chez-Číž (vpravo) jako průvodce 3. transportu cestou přes Spojené státy americké. Na snímku provází důstojníky transportu po české čtvrti v New Yorku. Zleva prap. Václav Vašátko, kpt. Jan Rambousek, velitel transportu mjr. Josef Došek, ppor. Stanislav Livečka, prap. Svatopluk Amort a prap. František Čechman (foto VÚA-VHA).

Loď USAT Madawaska *opouští Vladivostok (foto VÚA-VHA).*

LODNÍ TRANSPORTY

1. TRANSPORT

SS ROMA



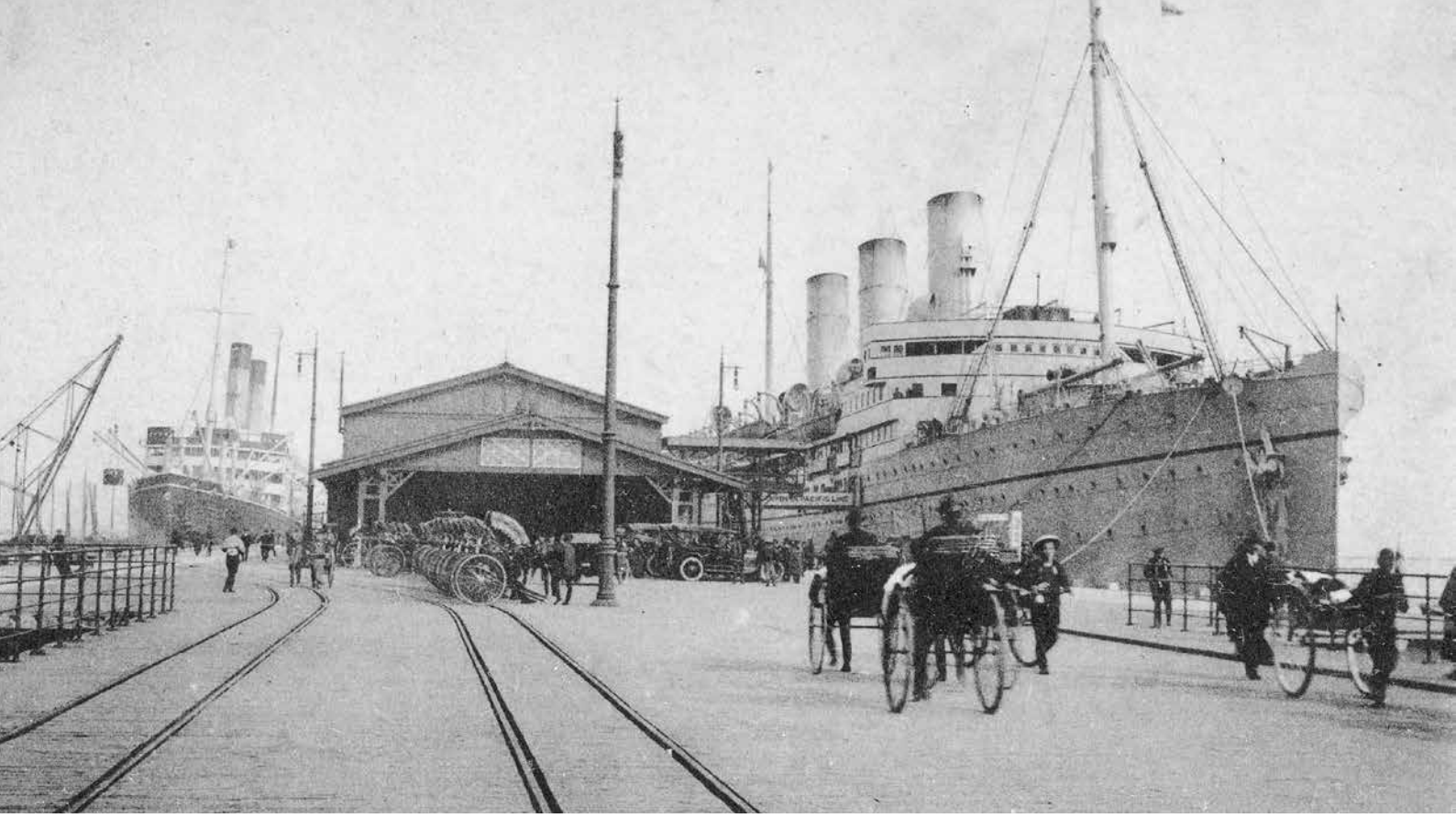
Velitel:	mjr. František Jirásek
Doba plavby:	15. ledna – 10. března 1919
Trasa:	Vladivostok – Jokohama – Kóbe – Modži – Šanghaj – Singapur – Kolombo – Massawa – Suez – Port Said – Neapol
Počet:	139 čs. legionářů
Útvary:	invalidé a nemocní, poselství zrušené Odbočky ČsNR

Skupina dobrovolců starších 42 let z Jekatěrinburgu určených k evakuaci před odjezdem do Vladivostoku, prosinec 1918 (foto VUA-VHA).

První oficiální transport příslušníků Čs. vojska na Rusi vyplul z Vladivostoku 15. ledna 1919. Jednalo se o invalidy a nemocné ze zdejší nemocnice a čs. legionáře starší 42 let. K transportu byla využita italská loď *SS Roma*, která přivezla zásoby pro italské expediční síly a domů měla repatriovat rodiny italských kolonistů a také zajatce italské národnosti z území bývalého Rakousko-Uherska. Na lodi zbyla volná místa, která se podařilo zajistit pro čs. legionáře. Evakuace se však děla poměrně naspěch a nakonec odjelo 139 vybraných vojáků. Nejstarším byl 54letý stř. Jan Bajgar z Milenova, který do vojska dobrovolně vstoupili v srpnu 1917, ale již v listopadu byl pro věk a zdravotní stav uvolněn od řadové služby. Velitelem transportu byl určen mjr. František Jirásek, který po těžkém zranění v boji sloužil u zástupce OČsNR ve Vladivostoku MUDr. Václava Girsy. Doplňovala je skupina politických pracovníků nedávno zrušené Odbočky ČsNR v Rusku vedených Janko Jesenským. Ti měli doma předat informace o čs. vojsku na Sibiři, chtěli však také diskutovat změny, které u vojska zavedl ministr Milan Rastislav Štefánik.

Loď opustila Vladivostok 15. ledna 1919 a při odjezdu jí zahrála hudba 5. čs. stř. pluku. První zastávkou lodi se 17. ledna stala japonská Jokohama, přičemž čs. legionáři dostali možnost město navštívit. Na všechny svou exotičností udělalo veliký dojem. Zaujal také velký rozdíl teplot, zatímco ve Vladivostoku mrzlo (kolem -30 °C), zde bylo krásné jarní počasí s teplotami kolem 20 °C. Janko Jesenský na připlutí později vzpomínal: „Kapitán vyšiel na palubu a pozdravil sa s čakajúcimi na brehu Talianmi. Tí potom vyšli na loď a za nimi celý kŕdeľ agentov, krajčírov, obchodníkov, kupčíkov so všelijakými taľafatkami, pohľadnicami, škatuľkami, látkovými vzorkami, albumami. Rozložili svoje krámiky a vynukovali svoj tovar. Kým nás vypustili, obdivovali sme ich a pozerali na breh. Na stanici bola vzorná čistota. Rady vozov s nákladmi prichádzaly jeden za druhým. Japonci s akýmisi kruhmi na chrbtoch, v modrastých kaftanoch s báječnou rýchlosťou shadzovali náklad. Pri vreciach stály Japonky s ihlami a niťmi. Sošívaly roztrhané vrecia. Iné, pestrejšie odeté, s veľkými účesmi, v drevených papučkách, zväčša s deckami na chrbte, chodily po nábreží. Maly zastrčené ruky v širokých rukávoch a boly ako okyptené. Zvedavé na nás kukaly a my na ne. O chvíľu sme i my vyšli v svojich ruských uniformách, s obrovskými papachami na hlave a robili v nich senzáciu. Niekde sa nám smiali, niekde len usmievali, medzi deťmi sme budili poplach."

Návštěvu města pak popsal Čeněk Klos takto: „Jokohama, vzor ticha a čistoty. Velice pečlivě zametené ulice, po hluku povozů ani zdání, vše na gumách.



Nejběžnějším suvenýrem z cesty domů byly pohlednice. Ne každý měl k dispozici fotoaparát nebo možnost opatřit si fotografie. Pohlednice tak zůstaly trvalou vzpomínkou na tento závěr anabáze a objevuje se jich nepřeberné množství. Zde přístav v Jokohamě (sbírka ČsOL).

Japonci přirozeně velice zdvořilí a úslužní lidé, mezi sebou i k cizincům. Drožky nikde neuvidíš. Běžci se svými dvoukolkami zastávají rychlou a levnou dopravu osobní. Dobrá polovina Japonců jezdí na velocipedech; od nejmenšího Japončíka do starce snad vše jezdí. Čas jsou peníze. (…) Na bazaru všude ceny vystaveny na zboží. Obchodníci všeobecně mimo japonštiny mluví anglicky. Prošli jsme bazar, jdeme vilovou čtvrtí, která je přímo přepychová. Všude plno různých květin, stromů, vodotrysků. Oku znovu lahodí přímo vzorná čistota a pořádek. Stromy přímo obsypány tmavou zelení, hloh a oleandry v květu, pomeranče visí na stromech. (…) Zašli jsme do krámu. Úslužná Japonka snaží se všemožně s námi se dorozuměti. Jaroš kupuje rozmanité rybičky v oleji, krabičku po čtyřiceti senách. Též jsme vypili dvě láhve piva." To členové OČsNR navštívili i jiné části města: „Večer sme boli v Yošivare. To je štvrť predajných dievčat. Celé dve ulice sú plné priechodových barakov s dievčatmi-Japonkami. Vojdeš do brány a pod bránou, za mrežami, akoby vo výklade, čupia na obdiv sveta vyobliekané Japonky, ohrievajúc sa pred kachličkami s uhlím. Ak sa nebojíš, môžeš si vybrať. My, hoci vojaci, zostali sme len pri obzerani."

Političtí zástupci dostali také možnost odcestovat vlakem na návštěvu nedalekého Tokia, které si prohlédli a navštívili i divadelní představení. Vojáci se mezitím v Jokohamě setkali se spolubojovníky, kteří byli v Japonsku na léčení. Druhého dne po příjezdu připravili mladí japonští křesťané pro legionáře představení s předáním dárků (sladkosti, ovoce a konzervy). Jokohamu loď opustila 23. ledna v 8 hodin ráno, o dva dny později u Kóbe doplnila rýži a následujícího dne v Modži uhlí. Během japonské zastávky však těžce onemocněl střelec 8. roty 6. čs. stř. pluku Rudolf Maixner a byl převezen do nemocnice v Tokiu. Zde bohužel 30. ledna 1919 zemřel.

Ráno 27. ledna opustil transport Japonsko, přičemž Jesenský napsal: „Po Moji sa *Róma* rozhojdala ako nejaká tanečnica. Dvíhala nosom i zadkom, zprava vľavo, zľava vpravo, tak na 5–6 metrov. Vlny sipely a plieskaly do oblokov I. triedy a cez palubu. Šli sme najnepokojnejším morom – Čínskym morom." Odpoledne 29. ledna zakotvili v Šanghaji. Loď zde zůstala do 2. února, Čechoslováci si tak mohli prohlédnout město, od organizace YMCA obdrželi darem prádlo. Na Klose však město dojem neudělalo: „Číňané příšerně lomozí, křičí, ale práce jim nijak nejde od ruky. Odporně chladno. Jdu do města; v postranních ulicích špíny po kolena. Veliká drahota. Město je protkáno stokami a průplavy. Stráž mezinárodní, větší obchody v rukou Angličanů a Američanů. Prohlížíme čínský kostel, parky, bazar; nikde o špínu není nouze. Čínští obchodníci jsou velcí vyděrači." Neplánovaně potkali delegaci ministra Štefánika, kterého opět trápila jeho žaludeční choroba: „Na lodi sme sa dozvedeli, že Štefánik je v Šanghaji. Cestoval do Francúzska, ako nám to v Yokohame povedali. Dr. Nemec je tiež vraj u neho. Prišiel za ním. Boli sme ho navštíviť: Patejdl, Janík a ja. Ležal v posteli. Hovoril, že je chorý, ale pohyby jeho boly čerstvé a reč zvučná. Oznámil nám, že ide do Francúzska, a počal filozofovať

o demokratizme. (…) Asi po hodinovom rozhovore, ktorý pretrhli čo tri razy iní návštevníci, nás prepustil."

Ve městě také zažili oslavy čínského nového roku: „Šanghaj sa belel od snehu. Obchody zavreté. Na uliciach plno sviatočníkov. Čínska hudba v domoch i na ulici. Draky, ktoré sa driapaly na pavlač, a odtiaľ ich odoháňali práskavicami. Praskot taký, ako na fronte. Čínske slečinky v hodvábnych kožúškoch, nohavičkách a papučkách s mašličkami, ktoré na rikšoch, ktoré na širokých fiakroch i pešo. Prechádzaly sa. Pestrosť rozličných farieb. Tuční bankári, gavalieri v čiapočkách s gombičkou navrchu, v hodvábnych kaftanoch a fertuškách po členky. Biedne žobrácky a robotníčky neboly v nohavičkách, len panskejšie. Chodili sme medzi nimi a prispievali k šumu a kriku."

Roma poté pokračovala do Singapuru, kam připlula 9. února. „Město se přímo koupá v zeleni palem různých druhů. Prohlížíme velkolepý park. Palmy, ověšené kokosovými ořechy, lákají přímo. Jen kdyby nebyly tak vysoko. O občerstvení je náležitě postaráno. Co chvíle rozbil stánek prodavač vody s ledem za pouhý singapurský cent. Velice vhod nám přišla úžasná láce kokosových ořechů, ananasů a banánů. Jinak je draho. Pivo stojí sedmdesát centů. Spousty automobilů projíždějí městem. Obrovské aleje. Stromy činí pravou, slunečním paprskům neproniknutelnou klenbu zeleni. Silnice asfaltové a čisté. Vzorný pořádek udržuje domorodá policie," poznamenal Čeněk Klos. Po doplnění zásob loď 12. února Singapur opustila.

O tři dny později strávila *Roma* noc v Kolombu na Cejlonu a poté se vydala na cestu k Suezskému průplavu. Čeněk Klos si k této části cesty poznamenal: „Život na lodi velice pestrý: debaty, politika, zeměpis, přírodopis – vše v proudu. Každý uplatňuje své vědomosti ze školy, co v té které zemi, kde projíždíme, je zajímavého; názory bývají vždy odchylné a často dochází tak i k bouřlivým vědátorským sporům. (…) Část bratří krátí si dlouhou chvíli ustavičnou hrou v karty o sirky. Večer obyčejně zpíváme na palubě s doprovodem harmoniky bratra Patky, veselého a dobrého společníka."

Večer 27. února připlula loď do přístavu Massawa, který Italové obsadili roku 1885. Místo však na Čeňka Klose velký dojem neudělalo: „… přístav se teprve zařizuje. Je dosud zcela mrtvý. Domorodci žijí velice bídně. Jede-li italský boháč na oslu na procházku, musí domorodí jeho služebníci běžeti za ním pěšky. Velice často jsou odměňováni za věrné služby ranou bičíkem ve tvář. Většinou jsou zaměstnáni na pracech přístavních, na stavbě hrází, budov, silnic a podobně. Je zde velice krásný palmový park; červený květ v zeleni palmových listů se nádherně vyjímá. Na pobřeží mnoho škeblí, zkamenělin, a ještě více zápachu." Loď opět doplnila zásoby, přistoupili noví cestující a ve 3 hodiny ráno 1. března se vydala na poslední část plavby.

Klidným mořem dopluli 5. března do Suezu, kde čtyři hodiny čekali ve frontě na průjezd průplavem a následujícího dne zakotvili v Port Saidu. Ještě téhož dne večer loď nečekaně vyplula, takže v přístavu zůstal jeden z legionářů. Časně ráno 10. března obeplula *Roma* Sicílii a za pár hodin zakotvila v Neapoli. Vylodění čs. dobrovolců bylo dokončeno po poledni následujícího dne. V jednu hodinu v noci 13. března vyrazil transport čs. sanitním vlakem směrem domů. Následujícího dne v Follignu udělal transport třídenní zastávku, během které přistoupili nemocní příslušníci zdejší čs. italské legie a legionáři z Ruska se zúčastnili sokolské slavnosti. Poté již přes Rakousko pokračovali na sever a 24. března v noci dorazili do Českých Budějovic. Zde byli ke svému velkému překvapení z počátku považováni za repatriované zajatce! Ještě téhož dne dorazil transport do Prahy.

V Singapuru zaujala české legionáře bujná vegetace, včetně mnoha druhů palem (sbírka ČsOL).

Neapolský přístav vyfotografovaný 10. března 1919 při připlutí lodi SS Roma *(foto VÚA-VHA).*

Legionáři na palubě lodi SS Roma *očekávají začátek vylodění (foto VÚA-VHA).*

Na molu na ně již čekala uvítací delegace složená z italských civilních i vojenských hodnostářů a zástupců čs. státu. Jedním z nich byl i pplk. Jan Šeba (třetí zleva). Ten byl sám ruský legionář, později se stal Štefánikovým pobočníkem a po vzniku republiky prvním vojenským přidělencem v Itálii. Podílel se tak na zajištění přepravy transportů z Itálie do vlasti (foto VÚA-VHA).

A zde se již Šeba (ve světlé uniformě) naklání k bratrům z Ruska před opuštěním lodi (foto VÚA-VHA).

Legionáři s sebou také přivezli „Pozdrav od bratrů z Ruska" (foto VÚA-VHA).

Na tomto snímku je zachycen pravděpodobně velitel 1. transportu kpt. František Jirásek (druhý zprava) s kapitánem lodi SS Roma *(foto VÚA-VHA).*

SS ROMA

K transportu byla využita italská loď *SS* (*screw steamer* – lodním šroubem poháněný parník) *Roma*. Ta byla poprvé na Dálném východě v srpnu 1918, kdy do Číny přivezla základ italského expedičního sboru v síle 672 mužů a domů se vrátila se 727 bývalými zajatci. Jednalo se o bývalé rakousko-uherské vojáky z italskojazyčných oblastí zaniklého Habsburského impéria. Do války jich bylo mobilizováno na 100 000 přičemž kolem 20 000 padlo v Rusku do zajetí. Nyní *Roma* přivezla zásoby pro italské expediční síly a domů měla repatriovat rodiny italských kolonistů a také další bývalé zajatce, kteří se již nemohli zapojit do probíhajících bojových operací.

Loď byla postavena roku 1912 v loděnici Cantiere navale di Riva Trigoso nedaleko městečka Sestri Levante. Její délka byla 110 m, šířka 11,6 m a výtlak 3 952 BRT. Po vypuknutí války byla loď používána pro vojenské účely. Po jejím skončení vystřídala několik majitelů až roku 1924 skončila ve službách společnosti Compagnia Italiana Transatlantica (CITRA). Roku 1925 byla přejmenována na *Firenze*, podle své sesterské lodi, která byla potopena německou ponorkou v listopadu 1915 u Sicílie. V roce 1932 se stala součástí nové společnosti Tirrenia, Flotte Riunite Florio – CITRA a používána na lince do Španělska, na Mallorku a do severní Afriky. V letech 1933–1934 prošla modernizací v Neapoli. V září 1936 byla poškozena v maltském přístavu Valletta. V lednu 1937 přešla pod státní společnost Tirrenia di Navigazione.

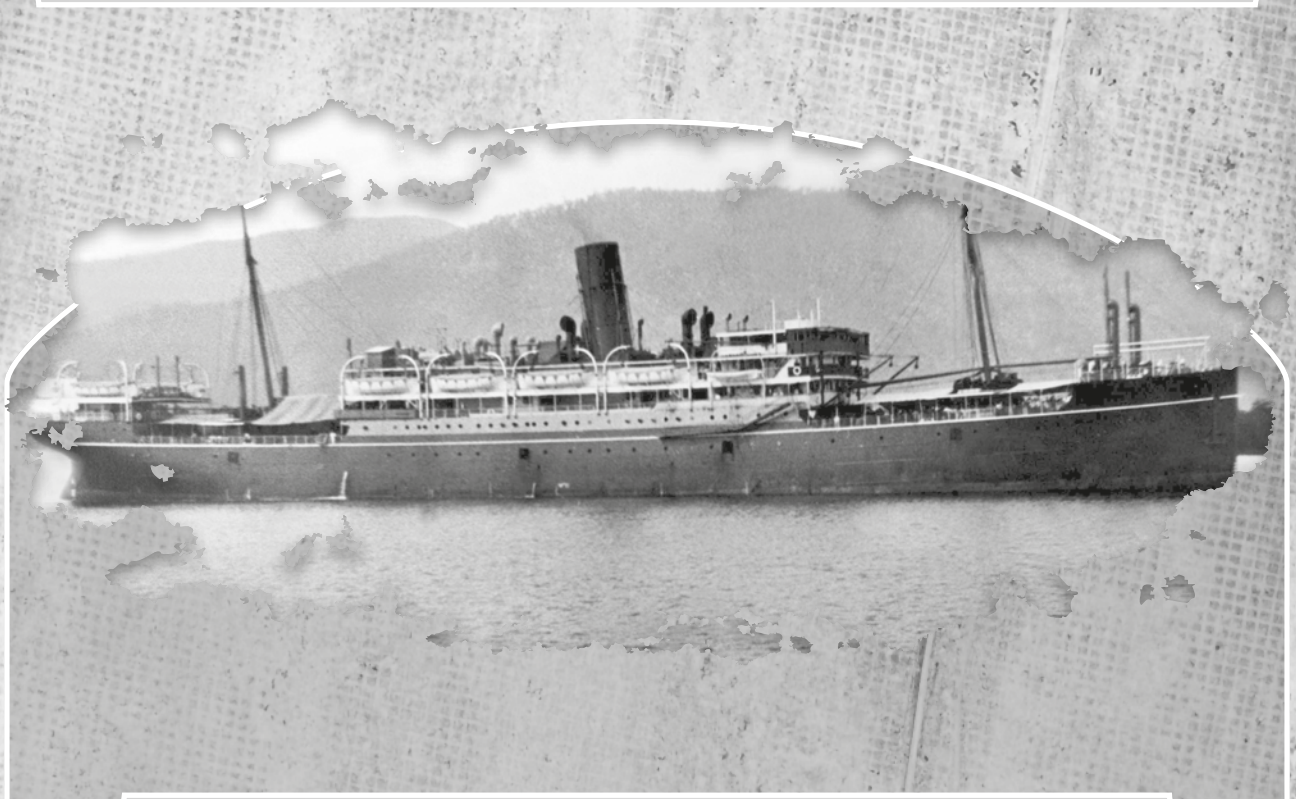
Po vstupu Itálie do druhé světové války byla používaná k přepravě vojáků a materiálu na Balkán. První plavbu vykonala 18. října 1940, kdy do albánské Vlory dopravila 1 871 vojáků, 150 koní, 27 vozidel a 184 tun a materiálu. Vlora se pak stala cílem jejích následujících plaveb, včetně té poslední 24. prosince 1940 pod velením kapitána Antonia Cacaceho. Krátce po poledni byl konvoj, se kterým se plavila, napaden řeckou ponorkou *Papanikolis*. Její velitel Miltiadis Iatridis jedním torpédem *Firenze* zasáhl a vyřadil jí z provozu strojovnu. Nastala chaotická evakuace za pomoci doprovodných plavidel, která stála život 93 vojáků, z nichž část se utopila, protože neuměla plavat. Zbylých 903 osob bylo zachráněno a plovoucí vrak byl ponechám svému osudu. Ten byl amatérskými potápěči objeven v září 2012 v hloubce kolem 40 m u pobřeží, kde se do moře vlévá řeka Semani, zhruba 60 km severně o místa zásahu.

Slavnostní spuštění lodi SS Roma *v roce 1912 (sbírka ČsOL).*

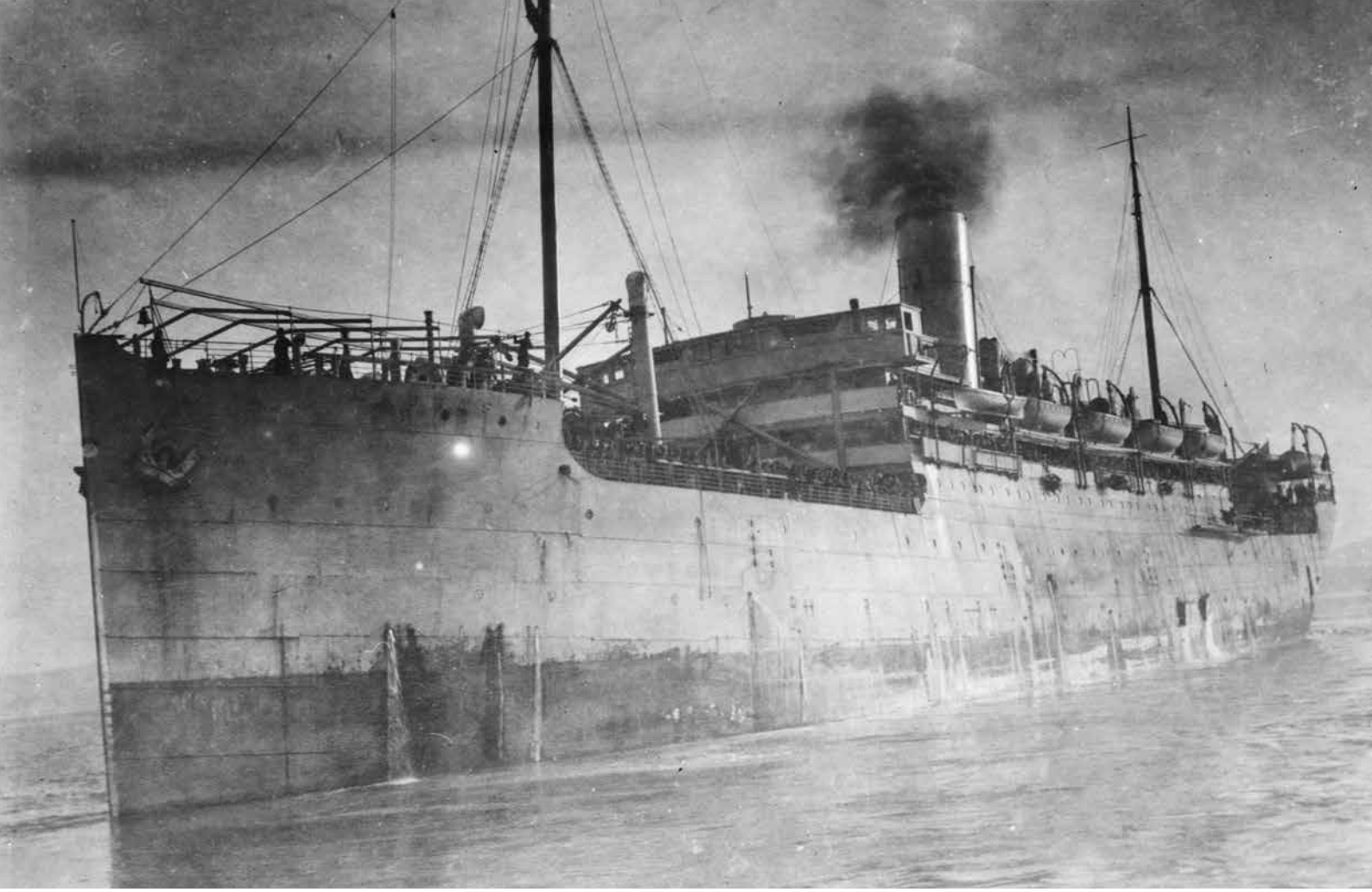
Loď SS Roma *v přístavu (sbírka ČsOL).*

2. TRANSPORT

HMHS MADRAS / SS EMPIRE



Velitel:	kpt. František Vondráček
Doba plavby:	14. února – 9. dubna 1919
Trasa:	Vladivostok – Modži – Hongkong – Singapur – Kolombo – Suez – Port Said – Alexandrie – Neapol
Počet:	415 čs. legionářů a 34 civilistů
Útvary:	invalidé a nemocní



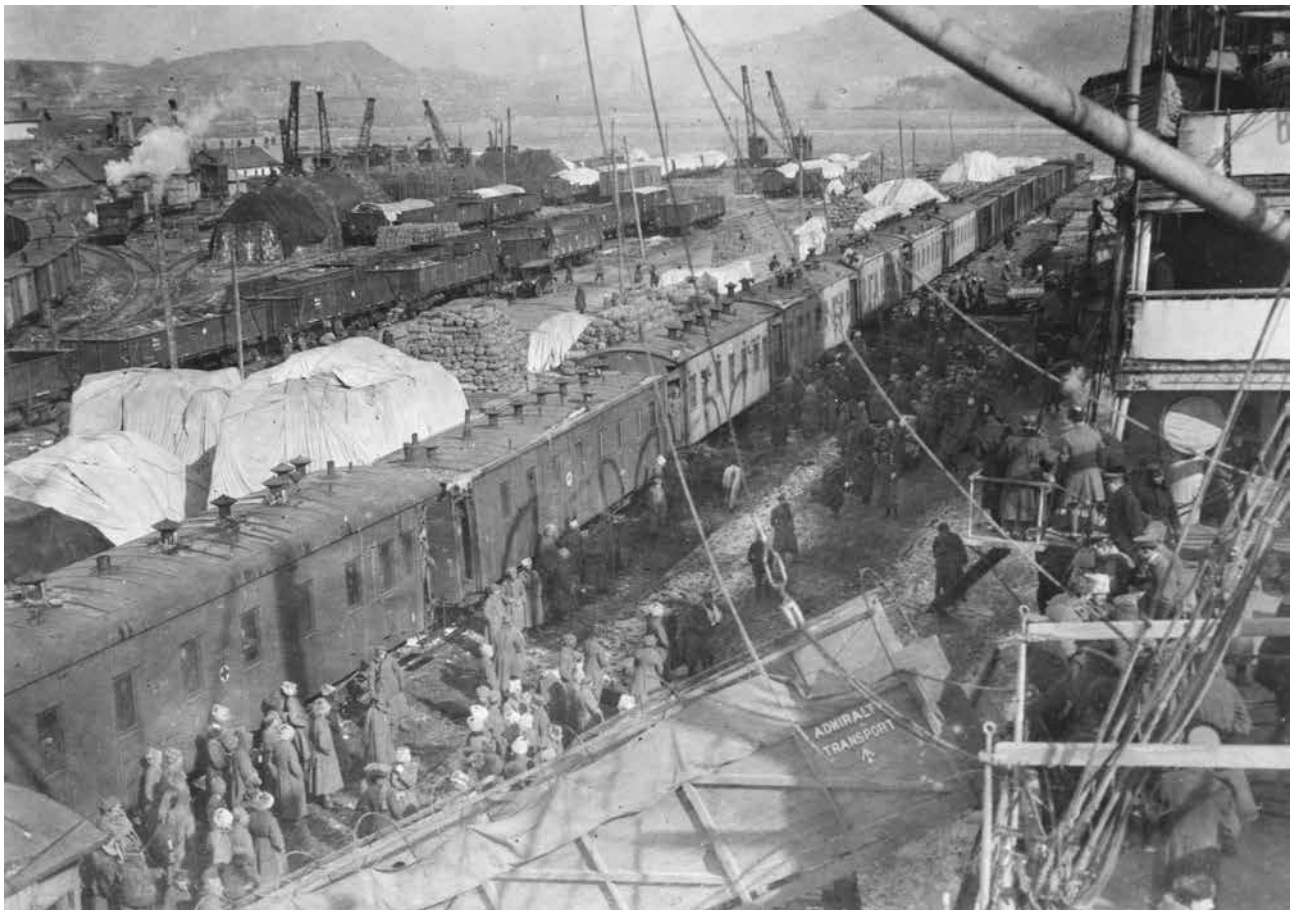
Loď HMHS Madras *ve vladivostockém přístavu (Library of Congress).*

Jako druhou se podařilo zajistit k evakuaci britskou nemocniční loď *HMHS* (*His Majesty's Hospital Ship* – nemocniční loď jeho veličenstva) *Madras*. K evakuaci byli opět určeni invalidé a staří legionáři, kteří před odjezdem pobývali na různých místech ve Vladivostoku, a nějakou dobu trvalo, než se všichni připravili. Velitelem transportu byl určen kpt. Vondráček, který si u čs. politických pracovníků a spojeneckých diplomatů opatřil potřebné dokumenty a „týž den jsem se vypravil s tlumočníkem na loď, abych ujednal všechno ostatní s kapitánem lodi a anglickým chef-lékařem. Loď stála u břehu, daleko za nádražím, pod vrchem Egerscheldem. Z útrob lodi vykládali ‚chóďové' už několik dní zásoby pro anglické vojsko. Všude bylo plno ruchu. U lodního můstku zastavila nás anglická stráž a dlouho trvalo, než našli lodního kapitána a než nás stráž konečně vpustila na loď. Všechny chodby na lodi zdály se mi z počátku nepříjemným labyrintem, ale tlumočník, provázející mne, vedl mne zcela jistě přímo ke kajutě lodního chef-lékaře. Dr. Dykes patrně byl dříve upozorněn na náš příchod a vyšel nám vstříc, usmívaje se příjemně. V delší rozmluvě oznámil mi vše potřebné a zároveň i přesnou hodinu odjezdu." Na cestu dostal kpt. Vondráček 15 000 rublů, posteskl si však, že pojedou v zimním oblečení se zjevnými stopami dlouhého válčení.

Svoz evakuovaných zařizoval americký Červený kříž, nicméně se objevily zmatky, když někteří z určených ještě Rusko opustit nechtěli, a naopak se odjezdu dožadovali legionáři k evakuaci neurčení. Všichni evakuovaní dostali na cestu zvláštní průkazy. Mezi odjíždějícími šťastlivci byl i Oldřich Zemek od 5. čs. stř. pluku, který své zážitky později publikoval v několika pracích: „Mrzlo nemilosrdně. V nepatrném přístavišti vstoupili jsme na parník *Kazak Chabarov*, dekorovaný spoustou mohutných střechýlů, jako by se byl vrátil z výpravy na severní točnu. Odrazili jsme od mola a drahou, uvolněnou ledokolem, pluli do Zlatého rohu, kde v blízkosti přístaviště dobrovolného loďstva zvedaly se vysoké, šedé boky anglické lodí *Madras*. Ještě téhož dopoledne byli jsme na baržách dopraveni k lodi.

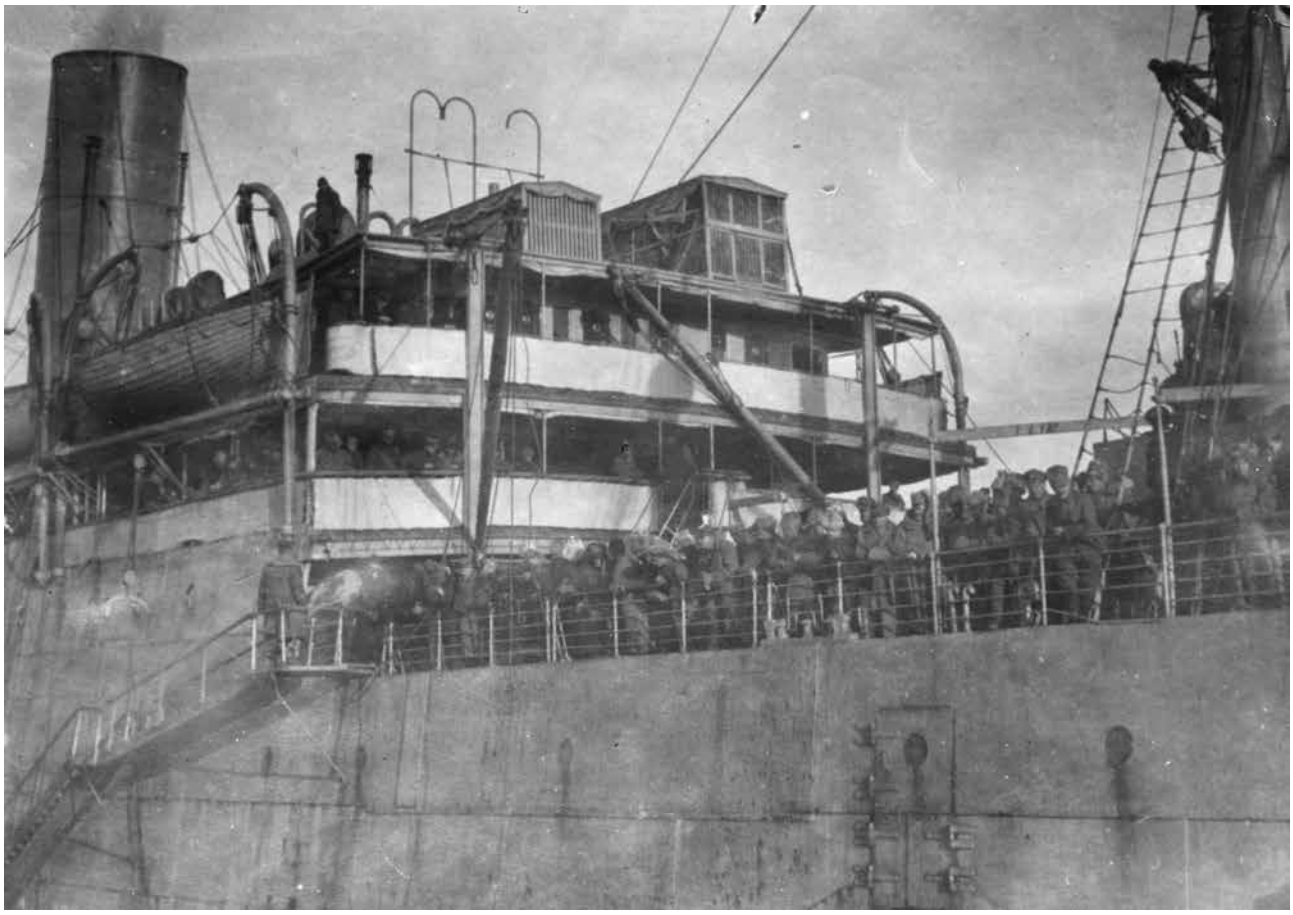
Jeřáb vytáhl poslední zavazadla, Filipínci spustili můstek a ve chvíli byli všichni bratři na lodi. Zazněl teskný zvuk píšťaly, loď se hnula. Dráha pro lodi byla sice prolomena ledokoly, ale v tuhém mrazu voda zase na povrchu zamrzla. *Madras* přidal páry a rázně spěl vpřed, prorážeje s lomozem ledovou kůru, až ledová tříšť sršela na obě strany. Opustiv Zlatý roh a minuv poloostrov Egeršeld i Ruský ostrov, octl se na širém moři, jež nikdy nezamrzá. Stál jsem v houfu na zádi a loučil se s Rusí, zalitou krví občanské války. Zasněžené pobřeží i ledové pásmo posléze zmizelo a na širou hladinu padla těžká tma."

K transportu byli přiděleni dva američtí lékaři, Dr. Eversole a Dr. Rosette, a americké a britské ošetřovatelky. Personál ani loď však nebyli připraveni na



Naloďování čs. invalidů na HMHS Madras *ve Vladivostoku. Část z nich do přístavu dopravil sanitní vlak (Library of Congress).*

Legionáři čekající se svými zavazadly na parníčku až se budou moci nalodit na HMHS Madras *(Library of Congress).*

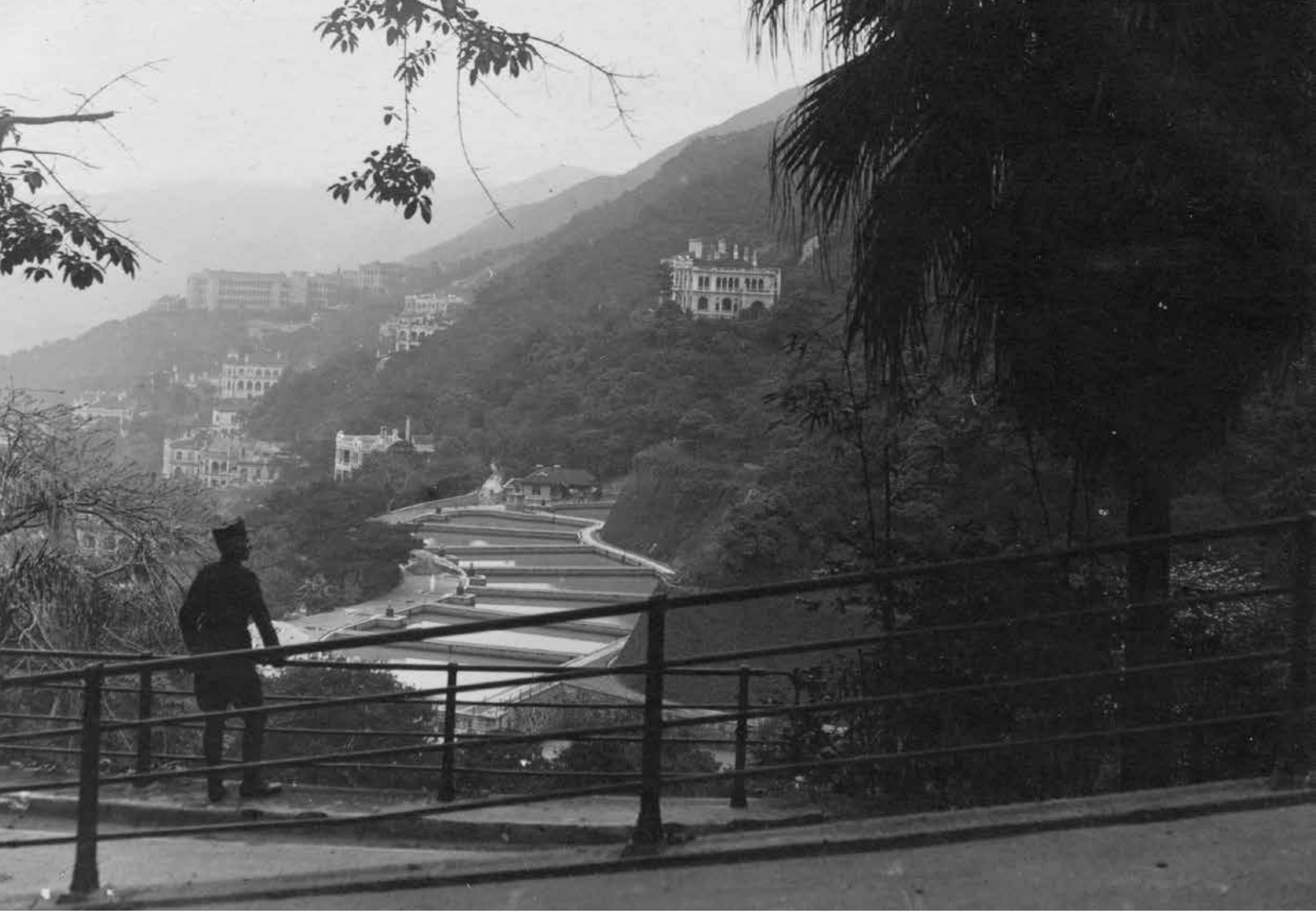


Legionáři na palubě HMHS Madras *se loučí s Vladivostokem (Library of Congress).*

transport těžce zraněných. Mnoho z legionářů ztratilo končetiny či zrak a pro takové byl nedostatek vhodných ubytovacích kapacit. A objevilo se bohužel také ne zrovna „bratrské" chování některých méně postižených, kteří dobrá místa zabrali a odmítali je více postiženým přenechat. Nicméně v 16 hodin 14. února 1919 loď opustila Vladivostok. Záhy se problémy s chováním evakuovaných stupňovaly, jak vzpomíná Vondráček: „Poněvadž lékaři už z počátku chybili, že neprohlédli náležitě všech bratrů, leželi první dny na postelích, jež byly na lodi k disposici, celkem zdraví bratři a invalidé s protézami musili namnoze ležeti ve věšalkách, do nichž jen s velikou námahou se vyškrábali. Druh druhu neustoupil, a kdo měl jen trochu špatné místo, vždycky se obrátil k přítomnému důstojníkovi, a choval se ne právě přívětivě, a někdy ne bratrsky. Zato však bratři naprosto ignorovali všechny rozkazy, všechna napomenutí, ba i hrubě se chovali vůči každému z nás. Neuposlechli nikdy, když bylo něco nařízeno, nebyla-li však strava v pořádku, vždycky našli důstojníka, a hned mu vyčinili."

Třetího dne večer zakotvila loď v japonském přístavu Modži na ostrově Kjúšú. Byla povolena návštěva města i historického sídla Šimonoseki na druhé straně průlivu Kanmon. Následující den doplnilo transport 55 invalidů, kteří se léčili v Japonsku, a 19. února vyplula loď směrem k Hongkongu. Zde je přivítal guvernér a spojenečtí představitelé, kteří vzali důstojníky na dostihy a americký konzul Enderson pomohl se zajištěním chybějících věcí, hlavně prádla. Tři dny po příjezdu mohlo město navštívit i mužstvo. Své dojmy z Hongkongu shrnul Vondráček takto: „Ulice, v nichž jsou ponejvíce čínské obchody, působí na tebe dojmem, jako by se město připravovalo k nějaké veliké slavnosti. Všude visí mnoho různobarevných

Legionáři-invalidé na palubě lodi HMHS Madras *(Library of Congress).*



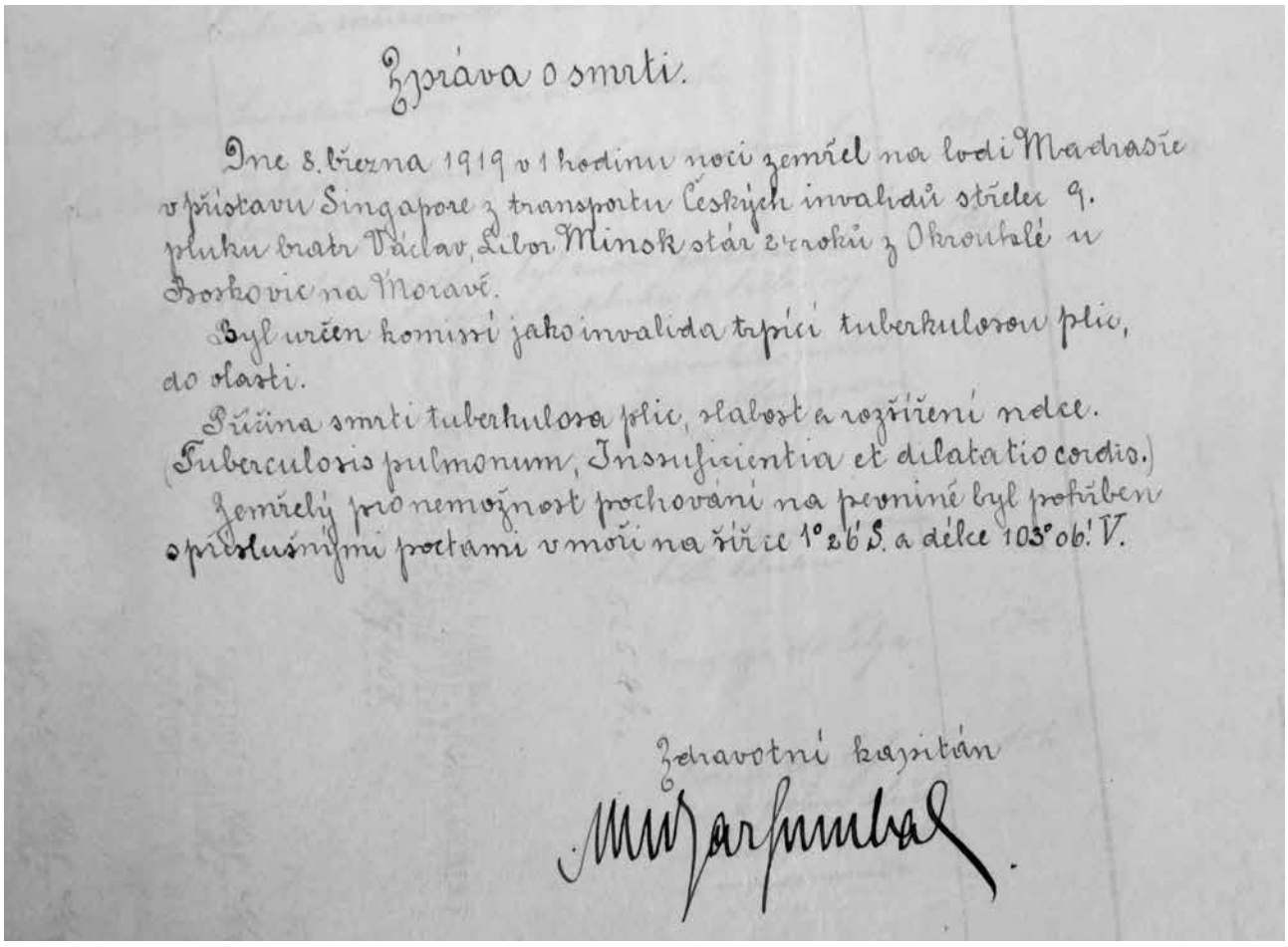
Filtrační nádrže na vodu (tzv. Albany Filter Beds) v Hongkongu (sbírka ČsOL).

praporů, všelijak popsaných čínskými značkami. Také všechny stěny tramvaje slouží reklamě. Ba i rikšové mají trikoty namnoze popsány písmem; Číňané jsou většinou obchodníky a v tomto oboru opravdu někdy vynikají i nad Evropany. Ale nižší třída domorodých Číňanů vykonává, jak jsem již výše podotkl, práci, kterou jinde koná pouze zvíře. Viděl jsem Číňanku s děckem na zádech, majíc na obou ramenou veliké svazky dlouhých bambusových tyčí, namáhavě se plazila s tímto břemenem do strmé ulice do čtvrti bohatých Evropanů. Vidíš-li čínské běhouny, kteří se svým pasažérem uhánějí tryskem i mnoho hodin, díváš-li se na svalnaté nosiče lidí v proutěných nosítkách, pozoruješ-li jen chvíli život čínské spodiny na pobřeží, není divu, zamyslíš-li se a ptáš sebe sama, neocitl-li ses v říši otroků."

Nadřazené chování Evropanů v koloniálních městech utkvělo, společně s krásami exotických míst, v myslích rovnostářky smýšlejících legionářů všech hodností i transportů. Popsal ho i Zemek, který lanovkou vyjel na nejvyšší bod města Vicoria Peak: „Dolů jsme sestoupili točitou bílou stezkou, vysypanou jemným pískem. Několikrát jsme potkali čínské nosiče, nesoucí na pohodlných pérových nosítkách do strmého kopce nějaké to anglické blahorodí. Pot z nich jen lil, ale touha po výdělku pudila je vzhůru. Trapný pohled na ty lidské soumary a na ledové tváře evropských nabobů vnucoval úvahy o sociální i rasové porobě domorodého obyvatelstva."

Dne 27. února loď pokračovala do Singapuru. Také zde proběhla prohlídka a dostalo se transportu pomoci od amerického konzula. Na další cestu, tentokrát na Cejlon, loď vyrazila v poledne 8. března. V půl páté se pak na palubě odehrála smutná událost. Brzy ráno na lodi zemřel na tuberkulózu Libor Minks (* 23. června 1894, Okrouhlá), střelec 9. čs. střeleckého pluku, a nyní byl pohřben do moře. „Když loď urazila 40 mil, konal se pohřeb bratra Libora Minkse. Loď se zastavila, vlajka byla spuštěna do poloviny stěžně, britští vojáci zvedli k poctě zbraň, sbor zapěl národní hymnu a velitel transportu, kapitán Vondráček, pronesl krátkou řeč na rozloučenou. Zazněl smuteční signál britského trubače a tělo zesnulého, zašité do bílého plátna, zapadlo do teplých vln," vzpomíná Zemek.

V pátek 14. března dorazila *Madras* do Kolomba. Opět proběhla prohlídka města, které tentokrát moc nadšení nevzbudilo, navíc panovala nesnesitelná vedra. Zemek se během své procházky dostal až k divočině: „… a já stanul zakrátko na břehu sladkovodní nádrže, kde se mi naskytla vítaná podívaná. Usedl jsem a pozoroval zálibně tři koupající se slony. Napřed si pohrávali, vystřikujíce choboty vodu jako



Zpráva o smrti.

Dne 8. března 1919 v 1 hodinu noci zemřel na lodi Madrasře v přístavu Singapore z transportu Českých invalidů střelec 9. pluku bratr Václav, Libor Minok stár 24 roků z Okrouhlé u Boskovic na Moravě.

Byl určen komisí jako invalida trpící tuberkulosou plic, do vlasti.

Příčina smrti tuberkulosa plic, slabost a rozšíření srdce. (Tuberculosis pulmonum, Insufficientia et dilatatio cordis.)

Zemřelý pro nemožnost pochování na pevnině byl pohřben s příslušnými poctami v moři na šířce 1° 26' S. a délce 103° 06' V.

Zdravotní kapitán

Zpráva o smrti Libora Minkse, kde pisatel zkomolil jeho jméno Minsk. Libor Minks také zřejmě v Rusku přijal pravoslaví a jméno Václav (VÚA-VHA Praha).

fontána, potom se klidně dali svými strážci omývati. Jeden vydal zvuk jako muzikant na troubu, jiný si lehl do vody a připomínal skalisko vyčnívající z moře. Nerad jsem odcházel, ale čas pokročil a chtěl jsem ještě shlédnouti některé partie města." Všichni ale byli rádi, že již 16. března v poledne se pokračovalo směrem na Port Said. Jednalo se o nejdelší úsek cesty bez zastávky, během kterého došlo k šachové partii Čechoslováků s Angličany. Poražení Angličané následně odmítli sehrát odvetu. Ráno 24. března loď vplula do Rudého moře, o čtyři dny později dorazila do Suezu a v sobotu 29. března byla v Port Saidu. Čs. legionářům bylo však zakázáno opustit loď a teprve po intervenci kpt. Vondráčka u francouzského konzula si mohli prohlédnout město.

Následovala cesta do Alexandrie, kde na Čechoslováky čekalo další překvapení. Kapitán *Madrasu* jim oznámil, že je již dále vzít nemůže a celý transport se musel přestěhovat na menší parník *Empire*. „Ráno jsme složili deky a kačalky a odevzdali je. Všude bylo viděti bagáž přerozmanité velikosti a tvaru. Důstojníci a poddůstojníci odešli si prohlédnouti loď *Empire*, jejíž bílé boky se zvedaly nedaleko ze zelenavých vod. Když se vrátili, odstěhovala se nejprve naše lodní nemocnice. Bratry neschopné chůze odnesli britští sanitáci na nosítkách. Jeden bratr odnesl svého kamaráda na zádech, aby nemusil čekati. Auta, stojící na molu, počala odvážeti invalidy i zavazadla. Potom jsme opustili loď my rekonvalescenti, v plném pořádku přimašírovali k nové lodi a po vykázání míst umístili svá zavazadla. Loď byla malinká proti *Madrasu*, pro nás však na tu krátkou cestu tak právě dostačovala," napsal Zemek.

Transport opustil Alexandrii 5. dubna a po domluvě s kapitánem, který nechtěl plout Jaderským mořem, kde se obával zbloudilých min, do Terstu, zamířili do Neapole. Ještě před vyplutím byly o této změně informovány čs. úřady v Římě. Blízkost Evropy ale zvedala morálku, jak poznamenal Zemek: „Návštěvou našich těžších marodů jsem se přesvědčil, jak se radují, že budou konečně vysvobozeni z dusných, páchnoucích lodních útrob. Saniťáci, ošetřující je na lodi *Empire*, byli Australci, budili dobrý dojem a ošetřovali svědomitě." Nicméně poslední část s sebou přinesla malé vzrušení: „*Empire* opouští úžinu Messinskou a bouřlivé vlny jí počínají zmítati jako skořápkou, div se nepřevrhne. Paluba jest opuštěná. Kruhovitá okénka jsou uzavřena, aby jimi nevnikla zuřivě útočící voda. Mnohým se obrací žaludek a někteří již vrhnou. Mně hučí v hlavě, v žaludku je mi divně. Utíkáme na palubu, ale vlny, štvané vichrem, přelévají se přes ni každé chvíle, takže se stěží držím zábradlí. Promočen

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy ***Za obzorem republika*.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.