

LEGIONÁŘSKÝ

TRANSPORTY  
SPECIÁL

# Směr

SPECIÁL  
TRANSPORTY  
Z RUSKA



Z Vladivostoku  
do svobodné vlasti

Organizace a průběh  
transportů z Ruska

Vzpomínky na cestu  
kolem světa

Velitelé a lodě  
transportů



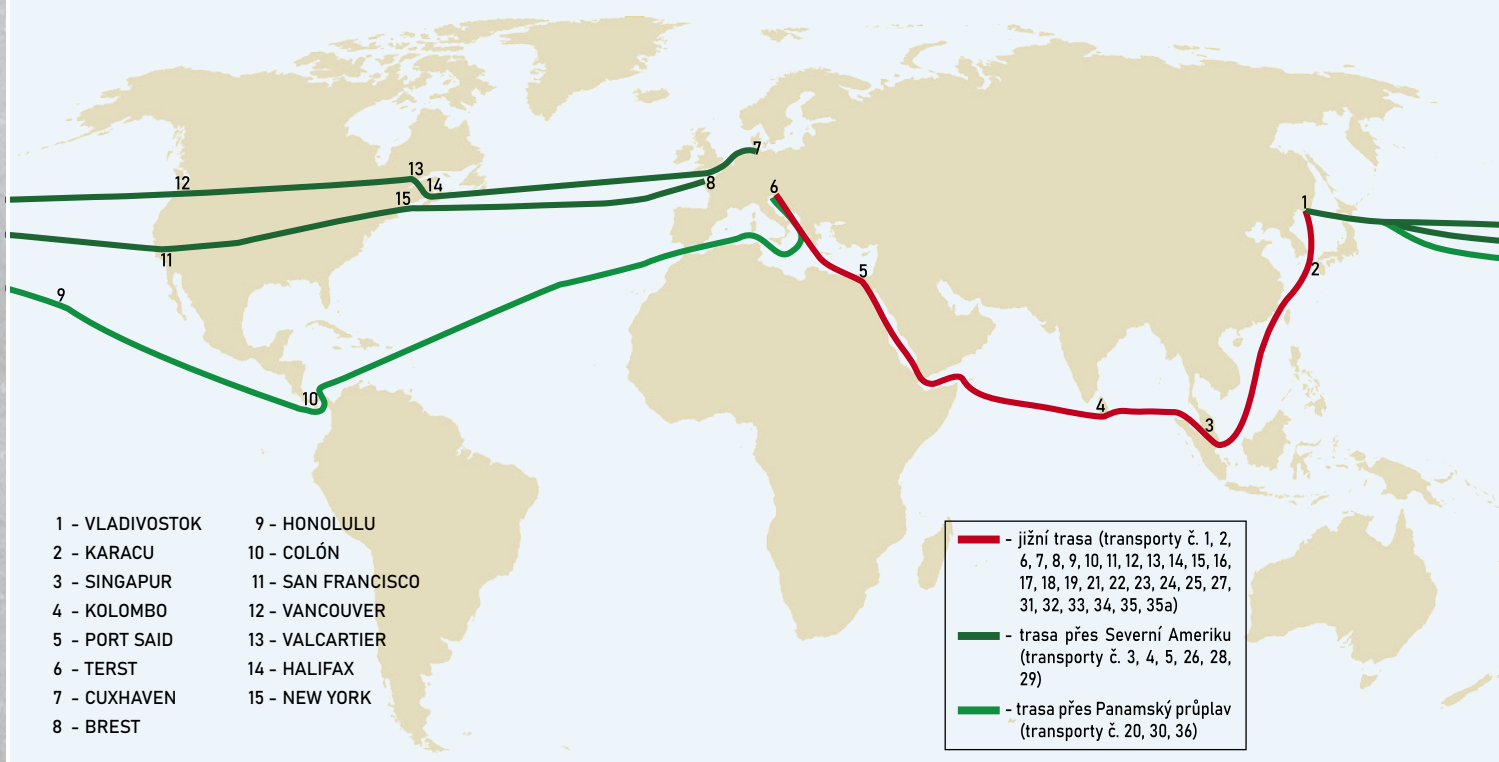
V závěru letošního roku 2020 si připomínáme 100. výročí příjezdu posledního evakuačního vlaku z Terstu do Horního Dvořiště a tím i završení přepravy československého vojska z Ruska do Československa. Stejně jako se setkalo s úspěchem vystoupení československých legií proti bolševikům v létě 1918, které navíc významně přispělo ke vzniku našeho samostatného státu, stala se evakuace Československého vojska na Rusi do vlasti dalším skvělým výkonem čs. legionářů, na který můžeme být právem hrdí!

O evakuaci čs. armády a čs. občanů z Ruska rozhodla vláda Československé republiky v létě roku 1919 a vyjednala se spojenci pomoc při její realizaci. Zpočátku byli k odjezdu určeni především invalidní, nemocní či starší vojáci, jejichž přesun byl zahájen již 15. ledna 1919. Protože však evakuace zpočátku nešla tak rychle, jak se předpokládalo, nahlala Centrokomise dostupné lodě, kterými přepravila 9 693 osob (14,3%). Evakuace čs. vojska byla oficiálně ukončena 2. září 1920 odplutím 36. transportu z Vladivostoku lodí *Heffron*, ačkoliv i po tomto datu bylo na náklady státu vypraveno několik dalších transportů s nákladem zboží, surovin či týlových složek, skladů, strážních jednotek, úřadů, zajatců a civilistů. Většina transportů plula jižní cestou okolo čínských a indických břehů do Rudého moře a Suezským průplavem do Středozemního moře. První lodě pluly do Neapole a Marseille, ale většina poté do italského Terstu. Menší část legionářů plula domů okolo světa. Z Vladivostoku přes Japonsko Tichým oceánem do Ameriky. Poté železnici z Vancouveru přes celou Kanadu, či ze San Franciska přes Spojené státy k Atlantskému oceánu a opět lodí do některého z přístavů ve Francii, Itálii nebo Německu. Tři transporty putovaly lodí

přes Panamský průplav a dále Atlantským oceánem do Evropy. Celkem bylo z Ruska převezeno 67 730 osob, z toho 56 459 vojáků a 11 271 civilistů.

Československá obec legionářská měla na závěr projektu Legie 100 připraveno mnoho aktivit k připomínce 100. výročí evakuace posledních legionářů do vlasti. Bohužel ale všechno bylo jinak! Na jaře letošního roku se ve světě rozšířila pandemie nemoci COVID-19 a opatření přijatá nejprve v první vlně a poté i na podzim znamenala revizi všech našich plánů. Cestování, setkávání se, prezentace či hromadné akce včetně pietních byly zrušeny. Uzavření se týkalo i archivů, což zapříčinilo, že plánovaná kniha o transportech do vlasti v edici Knižovna Československé obce legionářské nemohla být dokončena.

Naštěstí se historikům ČsOL podařilo získat větší část materiálů ještě před druhým uzavřením archivů, což umožnilo vytvořit toto speciální číslo Legionářského směru. Většinu materiálů a celý speciál editoval Michal Rak. Dalšími články a materiály přispěli bratři Vlastimil Křišťan, Miroslav Maňas, Milan Mojžíš a Petr Tolar. Pomoc se sběrem informací poskytli Martin Lundák a Jakub Tabery. Bratři Jiří Filip s Jiřím Charfreitagem se podíleli na technické redakci a texty korektorovaly sestry Zuzana Palová a Marcela Tolarová. Doprovodné mapy vytvořila paní Hana Rozmanitá a pan Michal Vejvoda graficky ztvárnil celý speciál. Fotografie v tomto speciálu pocházejí z fotoarchivu VÚA-VHA Praha a ze sbírky Jiřího Charfreitaga. Nemálo fotografií je pak přímo ze sbírky ČsOL, za což však vdčíme všem, kteří nám je v uplynulých letech v rámci projektu Legie 100 poskytli. Velmi vám za to děkujeme! A pokud doma máte nějaké podobné materiály, prosíme, podělte se o ně s námi. Tento časopis je snad dobrým příkladem, že u nás najdou dobré využití.



**ÚVODEM**

Čs. legie v Rusku 1914–1918..... **2–9**  
 Transporty z Ruska..... **10–15**  
 Mapa čs. anabase ve světové válce..... **16–17**

**TRANSPORTY**

1. transport SS ROMA..... **18–19**  
 2. transport HMHS MADRAS..... **20–21**  
 3. transport USAT SHERIDAN..... **22–23**  
 4. transport SS NANKING..... **24–25**  
 5. transport SS ARCHER..... **26–29**  
 6. transport LIVERPOOL MARU..... **30–31**  
 7. transport MEINAM..... **32–33**  
 8. transport USAT HEFFRON..... **34–35**  
 9. transport KARACHI MARU..... **36–37**  
 10. transport CAPETOWN MARU..... **38–39**  
 11. transport ITALY MARU..... **40–41**  
 12. transport SCOTLAND MARU..... **42–43**  
 13. transport YONAN MARU..... **44–45**  
 14. transport SS TRÁS-OS-MONTES..... **46–47**  
 15. transport SHUNKO MARU..... **48–49**  
 16. transport HWAH-YIH..... **50–51**  
 17. transport NIŽNIJ NOVGOROD..... **52–53**  
 18. transport USAT SHERIDEN..... **54–55**  
 19. transport USAT MADAWASKA..... **56–57**  
 20. transport USAT MOUNT VERNON..... **58–59**

21. transport SS TITAN..... **60–61**  
 22. transport USAT AMERICA..... **62–63**  
 23. transport USAT PRESIDENT GRANT..... **64–65**  
 24. transport USAT CROOK..... **66–67**  
 25. transport SS KEEMUN..... **68–69**  
 26. transport SS IXION..... **70–71**  
 27. transport USAT SHERMAN..... **72–73**  
 28. transport SS M. S. DOLLAR..... **74–75**  
 29. transport SS PROTESILAUS..... **76–77**  
 Kanadské transporty..... **78–81**  
 30. transport USAT EDELLYN..... **82–83**  
 31. transport SS TEUCER..... **84–85**  
 32. transport USAT THOMAS..... **86–87**  
 33. transport USAT LOGAN..... **88–89**  
 34. transport SS HUNTSEND..... **90–91**  
 35. transport USAT PRESIDENT GRANT..... **92–95**  
 35a. transport LEGIE..... **96–97**  
 36. transport USAT HEFFRON..... **98–99**  
 Ostatní transporty z Ruska do vlasti..... **100–101**  
 Na cestě domů..... **102–103**

**NEDOPLULI**

Zemřelí na cestě mezi Vladivostokem  
 a Československem..... **104–107**

**NÁVRATY**

Uvítání legionářů ve vlasti..... **108–112**



*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. (VÚA-VHA Praha)*



# Čs. legie v Rusku 1914–1920

Ještě dříve, než se budeme věnovat jednotlivým transportům čs. vojska z Ruska, je na následujících stránkách v krátkosti popsáno, jak se na 70 000 Čechoslováků do Ruska a do Vladivostoku vlastně dostalo.

## OD DRUŽINY K ARMÁDNÍMU SBORU

Z iniciativy krajských organizací v carském Rusku byla záhy po vypuknutí války sestavena v Kyjevě Česká družina, jejíž prvních 720 dobrovolců složilo 11. října 1914 (podle v Rusku používaného juliánského kalendáře 28. září) přísahu a rozdělení do polerot a čtí byli přiděleni jako rozvědčící k ruským jednotkám, což odpovídalo jak jejich malému počtu, tak jejich inteligenci, vyspělosti a schopnostem. Důležitou činností mimo provádění rozvědek bylo zajímání nepřátelských vojáků, jejich výslechy či tlumočení u štábů. Úspěchy České družiny při průzkumné činnosti vedly k povolení dalšího náboru dobrovolníků včetně zajatců a její rozšíření na Česko-Slovenský střelecký pluk (leden 1916) a po povolení náboru v zajateckých táborech v květnu 1916 na Československou střeleckou brigádu o dvou plucích. Brigáda i 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. rozvědčící vedli i v průběhu ofenzívy generála A. A. Brusilova v létě 1916, při které byly nejenom využity informace z rozvědek, ale některé roty postupovaly i na hrot 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 na 3 500 československých dobrovolníků prolomilo všechna tři pásma rakousko-uherské obrany, zajalo na 4 000 rakousko-uherských vojáků a ukořistilo 20 děl. Průlom ale ruská vojska nedokázala využít a následná protiofenzíva Ústředních mocností vedla k totálnímu zhroucení ruské fronty a ústupu



*Příslušníci 1. roty České družiny v lednu 1915 před rozvědkou do týlu nepřítele. Zprava prap. Sepětý, por. Petřík a v rakouských stejnokrojích dobrovolci Černý a Fierlinger. (VÚA-VHA Praha)*



*Plán útoku čs. brigády u Zborova vypracoval velitel II. praporu 1. čs. stř. pluku por. Husák (uprostřed) s velitelem I. praporu por. Čečkem (vlevo). (VÚA-VHA Praha)*



Po bitvě navštívil čs. jednotky vedoucí představitel našeho zahraničního odboje T. G. Masaryk. Zleva prof. Maxa, prof. Masaryk, plk. Mamontov a J. Klecanda na přehlídce I. divize ve Velké Berezné v srpnu 1917. (VÚA-VHA Praha)

do centra Ukrajiny. Vítězství u Zborova však bylo propagačně využito nejen v Rusku, ale i v zahraničí a stalo se oporou našim politickým představitelům v úsilí o vytvoření samostatných národních jednotek ve Francii a Itálii. Prozatímní vláda v Rusku 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. Další dobrovolníci odpulili ve dvou transportech přes Archangelsk a Murmansk posílit čs. jednotky ve Francii. Po říjnové bolševické revoluci se čs. legionáři podle směrnic předsedy Československé národní rady T. G. Masaryka, který od jara 1917 pobýval v Rusku, snažili dodržovat neutralitu a nezasahovat do vnitřních ruských sporů. I proto se Čs. armádní sbor stal od 5. ledna 1918 součástí Československé armády ve Francii a přešel pod velení Dohody, které rozhodlo přepravit ho na západní frontu do Francie.

### VYSTOUPENÍ PROTI BOLŠEVÍKŮM

Po zahájení postupu Ústředních mocností na východ musely čs. jednotky svést počátkem března 1918 ústupové boje u Kyjeva a Bachmače, kde vojáci 4., 6. a 7. 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 vagoněch do Vladivostoku, za což se Češi zavázali k neutralitě a k vydání většiny zbraní ve městě Penza. Do Vladivostoku se však podařilo dojet pouze 5. a 8. střeleckému pluku. Ostatní ešelony byly na různých stanicích zdržovány, čímž došlo k rozptýlení sboru. Na konci dubna 1918 se přeprava čs. transportů prakticky zastavila, neboť přednost



Zatímco ruská armáda podléhala rozkladu, formoval se na podzim roku 1917 v okolí Kyjeva Čs. armádní sbor. Na snímku nácvik útoku přes překážky v září 1917 v Polonnoje. (VÚA-VHA Praha)



Večer 1. března 1918 obsadil 2. čs. stř. pluk řetězový most přes Dněpr v Kyjevě a udržel ho, než ostatní pluky 1. divize přešly na východní břeh, aby po 300 kilometrovém pochodu nasedly v Prilukách do vlaků a odjely do nitra Ruska. (VÚA-VHA Praha)

dostaly transporty německých a rakousko-uherských zajatců repatriovaných v souladu s podmínkami brestlitevského míru z ruských zajateckých táborů. Nečinnost v železničních stanicích čs. vojáky radikalizovala. K nejvážnějšímu incidentu došlo 14. května 1918 v Čeljabinsku, kdy legionáři potrestali zajatce, který těžce zranil střelce 6. čs. střeleckého pluku Ducháčka, a následně osvobodili své zadržené druhy. Tento incident posloužil lidovému komisaři vojenství a námořnictva L. 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 těžké 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. střeleckého 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,



Vojáci 5. čs. stř. pluku odevzdávají jako první v březnu 1918 v Penze zbraně, aby jim byl umožněn odjezd do Vladivostoku, kam jako jedni z mála koncem dubna dorazili. (VÚA-VHA Praha)



Čs. vojáci upravovali velké uhelné vagóny na improvizované obrněné vlaky, jako například vlak 6. pluku na nádraží Isil-Kul před odjezdem na bojovou akci k Marijanovce 4. června 1918. (VÚA-VHA Praha)

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

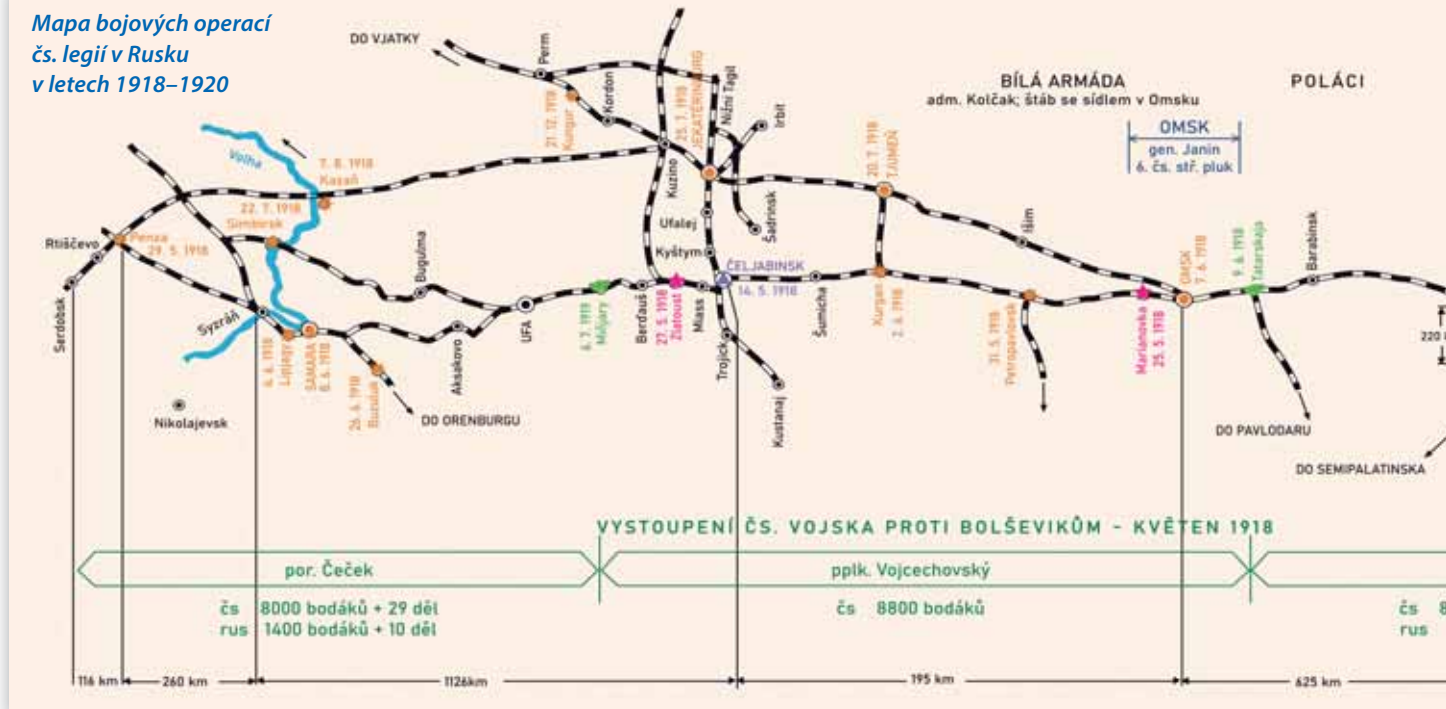


V čele svých vojáků byl u Lipjag smrtelně raněn oblíbený velitel 4. čs. stř. pluku por. J. Gayer. Na jeho pohřeb 11. června v osvobozené Samaře dorazilo velké množství vděčných obyvatel města. (VÚA-VHA Praha)

dnech po krátkém boji i o Samaru. Střední skupina našeho 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 plk. 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 Tjumeni 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. Ve Vladivostoku zatím přes 14 000 Čechoslováků na rozkaz gen. Diterichse měsíc dodržovalo příměří, a teprve na konci června konečně obsadilo město a zahájilo postup k Bajkalu ke spojení se skupinou kapitána Gajdy.

Čečkova penzenská skupina po tuhých bojích navázala 6. července mezi Zlatoustem a Ufou na stanici Miňjary dotyk se skupinou pplk. Vojcechovského, která ji postupovala přes Uralské hřbety naproti. Tímto spojením ovládli Čechoslováci po 5 týdnech území od Volhy po Bajkal. Nehledě na územní

Mapa bojových operací čs. legií v Rusku v letech 1918–1920





**Boľševiky umučení příslušníci 8. čs. stř. pluku vladivostocké skupiny po bitvě na ussurijské frontě v červenci 1918. (sbírka ČSOL)**

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 uznala nároky československého národa na samostatný stát a Československou národní radu za základ budoucí československé vlády. K uznání se záhy připojila Velká Británie, Spojené státy americké a další země.

**ZPĚT NA ZÁPAD**

Na 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

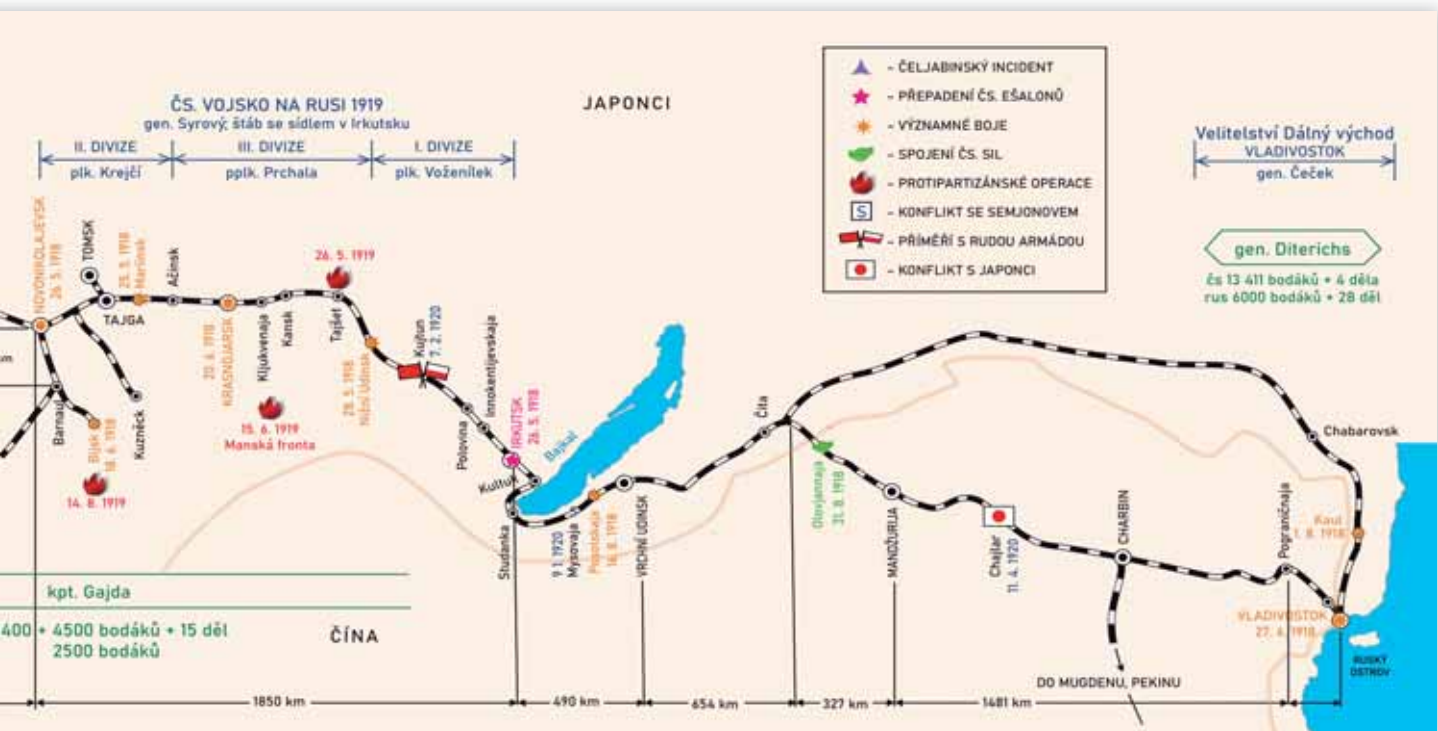


**Na mostě před Volhou v Simbirsku ukořistili Čechoslováci 22. července obrněný vlak V. I. Lenin, který přejmenovali na Orlík. (sbírka ČSOL)**

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. divize 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 Tjumeň a postupovala dále na Jekatěrinburg, do kterého ale jako první 25. července vstoupily jednotky plk. Vojcehovského postupující z Čeljabinsku obchvatem přes Kuzino. Postupem na Perm a později i na sever na Nižní Tajil 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 kapitán 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 a v koordinaci s čelním útokem po železnici byly nepřátelské jednotky rozdrčeny a 31. srpna se ve stanici





*Před pádem Jekatěrinburgu v noci z 16. na 17. července 1918 ve sklepě Ipatjevova domu bolševici popravili internovaného cara Mikuláše II. s celou jeho rodinou a nejbližším služebnictvem. (sbírka ČSOL)*

Olovnannaja na Manžuské dráze spojily jednotky Gajdovy skupiny s jednotkami vladivostocké skupiny. Ozbrojené střetnutí tak po třech měsících bojů vyústilo v ovládnutí šesti tisíců kilometrů 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. divize se soustředily na povolžské frontě pod velením na generálmajora povýšeného Stanislava Čečka. Též čerstvě povýšený generálmajor R. Gajda velel uralské frontě, kde působila 2. čs. divize spolu s irkutskou divizí plk. Grivina a oddíly plk. Pepelajeva.

Během léta se do čs. vojska přihlásilo na 14 000 nových dobrovolníků ze zajateckých táborů na Sibiři, 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



*Štáb povolžské fronty v Samaře v létě 1918. Uprostřed sedí velitel 1. čs. divize a volžské fronty genmjr. S. Čeček, úplně vlevo sedí plk. J. J. Švec. (VÚA-VHA Praha)*

i řada průmyslových a hospodářských objektů. Po bolševické revoluci se jich ujaly dělnické výbory, ale produkce většíny 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.

## 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. střelecké divizi 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. 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 Direktorata 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. divize, ustupující od Volhy, vyčerpaní prakticky nepřetržitým nasazením v boji, zklamání 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 oblíbený velitel 1. čs. střelecké divize Husitské plukovník 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 A. Kolčaka, který zahájil vládu tvrdé ruky. Používáním politických vražd a poprav začal ale brzy zdatně napodobovat své komunistické protivníky. To spolu se vznikem samostatného Československa (28. října 1918) vedlo k dalšímu odklonu demokraticky smýšlejících legionářů od ruských problémů.



*Gen. M. K. Diterichs a gen. R. Gajda (stojící uprostřed) se skupinou spojeneckých důstojníků 31. srpna 1918 na stanici Olovnannaja po spojení svých skupin. (VÚA-VHA Praha)*



V polovině listopadu připlul do Vladivostoku vrchní velitel čs. armády a vedoucí francouzské vojenské mise na Sibiři gen. M. Janin a čs. ministr vojenství gen. M. R. 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 pro Rusko byl jmenován B. 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, Chanžina a Dutova.

### PŘI OCHRANĚ MAGISTRÁLÝ

Čs. střelecký 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 M. 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 na italské lodi Roma 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 dvacet kilometrů široký a 2 350 kilometrů dlouhý koridor podél Transsibiřské magistrály od Novonikolajevska (dnešní Novosibirsk) k jezeru Bajkal. Nejzápadněji od Novonikolajevska po Ačinsk byla dislokována 2. divize. Od Ačinska po Nižněudinsk převzala střežení 3. divize a východně od ní až po Kultuk na Bajkale 1. divize. V Omsku, v sídle sibiřské vlády, byl umístěn štáb gen. Janina, úřad zplnomocněnce čs. vlády a jednotky 6. stř. a 1. 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.



*Ministr vojenství Československé republiky generál M. R. Štefánik s velitelem 2. čs. divize gen. R. Gajdou 9. prosince 1918 v Jekatěrinburgu při obhlídce vojsk. (VÚA-VHA Praha)*



*Obrněný vlak 7. čs. stř. pluku při ochraně Transsibiřské magistrály v létě 1919. (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 Tajsetu 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 obětovali i svůj život, byl založen



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



*Adm. Kolčák na návštěvě velitele Sibiřské armády gen. Gajdy v únoru 1919 v Jekatěrinburgu. Zleva sedící gen. Gajda, adm. Kolčák, náčelník štábu gen. Bogoslovskij a princ Riza Kuli-Mirza. (VÚA-VHA Praha)*

a téměř všichni toužili vrátit se po letech válčení domů. Navíc, většina našich legionářů se nikdy neztotožnila s diktaturou admirála Kolčáka 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 2. sjezd čs. vojska, na kterém delegáti požadovali zrušení Štefánikova rozkazu o reorganizaci dobrovolckého vojska, zastavení bojových akcí a urychlený návrat do vlasti. Situace se vyhroutil 9. června v Irkutsku, kde byli delegáti namísto příslibného jednání zatčeni. Vzpouře 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 F. V. Krejčím a spisovatelem J. Hilbertem, které následující dva měsíce navštěvovalo čs. jednotky na magistrále. Členové poselstva ujistňovali vojáky, že vlast již další oběti nežádá a že vláda činí vše pro jejich co nejrychlejší evakuaci do vlasti.

## 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 následně po konfliktu



*Gen. Čeček promlouvá k zatčeným delegátům II. sjezdu v červnu 1919 v Irkutsku. Delegáti byli internováni na Gornostaj v Vladivostoku a na konci roku odpluli do vlasti. (VÚA-VHA Praha)*

s adm. Kolčákem zproštěn velení. Následovala ztráta průmyslového Uralu. Na podzim postupovala dobře organizovaná a zásobovaná Rudá armáda podél železnice dále na východ. Vyčerpaní, hladoví, nedostatečně vyzbrojení a vyzbrojení vojáci Kolčákovy 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 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. Ve dvou lodních transportech (13. a 14.) pak 9. prosince vypluli příslušníci pluku z Vladivostoku do vlasti. 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 Girs, který měl podporu a důvěru ve vojsku. Již nic tedy nedokázalo zastavit postupující bolševiky. Byla zahájena evakuace ze Sibiře za Bajkal. Do Irkutsku 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 vesnice, 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 Kolčákov režim. Následující den byl téměř bez odporu vydán Omsk bolševikům. Bezprostředně před jeho pádem opustil město i admirál Kolčák se svým doprovodem a zbytkem zlatého pokladu. Před bolševickou armádou v panice prchali demoralizované zbytky vojska, umírající ranění, o které se nikdo nestaral, i civilní obyvatelstvo. Na železnici vznikl kolaps, který byl ještě podporován bolševickými povstanci 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 kilometrů dlouhý pochod přes nitro Sibiře do Zabajkalí.

## EVAKUACE 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



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

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 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 dopravě adm. Kolčaka a premiéra jeho vlády Pepeljaeva.

Velitel Bílé armády za Bajkalem, ataman Semjenov, chtěl obsazením bajkalských tunelů zamezit ústupu Čechoslováků a donutil 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 divízi“ 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. divize a za ustupujícími esalony 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. esalonům 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. esalonů 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 Irkutsku poslední vlak s příslušníky 10. čs. pluku.



*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)*

Předáním ruského zlatého pokladu sice skončil boj čs. vojska proti bolševikům, jejichž armády dále za Bajkal nepostupovaly, ale nastaly nové problémy při průjezdu esalonů 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 prodloužení v příjezdu lodí a od poloviny března nebyl vypraven žádný transport. Počátkem dubna došlo k novému protiruskému vystoupení Japonců na Dálném východě, které po jejich obsazení Vladivostoku a Nikolsk-Ussurijsku 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 esalony počátkem června, a protože po příplutí 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 oficiálně ukončena. ■



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



*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)*

*Příd' lodi Kursk s čs. dobrovolníky na cestě z Archangelska do Newcastleu. Na této lodi byl v říjnu 1917 převážen 1. transport kpt. Husáka do čs. vojska ve Francii. (VÚA-VHA Praha)*

# TRANSPORTY Z RUSKA

**P**oprve se o transportech československých dobrovolníků z Ruska do Francie začalo mluvit v souvislosti s jednáním dvou místopředsedů Československé národní rady v druhé polovině roku 1916 v Rusku. Josefa Düricha, který dorazil do Petrohradu 5. července s tím, že bude organizovat nábor českých zajatců do ruského expedičního sboru ve Francii, ale posléze opustil politiku ČsNR a ve spolupráci s ruskou vládou počátkem roku 1917 založil Národní radu československou na Rusi a pokusil se podřídit čs. národní hnutí ruským zájmům. A Milana Rastislava Štefánika, který dorazil do Ruska s naprosto jinou koncepcí, neboť požadoval zřízení samostatných čs. vojenských jednotek a jejich bezpodmínečné podřízení Československé národní radě v Paříži. Zajistit transporty čs. vojáků z Ruska se Štefánikovi v roce 1916 nepodařilo, ale na konci roku vyjednal propuštění 760 krajanů z rumunských zajateckých táborů, kterým zajistil na počátku roku 1917 transport přes Rusko. Převahu přes Kišiněv a Moskvu zkomplikovala epidemie tyfu a únorová revoluce, a tak teprve 5. července vyplulo z Archangelska na lodi *Dvinsk* 261 Čechoslováků do La Rochelle. V té době byli na cestě na soluňskou frontu též čs. dobrovolníci, kteří sloužili v 1. jihoslovanském praporu. Ten vznikl z doplňovacího praporu Srbského dobrovolnického sboru v Oděse v lednu 1917 a z Murmansku na francouzských lodích dorazil přes Velkou Británii, Tunis a Maltu i s našimi dobrovolníky 19. března 1917 do Soluně, kde se stal součástí srbského 7. pluku.

Ruská únorová revoluce umožnila vítězství demokratických sil v čs. hnutí v Rusku a jeho podřízení ČsNR v Paříži v čele s T. G. Masarykem, který osobně dorazil do Ruska 16. května 1917. Ale i Prozatímní vláda se v jarních měsících k výstavbě samostatných čs. jednotek stavěla rezervovaně, a proto T. G. 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. Vše změnilo až úspěšné vystoupení Československé střelecké brigády 2. července 1917 u Zborova. Již 4. července náčelník hlavního stanu ruské armády generál Brusilov vydal rozkaz „*k ustavení druhé čechoslovácké divize*“ a vzápětí ministr Kerenskij povolil neomezený nábor zajatců. Současně s výstavbou Československého armádního sboru rozhodla ČsNR vyslat do Francie ještě v roce 1917 6 až 8 tisíc čs. dobrovolníků. První transport pod velením kapitána Husáka, který tvořilo 10 důstojníků, 1 100 mužů a 100 absolventů důstojnického kurzu, vyrazil začátkem října vlakem z Žitomiru do Archangelska, kde se k němu připojilo dalších 400 dobrovolníků z Rumunska a 16. října vyplul na lodi *Kursk* do Velké Británie. Do přístavu Newcastle dorazil transport 29. října a 11. listopadu pokračoval ze Southamptonu do francouzského Le Havru. Druhý transport 133 důstojníků a 237 vojáků a poddůstojníků vedený kapitánem Gibšem vyjel z Žitomiru až začátkem listopadu, ale v důsledku bolševické revoluce uvízl v Čerepovci a poté na poloostrově Kola a teprve 21. března 1918 se nalodil v Murmansku na anglickou loď *Huntsend* a opět přes Velkou Británii dorazil 31. března do Le Havru. Na 280 Čechoslováků bylo z Ruska též přepraveno v rámci převozu Srbského dobrovolnického sboru na soluňskou frontu do Řecka. Menší část čs. dobrovolníků se nalodila se zbytky 2. srbské divize koncem září 1917 v Archangelsku na tři ruské válečné lodě a přes Velkou Británii doplula do Francie a dále pokračovala vlakem přes Itálii do Řecka. Naši dobrovolníci v 1. srbské divizi 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 Transsibijskou magistrálou do přístavu Ta-lien a na britských lodích od konce února 1918 přes Singapur, Cejlon a Suezský průplav.



**Na počátku března 1918 zahájil Čs. armádní sbor přesun z Ukrajiny do Vladivostoku. Na snímku je vlak 5. čs. stř. pluku na stanici Grebjonka 9. března před odjezdem na východ. (VÚA-VHA Praha)**

Bolševická revoluce 7. listopadu 1917 postavení československého vojska v Rusku i další transporty do Francie zásadně zkomplikovala. T. G. Masaryk převrat odmítl, ale zcela jednoznačně zakázal jakékoliv vměšování vojska do vnitřních ruských záležitostí. Následně využil Masaryk dekretu francouzského prezidenta Raymonda Poincaré z 16. prosince 1917 o povolení vybudovat autonomní čs. armádu ve Francii a v souladu s francouzskou vládou vyhlásil československé vojsko v Rusku za součást československé armády ve Francii pod velením Dohody. Ve Francii měla ČsNR povolení národní vojsko budovat, ale neměla pro něj dostatek mužů. A protože 40 000 vycvičených čs. vojáků v důsledku příměří nemohlo na Ukrajině s Centrálními mocnostmi bojovat, nezbývalo nic jiného, než čs. vojáky do Francie dopravit. Čs. armádní sbor byl dislokován na Ukrajině, jejíž Centrální rada neuznala svrchovanost bolševiků, a poté, co jí sovětská vláda vyhlásila válku a zaútočila na počátku února 1918 na Kyjev, povolala na pomoc raději německou armádu, jejíž divize zahájily postup na jihu na Oděsu, v centru na východ na Kyjev a ze severu od Minska přes Gomel na Poltavu. V některé literatuře se traduje, že čs. sbor začal ustupovat z Ukrajiny v důsledku uzavření brestlitevského míru (3. března 1918), ale pravou příčinou byl postup německé armády do nitra Ukrajiny, a proto již

v druhé polovině února jednotky 1. čs. divize zahájily ústup z prostoru Polonnoje a Žitomiru přes Kyjev na východ. Ve dnech 8. až 13. března 1918 pak vojáci 4., 6. a 7. čs. stř. pluku manévrovou obranou zastavili postupující německé divize od západu a ze severu na železniční uzel Bachmač a umožnili ústup Čs. armádního sboru z Ukrajiny. Odbočka ČsNR vyjednala se sovětskou vládou dohodu o průjezdu do Vladivostoku a T. G. Masaryk, který počátkem března odplul z Vladivostoku přes Japonsko do USA, se spolu s E. Benešem v Paříži pokoušel zajistit u spojenců lodě pro přepravu sboru do Francie. Francie měla zájem o využití sboru v těžkých bojích západní fronty a její ministerský předseda Georges Clemenceau se pokoušel získat lodní tonáž v Británii, v USA i v Japonsku.

Ale vše bylo opět jinak! Sovětská vláda po počátečním souhlasu podlehla tlaku Německa a na železnici dostaly přednost transporty repatriovaných zajatců, čímž se přeprava sboru zastavila a hrozilo jeho zničení. 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 Archangelska. 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 protiněmeckou frontu na linii Povolží a posléze severního Uralu, 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 zklamáním z postoje spojenců a ruských protibolševických vlád, vedlo k odklonu čs. vojáků od ruských problémů. Na konci roku 1918 přijel do Ruska ministr



**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. (VÚA-VHA Praha)**



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

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 vojáci mají být dopraveni do hlubokého týlu, případně do vlasti.“ Následujícího dne v instrukci č. 414 byl 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 o poskytnutí evakuačních plavidel. Ve Vladivostoku se zatím těžce hledaly prostory pro ubytování příjezdících invalidů, neboť lodě měly dorazit až v červnu. Plnomocníkovi čs. vlády na Rusi dr. 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*, 449 osob 14. února na anglické lodi *Madras* a 14. dubna 100 lidí na americkém *Sheridanu*. V polovině června konečně dorazily lodě *Nanking*, *Archer* a *Heffron* dojednané u Amerického Červeného kříže gen. Štefánikem, které evakovaly dalších 3 815 invalidů a později se ještě podařilo zajistit místa pro 441 osob na francouzském *Meinamu*.

Pro zdárné zajištění přípravy a realizace evakuace byl 3. srpna ve Vladivostoku zřízen Evakuační úřad Československého vojska na Rusi v čele s plk. dr. Rašem. Obstarávat a financovat lodě pro přepravu osob včetně zajištění jejich vytížení přepravou materiálu měla zabezpečovat Československá ústřední hospodářská komise (Centrokomise). První loď vypravená Centrokomisí byla *Liverpool Maru*, která vyplula z Vladivostoku 9. července 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. 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.

Morálka čs. vojska i při strážní službě nadále upadala, neboť vlastní stát byl vybojován, na Sibiři vládl nenáviděný diktátor Kolčák a v legionářích převládala pochopitelná touha po návratu domů. Klidu nepřidal ani 2. sjezd čs. vojska, který se i přes zákaz M. R. Štefánka 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 prolomeny obranné linie na čáře Tjumeň-Kurgan a nastal úplný kolaps vojsk admirála Kolčáka. Uklidnit situaci dorazilo v srpnu do Vladivostoku poselstvo z vlasti v čele s poslancem F. V. Krejčím a spisovatelem J. Hilbertem. Členové poselstva předali 12. srpna 1919 rozkaz čs. vlády k zahájení celkové evakuace čs. armády a čs. občanů a 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. Pavlí



*Jako první z bojových útvarů se 9. prosince 1919 nalodil na japonskou loď *Yonan Maru* 1. čs. stř. pluk Mistra Jana Husi. (VÚA-VHA Praha)*



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

## Československá ústřední hospodářská komise – Centrokomise

Již na jaře 1919 byl iniciativou gen. Čečka, dr. Girsy a správce Finančního odboru ČsNR Františka Šípa odeslán do vlasti dotaz, zda je možné na evakuačních lodích posílat do republiky rýží, 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. zboží do Ruska. Tím mělo být zajištěno nejen zásobování republiky, ale předpokládalo se, že tak budou získány i prostředky pro financování evakuace čs. vojska. Čs. představitelé uvažovali, že samotná plavba bude v režii majitele lodí, 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), oddělenou od armády a plně podřízenou dr. Girsovi jako nejvyššímu představiteli čs. vlády v Rusku.

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



*Nakládání materiálu Centrokomise na čluny, které je převezou na americkou loď *President Grant*. (VÚA-VHA Praha)*

Zástupci Centrokomise tak začali vyhledávat lodě u soukromých firem, přičemž jejich získáváním byla pověřena firma L. V. Lang v Šanghaji. Hlavními partnery se staly japonské firmy Kawasaki, Matsukawa, Yomei a Kokoshokai Ltd. a také francouzská společnost Messageries Maritimes. Centrokomise pro transport surovin, zboží a vojáků najala několik nákladních lodí, převážnou většinu od japonských majitelů jako: 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, Twer, Yomei Maru, Yonan Maru a zřejmě též Economic. Japonci poskytlí hlavně zcela nová plavidla, která byla původně stavěna jako transportní a pro přepravu osob byla upravena až dodatečně a obecně neskytala 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 nadřazených.

Ačkoliv tedy lodní evakuaci provázelo mnoho komplikací, nakonec se zcela zdařila a je jen vyvrcholením celé neuvěřitelné ruské anabáze. A jako pomyslný zlatý vrchol můžeme uvést získání první zaoceánské čs. lodě. Ve Vladivostoku se totiž stále nacházelo velké množství materiálu, který bylo potřeba dovézt domů, ale pro který nebyl volný lodní prostor. Získání plavidla se nakonec jevilo jako nejsnadnější cesta k jeho přepravě. Nákup lodi inicioval František Šíp u japonské firmy Uchida, která nabídla nové plavidlo *Taikai Maru*. Po její prohlídce čs. komisí byla loď koupena Legiobankou za tehdejších 40 milionů korun a poslána do Vladivostoku. Po menší diskuzi dostala jméno *Legie* a Rusko opustila jako 35. transport. V příslušné kapitole se o ní dozvíte další podrobnosti. Pod českou vlajkou pluly v přístavu Vladivostok již od roku 1918, i přes protesty spojenců, že čs. vlajka není v lodním rejstříku, pomocné parníky *Smělčák*, *Blaník*, *Upocný* aj. Těto „flotile“ velel kapitán Hégr.



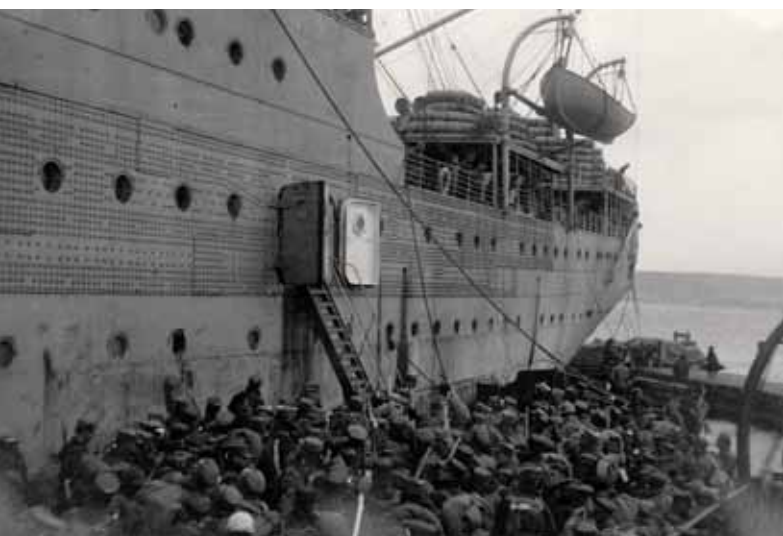
*Dopravní parník *Smělčák*, který čs. vojsko využívalo ve vladivostockém přístavu od roku 1918. (VÚA-VHA Praha)*



**Příchod příslušníků 5. čs. stř. pluku do přístavu k naložení na loď *America*, která odplula z Vladivostoku 23. dubna 1920 jako 22. transport. (VÚA-VHA Praha)**

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. divize přesunout na východ za 3. čs. divizi, 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. střelecký pluk Mistra Jana Husa. Po příjezdu do Vladivostoku byli vojáci ubytováni na východním konci města na Hnilém Uglu a na Ruském ostrově v osadě Podnoží. Až 6. prosince se v přístavu objevila Centrokomisí najatá japonská loď *Yonan Maru*, na kterou se naložila část pluku včetně svého velitele pplk. K. Kutlvašra, a jako 13. transport vyplula 9. prosince 1919 do Terstu. Zbytek pluku se naložil 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 Jiřího z Poděbrad, která odplula 13. února 1920 na ruské lodi *Nižnij Novgorod*, což byla poslední loď najatá Centrokomisí. První americká loď *Sheridan* připrula na Dálný východ teprve na konci února, aby evakovala především štáb a různé štábní oddíly 1. čs. Husitské divize a po měsíci ji následovala americká loď *Madawaska*, která odvezla zbytek 2. pluku a první část 3. čs. stř. pluku Jana Žižky z Trocnova.

Počátkem února se na třetí pokus podařilo uzavřít příměří s postupující Rudou armádou a čs. jednotky opouštěly Sibiř.



**Nalodění na americkou loď *President Grant*, která vyplula 27. dubna 1920 se štábem čs. vojska, 6. čs. stř. plukem, 2. čs. plukem lehkého dělostřelectva a dalšími menšími jednotkami. (VÚA-VHA Praha)**



**Čs. legionáři v Ergeršeldu ve Vladivostoku na konci Transsibiřské magistrály dlouhé 8 314 km čekají v létě roku 1920 na nástup na loď a odplutí do vlasti. (VÚA-VHA Praha)**

1. března 1920 byl v Irkutsku předán zástupcům sovětské vlády ruský zlatý poklad a čs. vlaky ustupovaly okolo Bajkalu a po Východočínské dráze do Vladivostoku, kam dorazily poslední čs. ešelony v květnu. 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 evakovaly 5 836, respektive 4 612 vojáků a důstojníků včetně štábu Čs. vojska na Rusi v čele s velitelem vojska gen. Syrovým a již i jednotky 2. čs. divize. 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. divize vyplul 1. června na americké lodi *Edellyn* 10. čs. stř. pluk Jana Sladkého Koziny následovaný 6. června americkou lodí *M. S. Dollar* s 8. čs. stř. plukem Slezským, ještě posledním z 2. čs. divize. V dalších dnech odpluly britské lodě *Teucer* a *Protesilaus* a americká loď *Thomas*. Poslední bojový útvar, 12. čs. stř. pluk Milana Rastislava Štefánika, vyplul 21. července na americkém parníku *Logan* jako 33. transport. Evakuace odjezdem posledního pluku nekončila, neboť bylo potřeba dokončit evakuaci štábů, tylových 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.

Celá evakuace tak trvala 1 rok a 8 měsíců a z Ruska vyplulo 36 oficiálních transportů. Součástí 6 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 Centrokomisí. 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.). ■



Rudolf Raše ve své pracovně.  
(VÚA-VHA Praha)



## LODNÍ EVAKUACE

Generál Štefánik vydal 5. ledna 1919 rozkaz k evakuaci invalidů, raněných a nemocných do týlu, čímž byl víceméně zahájen odjezd čs. armády z Ruska. Vzhledem k tomu, že západní cesta byla aktivitami Rudé armády uzavřena, byly jedinou možností lodní transporty z Vladivostoku. Ty byly zahájeny již 15. ledna 1919. Převoz celého čs. vojska však nebyl snadnou záležitostí, i proto byl 3. srpna 1919 zřízen Evakuační úřad, v jehož čele stál plk. Rudolf Raše. Ten byl za jeho průběh zodpovědný.

Lodě pro odjezd čs. vojáků musely poskytnout spojenci, protože Československo žádné vlastní nemělo. Na lodi plavly řády země, které plavidlo patřilo, a její kapitán měl hlavní a určující slovo. S tím ale byly někdy problémy, protože legionáři občas nebyli ochotni se, často i přísným, pravidlům podřídit. Když se podíváme do dochovaných rozkazů lodních transportů, můžeme obecně říci, že legionáři brali plavbu domů spíše jako zájezd, než cestu vojenského tělesa. V rozkazech se stále opakují výtky směrem k jejich chování, zejména na nedodržování čistoty a plýtvání potravinami, a upozornění, aby svým chováním nedělali špatné jméno republice. Někteří legionáři také těžce nesli, že i cestou domů je třeba pracovat. Kromě běžné strážní služby, museli někteří, někdy dobrovolníci, někdy určením rozkazem, vypomáhat v kuchyni (často při škrábání brambor), ti zručnější pak v lodních dílnách při drobných opravách a údržbě lodi. Nevhodné chování, často jen jednotlivců, pak kazilo celkový dobrý dojem, o který se svými aktivitami starali osvětové kroužky, plukovní kapely nebo sportovci. A to nejen na lodích, ale i během zastávek v přístavech.

Na následujících stránkách najdete základní informace o všech transportech čs. legionářů z Ruska. Jako zdroj sloužily rozkazy transportů, které se dochovaly ve VÚA-VHA Praha, a dobová literatura, zejména plukovní kroniky a vzpomínky účastníků. K některým transportům se tak dochovalo informací velké množství, k některým jich je bohužel poskrovnu. U každého transportu najdete počet evakuovaných, který se skládá z legionářů a různých (pod

těmi jsou skryti např. občané republiky, rodinní příslušníci vojáků, zajatci či cizinci, plující s čs. vojskem), seznam evakuovaných útvarů a dobu plavby. Dále stručný popis cesty s vybranými vzpomínkami, životopis velitele a základní informace o lodi. ■

### Náčelník evakuace

Rudolf Raše (21. 3. 1872, Křinec – 25. 11. 1954, Praha) vystudoval lékařskou fakultu Karlo-Ferdinandovy univerzity. V letech 1898–1901 sloužil 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. Nějakou dobu ale ještě vypomáhal Rusům. V červenci 1916 se v Krematorské přihlásil do čs. vojska a v červenci 1917 se stal hlavním lékařem 5. čs. stří. 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 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 již od června 1921 předsedou správní rady.



# ČESKOSLOVENSKÁ ANAB



— Cesty prof. E. G. Masaryka z r. 1915-1919  
— Cesty Dr. W. K. Barkera z r. 1925-1928  
— Výprava prof. Škafáře na Barmu  
— Informační a politické cesty Dr. Eduarda Beneše z r. 1919-1926  
— Informační cesty Emanuela Vošky z r. 1914  
— Výprava prof. Hřísta do Indu, Paříže a Monteblanca z r. 1920  
— Cesta postava Čirého do Ruska z r. 1926  
— Informační cesty amerických Čechů a Br. vzhledu ve Rusku z r. 1917  
— Výprava vzhledu do Japonska z r. 1919  
— Cesta Bohuslav Poutní na cestě z r. 1917  
— Informační cesty do Číny, Indu, Kalifornie a Ruska z r. 1921  
— Cesta Bohuslav Poutní na cestě z r. 1917  
— Informační cesty do Číny, Indu, Kalifornie a Ruska z r. 1921

## VÝPRAVY VĚDECKÉHO, UMĚLECKÉHO A HOSPODÁŘSKÉHO POSLÁNÍ.

### VOJENSKÉ TRANSPORTY ČESKOSLOVENSKÝCH VOJSK

**I. DVINSK** ODU ARCHANGELSK 21.8. PŘÍ. LA ROCHELLE 21.5. 387 DOBROÝ

**II. KURSK** ODU ARCHANGELSK 21.8. PŘÍ. LA ROCHELLE 21.5. 387 DOBROÝ

### EVAKUAČNÍ TRANSPORTY ČSL. VOJSKA MIMO

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>1. ROMA ODU VLADIVOSTOK 16.1. 1919. 180 DŮB. A VOJ. PŘÍ. NEAPOL. 10.3. 1919.</p> <p>2. MADRAS ODU VLADIVOSTOK 14.2. 1919. 418 DŮB. A VOJ. PŘÍ. NEAPOL. 12.4. 1919.</p> <p>3. SHERIDAN ODU VLADIVOSTOK 14.4. 1919. 100 DŮB. A VOJ. PŘÍ. BRIST. 1.2. 1919.</p> <p>4. NANKING ODU VLADIVOSTOK 15.6. 1919. 1024 DŮB. A VOJ. PŘÍ. BRIST. 11.1. 1919.</p> <p>5. ARCHER ODU VLADIVOSTOK 21.8. 1919. 1603 DŮB. A VOJ. PŘÍ. BRIST. 15.8. 1919.</p> <p>6. LIVERPOOL MARU ODU VLADIVOSTOK 8.11. 1919. 387 DŮB. A VOJ. PŘÍ. MARSEILLE 15.8. 1919.</p> <p>7. MEINAM ODU VLADIVOSTOK 4.8. 1919. 300 DŮB. A VOJ. PŘÍ. MARSEILLE 15.8. 1919.</p> <p>8. HEFFRON ODU VLADIVOSTOK 18.8. 1919. 876 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 17.11. 1919.</p> | <p>9. KARACHI MARU ODU VLADIVOSTOK 2.10. 1919. 986 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 27.11. 1919.</p> <p>10. CAPETOWN MARU ODU VLADIVOSTOK 27.10. 1919. 1077 DŮB. A VOJ. PŘÍ. MARSEILLE 16.12. 1919.</p> <p>11. ITALY MARU ODU VLADIVOSTOK 22.11. 1919. 180 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 6.1. 1920.</p> <p>12. SCOTLAND MARU ODU VLADIVOSTOK 25.9. 1919. 843 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 8.1. 1920.</p> <p>13. YONAN MARU ODU VLADIVOSTOK 9.12. 1919. 1006 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 27.3. 1920.</p> <p>14. TRAZ-OS-MONTES ODU VLADIVOSTOK 16.12. 1919. 1843 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 2.2. 1920.</p> <p>15. SHUNKO MARU ODU VLADIVOSTOK 24.12. 1919. 1025 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 12.2. 1920.</p> <p>16. HVAH-YIH ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> | <p>17. NIŽNÍJ NOVGOROD ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> <p>18. SHERIDAN ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> <p>19. MADAWASKA ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> <p>20. MOUNT VERNON ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> <p>21. TITAN ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> <p>22. AMERICA ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> <p>23. PRES. GRANT ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> <p>24. CROOK ODU VLADIVOSTOK 11.1. 1920. 104 DŮB. A VOJ. PŘÍ. TERST. 20.2. 1920.</p> |
|--|---|---|



*SS Roma, loď prvního transportu  
čs. legie z Ruska. (sbírka ČsOL)*



## SS Roma

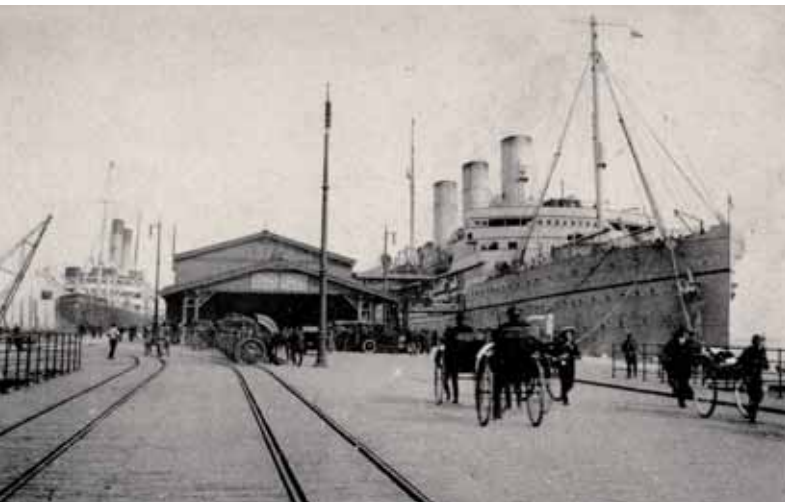
**POČET EVAKOVANÝCH:** 139 čs. legionářů  
**ÚTVARY:** invalidé a nemocní  
**VELITEL:** mjr. Jirásek  
**DOBA PLAVBY:** 15. 1. 1919 – 10. 3. 1919

**P**rvní oficiální transport příslušníků Čs. vojska na Rusi vyplul z Vladivostoku 15. ledna 1919. Jednalo se o invalidy a nemocné ze zdejší nemocnice, čs. legionáře starší 42 let, které doplňovala také skupina politických pracovníků nedávno zrušené Odbočky ČsNR v Rusku vedených Janko Jesenským. Ti měli doma předat informace o čs. vojsku na Sibíři, chtěli však

také diskutovat změny, které u vojska zavedl ministr M. R. Štefánik. 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 tisíc, přičemž kolem 20 tisíc 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 dalších bojových operací. Na lodi však zbyla volná místa, která se podařilo zajistit pro čs. legionáře. Evakuace se však děla poměrně nespěch a nakonec odjelo 139 vybraných. Loď opustila Vladivostok 15. ledna 1919 a na odjezd ji zahrála hudba 5. čs. střeleckého pluku.

První zastávkou lodi se 17. ledna stala japonská Jokohama, přičemž čs. legionáři dostali možnost město navštívit. Na všechny město svou exotičností udělalo veliký dojem. Zaujal také velký rozdíl teplot, zatímco ve Vladivostoku mrzlo (kolem  $-30^{\circ}\text{C}$ ), zde bylo krásné jarní počasí s teplotami kolem  $20^{\circ}\text{C}$ . Došlo také k setkání 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 Kobe doplnila rýži a následujícího dne v Modži uhlí.

Ráno 27. ledna opustil transport Japonsko a odpoledne 29. ledna zakotvil v Šanghaji. Loď zde zůstala do 2. února, Čechoslováci si tak mohli prohlédnout město, od organizace YMCA obdrželi darem prádlo a neplánovaně potkali delegaci ministra Štefánika, která se vracela do vlasti. *Roma* poté pokračovala do Singapuru, kam připlula 9. února. „Město se přímo koupá v zeleni palem různých druhů. Prohlížíme velkolepý



*Jokohamský přístav. (sbírka ČsOL)*

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 drahé. 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.“ Takto si své dojmy z města 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 vědeckým 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 Čenka Klose velký dojem neudělalo: „... přístav se teprve zařizuje. Je dosud zcela mrtvý. Domorodci žijí velice bídě. 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 zaměstnání na pracích 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.



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

Klidným mořem dopluli 5. března do Suez, 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. Časné ráno 10. března obeplula Roma Sicílii a za pár hodin zakotvila v Neapoli. Vyloďení čs. dobrovolců bylo dokončeno popoledni následujícího dne. V jednu hodinu v noci 13. března vyrazil transport čs. sanitním vlakem směrem domů. Následujícího dne v Follignu udělal transport tří denní zastávku, během které přistoupili nemocní členové 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. ■

## VELITEL

František Jirásek (2. 9. 1881, Pavlišov) vystudoval obchodní akademii. Do války vstoupil jako jednoroční dobrovolník pěšího pluku č. 97, do zajetí padl 30. srpna 1914 u Opole jako poručík zeměbranceckého pěšího pluku č. 28. Do čs. vojska vstoupil v srpnu 1916, byl zařazen k 1. čs. střeleckému pluku a prodělal důstojnickou školu. Po bitvě u Zborova byl odeslán k nově vzniklému 8. čs. střeleckému pluku a podílel se na jeho výstavbě. Jako velitel 9. roty se účastnil ústupu z Ukrajiny, načež se stal zástupcem velitele pluku. Po vypuknutí bojů s bolševiky se podílel na obsazení Vladivostoku a následného postupu na západ. V bojích u Nikolsk-Ussurijsku byl těžce raněn. Po uzdravení byl přidělen k zástupci OČsNR ve Vladivostoku MUDr. Girsovi a povýšen na majora. Po návratu domů pokračoval v armádě, zpočátku působil v různých štábních funkcích, roku 1922 byl povýšen na plukovníka a v letech 1925–1931 velel pěšímu pluku 11 v Písku.



## SS Roma

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 výtlač 3 952 tun. Po vypuknutí války byla loď používána pro vojenské účely. Ve 20. letech vystřídala několik majitelů a roku 1925 byla přejmenována na Firenze, podle své sesterské lodi, který byla potopena německou ponorkou v listopadu 1915 u Sicílie. V září 1937 byla poškozena u Malty. Po vstupu Itálie do druhé světové války byla používána k přepravě vojáků a materiálu do Afriky a na Balkán. Brzy ráno 24. prosince 1940 vyplula loď naplněná vojáky v konvoji do albánské Vlory. Krátce před půl druhou odpoledne však byla zasažena torpédem vypáleným z řecké ponorky Papanikolis a následně se potopila se ztrátou 93 mužů. Vrak lodi byl amatérskými potápěči objeven v září 2012 v hloubce kolem 30 metrů.



Lod' SS Tanda v meziválečném období.  
(sbírka ČsOL)



## HMHS Madras

POČET EVAKUOVANÝCH: 415 čs. legionářů  
a 34 civilistů

ÚTVARY: invalidé a nemocní

VELITEL: kpt. Vondráček

DOBA PLAVBY: 14. 2. 1919 – 13. 4. 1919

**J**ako 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 tlumočnickem na loď, abych ujednal všechno ostatní s kapitánem lodi a anglickým chef-lékařem. Loď stála u břehu, daleko za nádražím, pod vrchem Egerscheldem. Z útrobu lodi vykládali, chodové 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 nepřijemným labirintem, ale tlumočnick, 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 tisíc rublů, posteskl si však, že pojedou v zimním oblečení se zjevnými stopami dlouhého válčení. Svoz evakuovaných zařizoval americký Červený kříž, nicméně se objevili 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. K transportu byli přiděleni dva američtí lékaři a americké a britské sestry. Personál ani loď však nebyli připraveni na 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 hod. 14. února 1919 loď opustila Vladivostok.

Třetího dne večer zakotvila loď v japonském přístavu Modži na ostrově Kjúšú. Důstojníci dostali povolení k návštěvě města. Druhého dne po příjezdu 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 a 27. února loď pokračovala do Singapuru. Také zde



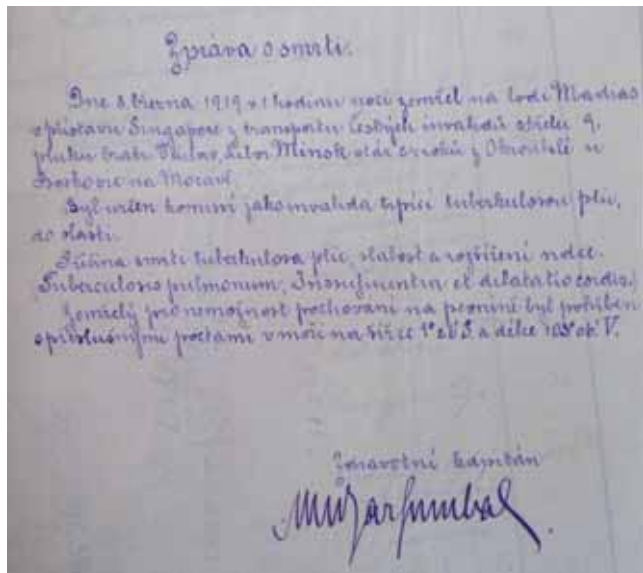
Čs. legionáři u HMHS Madras. (sbírka ČsOL)

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 palubě zemřel na tuberkulózu Libor Minks (23. 6. 1894, Okrouhlá), střelce 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 počtě 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.“ Tak na událost vzpomínal bývalý střelec 5. čs. střeleckého pluku Oldřich Zemek.

V pátek 14. března dorazila *Madras* do Kolomba. Opět proběhla prohlídka města, které tentokrát moc nadšení nevzbudilo, navíc panovala nesnesitelná vedra. Všichni tak 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 Suez 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*. Na něm transport 5. dubna opustil Alexandrii a po domluvě s kapitánem, který nechtěl



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

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.

Loď do Neapole úspěšně dorazila 9. dubna 1919 a v přístavu již transport očekávali čs. zástupci, včetně prvního čs. vyslance v Itálii Lva Borského a vojenského přidělence pplk. Jana Šeby. Následně vlaky přejely do Padovy, kde již čekaly vlaky československé. Těmi přes Trident a Linec vyrazili na Prahu, kam dojeli 17. dubna 1919. ■

## VELITEL

František Vondráček (1. 8. 1891, Libáň – 27. 5. 1945, Jičín) nastoupil v říjnu 1913 jako jednoletý dobrovolník k pěšímu pluku č. 79. Po vypuknutí války odešel na srbskou frontu, kde utrpěl průstřel ramene. Podruhé byl raněn v Karpatech a v červnu 1916 u Tudorkowicze jako poručík zajat. V lednu 1917 se v Kuzněcku přihlásil do čs. vojska, kam byl přijat v srpnu 1917. Sloužil u 8. čs. střeleckého pluku, se kterým se na jaře 1918 účastnil ústupu z Ukrajiny. To již byl velitelem 7. roty, se kterou v dubnu dorazil do Vladivostoku. Zde se v květnu stal velitelem roty náhradního praporu pluku složeného z nových dobrovolníků z Taganrogu. S nimi se účastnil obsazení města a následných bojů s bolševiky. Počátkem září byl jmenován velitelem 8. roty, se kterou bojoval u Tagilu. Koncem října ale onemocněl, skončil v nemocničním ošetřování a 16. listopadu byl prohlášen za služby neschopného. V prosinci byl povýšen na kapitána. Následně byl určen k evakuaci do vlasti, přičemž byl počátkem února 1919 jmenován velitelem 2. transportu. Doma pokračoval v armádě. Roku 1933 byl povýšen na plukovníka a od roku 1936 do okupace velel pěšímu pluku 23. Poté se opět zapojil do odboje, byl však zatčen gestapem a vězněn v koncentračních táborech. Válku přežil, vrátil se však s podlomeným zdravím a nemocen tyfem, kterému záhy podlehl. Roku 1948 byl povýšen na brigádního generála in memoriam.

## HMHS Madras

Loď byla postavena loděnicemi A. Stephen & Sons Ltd. v Linthouse u Glasgow. V květnu byla, pojmenovaná *SS Tanda*, předána firmě British India Steam Navigation Co Ltd. Ovšem již 2. října 1914 ji převzalo námořnictvo jako nemocniční loď *HMHS Madras*. Na její palubu se vešlo na 450 pacientů a 102 členů zdravotnického personálu, přičemž provoz financovaly válečné fondy z indického města Madrás. Loď pak sloužila na Středním východě a mezi červnem 1918 a listopadem 1919 se podílela na evakuaci z Vladivostoku. V roce 1920 byla vrácena svému původnímu majiteli, který ji začal používat pod původním jménem *SS Tanda*. V roce 1924 byla prodána londýnské firmě Eastern & Australian Steamship Co. Po vypuknutí druhé světové války ji opět převzalo námořnictvo. *SS Tanda* byla večer 15. července 1944 potopena v Arabském moři německou ponorkou U-181 (velitel Kurt Freiwald). Z 216 lidí na palubě 19 zahynulo a zbylé zachránily spojenecké válečné lodě.



Lod' Sheridan ve Vladivostoku.  
(VÚA-VHA Praha)

## USAT Sheridan

POČET: 100 čs. legionářů

ÚTVARY: invalidé a nemocní

VELITEL: mjr. Došek

DOBA PLAVBY: 14. 4. 1919–7. 7. 1919

**N**ásledně se podařilo zajistit rovných sto míst na americké lodi *USAT* (United States Army Transport – transportní loď americké armády; po španělsko-americké válce si americká armáda zřídila vlastní lodní transportní služby k zásobování a přepravě svých jednotek) *Sheridan*. Nalodění proběhlo velmi rychle, protože loď se již chystala k odjezdu. Evakuovaní se



Velitel transportu mjr. Došek v čele stolu při slavnostní hostině v Sokolovně v New Yorku. Tato a vedlejší fotografie je z časopisu *Rozkvět*, který ve svém 24. čísle z roku 1919 přinesl rozsáhlou fotoreportáž z cesty 3. transportu přes USA. (sbírka ČsOL)



Legionáři 3. transportu před radnicí v San Franciscu. (sbírka ČsOL)

ještě rozloučili se známými na břehu a šli se ubytovat. Jak ale vzpomíná střelec 3. čs. stří. pluku Jindřich Hušák, podpalubí nadšené nevyvolalo: „Bylo sychravo a tak jsme sestoupili do podpalubí, kde na neuvěřitelně malé prostoře, trojmo nad sebou, byla plátěná naše lůžka. Uličky byly uzounké a na lůžku nebylo možno se posadit, protože vrchní bylo prohloubeno tělem jiného bratra. Pokud bylo lze, udělali jsme si pohodlí. Nad hlavami u stropu byly uloženy kazajky, naplněné peřím, které měly sloužit jako záchranné prostředky v případě nějaké katastrofy. Pod námi byla prohlubeň pro náklady lodi.“

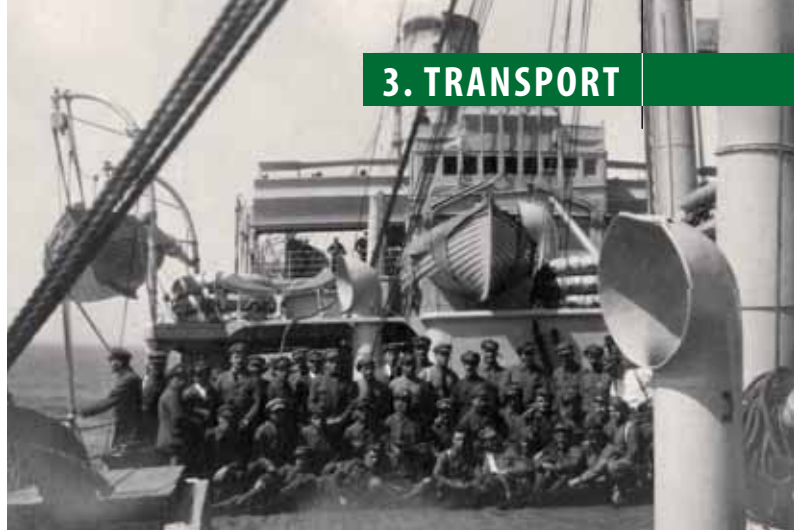
První zastávku provedl *Sheridan* 17. dubna v japonském Nagasaki, kde byly doplněny zásoby, a bylo dovoleno vystoupit na břeh. V 6 hodin ráno 19. dubna loď pokračovala dále směrem na Filipíny: „Ohromné vlny divoce bily o stěny lodi, roztržily se a padaly znovu na hladinu, ve které pod tíhou takové spousty se tvořily obrovské propasti. Obrovité rozměry našeho parníku ztrácely se ve strašlivém živlu, že náš slavný *Sheridan*‘



podobal se malé skořápce. Je to hrůzokrásná podívaná, která hned tak nevymizí z paměti. Ve dnech následujících se počasí vystřídalo ve všech proměnách. 23. dubna k večeru objevil se nám na obzoru největší filipínský ostrov Luzon v podobě velikého náspu, zarostlý palmovými háji. 24. dubna v 8 hod ráno projeli jsme tzv. Mořskými vraty a zakotvili jsme u tohoto ostrova v přístavu Manile.“ Následně byli legionáři ubytováni v kasárnách ve městě a mohli si tak prohlédnout město i jeho okolí. Američané pro ně také připravili několik pohostění.

O půl dvanácté 30. dubna pokračoval transport směrem na ostrov Guam, kde v přístavu Agana 6. května jen vyložil zásoby a pokračoval na Havaj. Do Honolulu dorazil v 8 hodin 18. května: „Na Havaji je podnebí podobné jako v Kalifornii a proto je zde spousta amerických boháčů. Nás čekalo nejméně 100 automobilů. Když jsme vyšli z lodi, byla přímo o nás tahaniče. Zatím pro nás stačilo 25–30 aut. Program byl sdělán napřed jako všude jinde. Prohlédli jsme si město a zajeli k ohromnému kráteru kdysi dvou sopek, které najednou začaly soptit a roztrhly se. Z místa, pojmenovaného Punch Bowe, je s jedné strany kráter vidět. (...) Odtud jsme zajeli do lázní se vykoupat. Zde naskytá se nádherná podívaná na jedinečný sport světa. Několik set metrů od břehu tvoří se velké vlny přecházením vody z mořské hlubiny na mělčinu a tu sportovci připraveni čekají s dřevěnou deskou, využijí okamžiku, kdy vlna jich dojde, a jediným skokem vyšinou se na vlnu a plují ku břehu. Po koupání byl oběd a návštěva znamenitého akvária, v němž jsme se obdivovali přerozmanitým rybám všech barev a tvarů. (...) Druhý den jsme navštívili museum a zbytek dne jsme věnovali procházkám po městě. 19. května v poledne jsme odrazili od břehu na poslední etapu po Tichém oceánu.“

Ráno 27. května dorazil Sheridan do San Francisca, kde již na transport čekali čs. krajané. Následně byli přijati na radnici a účastnili se několika dalších oficiálních akcí. Večer 29. května nastoupili do připraveného vlaku a vydali se na cestu přes USA: „Těžko lze vyličovati překrásné scenerie pacifické dráhy, jenom mohu říci, že se nám nesmírně líbila. 2. června přijeli jsme večer v 10 hodin do města Omahy ve státu Nebraska. Uvítání



Legionáři na palubě lodi USS Rijndam. (VÚA-VHA Praha)

tamějšími krajaný bylo nejkrásnější a nejsrdečnější z celé cesty. (...) Druhý den byla taneční veselice a večer za dojímavého loučení odjeli jsme do Chicaga. Noční jízdou jsme neužili báječného pohodlí lůžek Pullmannových vozů, neboť po celé jízdě nás probouzeli na stanicích nás očekávající krajané, kteří nás hromově pozdravovali. 3. května v 10 hodin dopoledne přijeli jsme do Chicaga. Dojíždějící do nádraží, píšťaly českých továren oznamovaly českému Chicagu náš příjezd. Bylo patrné, že zde bude vrchol nadšení mezi našimi lidmi. Sokolové v krojích udržovali pořádek před nádražím, tvořice svými řadami špalír, kterým jsme se dosti obtížně dostávali k autům. Nepřehledné zástupy krajanů, volající „sláva, nazdar hoši!“ prolamovaly řetěz Sokolů a vyvolávaly po jménech své známé. Stačí uvést, že druhý den v Plzeňském parku přišlo nás navštívit na 10 000 Čechů.“

V Chicagu se transport zdržel tři dny a přes Pittsburgh, dorazil 9. června do New Yorku. Zde opět proběhlo slavnostní uvítání místními krajaný, u kterých legionáři strávili následující dva týdny. V poledne 5. července opustil transport na palubě lodi USS (United States Ship – loď spojených států) Rijndam USA a zamířil k Evropě. Po desetidenní plavbě dorazili do francouzského Brestu. Zde nasedli do vlaku a přes Paříž, Švýcarsko a Rakousko zamířili domů. Hranice překročili 25. července 1919. ■

## VELITEL

Josef Došek (29. 5. 1892, Senorady – 1974) vstoupil do války s pěším plukem č. 81 a již v prosinci 1914 byl u Tarnova zajat. V té době právě prováděla Česká družina nábor mezi zajatci, podmínkou však bylo, že do služby museli nastoupit ihned. Josef Došek tak učinil druhý den po svém zajetí a po tarnovské přísaze



se tak stal tzv. novodružiníkem. O jeho dalších osudech toho ale zatím mnoho nevíme. Po transformaci České družiny sloužil u 1. čs. stř. pluku a dosáhl hodnosti majora. V USA poznal svou budoucí ženu, se kterou měl tři děti. Po návratu do Československa pokračoval v armádě, ještě v červenci 1919 byl povýšen na podplukovníka. Následně sloužil u mnoha pěších pluků, nejčastěji jako velitel náhradního praporu, přičemž v roce 1938 sloužil u pěšího pluku 39 v Bratislavě. Po rozpadu ČSR se přestěhoval do Brna a do aktivní služby se již nevrátil. V důchodu se věnoval chovu zvířat a kutilství.

## USAT Sheridan

Roku 1861 koupil Edward J. Harland v severoirském Belfastu malou loděnici, kterou se svým společníkem Gustavem W. Wolffem přetvořili ve firmu Harland & Wolff. Wolffův strýc v té době investoval do společnosti Bibby Line, která si u nové firmy objednala hned tři plavidla. Ta slavila úspěch, protože firma zavedla ve výrobě několik inovací, které zvýšily odolnost jejich lodí a zároveň umožnily přepravovat větší náklad. V prosinci 1891 spustili na vodu trup lodi SS Massachusetts, určenou pro společnost Atlantic Transport Line. Ta byla sice vlastněna Američany, operovala však z Velké Británie a její lodě zde také byly registrovány. Zpočátku se zabývala přepravou zboží a živého skotu, pro jehož dopravu bylo určeno i nové plavidlo. Loď dlouhou 139,6 m převzala firma na jaře 1892. Zajímavostí je, že firma Harland & Wolff byla stavitelkou slavné lodi RMS Titanic.





Lod SS Nanking s 4. transportem na palubě.  
(sbírka ČsOL)

## SS Nanking

POČET: 1 024 čs. legionářů + 7 různých  
ÚTVARY: invalidé a nemocní  
VELITEL: mjr. Jirsa  
DOBA PLAVBY: 15. 6. 1919–31. 7. 1919

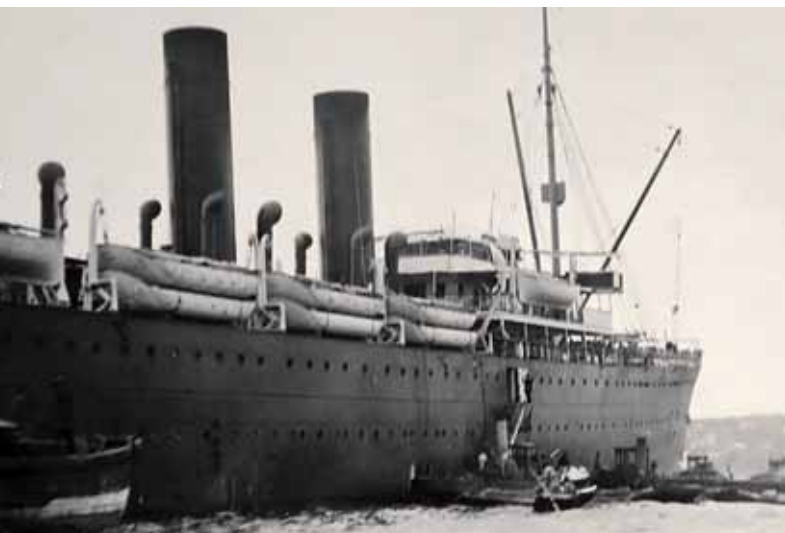
Začátkem června do Vladivostoku přijela první loď, kterou gen. Štefánik dojednal u Amerického Červeného kříže. Jednalo se o čínský SS *Nanking*, na který bylo, po prohlídce americkými lékaři, naloženo 14. června 1919 přes 1 000 legionářů. Loď opustila přístav ráno následujícího dne v 5 hodin a zamířila k Japonsku. Za tři dny zakotvila v Kóbe a po doplnění zásob, přičemž legionáři mohli navštívit město, vyplula příštího dne směrem k Americe. Na příjezd do San Diega 3. července později vzpomínal Josef Dýma:



Vylodování z lodi SS Nanking v San Diegu. (sbírka ČsOL)

„Konečně se náš nádherný dvoukomínový ‚Nanking‘ po třech týdnech plavby z Vladivostoku přibližoval k Americe. Dokazovali to krásní orlovití albatrosi, kteří malebně kroužili nad hladinou, a kromě jiných známek nám to potvrzovaly také radiové zprávy, které oznamovaly, jak nás v kalifornském San Diegu uvítají.“ Počet krajanů, který zde na ně čekal, všechny překvapil: „Byl jich tu pěkný houf a na počest legionářů, které velkým nápisem vítali jako „blanické rytíře“, nastrojili děti a dívky do národních krojů. Uvítali nás velmi nadšeně nejen v přístavišti, ale pak oficiálně ve velké, krásné nádražní halle, kde ohnivé řeči pronesli zástupci města. Místo děl a kulometů mířily na nás v ulicích četné fotografické aparáty novinářských reportérů, kteří pospíchali, aby v nejbližších číslech svých novin seznámili americkou veřejnost se záhadnými Čechoslováky, kteří na Sibiři ‚zkrotili bolševického medvěda‘. Byli jsme slavní!“

Z přístavu se přesunuli na nádraží, odkud odjeli do tábora Camp Kernay, kde museli strávit povinnou osmidenní karanténu. Zde o ně bylo dobře postaráno, mohli si procházet okolní přírodu a po celou dobu byli v záři reflektorů amerického tisku. Jednoho dne však všechny vzrušil nečekaný příkaz. Celý transport se má okamžitě přepravit do Washingtonu, kde bude přijat americkým prezidentem Wilsonem. Urychleně se všichni připravili a v pohodlných Pullmanových vozech se vydali



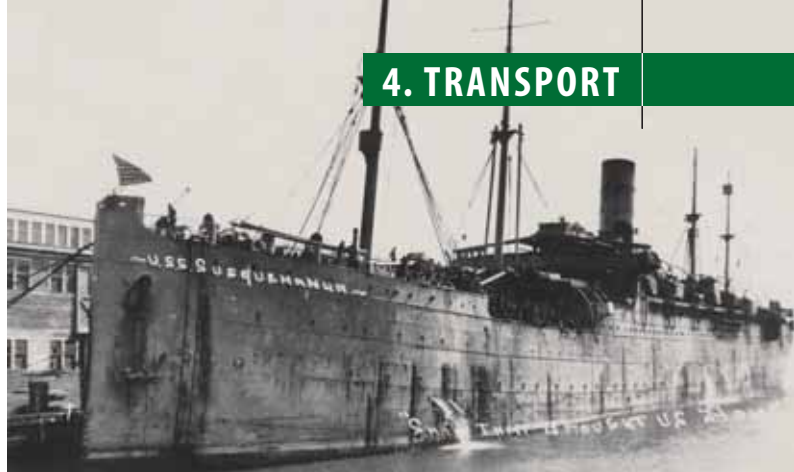
Nakládání lodi SS Nanking ve Vladivostoku. (sbírka ČsOL)



Příslušníci 4. transportu na nádraží Santa Fe. (sbírka ČsOL)

na cestu přes celé Spojené státy americké. Na mnoha stanicích na ně čekali krajané, kteří je obdarovávali cigaretami a pamlsky. V Arizoně strávili nějaký čas v poušti, protože prudké deště poškodily trať. Úspěšně ale dorazili do hlavního města USA.

„Po pěti dnech jízdy jsme ráno již ve Washingtoně. V barákových kasárnách. A odpoledne již nás čeká prezident v Bílém domě. Bylo 18. července r. 1919. Po obědě se shromažďujeme před Kapitolem a americkým parlamentem. Je to krásná budova, vystavěná v řeckém stylu. Těžcí invalidé nasedli do aut. Čsl. vojenský přidělenec br. pluk. Hurban, náš známý z Ruska, který s námi jel ve vlaku velký kus cesty, aby nás uvítal, dává pokyny. Ale nebe je zachmuřeno. Již začíná poprchávat a v Bílém domě se obávají lijáku. Přichází jakýsi pokyn, abychom se vrátili. Nikdo z nás však nechce ani slyšet – což pak nesneseme trochu deště? Vykračujeme pevně, ukázněně v semknutých řadách: víme, že ve washingtonských ulicích se na nás dívá celý svět, který chceme pro svou novou republiku získat. (...) A již se před námi dokořán otvírají vrata železné ohrady parku, v němž stojí sídlo presidentovo, památný Bílý dům. Říkali nám pak, že my jsme byli první jinostátní vojenský oddíl, jemuž byla popřána čest vstupu až k Bílému domu. Liják ustal. Kdesi nad střechami počalo prosvítati bledé slunce. Seřaďujeme se před otevřeným vestibulem Bílého domu, této pěkné celkem



Lod' USS Susquehanna, se kterou se plavil 4. transport do Brestu. (sbírka ČsOL)

malé budovy, také řeckého stylu. Po malé chvíli vejde prezident Wilson s chotí v růžových šatech, a se svým průvodem. Byl to vysoký muž bílé pleti, šedovlasý a s narůžovělými tvářemi. Profesor se skřípem. Nadšeně ho pozdravujeme a on je zřejmě rád. Prezident přečetl nám na pozdrav krátký projev, v němž zdůraznil své názory na problémy války, a odůvodnil naše právo na vlastní stát. Čech senátor Sabbath tlumočil nám jednotlivé věty projevu česky. Pak přistoupil prezident k řadě uvnitř vestibulu stojících našich důstojníků a každému pevně stiskl ruku. Kýval s úsměvem celé mase našich vojáků, kteří pohlíželi na velkého státníka upřeně, ani nedýchající, aby jim neušlo jeho jediné gesto. Naše hromové „Zdar! Zdar! Zdar!“ Prezident odešel a my se vrátili do kasáren, abychom druhého dne odjeli do New-Port-News,“ vzpomíná J. Dýma.

Dne 20. července zde transport nasedl na loď USS Susquehanna (původně německý SS Rhein, zabavený roku 1917 Američany) a vyrazil směrem k Evropě. Plavba ale nebyla krátká, v Brestu zakotvili až 1. srpna 1919. Zde strávili tři dny a poté se vlakem vydali na cestu do republiky. Objeli Paříž, dva dny strávili na hraniční stanici Delle a poté projeli za krásného počasí Švýcarskem a Rakouskem, načež konečně v Horním Dvořišti vystoupili na domácí půdu. Slavností uvítání na ně čekalo nejen v Českých Budějovicích, ale také v Praze. ■

## VELITEL

František Vladimír Jirsa (12. 3. 1876, Suchdol – 1966) vystudoval vyšší reálku a před vypuknutím války pracoval jako kontrolor tabákové režie. Byl mobilizován k domobraneckému pěšímu pluku č. 28 a již 8. září 1914 padl u Opole v hodnosti nadporučíka do ruského zajetí. Jako aktivní sokol se roku 1915 hlásil do čs. vojska, nábor byl však v tu dobu omezený, takže v červenci 1916 vstoupil v hodnosti kapitána do srbské dobrovolnické divize formující se v Oděse. V květnu 1917 přešel do čs. vojska, stal se velitelem 1. roty záložního praporu, který se 30. června transformoval v 5. čs. stří. pluk. Škpt. Jirsa se stal velitelem I. praporu. Později byl jmenován velitelem školy pro výcvik sanitních a strážních psů v Tomsku. Jako zapálený nimrod měl pro tuto funkci výborné dispozice. Domů se v hodnosti majora vrátil v čele 5. transportu. Ve vlasti pokračoval v armádě a byl pověřen stejnou funkcí u nedávno zřízené školy v Kostelci nad Orlicí. Po milostné aféře ale musel armádu opustit, podnikal s kožešinami a nakonec u Legiobanky obchodoval tabákem.



## SS Nanking

Plavidlo bylo postaveno roku 1913 loděnicemi New York Shipbuilding Corporation. Pod jménem SS Congress ho používala společnost Pacific Coast Steamship Co., ale 16. září 1916 vypukl na palubě požár, který ji prakticky zničil. Loď prošla rekonstrukcí v Seattlu a roku 1918 byla prodána společnosti China Mail Steamship Co., která jí dala jméno SS Nanking. Roku 1922 ale společnost zkrachovala a plavidlo se dostalo k firmě Pacific Steamship Co. Ta jí dala jméno SS Emma Alexander. Po vypuknutí války ji získali Britové a používali v atlantických konvojích, v listopadu 1941 na její palubě např. připlulo několik amerických dobrovolníků pro Královské letectvo. Později ji získalo britské ministerstvo válečné dopravy a přejmenovalo na SS Empire Woodlark. Na počátku roku 1942 byla součástí několika konvojů na Dálný východ. Loď byla záměrně potopena 2. listopadu 1946 severně od Hebrid s nákladem staré chemické munice.





*Loď SS Archer  
připlouvá s legionáři  
do San Diega.  
(sbírka J. Charfreitaga)*

## SS Archer

**POČET:** 1 903 čs. legionářů + 4 různí  
**ÚTVARY:** invalidé a nemocní  
**VELITEL:** kpt. T. Novák  
**DOBA PLAVBY:** 24. 6. 1919–15. 8. 1919

**V** pondělí 24. června 1919 dovezl nás parníček „Naděžnyj“ na náš dočasný nový domov, loď „Archer“, patřící amer. tichomořské společnosti. Byla to nákladní loď, zřízená pro dopravu osob. Bylo nás zde téměř 2000 v místnosti, v níž jsem byl 500.; každý máme svoji postel, úzký, dlouhý truhlík. Uprostřed místnosti jsou dva dlouhé stoly, na palubu vedou dvoje schody. Přichází se



*Zábavné vystoupení na lodi SS Archer v Tichém oceánu.  
(sbírka ČsOL)*

s námi rozloučiti gen. Čeček, dr. Konopásek a amer. sestry. Ráno po 9. hod. loď pomalu se stáčí a zanedlouho počíná se pohybovat kupředu. Jsme všichni na palubě a za zpěvu „Kde domov můj?“, „Hej, Slované“, a „Spějme dál“, za hromového „Nazdar!“ gen. Čečkovi, který nás vyprovází v motorové loďce a za pozdravů strážní roty na Čurkině opouštíme pomalu přístav země, s níž tolik jsme srostli a kde tolik dobrého i zlého jsme zažili.“ Tak vzpomíná na začátek dalšího transportu čs. legionářů z Ruska Sergěj Řehounek. Plavidlo do Vladivostoku dorazilo o čtyři dny dříve a okamžitě začalo jeho nakládání.

První část plavby vedla do Japonska. „K 11. hod. vidíme na obzoru zemi, ale teprve ke 4. hod. přijždíme ke skalnatému



*SS Archer kotví v přístavu v San Diegu. (sbírka ČsOL)*



**V San Diegu na příjezd legionářů čekaly stovky krajanů.**  
(sbírka J. Charfreitag)

ostrůvku. Po nočním dešti vane silný vítr a moře je dosti bouřlivé. Je mnoho smíchu a veselí z potácivé chůze po palubě. Řada ostrůvků, porostlých lesem po naší levé straně houstne, po pravé straně objevuje se též jeden, plný zeleně, s domky a stanicí bezdrátové telegrafie, z něhož přijíždí na naši loď lodivod, který průlivem mezi ostrovy vede loď dále. Průliv je úzký, plný lodí. Potkáváme již druhou ‚Maru‘, z níž jsme srdečně zdraveni. Břehy ostrovů jsou posety dřevěnými, titěrnými domky, obklopenými zelení. Krásnou scenerii nemile ruší četné továrny červení cihel a dýmajícími komíny. Na břehu rozeznáváme každý předmět, lidí viděti je málo, jehličnaté stromy, tak známé z obrázků, jsou až nahoře holé, aby ukončeny byly vodorovnou korunou. (...) Mezi ostrůvky jedeme i ráno následující den. Je zde sta rybářských loďek, obsazených muži, kteří oděni jsou pouze dlouhou košilí. K 10. hodině vstupují na loď lékaři, prohlíží lodní personál a za nedlouho vjíždíme do přístavu města Kóbe.“ To si mohli prohlédnout a po několika dnech přešli do Jokohamy. Ta se Sergěji Řehounekovi líbila: „Vcházím do živější ulice. V každém domě téměř je nějaký obchod, ve všech i malých elektrický ventilátor, všude úzkostlivá čistota. Čisto je i na ulicích, nikde žádného smetí. Po celou dobu, co jsem chodil, neviděl jsem zde koně. Jen u přístavu vozí těžké náklady. Hlavní ulice byla ozdobena po celé délce prapory na stožárech i domech. Mimo japonské vlajky byly zde i americké a anglické prapory. Elektrická dráha jezdí velmi rychle a při tom tiše, bez velkého zvonění, ačkoliv frekvence v ulicích jest velmi živá. Mezi obecnstvem obratně proplétají se rychle běžící rikši. Co chvíli vidím něco nového a zajímavého. Tak žena při chůzi po ulici kojí děcko. Ženy nosí zde děti přivázané na zádech. Jinde starý děda honí se s klíčkem kol sloupu, tu zase jde průvod dětí s lampiony.“



**Po zakotvení následovalo opuštění lodi SS Archer.**  
(sbírka J. Charfreitag)

V Jokohamě se zdrželi do 2. července, kdy pokračovali směrem na Ameriku. „4. července oslavujeme svátek americké neodvislosti, o jehož významu promluvil lodní lékař, Čech dr. Sedláček. V následujících dnech bylo špatné počasí, často prší a vane silný vítr. Přes to stojím celé hodiny na přidi, nebo pravé straně lodi, kde vlny jsou největší a tvoří mezi sebou hluboké propasti. Loď klouzá po vlnách, vyjede vždy nahoru a zase klesá dolů, rozrážejíc vlny, které, zpěněné, vysoko létají do vzduchu. Při pohledu na úplně obnažený bok lodi je člověku úzko u srdce. Zdá se, že v nejbližším okamžiku loď se musí zvrátit. Přichází však nová vlna, která nejenom že zaplní celou propast, ale má ještě tolik síly, že přelétne přes palubu. Mimoděk mi připadá, že touto cestou a dojmy, které si z ní odneseme, jsme odměněni za všechna ta strádání a utrpení, která jsme prožili. Kymácení lodi, které činí nemožným každý krok, má špatný účinek na žaludky bratří. Jsou to hlavně starší, kteří velmi trpí.“

Odpoledne 20. července dopluli do San Diega, kde na ně již čekali krajané: „Provázeni loděmi, plnými lidí, přijíždíme k nábřeží, kde vítají nás nepřehledné zástupy lidu. Vpředu je vyhrazeno místo našim krajanům, z nichž každý má v ruce praporek. Mezi dívkami, oblečenými v národní kroje, je viděti i několik Sokolů v krojích. Krajané začínají zpívat ‚Kde domov můj‘, my se připojujeme a již velebně zvuky naší hymny nesou se vzhůru. Mnohému z nás selhává dojetím hlas a slzy derou se do očí nad důkazy lásky, jimiž naši krajané nás zahrnují. Hudba hraje řízně ‚Hej, Slované‘ a jiné písně, obecnstvo zpívá amer. hymnu, mává jí do taktu praporek a z lodi již vynáší se naši ranění, kteří sami nemohou chodit, za nimi pak vycházíme my. Procházíme skladištěm a po ulici středem nesčetného obecnstva, které dává nám praporek, cigarety a doutníky a stále srdečně nás zdraví.“



**Legionáři netrpělivě čekají na vylození v San Diegu.**  
(sbírka J. Charfreitag)



**Odnášení těžkých invalidů z lodi Archer do vlaku v San Diegu.**  
(VÚA-VHA Praha)



**Krajané legionáře očekávali s americkými a čs. prapory.**  
(sbírka J. Charfreitag)

Po vřelém uvítání se transport přesunul do připravených vlaků: „Vozy jsou nádherné, mají široká okna a plyšová sedadla a my vzpomínáme dřevěných nár v ruských vozech, v nichž jsme žili na Sibiři. Před 6. hodinou večer vyjíždíme ze stanice. Vlak, mající 15 vozů, jede tiše a rychle podle malých domků jatek a cihelen. Po krásné silnici jede auto za autem, na polích, dosti řídkých, je viděti fazole a kukuřici. Po 20minutové jízdě zastavujeme, připíná se druhá lokomotiva a jedeme dále do kopce, přes četné mosty a velkými zatáčkami. Po 40minutové jízdě dojíždíme do vojenského tábora Kamp Kearny. Je to celé město ze stánů, s poštou, hotelem a několika domy YMKY, v němž za války bylo 30 tisíc vojáků.“ Zde je pro ně připraveno pohoštění a druhé dny si je „rozebrali“ krajané, kteří jim připravili různou zábavu. Mohli si prohlédnout město i okolní přírodu. Ve velmi přátelské atmosféře zde zůstali do 28. července, kdy nasedli do dalšího vlaku a vydali se směrem k východnímu pobřeží. Další zastávka byla udělána na stanici Seligman, protože vlak před nimi měl poruchu.

Průjezd Amerikou byl pro všechny velkým zážitkem: „Ve čtvrtek, po projetí Wellingtonu, míjí podle nás velmi pěkná krajina. Mnoho stromů, obilná pole, četné řeky. Po 9. hodině jedeme podle Augusty, kde jsou petrolejová zřídla. Celý les těžních věží táhne se daleko široko. Jsme ve středu nejhustší železniční sítě v Americe, kde jsou křižovatky drah, mnoho kolejí vede k petrolejovým zřídům, stojí zde nesčetné řady cisteren. Naftu je viděti v každé říčce i příkopě, za st. Eldorado zřídla končí. [...]



**Na molu také čekaly čs. ženy a dívky s drobným občerstvením.**  
(sbírka J. Charfreitag)



**Skupina čs. invalidů s praporem před sandiegským přístavem.**  
(VÚA-VHA Praha)

V pátek 1. srpna ráno jsme v St. Louis. Na nádraží, prapory ozdobeném, je mnoho krajanů, avšak silný déšť kazí uvítání. Jsme brzy promočeni; dámy ze spolku „Včelka“ roznášejí koláče a jiné pochoutky, brodí se po kotníky vodou, červená barva stužek pouští na bílé jejich šaty, které lepí se jim na tělo. Nedbají toho však a nerady po dvou hodinách se s námi loučí. Z nádraží jedeme po zvýšené dráze kus zpět. Jestliže ruská nádraží byla velká, pak zdejší je přímo obrovské.“ Další zastávka byla ve městě Salisbury a poté jeli přímo do přístavu města Norfolk.

Zde na ně již čekala loď USS Aeolus (bývalá německá SS Grosser Kurfürst, zabavená Američany v roce 1917), na kterou se nalodili a odpoledne 5. srpna vypluli směrem do Evropy. Cesta ubíhala celkem klidně, nicméně záhy zjistili, že jsou stále v armádě: „9. srpna je sobota. Máme vojnu, o jaké se nám, několikaletým vojákům, ani nezdálo. Ráno v 6 hod. musí každý vstát a po celý den si nesmí lehnout. Na zemi nesmí ležet nejmenší smetl, na stěnách nic viset. Všude musí být úzkostlivá čistota, o níž se denně přesvědčují 4 lodní důstojníci, provázení 3 našimi. Do koutů si svítí elektrickými svítilnami. Jsem strašně rád, že jsem za naši místnost odpověden. Vzpomínáme na zlatý „Archer“, kde nám bylo tak dobře.“

Odpoledne 15. srpna zakotvili v Brestu. Vojáci si mohli město prohlédnout: „Ve městě je živo, obchody jsou s pěknými výklady, všude komfortní restaurace a četné sady. Přes široký kanál, plný lidí, klene se most, dlážděný lany a s vysokou věží. Na nábřeží, s něhož je zajímavý pohled na přístav, je socha



**Legionáři se po vylodění seřadili před přístavem a vydali se na nádraží.** (sbírka J. Charfreitag)



**Odjezd čs. legionářů na setkání s prezidentem Wilsonem.**  
(VÚA-VHA Praha)

*J. Rousseaua a Bohyně svobody. Prohlížím obleky obecnstva. Muži jsou v širokých kloboucích s černými pentlemi do polou zad, ženy v černých šatech s vlasy na vrcholi hlavy svázanými průsvitnými krajkami. Zdá se, že hodně žen je živo ze známostí s vojny, s nimiž se procházejí. Američtí námořní důstojníci, kteří právě přijeli z Archangelska a mluví rusky, zvou mne s dvěma bratry do kabaretu.“* V Brestu také proběhl pohřeb Václava Hamrleho, který zemřel cestou na lodi.

Následně začali legionáři Brest vlaky opouštět a zamířili konečně domů. Náš průvodce S. Řehounek zde strávil osm dní a odjel s předposlední skupinou: „*V pondělí k ránu přijíždíme do Versailles, 18 km od Paříže. Po 6. hod. stanice Melun, kde je již elektr. dráha s jednopatrovými vozy. Krajina je velmi pěkná, domky a vily jsou v zahradách, s pěkným ovocem na zakrslých stromech. V zahradách i na polích je mnoho zeleniny, nádraží tonou v zeleni zahrad a živých plotů a jsou velmi pěkná a čistá. Přijíždíme k Seině, která zde má*



**Lod' USS Aeolus, se kterou překonal 5. transport Atlantik.**  
(sbírka ČsOL)

*asi polovici délky od Paříže. Na st. Troys je mnoho vojska, které si nás zvědavě prohlíží. Jsou to naše hadry, do kterých nás na cestu oblékli a které vzbuzují pozornost. Němečtí zajatci jsou zde ustrojeni velmi pěkně. Na st. Bar-Sur-Abe dostáváme kávu. Je sice s rumem, ale ani tak nestojí za nic a musí se zaplatit. Je to jediné teplé jídlo. Máme jen suchary a konzervy. Projíždíme Champagní, kopce střídají se s hlubokými údolími, v nichž leží pole s červenou půdou.“*

Trasa jejich vlaku vedla přes Švýcarsko a Rakousko do Horního Dvořiště a Českých Budějovic, kde se mohli v kárárnách omýt. Ještě ten večer pokračovali do Prahy, kde je však čekalo veliké zklamání: „*Ač nádraží bylo plné lidí, nikdo si nás téměř nevšiml, nepadlo jediné srdečné slovo a právě tak nepovšimnutí odjízďeli jsme elektrikou do karlínských kasáren, kde po 2–4 rozdělili nás po celé budově. Kdyby hoši na Sibiři viděli tu lásku, již jsme zde byli zahrnuti, byli by klidnější a nespěchali by tolik s odjezdem.“* ■

## VELITEL

Theodor Novák (13. 8. 1877, Litoměřice – ?) vystudoval práva na pražské univerzitě, kde získal roku 1902 titul JUDr. Následně nastoupil praxi v soudní službě, kde působil až do vypuknutí války. Byl aktivní v sokolském hnutí. Mobilizován byl k domobraneckému pěšímu pluku č. 12 a v hodnosti nadporučíka byl v červenci 1915 zajat na východní frontě. Přihlásil se do čs. vojska a od srpna 1917 sloužil u 8. čs. stř. pluku. Zde se stal velitelem praporu, se kterým se účastnil bojů s bolševiky. Ještě v roce 1918 se stal velitelem strážního praporu štábu čs. armádního sboru. Domů se vrátil v čele 5. transportu a demobilizoval, přičemž byl přeřazen do kmenového stavu pěšího pluku 21. Následně se stal šéfem presidia a ministerským radou na St. P. Ú. v Praze. Již ve výslužbě převzal v únoru 1938 záštitu nad 1. legionářským plesem pro Hlinsko, Poličku a Skuteč, jehož výtěžek měl posloužit k vybudování pamětní desky A. Žbánkovi. V Hlinsku také působil jako okresní soudce.



## SS Archer

Lod' byla postavena roku 1919 loděnicemi Bethlehem Steel v kalifornské Almedě. Plavidlo třídy Heywood objednali Britové, ale po jeho dokončení ho převzali Američané jako SS Archer. Plavba s legionáři byla zřejmě jeho první a pravděpodobně až poté byla lépe uzpůsobena k přepravě cestujících. Následně ji převzala společnost Baltimore Mail Line, která jí přejmenovala na SS City of Newport News. Sloužila následně k přepravě nákladu, pošty a cestujících do Evropy. V listopadu 1940 ji převzalo americké námořnictvo, upravilo, provizorně vyzbrojilo a pojmenovalo USS Fuller. Následující rok sloužila v Atlantiku, kde se účastnila např. obsazení Islandu, poté se přesunula do Pacifiku, kde působila po zbytek války. Zde se přímo zapojila např. do vylodění na Guadalcanalu, Saipanu, Luzonu či Okinawě. Vyřazena byla v roce 1946 a patrně prodána do šrotu.



Lod *Liverpool Maru* ve Vladivostoku.  
(VÚA-VHA Praha)



## Liverpool Maru

**POČET:** 587 čs. legionářů + 3 různí  
**ÚTVARY:** invalidé a nemocní  
**VELITEL:** pplk. Kosovský  
**DOBA PLAVBY:** 9. 7. 1919–12. 9. 1919

**D**alší transport již měl proběhnout na palubě lodi najaté Centrokomisí. Její příjezd se však stále odhadoval. Až 29. června dorazila do Vladivostoku japonská loď *Liverpool Maru*, která zde měla naložit náklad bavlny pro Francii. Zbýlé místo bylo získáno pro čs. legionáře, kteří se začali nalodovat hned po skončení nakládky. Dopoledne 9. července se s transportem přišel rozloučit Dr. Gírsa a členové štábu čs. vojska, v 12.45 hod loď vyplula z Ruska. Legionáři si ji okamžitě překřtili na „naše Márinka“.

Vnitřek lodi však velké nadšení nezbudil, jak později vzpomínal Št. Vlk: „Nedlouho před ní [Márinkou] vyjel z Vladivostoku velký americký zaoceánský osobní parník, *Arscher*, na kterém odplulo mnoho legionářů přes Tichý oceán do Ameriky. K dopravě na *Arscheru* byli, zdá se mi, vyhlédnuti většinou legionáři, kteří následkem svých těžkých zranění se stali invalidními, jinak ale nebyli obtížní. Na *Liverpool Maru* však, jejíž podpalubí bylo teprve dodatečně přizpůsobeno k transportování osob zřízením dřevěných postelí na poschodí, byli naloděni většinou nemocní. Ve vnitřku lodi pak byly zřízeny nouzové separace, ve kterých za mřížovím byli drženi šílení, a na palubě po jedné straně zadního stožáru byla improvizována bouda, v níž uloženi zase souchotináři. Mezi nimi byli mnozí, kteří ve vývoji své ničivé choroby dospěli zřejmě až k bodu, z něhož i jim samým byl smutný jejich konec již jasně viditelným. Těmto odsouzcům k smrti mělo dodati síly vědomí, že nastupují cestu do vlasti, naděje, že snad přece jen po dlouhé době nabitě těžkým utrpením shledají se se svými drahými...“

Dne 11. července zakotvila loď v Karacu, kde doplnila zásoby a ráno třináctého pokračovala v cestě. Odpoledne v půl šesté



*Pěvecký sbor s dirigentem Spáleným v čele. (sbírka ČSOL)*

však zemřel střelec František Kassa. Jeho pohřeb se udál ještě téhož večera v 22 hodin: „Čtyři saniteráci, oblečení v bílé pláště, vynesli prkno s mrtvolou a opřevše je v půli o zábradlí paluby, vysunuli jeho spodní díl daleko nad hladinu moře. Toto položení mrtvoly, jejíž nohy bezmocně trčely nad hladinou moře tak daleko do černé, posupně mlčící noci, sklíčovalo naši mysl. K tomu ještě zastaven byl lodní šroub a neobvyklé, smutné ticho ještě tíživěji dolehlo. Bezbranné potácení se lodi po ohromných, temně siných, rozbouřených vlnách vnukalo pocit, jakoby byl chystán pohřeb celé naší lodi. Její organismus, jindy hučící a otřásající jejími útroby ztichl a ponechal loď zmrzlému ztuhnutí, jako tuhne tělo, v němž umlká srdce. Všechno ztichlo. Jen věčně neklidné moře vedlo stále svou, vyplňujíc ponuré ticho šploucháním převalujících se vln, syčivě mezi sebou se srážejících,“ zaznamenal Št. Vlk. Po zaznění několika písní a vzdání cti bylo tělo svěřeno moři.

V té době již na lodi fungoval osvětový kroužek, jehož součástí byl i větší pěvecký sbor, který měl vždy část paluby vyhrazenou na zkoušení. Další část plavby trvala jen dva dny a směřovala do Šanghaje. Zde transport kotvil až do 24. července, protože se nakládalo další zboží do Francie, takže si všichni mohli město i s okolím prohlédnout. Bohužel zde





Oslava k překročení rovníku. (sbírka ČsOL)

zemřel Ing. Frič z Prahy. Další zastávkou byl Hongkong, ze kterého 30. července vypluli na Singapur. Ten si také prohlédli včetně vyhlášené botanické zahrady a 8. srpna pokračovali. U Cejlonu zuřila bouře, zamířili tak rovnou do Adenu.

Cestou bylo v moři spatřeno hejno žraloků, přičemž se objevil nápad jednoho ulovit. S pomocí Japonců bylo připraveno lano s hákem, na který byl připevněn kus zkaženého masa. Po několika neúspěšných pokusech se jeden konečně zakousl, jak napsal Karel Fibich: „*Třicet párů paží se napjalo a již se zuřivý žralok houpe nad vodou, mrská sebou, pere svým tuhým, pružným tělem do boku lodi, až to duní a odráží se od něho jako gumový pytel. Jeho zoufalé mrskání cloumá celým zástupem táhnoucích bratří sem a tam, major Vondřich nadskakuje jako klučina a stále jen nabádá: Nepovolit!*“ Po delším boji se jim podařilo s pomocí prkna žraloka dostat na palubu, kde teprve začala legrace: „*V tom sebou žralok mrští, prkno se s praskotem přerazí, půlka letí do moře a druhou půlkou dostává Japonec ránu pod bradu, kluci do žeber, že hned krvácejí z odřenin, ale současně přemrštují se žralok mocným obloukem na palubu. Začne děsivý tanec s překotným zmatkem. Všechno „bere draka“, kam se dá, někteří se válejí po zemi a hledí polekaně uniknout ránám zuřícího dravce, který ve smrtelném tanci proráží stěnu kajuty a pak zůstává chvíli ležet. Jen ploutvemi křečovitě pohybuje a plácá jimi o palubu. V tu chvíli ho zasahuje několik ran těžkým pantokem mezi oči. (...) Po delším okukování*



Ulovený žralok. (sbírka ČsOL)

*a omakávání bratrstvem je žralok předán japonským kuchlíkům, kteří mu velmi zručným způsobem svlékají tuhou kůži. Maso žraločí je nechutné a Japonci si ponechávají pouze jatýrka s jakýmisi ledvinkami k „smlsnutí“. Ostatní maso zahazují do moře.“*

Tento zážitek už jistě nepřekonala zastávka v Adenu, kde probíhala stávka dělníků, proplutí Suezským průplavem ani Port Said. A zřejmě ho nezastínilo ani 12. září 1919, kdy loď zakotvila v Marseille, kde se setkali s nečekanou bídou a stávkou přístavních dělníků. Museli se tedy svépomocí přesunout na nádraží, ze kterého vyrazili následujícího dne domů. Hranice republiky překonali o pět dní později. ■

## VELITEL

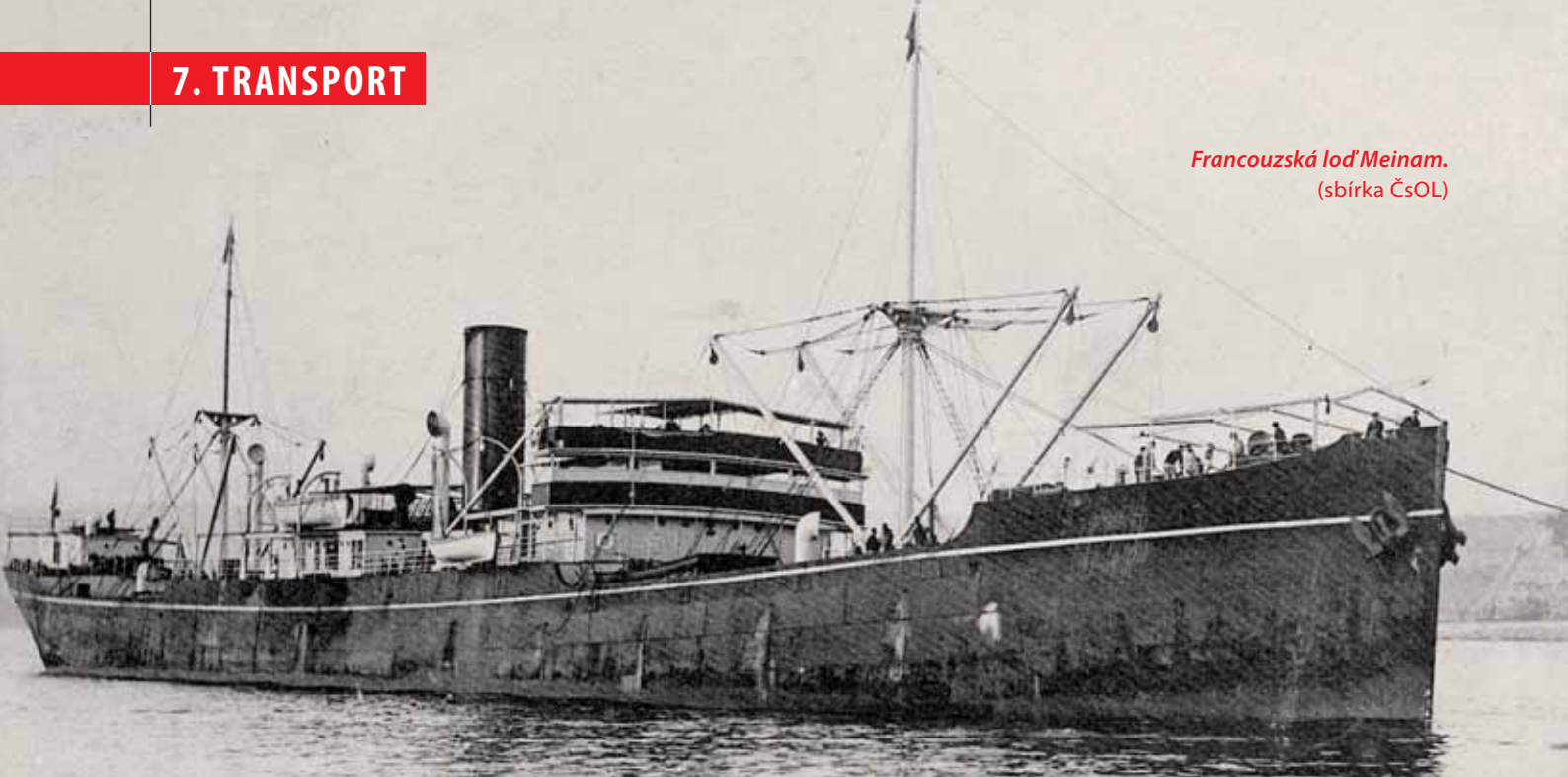
Leopold Kosovský (16. 4. 1873, Horní Kosov – 5. 11. 1926, Jihlava) byl majitelem velkého statku na Jihlavsku a aktivním členem Agrární strany. Po vypuknutí války byl mobilizován k domobraneckému pěšímu pluku č. 8, se kterým odešel na východní frontu. Zde byl již 30. srpna 1914 u Opole zajat. V květnu 1916 se v Ustkamenogorsku přihlásil do čs. vojska. Přijat byl v srpnu 1917 a byl přidělen k 8. čs. stř. pluku. V červenci 1918 se stal velitelem právě formovaného 1. čs. jezdeckého pluku v hodnosti podplukovníka. V jeho čele byl do února 1919, přičemž si v té době úředně změnil své příjmení z Linsbauer na Kosovský. Ze zdravotních důvodů byl od pluku přeložen a do vlasti se vrátil v čele 6. transportu. Doma pokračoval v armádě. Roku 1921 se v hodnosti plukovník stal velitelem jezdeckého pluku 6, ale jeho zdravotní stav se zhoršoval, takže byl v prosinci 1923 přeložen do výslužby. Vrátil se na svůj statek a byl také aktivní v legionářském hnutí. Zemřel po dlouhé nemoci v jihlavské nemocnici.



## Liverpool Maru

Loď s výtlakem 5866 BRT a o délce 117,3m dokončili v dubnu 1919 loděnice Kawasaki Dockyard Co. Ltd. v Kóbe. Pod jménem *Liverpool Maru* ji používala společnost Kokusai Kisen K. K. Plavba s legionáři byla její první. V roce 1932 se podílela na převozu japonských sil do Šanghaje. V letech 1937–1938 ji používala armáda k převozu vojáků do Číny. Opět ji pak převzala v srpnu 1941, upravila pro převoz vojska a použila při invazi na Jávu. Do oblastí bojů poté dovážela zásoby. Dne 2. července 1943 se připojila ke konvoji č. 172, který měl osm lodí. O dva dny později 20 km severozápadně od Okinawy na konvoj narazila americká ponorka *USS Snook* (SS-279) velitele C. O. Tribela. Ten během hodinového útoku poškodil loď *Atlantic Maru* a potopil lodě *Koki Maru* a *Liverpool Maru*. Na její palubě zahynuli tři námořníci. Konvoj č. 172 byl zcela rozprášen.



Francouzská loď *Meinam*.  
(sbírka ČsOL)

# Meinam

**POČET:** 399 čs. legionářů + 12 různých

**ÚTVARY:** invalidé a nemocní

**VELITEL:** kpt. Novotný

**DOBA PLAVBY:** 4. 8. 1919–10. 10. 1919

**P**ro další skupinu evakuovaných byl zajištěn převoz na francouzském parníku *Meinam*. Velitelem byl určen kpt. Antonín Novotný, který hospodářem a pokladníkem transportu určil ppor. Otokara Váňu. Loď opustila Vladivostok v 15 hod. 4. srpna 1919. Kromě Čechoslováků se na palubě nacházela také skupina Srbů, Rumunů, Italů a Francouzů, kteří se střídali ve službě na lodi.

Hned na počátku plavby vydal kpt. Novotný toto nařízení: „V místnostech, kde se spí, kouřiti a rozsvěcovati svíčky se pod přísným trestem zakazuje. Místnosti, kde spí mužstvo a místa, kde se obědvá i večeří musejí se dvakrát denně zametat i udržovati v největším pořádku a čistotě. Mužstvo musí míti krátce ostříhané vlasy. Oděv musí býti vždy udržován v pořádku. Každé neuposlechnutí se přísně trestá. Tresty podle disciplinárních řádů. Zbavení povolení vystoupiti z lodi, když loď stojí v přístavu.“ Poté



Čs. legionáři mezi domorodci na periférii Kolomba.  
(VÚA-VHA Praha)

předal instrukce, jak se chovat v případě havárie a upozornil, že každý voják musí mít po ruce záchranný pás.

První zastávkou se 8. srpna stala Šanghaj, kde mohli legionáři vystoupit a prohlédnout si město. Po tří (či čtyř) denní zastávce pokračovali v plavbě. V rozkaze z 18. srpna uvádí kpt. Novotný toto: „Zakazuji choditi pro oběd i večeří s nahým tělem. Viděl jsem, že bratři nesli chléb pod pažím na nahém, zpceném a nečistém těle, což ze zdravotního stanoviska není přípustné, mohou se tím přenášeti různé choroby. Choditi pro oběd se smí pouze po levé straně lodi.“ Čechoslováci ale asi celkově nečinili dobrý dojem, protože ještě dodal: „Zde na lodi jest 8 národnostních vojsk a ti všichni podřizují se pořádku dle francouzských předpisů a my se musíme též podřiditi, pro nás zvláštních předpisů není. Velitelům rot přikazuji dbáti těchto předpisů, jinak nám bude tato cesta dosti přitěžována.“

Nicméně i v dalším období musel své podřízené napomínat za nekázeň, jako třeba: „Všem bez rozdílu se zakazuje vystupovati na střechy a do lanoví, řezati neb uvolňovati provazy, dotýkati se kohoutů, kromě těch, které jsou k dispozici vojákům (kohouty s vodou mořskou u přední a zadní sprchy).“ Ovšem problémy nastávaly i na další zastávce v Saigonu: „Přísně zakazuji vycházet do města v bačkorách. Včera jsem zpozoroval v městě, že hlavně poddůstojníci byli oblečeni pode vsí kritiku v bačkorách a v ženských řemenech. Děžurné orgány jsou zodpovědny, jestli toto nebude řádně dodržováno.“ Loď zde kotvila delší dobu a problému neubývalo: „Přikazuji: V Saigoně, dokud nebudou všichni



Čs. legionáři na prohlídce Kolomba. (VÚA-VHA Praha)



**Vlečná loď Hercules, která přetahovala lodí mezi Suezem a Port Saïdem, protože lodní šrouby velkých lodí by rozvířily písčité dno Suezského průplavu. (VÚA-VHA Praha)**

bratři čistí a v pořádku, nesmí vycházet. Ihned at každý si vyčistí prádlo, oděv a helmů. V roztrhané a zmačkané helmě, dále v bačkorách nesmí na ulici.“ Tři z evakuovaných zde zůstali na léčení.

Dne 7. září odřeklo deset střelců 3. roty škrábat brambory a následně se nenašli žádní další dobrovolníci pro tuto činnost. Tvrdili totiž, že brambor dostávají málo, nebo že je dávají Alsasanům. Tím v podstatě vyvrcholila nekázeň transportovaných, za což byli všichni potrestáni zákazem vycházení z lodi při dalších zastávkách. „Po tomto prohlášení masa nemístných projevů ze strany celého transportu, ne proti těm 10 lidem, ale proti mé osobě. Z toho jsem usoudil, že naši lidé jsou tak zdemoralizováni, že rozumnou cestou se s nimi jednati nedá, protože sami mezi sebou se štvou. Jelikož se toto utajiti nedalo, poněvadž to trvalo půl druhé hod. a uznal již o tom hlavní zásobovatel lodi ‚Meinam‘, byl děžurný důstojník nucen při raportě toto hlásiti komandantu lodi.“ Je pravděpodobné, že eskalace situace měla vliv na zdravotní stav kpt. Novotného, protože ten velení nad transportem předal veliteli 1. roty por. Haškovi. Ten hned následujícího dne všem zastavil přiděly vína.

Situace se pak uklidnila, ale problémy s kázní přetrvávaly i nadále. V pondělí 15. září zakotvili v Kolombu, kde mohli



**Stanice na africkém břehu Suezského průplavu. (VÚA-VHA Praha)**

vystoupit jen důstojníci a poddůstojníci, ostatní jen v případě, že obdrželi propustku od svého velitele roty. Problémy se ale opakovaly. Vojáci chodili neustrojení a někteří se vraceli na loď pozdě. Po několika dnech pokračovali v cestě, přičemž evakuovaní byli napomínáni za nepořádek v místnostech.

V pátek 26. září zakotvili v Džibuti. K lodi byla postavena stráž Alsasanů, která ven pouštěla jen ty, kteří měli podepsaný rozkaz. Všichni se museli vrátit do 20 hod., přičemž: „Velitelé jednotlivých oddílů žádají se důtklivě, aby upozornili vojáky na nebezpečí v obcování s prostitutkou ve všech přístavech. Mnoho vojáků zdravých při odjezdu z Vladivostoku už se cestou nakazilo.“ Přesto jeden z legionářů pohlavní chorobou onemocněl.

Poté již následovala cesta Suezským průplavem do Francie. Dne 7. října se funkce velitele transportu opět ujal kpt. Novotný a 10. října 1919 dorazil do přístavu v Marseille. Vojáci dostali rozkaz se řádně ustrojiti a také „všechny věci dobře zabalit a před východem z lodě každá rota zvlášť složí své věci na jednu hromadu.“ Dále bylo určeno 20 mužů k dohledu na vykládku, načež bylo vše přeloženo na povozky. Následně se vydali k nádraží, kde nastoupili do vlaků, v jejichž vagónech se vydali do Československa. ■

## VELITEL

Antonín Novotný (3. 10. 1877, Strašín – 30. 4. 1926, Prusice) žil před válkou v Rostově na Donu, kde pracoval jako kamnář. Dobrovolně se přihlásil do České družiny, s jejíž 3. rotou odešel na frontu. Zde na sebe upozornil odvahou a rozhodností a obdržel několik vyznamenání. U Zborova byl již velitelem čety 1. čs. stř. pluku a později velel rotě. V legii byl známý svým „rámusivým humorem“, ale také upřímností, která nebyla vždy všem příjemná, a nenávisť ke všemu „rakušáckému“. Dosáhl hodnosti kapitána, propukla ale u něj plicní nemoc, která ho vyřadila z řadové služby, a on se stal velitelem strážní roty. Domů se vrátil jako velitel 7. transportu. Krátce ještě působil v armádě, ale pro zdravotní stav a možná i kritiku unifikace branné moci, ji záhy opustil. Živil se poté jako sedlák a bojoval se svou plicní chorobou. Byl ale aktivní v legionářském hnutí, nicméně jeho nemoc ho záhy udolala.



## Meinam

Plavidlo *Meinam* postavily roku 1907 loděnice Palmers Shipbuilding and Iron Company Limite v Newcastleu pro Francouze. Loď se poté z Marseille plavila jak na sever Evropy, tak do Afriky a na Dálný východ. Po vypuknutí války byla militarizována, provizorně vyzbrojena a sloužila pro převoz vojska. V prosinci 1915 svedla souboj se dvěma německými ponorkami, další v lednu 1916, kdy měla svými děly ráže 47 mm nepřítele potopit. V květnu 1916 nalodila v Haipongu část 9. praporu indočínských střelců, na palubě však propukla cholera a ona musela do izolace v Saigonu. V červnu 1919 vyplula z Marseille s 1 840 indočínskými vojáky, po jejichž vyložení pokračovala do Vladivostoku. Po válce se vrátila na své původní linky. S příchodem hospodářské krize se však její provozovatel dostal do problémů a roku 1934 ji prodal do Janova k sešrotování.



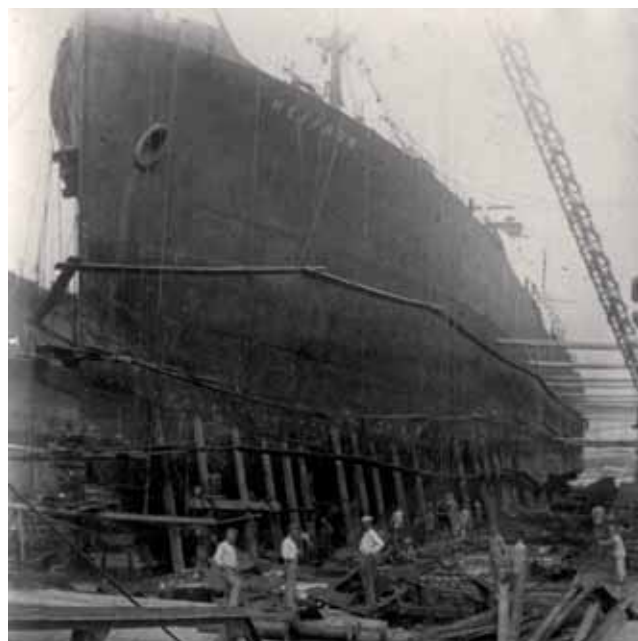


Skupina „čs. trosečníků“ na snímku s japonskými dětmi a místním duchovním. (sbírka ČsOL)

## USAT Heffron

**POČET:** 875 čs. legionářů + 2 různí  
**ÚTVARY:** nemocní a invalidé  
**VELITEL:** mjr. Beneš  
**DOBA PLAVBY:** 13. 8. 1919–17. 12. 1919

**P**ro evakuaci další skupiny legionářů byla určena americká loď *USAT Heffron*, která do Vladivostoku přivezla zásoby. Osud tomu chtěl, že 8. transport je jediným, který cestou postihla velká nehoda. Ovšem jak později napsal Antonín Hartman, náznaky neštěstí byly patrné od počátku: „Sestaveny byly spisky bratří, určených k evakuaci a středa, 13. srpna 1919, označena dnem odjezdu. Myslím, že byl sotva kdo z bratří, kdo by si nebyl brousil vtíp o nešťastnou třináctku. A když bylo shledáno, že hladina vodní stojí na stupnici ponoru rovněž na třináctce – byli jsme přesvědčeni skoro, že jsme tím jediným čs. transportem,



Poškozený *USAT Heffron* v suchém doku. (sbírka J. Charfreitagy)

ktej podle proroctví kteréhosi sibiřského mužika má ztroskotati. Všechny transporty dojedou do vlasti – kromě jednoho...“

Po nalodění se s transportem přišel rozloučit gen. Čeček se svým štábem a kolem poledne 13. srpna se vydali na cestu. Ta od počátku probíhala rozbouřeným mořem a za nevlídného počasí. Třetího dne se naplnilo proroctví: „Té noci bouře řádila nejuživěji. Většina z nás málo spala a ti, kterým se přece podařilo usnouti, byli o čtvrté hodině ranní probuzeni silným otřesem, provázeným zlověstným šramotem podél lodních boků. Aha, zakotvili jsme, byla první myšlenka všech. Hrneme se na palubu, nehledíce na nečas i prudké kymácení. Naskýtá se taková podívaná: po pravé ruce nebezpečně blízko vystupují z moře nízké, rozbité útesy. Kolem nich pění voda jakoby se vařila v obrovském hrnci. Nedaleko potměšilých útesů červeně svítící maják a vzadu obrys



Legionáři na japonském nádraží. (sbírka ČsOL)

protáhlého ostrova s kudrnatými hlavičkami stromoví. A nastává spor, jedeme-li či stojíme. Lodní šroub pracuje, čeří mdlé zelenou vodu, ale přece je patrné, že se loď nehýbe z místa. Pomalu, pomaloučku proniká mezi nás podezření, které sílí, až konečně se stává jistotou. Stoupenci zakotvení měli pravdu. Zakotvili jsme náramně šikovně a pro větší důkladnost sedli jsme nosem na skálu.“

Ráno začaly záchranné práce, do moře pokrytého naftou sestoupili potápěči a k *Heffronu* připlula řada japonských lodí. Následně byl k zádi přivázán japonský křižník, který se pokusil o vyproštění. Lano ale prasklo. Ukázalo se, že poškození je poměrně vážné a legionáři byli informováni, že následujícího dne budou převezeni na pevninu. „Časně zrána objevila se v průlivu na východě řada velikých barží, tažených malým lodivodským parníčkem. Barže byly dopraveny k lodnímu boku a začali jsme do nich sestupovati po provazových žebřících. Bylo při tom hodně švandy, protože následkem kymácení lodí vznášel se provazový žebřík tu nížko nad vlnami a hned zas ležel na boku odkloněné lodi. Těžší invalidé byli dopravováni do barží po schůdkách,“ vzpomínal později Milan Kovalčík. Byli převezeni do přístavu Modži, kde dostali k dispozici jedno skladiště a ubytování poskytla ve svém domě místní YMCA.

Byť zpočátku se místní na Čechoslováky dívali nedůvěřivě, brzy se spřátelili, kulturní rozdíly ale přetrvávaly. „*Asi třetí den pobytu v Moji uspořádalo nám město představení. Přišli herci, gejši a zpěváci, sestřčili dohromady praktikáblly a jeviště za chvíli skýtalo vděčnou podívanou – ovšem tomu, kdo si umínil zapomenouti, že v Evropě také kdysi viděl divadla. Jediné tance gejš se líbily všeobecně, obzvláště když řada tanečnic v zástupu přešla do nízkého předklonu, chytla si levou rukou nos a vějířem ovívala nejbližší část těla své předchůdkyně. (...) Zato pro recitační umění japonské měli kluci pramalé pochopení,*“ napsal Kovalčík.

Poškození *Heffronu* se nakonec ukázalo tak velké, že musel být odtažen do suchého doku v Kóbe, kam se za ním 3. září přesunul i 8. transport, jehož pobyt v Japonsku se protáhl až do 31. října. To legionářům umožnilo dobře poznat místní kulturu i pamětihodnosti, stejně tak ale šířili dobré jméno Československa pořádáním kulturních akcí, sokolských vystoupení a úspěšných fotbalových utkání s místními celky.



Legionáři krmí chrámové jeleny v historickém městě Nara. (sbírka ČsOL)

První zastávkou po obnovení plavby byla Šanghaj, kterou si mohli cestující prohlédnout a od Amerického Červeného kříže všichni dostali tropické obleky. Poté přepluli do Singapuru a 19. listopadu pokračovali přímo do Suez. Cesta probíhala za velkých veder, takže všichni velmi ocenili dva bazény ke koupání na palubě. V Suezu vystoupilo jen menší množství legionářů, kteří si následně stěžovali na obstrukce ze strany Britů. Ještě večer loď vjela do Suezského průplavu a ráno 11. prosince zastavila v Port Saidu. Jeho návštěva byla možná až po dlouhé prohlídce na celnici. V 18 hodin pokračovali do Středozemního moře a 17. prosince 1919 připluli do Terstu.

Zde na ně čekala poslední komplikace, jak si poznamenal A. Hartman: „*Podivnou nehodou nedošel telegram, poslaný ze Suez, hlásící náš příjezd, takže zde nebyli připraveni nás přijmouti; dává se nám tedy na vybranou: buď čekat, až přibude z Prahy zdravotní vlak, aneb vzítí za vděk prostými, netopenými vagony s podestlanou slámou, s nimiž ovšem stihneme do vlasti dříve. Ačkoliv většina z nás je nepevného zdraví, přece chceme být doma pokud možno nejdříve. Až na to, že nebudeme mít uprostřed hřejících kamínek, ani pěkných prkenných marke spaní, budou to přece jen tytéž, těplušky; na které jsme si tak dobře zvykli během kočovného života v Sibiři.*“ Příštího dne se tak do nich přestěhovali a vyrazili domů. ■



### VELITEL

Václav Beneš (15. 11. 1876, Kounice – 20. 10. 1936, Jince) sloužil v letech 1897–1900 u hulánského pluku č. 11 a poté odešel i s chotí do Ruska, kde byl učitelem tělocviku v krymském Simferopolu. Po vypuknutí války se přihlásil do České družiny, byl

ale vybidnut, aby pomáhal s organizací odboje. Do armády tak vstoupil až v listopadu 1915 a absolvoval kyjevskou školu praporčíků. Poté sloužil u záložního praporu a v srpnu 1916 byl přidělen k 16. finskému stř. pluku. V listopadu 1916 byl přeřazen ke 2. čs. stř. pluku, nejprve jako velitel čtyř 7. roty, ale záhy byl jmenován pobočníkem velitele pluku. Účastnil se bitvy u Zborova, v listopadu 1917 se ujal 8. roty pluku a od dubna byl opět pobočníkem. V září se stal velitelem pluku. V jeho čele stál až do února 1919 a účastnil se tak bojů s bolševiky. Jeho zdravotní stav se však zhoršil a byl proto určen k evakuaci do vlasti. Doma pokračoval v armádě, od roku 1922 velel pěšímu pluku 25. Roku 1928 odešel v hodnosti plukovníka do penze.

### USAT Heffron

Trup lodi *USAT Heffron* byl na objednávku americké armády založen 31. prosince 1918 v loděnicích Bethlehem Steel Co. v kalifornské Alamedě. Dokončili ho v květnu 1919. Byl 134 metrů dlouhý a měl výtlač 7611 BRT. Plavba s 8. transportem čs. legií tak byla jedna z jeho prvních. V dubnu 1920 byl přidělen Pacifické flotě a jeho domovským přístavem se stal Fort Mason v Kalifornii. Kapitánem byl jmenován James W. Scott. Ten tuto funkci vykonával i během plavby s posledním 36. transportem legií. Ve funkci byl až do ledna 1921, kdy bylo plavidlo v New Yorku přeřazeno do zálohy. Jako zajímavost můžeme uvést, že v meziválečném období vlastnil Památník osvobození stříbrný pohár, který vyhrálo legionářské fotbalové družstvo *Heffronu* v Kóbe a japonskou vlajku, kterou legionářům darovali japonští námořníci u příležitosti záchranění lodi při její havárii.



Japonská nákladní loď  
Karachi Maru.  
(sbírka ČsOL)



## Karachi Maru

POČET: 995 čs. legionářů + 29 různých  
ÚTVARY: invalidé a nemocní  
VELITEL: kpt. A. Novák  
DOBA PLAVBY: 3. 10. 1919–27. 11. 1919

**P**ro dopravu devátého transportu invalidních legionářů byla pronajata japonská loď *Karachi Maru*. Z přístavu Vladivostok je na palubu lodi převážel malý ruský parníček Smelčák. V pátek 3. října 1919 se s legionáři rozloučil generálmajor Stanislav Čeček a v pět hodin odpoledne loď upustila vladivostocký přístav. Plavba *Karachi Maru* však nezačala klidně. Již druhý den plavby Japonským mořem se zhoršilo počasí a loď začal ohrožovat tajfun. Kapitán lodi se proto rozhodl změnit trasu a dočasně zakotvit u břehů Koreje, než 7. října pokračoval v plavbě dál. Rozbouřené moře na samém počátku plavby se také podepsalo pod množstvím případů mořské nemoci (kinetózy), byť k tomu velitel transportu, kapitán Novák, poznamenal:



Generál Stanislav Čeček, velitel československých vojsk na Dálném východě, se loučí s legionářskými invalidy před opuštěním Vladivostoku. (VÚA-VHA Praha)



Legionáři nastupují na palubu lodi. (sbírka ČsOL)

*„Přesný počet onemocnění touto nemocí zjistiti nelze, poněvadž dobrovolci považují nemoc za slabost a zapírají.“*

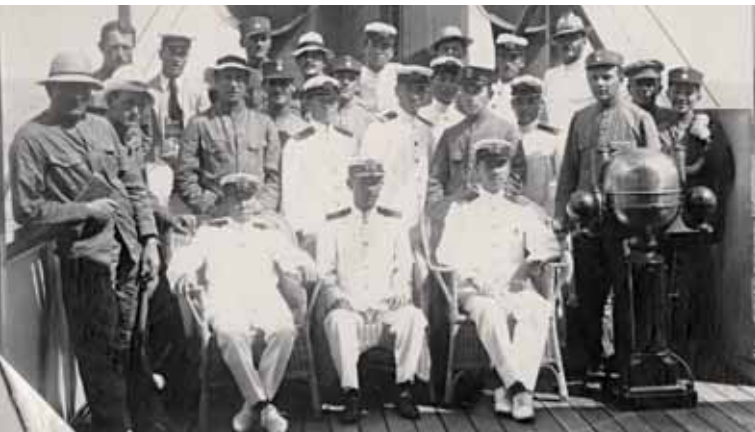
Záhy se projevilo nedostatečné vybavení. Nedostávalo se nádobí pro přípravu pokrmů a převažování vody na pití, provizorní pekařské pece, zbudované na palubě, se po prvním použití zbouraly a staly se nepoužitelnými, a i když se na lodi vedle československých vojáků a civilistů plavilo i několik žen a dětí, nebyly pro ně vybudovány samostatné latríny. Nejpalčivější byly problémy se stravováním, kdy musely být všem mužským pasažérům sníženy denní dávky. Jinak byla cesta klidná a dle dosavadního zjištění nepřišel žádný z cestujících o život.

Pro ukrácení dlouhých chvil byly pořádány osvětové kroužky – přednášky o politice, ekonomice či cestopisu, kulturní vystoupení legionářských hudebníků a zpěváků, kabaret. Nechyběl také vlastní časopis 9. transportu. O náladách během plavby informoval velitel transportu následovně: *„Nuda a stesk týrají pouze někdy. Již nyní je pozorovati změnu v chování jednotlivců. Jistá*



**Legionáři v podpalubí Karachi Maru. (VÚA-VHA Praha)**

*bezohlednost vojáka, odkázaného dlouhou dobu sama na sebe, mění se ve společenský takt, volnější způsob jednání ustupuje zdvořilému, ale pevnému vystupování. Ze všeho patrné, že se velice uvažuje o nejbližší budoucnosti: o vstupu mezi příbuzné a známé ve vlasti. Nedostatek tabáku na lodi – nebyl vůbec naložen – se sice velmi těžce nese, ale nálady dosud nekazí.“*



**Skupina japonských a československých důstojníků na horní palubě. (sbírka ČSOL)**



**Pekárna na lodi Karachi Maru. (sbírka ČSOL)**

První zastávkou byl až přístav Singapur, který bylo umožněno po skupinkách navštívit a využít možnosti poznat tento kraj a nakoupit neznámé zboží. Další cesta vedla přes Cejlon, Aden, Rudým mořem a Suezským průplavem do Středozemního moře. Cílovou stanicí byl italský přístav Terst, kam loď doplula 27. listopadu 1919.

Krátký čas strávený v Terstu využili legionáři k nakupování potravin a ochutnávání vína, jak na to vzpomínal Jozef Roháček z 12. pluku: „V Terstu nás hostili talianskí vojáci vínem a niektorí bratia si tu dobre potiahli. Ja a Zochman kúpili sme si každý dve fľaše domov. Brat konzul Šeba nás chytro vystrojil na ďalšiu cestu. Keď sme nastupovali do vlaku, brat Zochman padol a zlomil si rebro.“

Legionáři však nemysleli jen na sebe a své blízké. Loď *Karachi Maru* přivezli do Československa také materiální pomoc dobročinné organizaci České srdce, která podporovala válečné sirotky a vdovy. Dar předaný šikovatelem Beránkem zahrnoval: 300 kg rýže, 122 kg sádla, 7,20 kg čokolády, 59 krabic zavařenin a 179 krabiček kaka. V podmínkách poválečné Evropy se jednalo o naprosto nedostatkové komodity.

Bohužel, rozkazy 9. transportu ani lodní časopis se nedochovaly a k cestě lodi *Karachi Maru* s legionáři na palubě je jen málo zpráv. ■

## VELITEL

Antonín Novák (15. 6. 1889, Královice – ?) byl před válkou učitel a aktivní sokol. Byl mobilizován k pěšímu pluku č. 28 a již 18. srpna 1914 byl Rusy zajat. V květnu 1916 se v Tjumeni přihlásil do čs. vojska o měsíc později byl zařazen k 11. rotě 2. čs. stří. pluku. Později byl přeložen k 1. čs. záložnímu pluku. S ním se účastnil bojů s bolševiky a 7. srpna 1918 byl zraněn u Samary do prsou. Poté byl nějaký čas přidělen k poddůstojnické škole a následně k 7. rotě 9. čs. stří. pluku, zřejmě jako její velitel. Pravděpodobně kvůli svému zranění byl stažen z řadové služby a působil v hodnosti kapitána u 2. přech. stanice ve Vladivostoku. Byl jmenován velitelem 9. transportu, který měl jet původně na loď *Jeruselem*. Ta však do Vladivostoku nedorazila. Doma se vrátil k učitelskému povolání. Ve 20. letech byl odborným učitelem při měšťanské škole v Uhříněvsi a později ve Velkých Popovicích. Další osudy nejsou zatím známy.



## Karachi Maru

Plavidlo s výtlakem 5860 BRT postavily v roce 1919 loděnice Kawasaki v Kóbe pro společnost Kokusai Kisen K. K., která jej používala k přepravě nákladu i lidí. Plavba s čs. legionáři byla zřejmě její první zámořskou cestou. V roce 1933 získala loď společnost Yamamoto Kisen K. K. Používala ji až do roku 1941, kdy ji převzala armáda, přejmenovala na *Shozan Maru* a upravila pro transport vojáků. Ty následně vozila po celém dálnévýchodním bojišti. Dne 1. ledna 1943 ji poškodila americká ponorka *USS Trigger*. Po opravě se vrátila do služby, ale 26. června 1943 byl konvoj, ve kterém se plavila, u ostrova Hačidžódžima napaden ponorkou *USS Jack* (SS-259) velitele T. M. Dykerse. Tomu se podařilo zasáhnout a potopit lodě *Toyo Maru* a *Shozan Maru*, na které zahynulo kolem 60 námořníků. Ponorka byla následně poškozena japonskými letadly a musela se stáhnout.





Japonská loď *Capetown Maru* ve Vladivostoku.  
(VÚA-VHA Praha)

## Capetown Maru

**POČET:** 1 077 čs. legionářů + 44 různých  
**ÚTVARY:** invalidé a nemocní  
**VELITEL:** mjr. Oborský  
**DOBA PLAVBY:** 27. 10. 1919–13. 12. 1919

**V** pořadí 10. transport invalidních československých legionářů z Ruska do Československa se plavil na japonské lodi *Capetown Maru*. Lidé určení do 10. transportu byli ve Vladivostoku vyčleněni již na začátku října 1919, kromě legionářů se jednalo o československé občany-civilisty, manželky a děti, jednoho Itala a jednoho Poláka. Nalodování začalo až dopoledne 24. října, kdy se na palubu dostala 8. transportní rota poručíka Julia Půži a skupina nakladačů pod velením podporučíka Josefa



*Nalodování na loď Capetown Maru ve Vladivostoku.*  
(VÚA-VHA Praha)



*Legionáři určení do 10. transportu z Ruska do Československa čekají na nalodění.* (VÚA-VHA Praha)

Suchánka. Od mola na loď dopravoval pasažéry malý parník *Naděžný*. Ještě před odplutím zemřel ve vladivostocké nemocnici civilista Emil Bevtl, který měl transportem odplout, a posádka lodi převzala k dopravě pozůstalost po legionáři Františkovi Báčovi z Rohozné u Poličky, zemřelém 22. října, aby ji předala jeho ženě.

Loď *Capetown Maru*, kterou legionáři překřtili na „Kape to Máry“, vyplula z Vladivostoku v pondělí 27. října 1919. Při rozloučení s vracejícími se legionáři pronesl velitel čs. vojska na Dálném východě, genmjr. Čeček, ironicky: „*Tak mi připadá, že pro nás ruské dobrovolce bylo by nejlepším údělem, kdybychom se všichni nalodili na jediný velký parník a ten se uprostřed oceánu potopil. Národ by nám postavil veliký pomník, ke kterému by každoročně putoval, vzpomínal by nás krásnými řeči a my bychom*





**Pece lodní pekárný.** (VÚA-VHA Praha)

*od národa nic nepotřebovali. My tady jsme jinak rostli, probili se jako svobodný lid od Volhy až k moři, viděli široký svět, a tak se obávám, že si s národem doma nebudeme dobře rozumět.“*

První plánovanou zastávkou byl Singapur, kde transport pobyl zhruba necelý týden. Zde byly pro čs. dobrovolníky připraveny dárkové balíčky (tři na osobu) obsahující kávu, čaj a koření. Tyto balíčky měly být možností, jak něco dovést domů blízkým, pokud by mužstvu nebylo umožněno vystoupit v přístavu. Lze předpokládat, že tyto balíčky vzaly za své ještě během plavby, neboť v tropickém počasí nebylo možné dlouhodobě uchovávat nakoupené zásoby masa a dalších potravin. Při naložování se navíc ztratila část sušeného ovoce.

Velitel transportu musel opakovaně nabádat k šetření s pitnou vodou. Především na začátku plavby byly stížnosti japonských námořníků na nešetrné zacházení s důležitou zásobou vody časté. Vypracován byl přísný harmonogram, který umožňoval mytí a praní pouze v určených hodinách (ráno a odpoledne). Sladkou vodu bylo možné použít jen pro mytí obličeje a zubů. Ale i na tato omezení si pasažéři brzy zvykli.

Poslední den pobytu v Singapuru si za nepřístojné chování a opilství vysloužil dvoudenní vězení a zákaz vystupování z lodi až do příjezdu do Evropy střelec Eduard Klokočník. Nebyl ostatně jediným trestaným legionářem během cesty. Za vyvolání hádky byl pěti hodinami v temné komoře potrestán také Rudolf Benda. Největším potížitou byl však František Vondráček, který odmítl nastoupit udělený trest



**Vladivostocký přístav se spojeneckými loděmi.** (sbírka ČsOL)



**Ubytovací prostory pro legionáře na lodi Capetown Maru.** (VÚA-VHA Praha)

za neuposlechnutí rozkazu a po příjezdu do vlasti byl postaven před vojenský soud.

Na konci listopadu připlula loď do Džibuti v ústí Rudého moře. Během plavby Rudým mořem podlehli v lodní nemocnici cukrovce a tuberkulóze 1. prosince 1919 střelec Josef Jeslínek. Jeho pohřeb se uskutečnil téhož dne v sedm hodin večer. Rozkaz velitele transportu uvádí: „Pohřeb zesnulého naznačují na dnešní 7. hodinu večerní, ze zádi lodi. Každá rota zúčastní se ho oficiálně dvěma zástupci, zvolenými rotou, a tito zástupci – podle předpisu oděti – dostaví se krátce před určenou hodinou na místo aktu. Ostatní bratři zbytečně nepřekážejte; ohledně chování vašeho nemusím zajisté připomínati, že má být důstojné na všech místech lodi po celou dobu trvání aktu.“ Opatrovníkem pozůstalosti zemřelého byl jmenován des. Matěj Kroupa.

Cesta pokračovala Suezským průplavem do Port Saidu, kam *Capetown Maru* dorazila 5. prosince. Přes Středozemní moře zamířila loď do jihofrancouzského přístavu Marseille. Plavba zde skončila 16. prosince 1919 v osm hodin ráno. Následovala cesta vlakem přes Francii a Švýcarsko do Československa. ■

## VELITEL

Antonín Oborský (Ulrich; 22. 11. 1873, Obora – 3. 3. 1940) vystudoval chemii na univerzitách v Praze a Lipsku a získal inženýrský titul. Věnoval se povolání cukrovarnického chemika a stal se ředitelem cukrovaru v italském Bazzanu. Publikoval několik prací o analýze cukerní šťávy. Po vypuknutí války byl mobilizován a v říjnu 1915 byl v hodnosti nadporučíka Rusy zajat. V Rjazani se záhy přihlásil do čs. vojska, kam byl přijat v červnu 1916. Byl zařazen do 1. čs. stř. pluku, zúčastnil se rozvědek i následných bojů s bolševiky. V listopadu 1918 se stal II. náčelníkem Chemického odboru Technického oddělení čs. vojska. Tento post zastával v hodnosti majora do konce března 1919. Po návratu domů pokračoval v armádě. V roce 1926 byl povýšen na plukovníka, sloužil u strojního praporu a zřejmě koncem 20. let odešel do výslužby. Na ústavě pro fyziologii rostlin Karlovy university se pak úspěšně zabýval studiem zlata v rostlinách a analýzou popelů rostlin.

## Capetown Maru

Nový japonský parník *Capetown Maru* měl 9 100 tun. Bohužel nebylo o této lodi možné dohledat žádné další konkrétní informace a zde otištěná úvodní fotografie je rovněž jediným dostupným snímkem celého plavidla, na kterém se přepravil 10. transport.

*Japonská loď Italy Maru.*  
(VÚA-VHA Praha)



## Italy Maru

**POČET:** 980 čs. legionářů + 57 různých  
**ÚTVARY:** invalidé a nemocní  
**VELITEL:** mjr. Štěpán  
**DOBA PLYBY:** 22. 11. 1919–6. 1. 1920

**J**aponská loď *Italy Maru* najatá Centrokomisí převážela, tak jako ostatní lodě zajištěné pro transport z Ruska do Československa, kromě legionářů-invalidů také jejich manželky a děti, a také civilní čs. občany. Po naložení a rozloučení se s genmjr. Stanislavem Čečkem vyplula loď vyprovázená hudbou 1. čs. pluku z přístavu Vladivostok v sobotu 22. listopadu 1919, v devět hodin ráno.



*Hloučky legionářů připravené k naložení. (VÚA-VHA Praha)*



*Nástup na loď ve vladivostockém přístavu. (VÚA-VHA Praha)*

Pasažéři 11. transportu si museli zvyknout na specifické podmínky života na palubě zaoceánské lodi, mezi které patřila důkladná šetrnost s pitnou vodou nebo opatrnost při odhazování nedopalků cigaret a vysypávání popela přes palubu. Požár na lodi se stával daleko nebezpečnějším, než požár na souši. Protivětr mohl oharky vyhozené do moře snadno zanést do otevřených oken kajut. Ke dvěma takovým případům došlo, naštěstí je „odnesly“ jen spálené slavníky.

První zastávkou, kam loď doplula na Mikuláše, byl Singapur. Čechoslovákům připadal tento přístav pod britskou správou jako jedna obrovská pohádková zahrada. Zde legionáři nafasovali tropické oblečení a klobouky. Obnažovat se a chodit bez pokrývky hlavy bylo totiž přísně zakázáno, neboť v rovníkových vedrech stačilo jen pár minut na přímém slunci a dostavovala se spálená kůže a úpaly. Zapůjčené tropické oblečení bylo nutno v Port Saidu zase odevzdat a vrátit, aby mohlo být využito dalšími transporty.



**Hudba 1. čs. stř. pluku „Mistra Jana Husi“ vprovází 11. transport z Vladivostoku. (VÚA-VHA Praha)**

V době zastávky v Singapuru došlo ke dvěma nešťastným úmrtím. Během služby na lodi zemřel jeden z japonských námořníků a při koupání v moři byl žralokem smrtelně napaden legionář Josef Šifner. Velitel transportu proto vydal následující rozkaz: „Neštěstí, která udála se na lodi a vyžádala si v oběť dva lidské životy, jsou důkazem, že nutno být co nejopatrnější, aby se předešlo neštěstím dalším. Zakazují proto co nejpřísněji lézt na místa ohražená zabradlím, příliš nahýbati se přes zábradlí, spáti na palubě na takových místech, kde se může spící snadno svaliti do moře. Nedělejte zbytečné bravury, které Vás mohou stát život. Je třeba snášeti trochu toho nepohodlí, vedra a jiných nepříjemností, spojených s cestováním na malém prostoru lodi, bez zbytečného reptání, které mysl i ducha otravuje. Mějte všichni stále na mysli, že po dlouhé době vracíte se domů k svým drahým, čímž budete odškodněni za vše, co nepříjemného nutno snésti během cesty.“

Ze Singapuru pokračovala cesta Indickým oceánem do Džibuti, kam *Italy Maru* doplula měsíc po vyplutí z Vladivostoku. Vánoce 1919 tak strávili účastníci 11. transportu plavbou Rudým mořem k Suez. Legionář V. Filip na ně vzpomínal: „Byl to tehdy zvláštní pocit. Jindy člověk o Vánocích vyhledával příjemné teplo vytopených kamen, a vyšel-li ven,



**Loď Italy Maru opouští záliv přístavu Vladivostok. (VÚA-VHA Praha)**



**Legionáři-invalidé namačkáni na palubě lodi Italy Maru. (VÚA-VHA Praha)**

*spatřil vše zbarvené do běla sněhovým příkrovem a zde najednou se octne na lodi uprostřed mořských vln, v nesnesitelném vedru 40 stupňů C, vyhledávaje – polonahý – sebe menší koutek příjemného stínu.“*

Do italského Terstu vplula loď 6. ledna 1920 a první část transportu ihned vyrazila vlakem směr České Budějovice. ■

## VELITEL

Alexandr Štěpán (3. 5. 1879, Stránka – ?) vchočil pivovarskou akademií a pracoval jako sládek v pivovaru ve Velkých Popovicích. Po vypuknutí války nastoupil k domobraneckému pěšímu pluku č. 38 a již v prosinci 1914 padl v hodnosti poručíka do ruského zajetí. V červenci 1916 vstoupil do čs. vojska. Po vzniku 5. čs. stř. pluku se nejprve stal velitelem 4. roty, v březnu 1918 velitelem II. praporu, ale po pár dnech se stal zatímním pomocníkem velitele pluku. V srpnu se stal velitelem pluku, úspěšně s ním bojoval s bolševiky a posléze byl povýšen na majora. V srpnu 1919 byl přeložen do štábu čs. vojska a jako velitel 11. transportu se vrátil domů. Zde opět působil jako sládek ve Velkých Popovicích.



## Italy Maru

Loď o délce 117,35 m a s výtlačkem 5859 BRT dokončily loděnice Kawasaki Dockyard Co. Ltd. v říjnu 1919 pro společnost Kawasaki Kisen K. K. Legionářský transport tak byl její první plavbou. Následně se plavila po celém světě, do Afriky, Ameriky i Evropy, například v roce 1923 měla trasu Alžír–Janov–New York. V listopadu 1941 plavidlo převzala japonská armáda, upravila na převoz vojska a v únoru 1942 použila při obsazení Jáv. V dubnu přivezla loď posily na Filipíny a v říjnu do Rabaulu na Nové Guiney. V neděli 27. prosince 1942 se Rabaul stal terčem náletu amerických těžkých bombardérů Boeing B-17 Flying Fortress, které zasáhly i přístav. Zde se jim podařilo poškodit torpédoborec *Tačikaze* a potopily loď *Italy Maru*.



Japonská nákladní loď *Scotland Maru*.  
(sbírka ČsOL)



## Scotland Maru

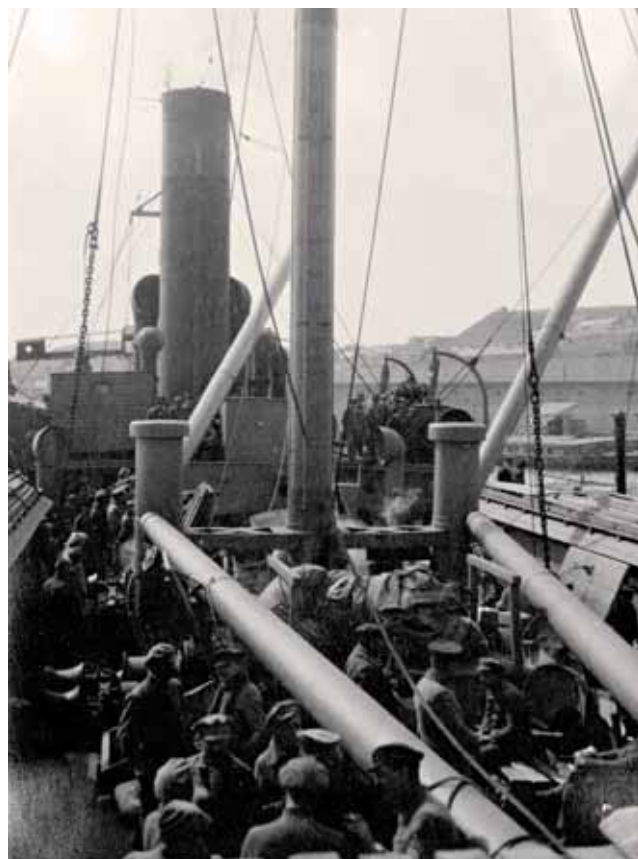
Počet: 943 čs. legionářů + 89 různých

Útvary: Invalidé a nemocní

Velitel: kpt. Boček

Doba plavby: 25. 11. 1919–8. 1. 1920

**C**entrokomisí najatá japonská loď *Scotland Maru* s invalidními legionáři, jejich rodinami a československými občany na palubě, vyplula z přístavu Vladivostok v úterý 25. listopadu 1919 v pět hodin odpoledne. Ještě předtím se s odjíždějícími přišel tradičně rozloučit gen. Stanislav Čeček v doprovodu člena delegace vyslané na Sibiř z vlasti. Čeček žádal odjíždějící bratry, aby



*Loď byla nákladní a nebyla ideální pro převážení tak velkého počtu lidí. (VÚA-VHA Praha)*



*Nakládání lodi Scotland Maru zásobami. (VÚA-VHA Praha)*

doma informovali o podmínkách Čs. vojska na Rusi a o potřebách pro zrychlení evakuace: „Hlavně jest nám zde zapotřebí prostředků finančních. Technických překážek nyní nestává vůbec žádných, lodí jest k dispozici dosti, jest si jen přát, aby je zdejší evakuační komise mohla co nejrychleji najímat!“ Pro velký mráz nemohla k odplutí zahrát hudba 1. čs. stř. pluku, což však nezabránilo hromadnému zpěvu legionářů na lodi i na mole písně „Kde domov můj“.

Od tohoto transportu s pořadovým číslem dvanáct byli na loď převážející čs. legionáře z Ruska do Československa přidělováni zástupci organizace YMCA (*Young Men's Christian Association*), tedy Křesťanského sdružení mladých lidí, a zasílány dary. Tak zvaní „ymkaři“ nebo také „američtí strýčkové“ pak během plavby pořádali přednášky a lekce anglického jazyka, často ale také půjčovali gramofony, fotili evakuované a vůbec se starali o dobrou náladu na palubě.

Třetí den plavby po neklidném moři zakotvila loď v japonském přístavu Karacu na ostrově Kjúšú. Zde došlo k doplnění tolik potřebných zásob pitné vody a uhlí nakládaného japonskými ženami. Po jednodenní zastávce v Japonsku pokračovala cesta Východočínským mořem kolem ostrova Tchaj-wan, přes Jihočínské moře kolem ostrova Borneo – v té době zemřel legionář Alois Kopecký a byl pohřben do moře – a po sedmnácti dnech zastavila v Singapuru. Mezitím, po překročení obratníku Raka, museli pasažéři odložit zimní svršky a bojovat s tropickými vedry. V Singapuru na ně naštěstí čekaly zapůjčené tropické oděvy a klobouky. Legionář Josef Kocan z Prahy na tuto zastávku fascinovaně vzpomínal: „*Singapore byl pro nás seveřany překvapením. Po prvé na pevnině tropického pásma, nemohli jsme se odtrhnouti od prvé palmy obsypané ovocem. Kvetoucí keře mandlovníku s hejny svištících druhů kolibříků, nádherná travnatá zeleň s množstvím tropické vegetace v prosinci, kdy u nás vše zaváto, působilo na nás radostným pocitem.*“

Štědrý večer roku 1919 strávili pasažéři lodi *Scotland Maru* v širých vodách Indického oceánu na cestě k Africe. Oslava svátečního dne nebyla příliš veselá, neboť na palubě lodi zemřela malá Věrka, dcerka legionáře Bohumila a jeho ženy Marie Gründlových. Dalšího dne doplula loď do Džibuti, kde se opět doplňovaly zásoby. Legionáři se zde bavili házením mincí místním mladíkům, kteří se ze svých člunků vrhali do průzračné vody. Plavba Rudým mořem zabrala dalších šest dní,



**Scotland Maru čeká na pokyn k vyplutí z Vladivostoku.**  
(VÚA-VHA Praha)

než dospěla k Suezskému průplavu. V Suezu oslavili legionáři příchod nového roku 1920. Předposlední zastávkou byl přístav Port Said, brána do Evropy. Legionář Bohumil Zachoval si do deníku poznamenal: „*Při vyjíždění z Port-Saidu jsme dostali každý gumový kruh a všechny záchranné lodě se připravily k pohotovosti poněvadž se tam dosud nalézaly ještě miny.*“

Jakkoliv si cestující na *Scotland Maru* již zvykli na plavbu po moři, v rozbouřeném Středozezemním moři se opět dostavila mořská nemoc. Loď se plavila kolem Kréty a podél Jadranského pobřeží do Terstu. Odkud pokračoval transport po železnici do Československa. ■



### VELITEL

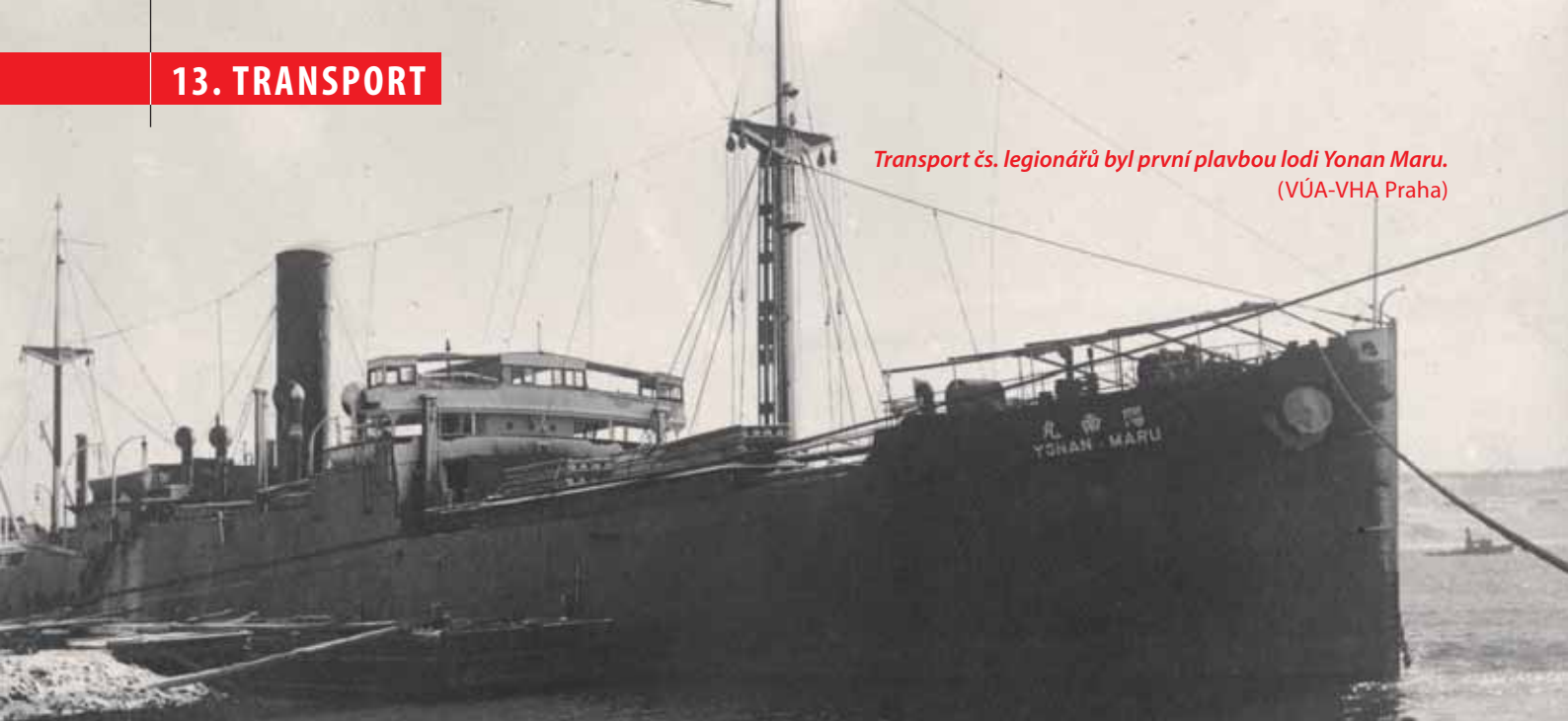
Bohumil Boček (4. 11. 1894, Sívce – 16. 10. 1952, Valdice) vystudoval textilní školu a po vypuknutí války byl odveden k zeměbranceckému pěšímu pluku č. 14. Již 28. prosince 1914 byl u Gorlice zajat. V listopadu 1915 se přihlásil do čs. vojska, od července 1916 sloužil u 1. čs. stř. pluku. V dubnu se stal velitelem

čety u 3. čs. stř. pluku a na podzim prodělal důstojnickou školu. Od 18. března 1918 sloužil u 7. roty, se kterou bojoval s bolševiky. V září byl těžce raněn s doživotními následky. V lednu 1919 ho povýšili na kapitána, stáhli do týlu a uznali služby v poli neschopným. Toto rozhodnutí sice u komise zvrátil, byl nicméně poslán do vlasti jako velitel 12. transportu. Doma pokračoval v armádě, od roku 1935 do okupace stál v čele hraničářského praporu 6, přičemž byl roku 1937 povýšen na plukovníka. Po okupaci se zapojil do odboje, v únoru 1940 odešel do exilu, kde zastával vysoké vojenské funkce. Do vlasti se vrátil jako generál a náčelník hlavního štábu. V lednu 1950 byl však přeložen do výslužby, o rok později zatčen a za údajnou zradu odsouzen komunistickým režimem na doživotí. Zemřel ve valdickém vězení.

### Scotland Maru

Plavidlo postavili loděnice Kawasaki Dockyard Co. Ltd. v Kóbe. Plavidlo dlouhé 117,3 m a s výtlačkem 5863 BRT převzala společnost Kawasaki Jisen K. K. Dostalo jméno *Scotland Maru*. Plavba s čs. legionáři byla zřejmě jeho první zaoceánskou cestou. Loď poté sloužila převozu nákladu po celém světě. V roce 1936 ji koupila společnost Ono Shoji Gomei K. K. Využívala ji však rok. Dne 7. dubna 1936 loď *Scotland Maru*, která se vracela z Port Sudanu do japonského přístavu Modži, najela na mělčinu v okolí města Kogošima. Nikdo na palubě sice nebyl ztracen, ale loď byla kompletně zničena.





*Transport čs. legionářů byl první plavbou lodi Yonan Maru.  
(VÚA-VHA Praha)*

## Yonan Maru

**POČET:** 1 306 čs. legionářů + 86 různých  
**ÚTVARY:** 1. pluk (štáb, I. a II. prapor, 1. kul. rota,  
oboz, hudba, ošetrovna, strážní oddíl)  
**VELITEL:** pplk. Kutlvašr  
**DOBA PLAVBY:** 9. 12. 1919–27. 1. 1920

**N**a konci roku 1919 konečně začaly transporty bojových jednotek. Jako první přišel na řadu samozřejmě nejstarší 1. čs. střelecký pluk „Mistra Jana Husí“. Počátkem října tak začal opouštět Irkutsk, který měl jako posádkové město, a vyrazil vlakovými ešalony do Vladivostoku. Cesta trvala zhruba dva týdny, ale pro nedostatek místa musely některé ešalony zůstat v tepluškách před městem. Pomalu se pak začali vojáci přesouvat do Podnoží na Ruském ostrově. Koncem listopadu začaly přípravy k odjezdu a čekalo se na loď.

Konečně 6. prosince připlula do Vladivostoku japonská loď *Yonan Maru* určená k evakuaci pluku. Neměla však dostatečnou kapacitu, takže jednotka byla rozdělena na dva transporty. S *Yonan Maru* měl plout I. a II. prapor, některé oddíly pluku a také štáb, včetně jeho velitele pplk. Karla Kutlvašra, který



*Příslušníci 1. čs. stří. pluku cestou k naložení na Yonan Maru.  
(VÚA-VHA Praha)*



*Nakládání koně na loď. Může to být Olga od hudby 1. čs. stří. pluku.  
(VÚA-VHA Praha)*

se stal také velitelem transportu. Na shon před odjezdem později vzpomínal Arnošt Cechmajstr: „*Za mrazivého jitra 9. prosince převezl nás náš Smělčák z Ruského ostrova do přístavu vladivostockého, kde jsme okamžitě vstoupili na novou a velkou loď japonskou Yonan Maru. Zavazadla, jakož i potraviny naloženy předešlého dne. Dva medvědi patřící 5. rotě (Míša a Choda) 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.*“

Ve 2. hodiny odpoledne 9. prosince 1919 se s transportem přijeli rozloučit gen. Čeček a předseda evakuační komise plk. Raše, k čemuž zahrála plukovní hudba. Následně loď vytáhla kotvy a odrazila od ruských břehů. „*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. (...) Br. Generál Čeček provází naši loď na motorovém člunu až k výjezdu ze zálivu Zlatý roh. Míjíme Ruský ostrov, na němž jsme prožili poslední chvíli v Rusku, a vyjíždíme na širé moře.*“ poznamenal si A. Cechmajstr.

První zastávkou transportu se stal japonský přístav Karacu na ostrově Kjúšú, kam loď dorazila 12. prosince. Legionáři dostali možnost navštívit město, kde zrovna kvetly kamélie a dozrávaly citrusy, což na Čechoslováky udělalo velký dojem, stejně jako pořádek v ulicích. Loď mezitím doplnila uhlí a vodu a již následujícího dne se vydala na další cestu. Během ní musela loď projet silnou bouří, takže se mezi legionáři rozmohla „mořská nemoc“. Následně připlula loď do teplých

jižních vod a legionáři obdrželi široké kalhoty a tropické klobouky. V 15. hodin 23. prosince loď zakotvila v Singapuru.

Následující den byl věnován návštěvě města a nákupům. Na loď byly naloženy káva a koření, které si Čechoslováci objednali, a také mouka pro Itálii. Byly doplněny zásoby pitné vody. V Singapuru se také transport potkal s delegací z vlasti, v jejímž čele stál pplk. Václav Kopal, veterán, který prošel srbskou, ruskou, francouzskou i italskou armádou. Ten také uspořádal přednášku o poměrech ve vlasti. Na další cestu se transport vydal 26. prosince.

Následovala dlouhá plavba přes Indický oceán, kde byl také improvizovaně oslaven Nový rok 1920, směrem k africkým břehům. Nuda na palubě byla zaháněna různými přednáškami a koncerty plukovní hudby. Ztenčily se také zásoby čerstvých potravin a musely být využity konzervy. Další zastávkou bylo Džibuti, tehdy hlavní město Francouzského Somálska, kam transport dorazil 11. ledna 1920.

V přístavu byl naložen další náklad pro Itálii a doplněny zásoby pitné vody a potravin. Legionáři si také mohli prohlédnout město, které však ani členy 1. pluk moc nenadchlo. Část z nich se tak věnovala koupání v moři, A. Cechmajstr později vzpomínal na jednu úsměvnou událost, která však mohla mít tragický konec: „Někteří našli si zábavu v koupání v přáštvi, vrhající se z lodi do moře. Jeden bratr, který vůbec neuměl plavat, vrhnu se též do moře a počal tonouti. Vytáhli jej z vody a plísnil: „Proč ležeš do vody, když neumíš plavat?“ Na což on jim odpověděl: „Já myslil, když to udrží takovou loď, že to udrží mne taky.“ V 18 hodin 12. ledna *Yonan Maru* Džibuti opustila.

Následovala plavba Rudým mořem do Suezského průplavu, kam vplula 17. ledna a v Suezu čekala v řadě na proplutí. Následně ráno 19. ledna zakotvila v Port Saidu, který si mohli legionáři prohlédnout. Zde také došlo ke změně cílového přístavu. Loď původně směřovala do Janova, ale obdržela rozkaz zamířit do Terstu. Na závěrečnou část plavby vyrazila v 8 hodin ráno 20. ledna.



Cvičení na palubě *Yonan Maru*. (VÚA-VHA Praha)

Středozemní moře je však přivítalo značně rozbourané, takže cesta ubíhala pomalu. „22. leden. Tuto noc jsme špatně spali, loď se silně kolébala. Lůžka naše vrzala, burácení větru jde do taktu, a položil-li jsi ucho na podušku, slyšel jsi, jak vlna za vlnou pleská o stěny lodi. Také palubu zalévaly mocné vlny, že bylo nebezpečno tam jít. Ještě ráno moře bouří. Kdo nemusil na palubu, zůstal ležeti dole.“ Tak na poslední část plavby vzpomínal A. Cechmajstr.

Konečně ráno 27. ledna 1920 dorazila *Yonan Maru* do Terstského zálivu, musela však čekat do 6. hodiny ranní, aby mohla pokračovat dále. Za zvuku plukovní huby pak vjela do přístavu po 10. hodině dopolední. Následovalo uvítání plk. Šebou a lékařská prohlídka, po které mohla loď zakotvit a zahájit vyloďování. Následujícího dne proběhla přehlídka pluku, po prohlídce města nastoupili legionáři do tří připravených vlaků a ve 22 hodin vyrazil směrem k vlasti. Na území republiky vjeli 1. února a přes České Budějovice zamířili do Prahy. ■

## VELITEL

Karel Kutlvašr (27. 1. 1895, Michalovice – 2. 10. 1961, Praha) pracoval před válkou v Kyjevě. Dobrovolně vstoupil do České družiny, kde na sebe záhy upozornil odvahou a směrností. V červnu 1916 byl povýšen na praporčíka a stal se velitelem 2. roty 1. čs. stř. pluku. V květnu 1917 se stal velitelem 4. roty, kterou vedl i během bitvy u Zborova. Následně absolvoval kurz velitelů praporů. Po vypuknutí bojů s bolševiky v květnu 1918 se opět vyznamenal a v červenci byl jmenován velitelem III. praporu. Během bojů u Kazaně byl raněn. V říjnu 1918 se stal velitelem celého 1. čs. stř. pluku, který vedl během závěrečných bojů na magistrále a jako velitel 13. transportu ho také dovedl domů. Pokračoval v armádě, v roce 1938 velel jako brigádní generál 4. divizi. Po okupaci se zapojil do činnosti Obrany národa a po propuknutí Pražského povstání se stal jeho vojenským velitelem. Po komunistickém převratu byl v prosinci 1948 zatčen, ve vykonstruovaném procesu odsouzen za vlastizradu a vězněn až do roku 1960.



## Yonan Maru

Loď byla postavena roku 1919 Osackými železárnami, které založil roku 1881 Angličan E. H. Hunter a které jako první v Japonsku stavěly železná plavidla západního typu. Loď s výtlačkem 7 154 BRT (brutto registrovaných tun – 1 BRT = 2,83 m<sup>3</sup>) a délkou 126,5 metru používala společnost Taiyo Kisen K. K. Jednalo se o nákladní loď, byla však upravena pro transport vojska. Transport čs. legií byl její vůbec první plavbou. Od roku 1925 loď používala společnost Nippon Kisen K. K. z Kobe. Plavidlo bylo ztraceno 17. října 1931. Z oregonského Portlandu do čínské Šanghaje vezlo náklad pšenice a dřeva, u Aleutských ostrovů jej však překvapila silná bouře, během které se potopilo.





*Trás-os-Montes, loď 14. transportu. (sbírka ČsOL)*

## SS Trás-os-Montes

**POČET:** 1 643 čs. legionářů + 176 různých  
**ÚTVARY:** 1. čs. stř. pluk (III. prapor, 2. a 3. kul.  
 rota, pluk. dělostřelectvo a vozatajstvo),  
 sanitní vlak č. 5, sborná rota  
**VELITEL:** pplk. Klecanda  
**DOBA PLAVBY:** 18. 12. 1919–2. 2. 1920

**D**ruhá část 1. čs. stř. pluku musela ve Vladivostoku čekat téměř dva další týdny, než byla k dispozici další vhodná loď. Tou byla *SS Trás-os-Montes*, původně německá loď zabavená Portugalci, kteří ji dali k dispozici spojencům pro válečné účely. Ta do Vladivostoku přivezla ruské vojáky z tureckého zajetí a Angličané jí poté poskytli pro evakuaci čs. vojáků. Loď byla pro transport vojska poměrně dobře upravena (byť některé vzpomínky uvádějí, že nebyla vůbec pohodlná) a měla také



*Zád' Trás-os-Montes po nalodění legionářů. (sbírka ČsOL)*

nemocniční oddělení. Toho bylo využito a do transportu byl zařazen i sanitní vlak č. 5, který evakuoval čs. psychiatrickou léčebnu z Tomsku a do Vladivostoku dorazil 15. prosince. Naloděna byla také jedna sborná rota.

*Trás-os-Montes* měla vyplout již 17. prosince, ale nakládání se protáhlo, takže k tomu došlo až následujícího dne. „Bylo to právě ve čtvrtek 18. prosince 1919. Fičel ostrý a mrazivý vítr, až vodní trubky na lodi zamrzly a popraskaly. Na dané znamení lodní sirénou loď byla odpoutána a v 9 hod. 4 min. ráno (podle lodního záznamu) odplula na širý Tichý oceán. Již druhý den nás stihla menší bouře a kolébání lodi způsobilo mnohým bratřím mořskou nemoc. Šťastně jsme vjeli do Žlutého moře, jež právem se nazývá žlutým, neboť voda je jemným nánosem čínských řek zkalena.“ Tak na začátek cesty později vzpomínal František Rybníček, desátník 1. čs. stř. pluku.

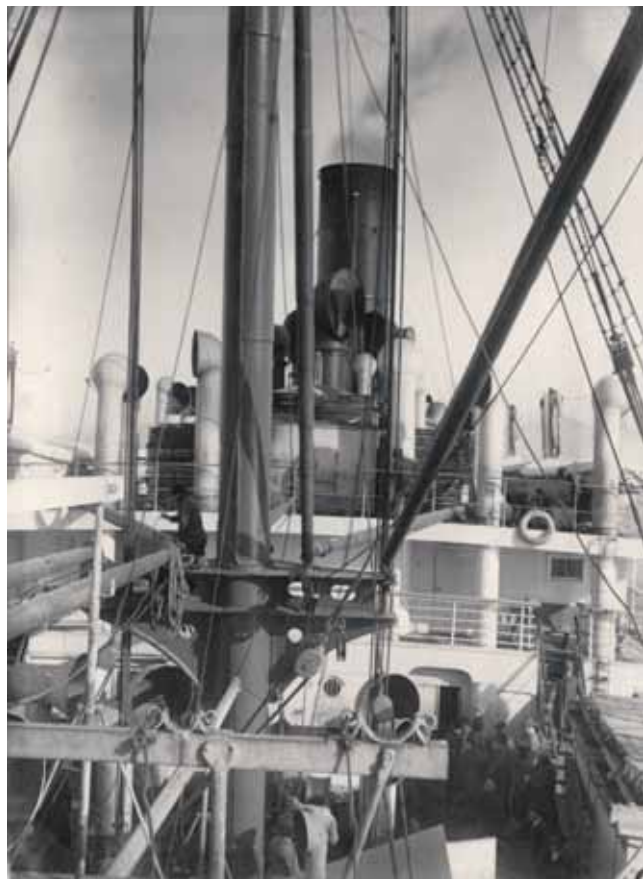
Plavidlo mířilo do čínské Šanghaje, kam dorazilo po čtyřdenní cestě. Zakotvilo uprostřed přístavu, kde zůstalo celý týden. Doplnovalo zde totiž veškeré zásoby a došlo k opravě mrazem poničeného topení. „Druhý den čínští dělníci pomocí kladek vykládali v pytlích písek, jenž zatěžkával loď a nakládali za velkého křiku z barží na loď až do ponoru lodního rýží, mouku, uhlí a jiné. Uhlí nakládali několik dní ve dne i v noci. Lopatami je vyhazovali na můstky v několika patrech nad sebou a z nejhořejšího je házeli bočnými dveřmi lodními do velkého prostoru lodního. Kolem lodi bylo po celý čas velmi rušno.“ zaznamenal si F. Rybníček.

Dlouhé zastavení dalo možnost k mnohým návštěvám města. Byly zde oslaveny i Vánoce, jak si zapsal Květoslav Hřivna: „Také my jsme v daleké cizině prožili pěkný Štědrý večer. Shromáždili jsme se všichni ve velkém městském sále, kde nám šanghajská YMCA uchystala štědrovečerní nadílku a postarala se spolu s naším osvětovým sborem o příjemný program večera, na nějž mezi nás zavítali mimo jiné též někteří krajané čeští v Šanghaji usedlí. Večer zahájen byl za slavnostní nálady anglickými proslovky zástupců YMCA a města, na něž anglicky odpověděl náš velitel podplukovník Klecanda. Nato zapěl náš pěvecký sbor národní hymnu „Kde domov můj“, jejíž drahé zvuky zněly nám tehdy tím sladčeji, čím větší a vroucnější byla již naše touha po vzdáleném domovu a osvobozené vlasti. Další program tohoto nezapomenutelného štědrého večera vyplněn byl zpěvem,



recitacemi, hudbou a družnou zábavou. (...) O občerstvení všech bylo postaráno v buffetu, kde dámy Angličanky a Čiňanky stále rozdávaly čaj, bouillon a rozmanité čínské zákusky. Velmi milé překvapení způsobil nám náš krajan a legionář Smitt, virtuos na housle, který se neočekávaně asi po deváté hodině se svým pianistou dostavil na náš večírek, aby svým uměním ochotně přispěl k jeho úspěchu. Vedle Smetanovy „Touhy po vlasti“ zahráli nám oba krajané umělci, kteří ocitli se právě v Šanghaji, ještě několik národních písní. Jejich neočekávané vystoupení bylo námi přijato s nadšením. Nato po dalších recitacích dostavila se na náš Štědrý večer vojenská hudba z amerického křižáku Brooklyn, jejíž všichni členové i s kapelníkem byli Malajci z Filipínských ostrovů a hrála nám pěkné evropské a americké skladby dlouho do noci. Konečně došlo i k rozdělení všem přichystaných malých štědrovečerních dáreků a nato odebrali jsme se po zdařilém Štědrém večeru opět k ozářenému našemu přístavu.“

Až 29. prosince mohla loď pokračovat dále, ale po několika hodinách uvízla na mělčině a musela počkat na příliv. Následně byl hlášen tajfun v Žlutém moři, takže plavba mohla pokračovat až následujícího dne. Poté zamířila k Cejlonu, kde zakotvila 14. ledna 1920 v Kolombu. Legionáři měli možnost si město prohlédnout a již následujícího dne zamířil transport přes Suezský průplav do Port Saidu. Odpoledne 22. ledna 1920 se odehrála smutná událost, když byl do Rudého moře nedaleko Adenu pohřben střelec 11. roty 8. čs. st. pluku František Mička (\*1889), který skonal toho dne brzy ráno. O pět dní později následovala jednodenní zastávka v Port Saidu a pak už jen zbývala cesta Středozemním mořem do italského Terstu, kam loď dorazila 2. února 1920. ■



Paluba lodi Trás-os-Montes. (VÚA-VHA Praha)



### VELITEL

Vojtěch Vladimír Klecanda (15. 11. 1888, Praha – 22. 4. 1947, Praha) byl před válkou ředitelem pobočky firmy Laurin & Klement v Charkově. Dobrovolně se přihlásil do České družiny, byla mu přiznána hodnost podporučíka a stal se velitelem čety. V srpnu 1915 byl přidělen ke zpravodajskému oddělení Jihozápadního frontu, kde neúnavně loboval za nábor čs. dobrovolníků z řad zajatců a měl velký podíl na zřízení čs. komandy v zajateckém táboře Dárnica. V létě 1917 se však připlétl do puče gen. Kornilova a byl internován. Propuštěn byl až na zásah gen. Diterichse v červnu 1918! Následně se stal organizátorem a velitelem čs. rozvědky. V říjnu 1919 však onemocněla jeho manželka, která pracovala jako zdravotní sestra, a on se s ní vrátil domů. Doma pokračoval v armádní kariéře, často působil jako diplomat a v roce 1930 byl povýšen na divisního generála. Během okupace podporoval rodiny legionářů. V dubnu 1945 přijal nabídku K. H. Franka, aby odletěl s delegací protektorátní vlády do Švýcarska, kde mělo být dojednáno obsazení Protektorátu Američany. Mise zkrachovala a jemu přinesla cejch kolaboranta. Již v květnu 1945 byl zatčen, ale v srpnu 1946 byl zbaven všech obvinění. Nicméně armáda s ním stále vedla kárné řízení. Zemřel 22. dubna 1947 po pádu z okna svého bytu. Pravděpodobně se jednalo o nešťastnou náhodu, ozývaly se však i hlasy o politické vraždě.

### SS Trás-os-Montes

Loď byla postavena loděnicemi Joh. C. Tecklenborg v Brémách pro společnost Norddeutscher Lloyd. Na vodu byla spuštěna 21. srpna 1906 pod jménem *Bülow* a byla určena pro 2 042 pasažérů. Již v září téhož roku provedla první plavbu na Dálný východ, následně se plavila i do Austrálie a USA. Do roku 1914 provedla pět zaoceánských plaveb, ale po vypuknutí války zůstala v Portugalsku. To poté, co v březnu 1916 vstoupilo do války, loď zabavilo a pojmenovalo *Trás-os-Montes*. Následně loď sloužila k přepravě spojeneckých vojáků. Na jaře 1919 vezla domů australské vojáky, zde naopak nabrala přes 5 000 „nepřátelských“ občanů, kteří byli vyhoštěni z Austrálie. Roku 1924 byla prodána společnosti Companhia Nacional de Navegacao, která jí používala pod jménem *Nyassa*. Během druhé světové války vykonala 14 plaveb do Ameriky, v únoru 1944 přivezla skupinu evropských uprchlíků do Haify. Ze služby byla loď vyřazena roku 1949 a roku 1951 sešrotována v britském Blythu.





Japonská loď Shunko Maru ve Vladivostoku.  
(VÚA-VHA Praha)

## Shunko Maru

**POČET:** 1 025 čs. legionářů + 242 různých  
**ÚTVARY:** důstojnická škola, škola nezletilých  
dobrovolců  
**VELITEL:** pplk. Svátek  
**DOBA PLAVBY:** 24. 12. 1919–12. 2. 1920

**C**entrokomisi se podařilo v Japonsku zajistit k transportu loď *Shunko Maru*. Na její palubě se měl do vlasti vrátit 2. čs. stř. pluk „Jiřího z Poděbrad“. Zdržel se však na Transsibiřské magistrále, která byla v té době přeplněna. Padlo tedy rozhodnutí, že se lodí vrátí důstojnická škola Čs. vojska na Rusi a škola nezletilých dobrovolců. Loď měla připlout do Vladivostoku 21. prosince, přičemž školy



Japonský přístav Karacu. (sbírka ČsOL)



Přístav Džibuti v tehdy Francouzském Somálsku. (sbírka ČsOL)

došly o dva dny dříve rozkaz připravit se k evakuaci. Ihned po připlutí lodi začalo nakládání, naloženy byly také suroviny pro republiku (např. velká zásilka bavlny). Náklad tvořilo také 74 beden sušených žloutků a 760 beden kondenzovaného mléka, které byly zakoupeny ze sbírky uspořádané vojáky pro dobročinný spolek Česká srdce. Ten vznikl roku 1917 na popud básníka J. S. Machara na podporu strádajících dětí a aktivní byl zejména v Praze a Vídní. Jeho činnost s koncem války neskončila, a když se k vojákům dostaly zprávy o hladovějících sirotcích, rozhodli se jim pomoci. Pplk. Svátek doma také předal zástupcům spolku peněžitý dar. Na lodi se plavilo také 53 internovaných delegátů ze zrušeného 2. sjezdu čs. vojska.

Loď opustila Vladivostok 24. prosince 1919 po 14. hodině: „Nazdar!“ křikne nám naposledy na rozloučenou generál Čeček. „Nazdar!“ zahřmí z paluby, a když pozdrav zalehl v moři, křikne jeden bratr z paluby na generála: „Tak a teď si tu zůstaň, my už jedeme!“ Sobec, jen když on jede. Ale ostatní měli radost též, jen jakás obava před tou dalekou cestou nedala radosti projevit se. Zatáčíme k Ruskému ostrovu a za hodinu ztrácíme Vladivostok z očí a ocitáme se na širém moři. Tam radost evakuační rychle mizí. Moře se vlní, loď se kolébá z boku na bok. Slabší bratři druh za druhem mizejí v útrokách lodních, balí se v přikrývky

a ukládají svůj rozhoupaný žaludek na promrzlou postel, aby po půl hodině běželi odvést první daň moři.“ Takto zachytil v České škole na Sibiři odjezd lodi řídicí učitel školy nezletilých dobrovolců Václav Valenta.

První zastávkou byl večer 26. prosince japonský přístav Karacu, který si následujícího dne mohli legionáři prohlédnout. Po doplnění uhlí a pitné vody pokračovala loď 30. prosince do Šanghaje, kde udělala krátkou zastávku, a dále do Singapuru, kam dorazila 12. ledna 1920. Zde se zdržel jen dva dny a pokračoval Indickým oceánem do Džibuti. „Cesta nejdělnější, jaká jen může být. Vždy za tři čtyři dny potkáme jednu loď. Ve dne se bavíme pozorováním delfinů a létajícími rybami, v noci prohlížíme jižní oblohu a ponocujeme do dvou hodin z půlnoci, abychom viděli „Jižní kříž“. O jiném neslyšíš na palubě mluvit nežli o hvězdách. I naši kluci již propadli té horečce. Sedí v hloučcích na vozech či plachtách, natažených nad palubou, a co od velkých nychtali, s tím hvězdaří.“ To si zaznamenal V. Valenta a pokračoval: „Plujeme ve vzdálenosti dvou stupňů od rovníku. Teplota se drží stále kolem +30 °R (37,5 °C). Spátí možno sotva od dvanácti v noci, do rána v podpalubí nedá se spát vůbec. Vše se rozložilo po palubě. Máme nouzi o pitnou vodu. Mýti se můžeme v sladké vodě pouze dvakrát v týdnu, ostatní dny musíme se spokojit se sprchami. Jsme celí slaní, vše se na nás lepí od soli. Lodní kapitán na mapě, visící na palubě, postrkuje praporeček. Ach, jak pomalu se plazíme po oceáňě!“

Po plavbě dlouhé dvacet jeden den zakotvili v Džibuti, kde byly naloženy suché kůže, a hned následujícího dne pokračovali směrem k Suezskému průplavu. Po šesti dnech zakotvili v Suez, prohlédli si horu Sinaj a čekali ve frontě lodí, až na ně přijde řada k vjezdu do průplavu. Tak se stalo ráno dalšího



**S 15. transportem se plavila také škola nezletilých dobrovolců. Na snímku z Českých Budějovic je její druhá třída, zcela vpravo stojí Václav Valenta. (sbírka ČsOL)**

dne, přičemž cestující zaujaly zbytky bojů na východním břehu. Večer dopluli do Port Saidu, kde byly vyloženy kůže a doplněny zásoby. Po krátké návštěvě města se ještě odpoledne vydali na poslední část cesty. Při vyplutí všechny zaujala hořící ruská loď Tula s nákladem zápalak.

Večer 11. února udělala loď zastávku na ostrově Mali Lošinj a ve 2 hodiny 40 minut následujícího rána šťastně doplula do Terstu, k čemuž si Valenta poznamenal: „Až když loď přirazí ke břehu, spadne ti kámen z prsou, který tě tísnil celou cestu. Ted' jsi zas na pevnině. Naděje, že se dostaneš domů živ a zdrav stoupla rázem o 75 %.“ V Terstu byly transportu přiděleny dva vlaky, kterými 13. února vyrazili přes Lublaň a Štýrský Hradec do vlasti, ježž hranice překročili za ranní tmy 17. února. Ještě téhož dne dojeli do Prahy. ■

## VELITEL

Oleg Svátek (3. 2. 1888, Domoradice – 1. 10. 1941, Praha) ukončil roku 1907 vídeňskou Kadetní zeměbranceckou školu a stal se vojákem z povolání. Sloužil u zeměbranceckého pěšího pluku č. 17, se kterým odešel v srpnu 1914 na ruskou frontu. Již 2. září ale padl v hodnosti nadporučíka do zajetí. V srpnu 1915 se přihlásil do čs. vojska, kam byl přijat po roce v srpnu 1916.



Od roku 1917 sloužil u 6. čs. stř. pluku, v srpnu 1918 byl povýšen na podplukovníka a od září svému pluku velel. Po bojích s bolševiky se v listopadu 1918 stal velitelem důstojnické školy Čs. vojska na Rusi. Domů se vrátil v čele 15. lodního transportu. Pokračoval ve službě v armádě, nejprve ve Vojenské akademii, ale později velel několika brigádám a poté 12. divizi. Roku 1929 byl povýšen na brigádního generála. Během mobilizace roku 1938 stál v čele hraniční oblasti 42 a v březnu 1939 bojovala jeho 12. divize na Slovensku s Maďary. Po okupaci se zapojil do odboje v rámci organizace Obrana národa. V září 1941 byl gestapem zatčen, při výsleších týrán a 1. října 1941 popraven.

## Shunko Maru

Loď byla dokončena v listopadu 1919 loděnicemi Harima pro společnost Goko K. K. z Amagasaki. Loď s výtlačkem 6780 BRT byla dlouhá 129,5 m. Plavba s legionářským transportem tak byla její první. Roku 1921 ji koupila společnost OSK Line z Osaky a loď konala plavby po celém světě. Bylo také změněno jméno na *Syunko Maru*. V říjnu 1941 plavidlo zabavila Císařská armáda a upravila na pomocnou transportní loď. Po vypuknutí války v Tichomoří se podílela na přepravě vojáků na Filipíny. Dne 2. října 1942 byla zařazena do konvoje, který vezl zásoby jednotkám bojujícím na Nové Guiney. Transport byl ale objeven americkou ponorkou *USS Skipjack*, která ho odpoledne 14. října 1942 napadla. Japonci se sice bránili palbou děl, i tak byla *Syunko Maru* zasažena dvěma torpédy a odpoledne se jižně od Palau potopila. Osádka ale stihla loď opustit na záchranných člunech.



Lod *Hwah-Yih*, kterou Čína zabavila Rakousko-Uhersku.  
(VÚA-VHA Praha)

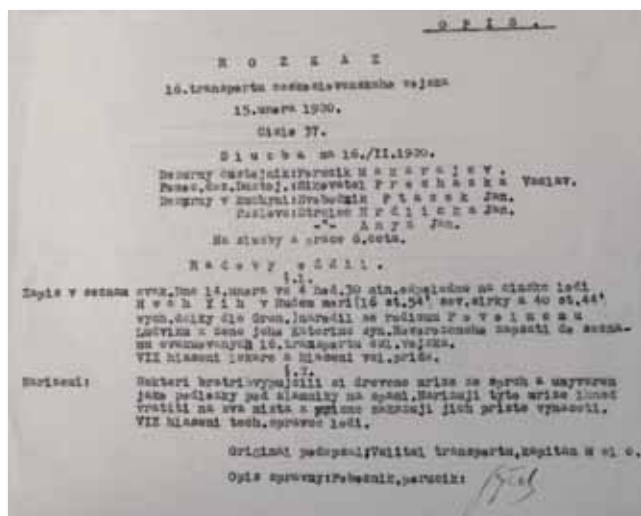


## HWAH-YIH

**POČET:** 1 134 čs. legionářů + 170 různých  
**ÚTVARY:** letecký oddíl, ubytovací předvoj 2. čs.  
stř. pluku, 3 sborné roty, invalidé a jednotlivci  
**VELITEL:** kpt. Melč  
**DOBA PLAVBY:** 10. 1. 1920–26. 2. 1920

Koncem roku 1919 se podařilo Centrokomisi v Číně zajistit loď *Hwah-Yih*, nicméně 2. čs. stř. pluk stále do Vladivostoku nedorazil. Začal sice Irkutsk opouštět již 1. prosince 1919, do cíle ale bez komplikací dojel jen vlak č. 1, kterému velel kpt. Jedlička a kterým cestovalo plukovní dělostřelectvo s jízdním výzvědným oddílem a zvěrolékařská nemocnice 1. divize. Zbýlých devět ešalonů uvízlo ve zmatku na železnici. První ešalon byl domů odeslán jako předvoj pluku a hlavními evakuovanými se tak stalo 13 důstojníků, 138 členů mužstva a 17 různých od leteckého oddílu, jehož velitel kpt. Melč se stal i velitelem transportu. Naloděna byla též zřejmě část internovaných členů III. praporu 4. čs. stř. pluku, kteří se v červnu 1919 vydali osvobodit zadržované členy nepovoleného sjezdu čs. vojska. S dalšími příslušníky sborných rot a jednotlivci narostl transport na 1 304 evakuované. Transport také přepravil různý letecký materiál, včetně čtyř letounů L.W.F. Tractor.

Nakládání začalo 9. ledna 1920. Následujícího dne v 13.30 hod. vstoupili na loď gen. Čeček a dr. Girska, kteří provedli prohlídku lodi a rozloučili se s odjíždějícími. Následně byl vydán povel k vytažení kotev a ve 14.20 vyrazila loď za zpěvu čs. hymny na moře. „Silně mrzne a loď je celá obalena ledem a jíním. (...) Vrchní část podpalubí proměněna na prostorné kabiny, opatřené pryčnami o třech poschodích, lůžky se slavníky, na kterýžto přepych jsme ani nebyli zvyklí, a pouze



**Opis rozkazu č. 37 z 15. února 1920. Kromě rozpisu služeb na další den a nařízení k vrácení „vypůjčených“ rohoží ze sprch, přikazuje zapsat do seznamu transportu novorozeného syna manželů Povolných. (VÚA-VHA Praha)**

uličky mezi pryčnami jsou příliš úzké, takže ani dva podle sebe nemohou projít. Kapitán lodi, jakož i lodní důstojníci, jsou Angličané, ostatní obsluha Číňané,“ vzpomínal na začátek cesty Josef Kohák od 2. čs. stř. pluku.

První zastávkou bylo po třídní plavbě opět japonské Karacu. Zde bylo doplněno uhlí, ale Čechoslováci nemohli na břeh. K transportu tak zamířili místní obchodníci na malých lodičkách, nicméně se vyskytl nový problém, jak uvádí Kohák: „Nechybí ani celé hejno obchodníků, kteří křížují okolo lodi, nabízejíce ke koupi různé japonské výrobky, většinou drobnůstky na památku a ovoce. Koupěčtivost by u nás rozhodně byla, každý by si chtěl přivést domů věčičku na památku nebo aspoň sérii roztomilých pohledů, ale koupěschopnost naprosto neexistuje. Jsme, bohužel, úplně bez peněz, takže si nemůžeme

koupiti ani pohled jako jedinou upomínku na slunné Japonsko.“ Zde loď také opustilo 25 Francouzů.

Další cesta transportu pokračovala do Singapur: „Změna teploty působí blahodárně na naši náladu, kupíme se na palubě, neboť v kajutách začíná být dusno. Okolo naší lodi poletují celá hejna létajících ryb, pozorujeme četné rybářské lodi při lovu, nemalý zájem budí světélkování moře a skákající delfini. Mořskou nemoc má každý za sebou hned v Japonském moři, a mnozí mají na ni špatnou upomínku. Máme před sebou dlouhé dny plavby do Singapore a každý snaží se ukrátiti dlouhou dobu podle svého způsobu.“ Po téměř dvou týdnech dorazila loď do Singapur, ale opakoval se problém s financemi: „Ráno obhlížíme okolí a sledujeme v blahém očekávání našeho lodního hospodáře, který se vypravuje do města do místní banky pro peníze. Zanedlouho se vrací, ale nové zklamání: bez peněz. Je to k zoufání, když malajští obchodníci nabízejí krásné mušle a ani ty si člověk nemůže koupiti. Vidíme okolo sebe takové nesmírné bohatství, krásné přístavy, plné honosných lodí obchodních, pancéřové křižníky hrdě sedí na vodě, ó, jak je nám tebe líto, naše mladá republiko, jaký jsi ubohý žebráček proti těmto zde, kteří nazývají tyto přístavy a kolonie svými.“

Následovala cesta na Cejlon, která trvala další týden. „Zde konečně dostáváme na své cestě první peníze, a to každý šest rupií, a je samozřejmé, že každý pospíchá do města. (...) Šest rupií je obnos, za který stejně není možno pomýšleti na velké nákupy a jsme nuceni spokojiti se jenom s nějakou tou pohlednicí a maličkostí,“ povzdechl si Kohák. V kolombské francouzské nemocnici byl zanechán střelec Václav Melichar od 5. čs. stř. pluku. Transport měl poté udělat zastávku v Džibuti, ale nakonec zamířil do Suez. Zde se však nezdržel a ještě v noci proplul průplavem, což mnoho z cestujících zarmoutilo, protože niče neviděli. Následovala zastávka v Port Saidu a noční vyplutí směrem na italský Terst.

Poslední část plavby ale přinesla výraznou změnu počasí i nečekané nebezpečí: „Nastává stále větší ochlazování



Kapitánský můstek lodi Hwah-Yih. (VÚA-VHA Praha)

a odkládáme poznenáhlu tropické kalhoty a oblékáme teplejší náš stejnokroj. Vlivem počasí zdechly již všechny opičky, které si hoši koupili v Colombo, a nebylo dne, aby se nekonal okázalý pohřeb těchto vržením do moře. Zanedlouho vidíme již řecké ostrovy a blížíme se Jaderským mořem k Terstu. V blízkosti Terstu viděti jest množství loděk, zaměstnaných lovem min, a my sami jsme málem na jednu najeli, ale na štěstí byla včas zpozorována.“

Do cíle loď dorazila večer 26. února 1920. Druhý den začalo vykládání zavazadel a nakládání čs. vlaků, které již byly připraveny. Hranice republiky transport překročil večer 28. února a 1. března 1920 dorazil do Prahy. ■

## VELITEL

Lev Melč (10. 5. 1891, Loučka – 20. 11. 1934, Praha) pocházel z mlynářské rodiny a roku 1912 byl povolán k vojenské službě. V letech 1913–1914 prodělal pilotní výcvik a po vypuknutí války odešel s jednotkou Flik 8 na východní frontu. Během obležení pevnosti Přemyšl přeletěl 22. března 1915 k Rusům. Přihlásil se do čs.



vojska, do kterého vstoupil v červnu 1916. Byl přidělen k 1. čs. stř. pluku, následně absolvoval poddůstojnickou školu. Od června 1917 sloužil u 8. čs. stř. pluku, ale již po měsíci byl převelen k inženýrské rotě 2. čs. stř. divize. Konec roku 1917 strávil u francouzské mise a v lednu 1918 nastoupil k 1. čs. leteckému a automobilnímu oddílu. Po vypuknutí bojů s bolševiky byl přidělen k ruskému leteckému oddílu, který se přidal k legionářům, a provedl s ním 33 letů nad povolžskou frontou. V srpnu 1918 se stal velitelem čs. leteckého oddílu, který také dovedl domů. Zde pokračoval v armádě, podílel se na organizaci čs. letectva. V únoru 1921 však demobilizoval a poté podnikal. Zemřel roku 1934 na tuberkulózu.

## HWAH-YIH

Plavidlo, postavené anglickými loděnicemi Wigham Richardson & Co Ltd, bylo uvedeno do služby v únoru 1899. Jeho majitelem byla největší rakousko-uherská námořní společnost Österreichischer Lloyd se sídlem v Terstu, která loď pojmenovala SS *Silesia*. Společnost konala plavby zejména do Asie. Když vypukla válka, byla *Silesia* právě v čínských vodách. Zde také zůstala, protože návrat domů byl nebezpečný. V srpnu 1917 vyhlásila Čína válku Rakousko-Uhersku, loď zrekvírovala a přejmenovala na *Hwah-Yih*. Plavidlo se také stalo centrem diplomatického sporu mezi Čínou a Itálií. Když totiž dorazilo s legionáři do Terstu, bylo Itálie jako bývalý rakouský majetek zabaveno, byť dle předchozích smluv měli Číňané na loď nárok. Spor hrozil přerůst v obchodní válku, nicméně byl zažehnán a loď byla vrácena. Sloužila pak až do roku 1934, kdy ji v Šanghaji sešrotovali.



Lod' Nižnij Novgorod.  
(VÚA-VHA Praha)

## Nižnij Novgorod

**POČET:** 684 čs. legionářů + 64 různých  
**ÚTVARY:** 2. čs. stř. pluk (štáb, plk. hudba,  
plk. ošetrovna, 1., 3., 4., 11. a výzvědná rota),  
jednotlivci

**VELITEL:** pplk. Hasal

**DOBA PLAVBY:** 13. 2. 1920–8. 4. 1920

**Z**bytek 2. čs. stř. pluku dorazil do Vladivostoku mezi 13. až 24. lednem 1920. Po ubytování na Ruském ostrově se ihned začal chystat k odjezdu. Rozkazem z 25. ledna se členové pluku dozvěděli, že z Ruska odplují ve dvou transportech. Pro první část byla určena stará ruská loď *Nižnij Novgorod*, která připlula do přístavu 8. února. Ihned začalo doplňování uhlí a pitné vody a také nalodění nákladu – mědi a bavlny. Nakládání zásob započalo 11. února a následujícího dne se nalodily i vybrané útvary pluku. Téhož dne se s transportem přišel rozloučit gen. Čeček a velitel 1. čs. stř. divize plk. Voženílek.

Transport se na cestu vydal v 8 hodin ráno 13. února 1920. Panovaly silné mrazy, takže moře bylo zamrzlé a cestu lodi prorážel menší ledoborec. Počasí však velmi znepríjemňovalo cestu, jak poznamenává kronika pluku: „Moře jest klidné, dosud však panuje citelný chlad, který brání v používání vodu, umyvadel a klosetů, neboť voda v rourách zamrzá. V ubíkáčích mužstva, které nelze vytápěti, jest velmi chladno.“ Není



Na palubě lodi Nižnij Novgorod. (sbírka ČSOL)



Nalodování na Nižnij Novgorod ve Vladivostoku. (sbírka ČSOL)

to ani překvapující, loď byla totiž k přepravě cestujících upravena teprve nedávno.

Plavidlo mířilo do japonského přístavu Modži. Cestou ale dostalo zprávu, že zde probíhá stávka, takže zamířilo do Karatcu, kam dorazilo ráno 16. února. Zde již bylo pěkné jarní počasí, což zlepšilo náladu cestujících, ovšem vstoupit na pevninu mohl jen velitel transportu a dalších 10 vybraných příslušníků. Loď proto oblehli různí japonsští prodavači, někteří byli i vpuštěni na palubu. Po doplnění uhlí a pitné vody opustila loď ve 13 hodin 18. února Japonsko a zamířila do Singapuru.

Vplula tak do teplých tropických vod, takže na palubě byla roztáhnuta plátěná chránítka proti slunci a vojáci začali odkládat své zimní uniformy. Dlouhou chvíli na lodi si krátili v různých kroužcích (např. šachovém či pěveckém) či kurzech cizích jazyků, denně koncertovala plukovní hudba a oblíbeně se těšila kinopromítačka „amerického strýčka“ Athertona.

Pozornost samozřejmě přitahovalo také moře a koník hudby Ferda, který v dřevěné kleci statečně snášel útrapy cesty.

V Singapuru loď zakotvila v 10 hodin 29. února. Zde již bylo povoleno vystoupit na břeh, čehož bylo využito k návštěvě města, místního muzea či zoologické zahrady. A také k nákupům drobných suvenýrů. Na další cestu se transport vydal 2. března. Na širém Indickém oceánu byly 7. března oslaveny narozeniny prezidenta Masaryka a o tři dny později v 7 hodin ráno loď přistála v cejlonském Kolombu. To mohli sice vojáci navštívit, ale protože vypukla stávka přístavních dělníků, zapojili se do nakládání uhlí a 12. března Kolombo opustili.

Poté *Nižnij Novgorod* zamířil Arabským mořem do Džibuti. „Únavná cesta bez zvláštních příhod. Cítiti škodlivost dlouhého pobytu na tak omezeném prostoru lodním, nedostatek pohybu a zaměstnání. Ani ranního cvičení pro nedostatek místa není. Teplotura klesá,“ poznamenává plukovní kronika. Vítaný rozruk tak vyvolal telegram z 19. března, který loď pro nedostatek uhlí v Džibuti přeměroval do Adenu.

Do tohoto britského přístavu loď dorazila v 18 hodin 22. března. Vojáci mohli navštívit město, kde byl dokonce sehrán vítězný fotbalový zápas s místními. Už následujícího dne ale cesta pokračovala. Pro nedostatek personálu se k práci na lodi dobrovolně přihlásilo několik čs. vojáků. V uhlí pak bylo nalezeno několik arabských dělníků, kteří tak chtěli utéct před bídou a špatným zacházením od nadřízených. Rudé moře bylo také značně neklidné, takže loď musela zpomalit a u mnoha cestujících se objevila silná mořská nemoc.

Večer 30. března loď dorazila do Suez, kde několik hodin čekala na vpuštění do průplavu. Tím úspěšně proplula a v 16 hodin následujícího dne přistála v Port Saidu, který však mohli navštívit jen důstojníci, poddůstojníci a ženatí vojáci. Večer 1. dubna vyplul *Nižnij Novgorod* na poslední úsek cesty.

Na můstku byl však nezkušený lodivod, který měl velký problém dostat plavidlo na širé moře. Kolem Kréty a Otranským



Vykládkání lodi *Nižnij Novgorod* v Terstu. (sbírka ČsOL)

průlivem dorazili do Jaderského moře, kde byly drženy hlídky proti volně se pohybujícím minám. Večer 7. dubna zakotvila loď na noc na ostrově Mali Lošinj a ráno pokračovala směrem na Terst. Do terstského přístavu doplula téhož dne kolem 16. hodiny. Zde již na transport čekal plk. Šeba a zástupci čs. úřadů. V noci proběhlo vyložení nákladu i zavazadel a 9. dubna bylo vše přeloženo na dva čs. sanitní vlaky, které se ještě večer vydaly směrem do republiky.

V Lublani byl transport vřele přivítán a vojáci s hudbou prošli městem a defilovali před místní vojenskou posádkou. Následně pokračovali přes Rakousko do Horního Dvořiště, kam vlaky dorazily brzy ráno 13. dubna. Následovalo přivítání v Českých Budějovicích. Po poledni pokračovali v cestě, přičemž na jednotlivých stanicích vlaky vítalo místní obyvatelstvo. Noc strávil transport v Benešově a brzy ráno 14. dubna dorazil konečně do Prahy. ■

## VELITEL

Antonín Hasal (7. ledna 1893, Nová Huť – 22. dubna 1960, Washington, USA) žil před válkou v Rusku, kde dobrovolně vstoupil do České družiny. V červenci 1916 se stal velitelem čety 2. čs. střílečského pluku. Od dubna do srpna 1917 působil u OČsNR, následně se vrátil ke 2. pluku. V listopadu 1918 se stal zástupcem velitele pluku a v únoru



1919 jako podplukovník jeho velitelem. V jeho čele zůstal do roku 1928, absolvoval několik kurzů a roku 1934 byl povýšen na divisního generála. Během mnichovské krize velel XIV. hraničnímu pásmu. Po okupaci se zapojil do činnosti Obrany národa, v březnu 1940 ale odešel do exilu. Přes Francii se dostal do Británie, kde se pod krycím jménem Nižborský stal přednostou Vojenské kanceláře prezidenta republiky (VKPR). V roce 1944 se stal velitelem Velitelství osvobozeného území a mezi dubnem 1945 a červencem 1946 byl ministrem dopravy a techniky. Poté se vrátil do čela VKPR. V červnu 1948 byl z funkce odvolán a odešel opět do exilu. Usadil se v USA, kde byl např. poradcem vlády pro otázky východní Evropy.

## NIŽNÍJ NOVGOROD

Loď byla Rusy koupena ve Velké Británii v lednu 1891 jako nedokončená a již v březnu vykonala první plavbu z Oděsy na Dálný východ, který se stal jejím hlavním působištěm. V letech 1896–1897 prošla renovací v Newcastlu. Roku 1900 byla poškozena a prošla opravou v Nagasaki. Po vypuknutí první světové války se plavila zejména do Japonska a USA, odkud přivážela hlavně munici. V době podepsání Brestlitevského míru byla zrovna v Seattlu, kde byla zabavena a používána ke spojení s Ruskem. V dubnu 1919 byla poskytnuta protibolševickým silám a plavila se po všech oceánech. Po vítězství bolševiků byla využívána ruskými emigranty, kteří ji však pro finanční problémy prodali. Přes Britý se dostala do SSSR a roku 1923 byla zařazena do stavu Gostorflotu. Ještě téhož roku loď u Kronštadtů těžce poškodila srážka s ledovou krou. Byla odtažena do Petrohradu, kde následujícího roku rozhodli o jejím sešrotování.





Loď americké armády USAT Sheridan. (VÚA-VHA Praha)

## USAT Sheridan

**POČET:** 1 604 čs. legionářů + 351 různých  
**ÚTVARY:** štáb 1. čs. stří. divize a její oddíly,  
 1. čs. leh. děl. pluk (bez IV. bat.), 2. rota  
 2. čs. stří. pluku, nemocnice č. 3, lazaret I. div.,  
 zvěrolékařská nem. I. div., invalidní odd.  
**VELITEL:** pplk. Žák  
**DOBA PLAVBY:** 28. 2. 1920–18. 4. 1920

**Z**bytek 2. pluku měl z Vladivostoku odplout na lodi *Madawaska*, přičemž se k němu měl připojit také štáb 1. čs. stří. divize a jemu podřízené oddíly. Za velitele byl určen náčelník štábu I. divize pplk. Žák. Do přístavu však nečekaně dorazila loď *USAT Sheridan* a došlo k výrazné změně plánu. Na *Sheridan* byly nově určeny oddíly I. divize, tři baterie 1. čs. lehkého dělostřeleckého pluku a několik dalších útvarů a z 2. pluku jen 2. rota. Nakládání materiálu a zavazadel začalo 26. února a k nalodění legionářů následujícího dne došlo za přísného dohledu, protože na předchozí lodě se podařilo dostat několika osobám do transportů neurčeným.

Jak píše Karel Kavena, ubytování je moc nenadchlo: „*Ill. třídou rozuměl se kus plátna 190x70 cm, napnutý na železný rám a zasazený do železné konstrukce tak, aby mezi ním a nejbližší vyšším lůžkem byla prostora 60 cm. Každá z těchto zásuvek, vždy*



Nalodování se na loď USAT Sheridan. (VÚA-VHA Praha)

*tří nad sebou, měla sloužiti jednomu z dobrovolců na dobu dvou měsíců za všechno: za lůžko, příruční skladiště, stůl i lavici. Že nebylo volného místečka ani pohodlí, je samozřejmé.“*

V 8 hodin ráno 28. února 1920 opustil 18. transport Rusko, přičemž loď si musela prorazit cestu ledem. Cestující ve III. třídě trpěli velkou zimou. Před polednem 1. března dorazila loď k japonskému přístavu Nagasaki, kde provedl prohlídku cestujících japonský lékař. Ten následně povolil vjezd do přístavu, kde *Sheridan* okamžitě obklopily lodičky místních prodejců. Bylo také povoleno navštívit město a po doplnění zásob v 12.40 hodin 3. března loď Nagasaki opustila.

Hned následujícího dne byl však mezi civilními pasažéry zaznamenán tyfus, načež byla celá osádka očkována. Již 5. března se ale objevily černé neštovice, takže došlo k dalšímu očkování. Loď zároveň vjela do tropických vod a ráno 7. března již byla na dohled Filipín. Následně proběhla na palubě oslava narozenin presidenta Masaryka. O dva dny později v 9 hodin ráno vplula loď do přístavu Mariveles na poloostrově Bataan. Zde byli nejprve všichni cestující ze zadní části lodi umístěni do karantény na břehu a následně mohl i zbytek cestujících ven. Toho bylo využito ke koupání, návštěvě pralesa, vstup do blízké vesnice domorodců byl však zakázán. Večer ale museli být všichni zpět na palubě a loď se vzdálila od břehu. Důvodem mohlo být špatné chování některých z legionářů, jak si poznamenal František Krejčí od 1. divize: „*Dnes 9. 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 Sheridanu. Večerem odtáhly Sheridanu ode břehu dál do moře, proto aby kluky nemusili pustiti na pevninu, protože si vandalsky počínali.“*

Filipíny loď opustila 10. března po 19. hodině, přičemž byly zpřísněny prohlídky a dbáno na dodržování čistoty. Následovala plavba do Singapuru, kam transport dorazil 15. března, opustit loď bylo ale dovoleno až následujícího dne. Legionáře opět zaujalo místní muzeum, tropická vegetace i shon v přístavu. Odjezd ze Singapuru proběhl v 11 hodin 18. března.

Kolem 2. hodiny odpolední 24. března dorazila loď do Kolomba, místní úřady však vydaly povolení k opuštění lodi až následujícího dne. Legionáři si opět prohlédli město, přičemž byli svědky příplutí francouzského křižníku, který se s britskými loděmi pozdravil 21. výstřely z děl. V 16 hodin 26. března opustilo plavidlo Kolombo a zamířilo do Adenu.





**USAT Sheridan zvedá kotvu před opuštěním přístavu Kolombo.**  
(sbírka ČsOL)

„27. března odpoledne na obzoru zpozorována plachetní loď. Dopluv k ní, Sheridan zastavil se. Z lodi vypravena lodička k Sheridanu se 7 muži domorodci, z nichž 2 vystoupili k nám. Loď jede z Bombay do Colombo, nemá však příznivého větru a naopak byla odehnána od původní cesty a jelikož tak cesta její se prodlužuje, prosili u nás potraviny, jichž měli již nedostatek. Z Bombay vyjeli 6. března. Touto zastávkou v širém moři jsme se opět opozdili,“ znamenal si o nenadálém přerušení cesty František Krejčí.

Do Adenu tak dorazili večer v 9 hodin 3. dubna. Druhého dne proběhla prohlídka města a již v 17 hodin se pokračovalo do Rudého moře. Večer se jeden z dělostřelců, naštěstí neúspěšně, pokusil o sebevraždu. V 7.30 hodin 10. dubna



**USAT Sheridan během zastávky ve filipínském Mariveles.**  
(VÚA-VHA Praha)

dorazili do Suez, kde jen čekali ve frontě k proplutí průplavu, a v půl druhé v noci 11. dubna byli v Port Saidu. Zde došlo k doplnění zásob, prohlídce města i nákupu suvenýrů. Následujícího dne se v přístavu objevil 19. transport legií a Sheridan předjel. Ten z Port Saidu pokračoval až 13. dubna.

Pak již jen zbývala plavba Středozemním mořem, která byla ukončena kolem 21. hodiny 18. dubna 1920 v Terstu. Přes noc byla vyložena zavazadla a 19. dubna po 16. hodině se začali legionáři z lodi přesouvat do tří připravených evakuačních vlaků. Ty se na cestu do vlasti vypravily následující ráno. Přes Rakousko dorazily do Českých Budějovic a 23. dubna odpoledne byly v Praze. ■

## VELITEL

Miloš Žák (11. 6. 1970, Brno – 16. 5. 1970, Praha) studoval práva v Praze a Vídni, přičemž v letech 1911–1912 absolvoval Školu jednorokých dobrovolníků ve Vídni. Po vypuknutí války byl odveden k vozatajstvu, v květnu 1916 byl přeložen k pěšímu pluku č. 78. Do ruského zajetí padl jako velitel roty v hodnosti nadporučíka 1. července



1917. Ihned se přihlásil do čs. vojska, po absolvování důstojnického kurzu se stal instruktorem úderníků a následně velitelem roty úderního praporu. Po vypuknutí bojů s bolševiky byl velitelem předvoje čeljabinské skupiny a v červenci 1918 byl u Chropniku raněn. Po vyléčení velel 4. čs. stř. pluku a v březnu 1919 se stal náčelníkem štábu 1. čs. stř. divize. I doma pokračoval v armádě, v lednu 1938 byl povýšen na divisního generála a během mobilizace velel hraniční oblasti 39. Po okupaci se zapojil do činnosti Obrany národa. V květnu 1943 byl zatčen a vězněn v koncentračních táborech. Po osvobození se vrátil do služby. Už v dubnu 1948 byl odeslán do výslužby a v listopadu 1948 odsouzen ve vykonstruovaném procesu k jednorokému vězení.

## USAT Sheridan

V červenci 1898 koupila SS *Massachusetts* americká armáda, která tím reagovala na nedostatečné přepravní kapacity během španělsko-americké války. Nechala loď přestavět a 9. ledna 1899 bylo plavidlo přejmenováno na *USAT Sheridan* na počest úspěšného velitele Unie v občanské válce gen. Philipa H. Sheridana (1831–1888). Poté bylo přiděleno Pacifické flotě americké armády s domovským přístavem ve Fort Mason. Následně sloužilo k dopravě vojáků i zásob do posádek v zámoří. Po vstupu USA do války se zapojilo do válečných operací, přičemž vykonalo dvě plavby s čs. legionáři. V té době mělo 105 lůžek v I., 56 v II. a 1749 ve III. třídě, dalších 48 v nemocnici a 16 v izolačním oddělení. Posádku tvořilo 187 osob. Americká armáda loď používala až do června 1922, kdy byla převedena pod U.S. Shipping Board, v prosinci prodána a již v říjnu 1923 v San Franciscu sešrotována.





Počátkem dubna došlo na palubě k slavnostnímu křtu dětí legionářů. Jejich kmotry se stali gen. Šokorov (vlevo) s manželkou (uprostřed). Křtícím je „strýček z Ameriky“ Vančura, který byl farářem. (VÚA-VHA Praha)

## USAT Madawaska

**POČET:** 2 175 čs. legionářů + 91 různých  
**ÚTVARY:** 2. čs. stř. pluk (II. prapor, kulometný prapor, 9., 10., 12., vozatajská rota, stráž. a hospod. oddíl štábu), 3. čs. stř. pluk (I. prapor, 1. kul. rota, plk. hudba, štábní, stráž. a telef. oddíl), Inspektorát čs. vojska, sborná rota  
**VELITEL:** pplk. Němec  
**DOBA PLAVBY:** 12. 3. 1920–16. 4. 1920

**V** úterý 9. března 1920 dorazila do Vladivostoku loď *USAT Madawaska*. Odjet na ní měl zbytek 2. a celý 3. pluk, ale loď měla menší kapacitu, takže Černý Petr tentokrát zbyl na 3. pluk, který se také musel rozdělit na dvě části. Dále byl do transportu zařazen Inspektorát čs. vojska v čele s gen. Šokorovem a jedna sborná rota. Do čela transportu byl jmenován velitel 3. pluku pplk. Němec, jeho zástupcem mjr. Luža od 2. pluku. Po naložení uhlí a nákladu začalo 10. března nakládání zavazadel a naložování legionářů, které trvalo do večera následujícího dne, kdy také loď navštívili zástupce velitele Dálného východu plk. Vuchterle, poslanec F. V. Krejčí a dr. Girska.

Na cestu se *Madawaska* vydala v 8 hodin ráno 12. března a o tři dny později došlo na palubě k slavnostní události: „15. března oslaveno na lodi třetí výročí založení 3. střeleckého pluku Jana Žižky z Trocnova. Po prosloveh gen. inspektora Čs.



Naložování 3. pluku ve Vladivostoku. (sbírka ČsOL)

vojska na Rusi gen. poručíka Šokorova a velitele 3. pluku zazpíval pěvecký sbor 2. pluku „Věno“ a hudba 3. pluku zahrála hymny,“ udává kronika 2. pluku. Poté již loď vplula do teplých tropických vod. Vojáci se také snažili různě zabavit, jak dále udává kronika 2. pluku: „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 lodí.“

První zastávkou transportu se 22. března stal Singapur. „K večeru přijel k lodi zástupce československého vojska v Singapuru, poručík Malý. S ním pak a s lodním hospodářem



**USAT Madawaska opouští Rusko. (VÚA-VHA Praha)**

jel velitel transportu k americkému konsulovi, aby byla zprostředkována koupě uhlí. Bylo rozhodnuto přijmouti nabídku té firmy, která by zajistila současně přistání lodi u břehu, aby vojáci mohli opustit loď a podívat se do města," uvádí kronika 3. pluku. To se podařilo, a zatímco loď doplňovala zásoby, mohli vojáci do města. Vyskytl se však nečekaný problém, jak udává kronika 3. pluku: „Na lodi potom došlo k zajímavým sporům. Někteří vojáci s rozhořčením odsuzovali nedemokratický způsob — vezení se městem rikšou — jako nedůstojné chování. Konec debatám přišel večer, kdy vojáci viděli, jak dělníci skončivší nakládání uhlí, jako mrtví zůstali únavou ležeti vedle lodi na kamenném nábřeží, nakládali uhlí od rána, od 6. hodiny do večera do 21. hodiny bez přestávky a obdrželi za to každý 35 centů. Rikša proti nim za půl hodiny jízdy si vydělal šestkrát tolik, 2 dolary.“ Singapur loď opustila 25. března v 11 hodin.

Již 30. března před polednem zakotvila loď v Kolombu, část z cestujících navštívila město, ale již o necelých 24 hodin později pokračovala směrem na Port Said. „Za této jízdy, dne 31. března, zemřel na lodi voják od 2. pluku. Kvečeru byl pohřben. Na zadní palubě se shromáždila většina transportu. Za zvuku Chopinova smutečního pochodu bylo tělo zemřelého vojína zabaleno v prapor, nesené na nejnižší palubu, kde zbrání mu byla vzdána poslední pocta. Pěvecký sbor zapěl Beethovenova „Anděl lásky“, plukovní hudba zahrála „Kol Slaven“, za rotu s mrtvým druhem se rozloučil jeho velitel čety, lodní siréna zastavila loď a při zvucích hymny, kdy do půli byly spuštěny vlajky, byly ostatky zemřelého předány vlnám.“ Oním nešťastníkem byl Vladimír Cigoš z Nedakonice od 10. roty 2. pluku.

Před polednem 11. dubna již loď doplula k Suezskému průplavu a následujícího dne dorazila do Port Saidu. Zde předběhla 18. transport, když se ještě večer vydala směrem na Terst, kam dorazila večer 16. dubna. „Příjezdem do Terstu nebyly však skončeny překážky, které se nám právě stavěly v cestu. Tak ku př. právě stávkovalo přístavní dělnictvo, takže celý transport lodi jsme si vykládali sami. Ale vyložili jsme loď dříve, než byla ve Vladivostoku naložena. Další překážku vytvořila stávka železničních zaměstnanců na jugoslávských železnicích, vlaky nemohly přes Lublaň, a byly nuceny přes Gorici. Po příjezdu do Giovanni Manzano zůstaly v této stanici státi všechny vlaky (19 transportů), neboť opět vypukla stávka na rakouských železnicích. Vyjednávání nemělo úspěchu. Uvažovalo se, jednalo o tom, že vlaky pojedou zpět do Terstu a přes Jugoslovii, kde již stávka železničních zaměstnanců skončila; ale za vyjednávání došlo zprávy, že též na rakouských drahách stávka o půl noci skončí, a proto jsme večer mohli jeti dále. Dne 21. dubna ráno ve 4 hodiny přejíždíme u Horního Dvořiště hranice republiky, ocitáme se na rodné půdě a ve svobodné vlasti,“ vzpomínal později na konec cesty Matěj Němec, přičemž do Prahy dojele 22. dubna v 10 hodin. ■

## VELITEL

Matěj Němec (8. 10. 1886, Janov – 29. 8. 1975, Praha) byl aktivním členem Sokola a místonáčelník Blanické župy. V září 1910 odjel do Ruska, kde se stal učitelem tělocviku na chlapeckém gymnáziu v Jekatěrinburgu. V říjnu 1914 dobrovolně vstoupil do České družiny. V dubnu 1916 byl poslán na důstojnický kurz, v červnu byl povýšen na praporčíka a stal se velitelem čety u 2. čs. stř. pluku. V březnu 1917 byl přeložen k 3. čs. stř. pluku jako velitel 5. roty. Od července velel II. praporu pluku, od listopadu 1918 velel již celému pluku, se kterým se také vrátil do vlasti a v jehož čele byl do roku 1924. V roce 1928 byl povýšen na brigádního generála. Od prosince 1937 do likvidace čs. branné moci v červenci 1939 byl předsedou Odvolacího kárného výboru. Již 1. září 1939 byl Němci zatčen a vězněn v koncentračních táborech Dachau a Buchenwald jako rukojmí. V květnu 1945 se dočkal osvobození, vrátil se do armádní služby a v říjnu 1945 byl povýšen na divisiho generála. V červnu 1949 byl ale ze služby propuštěn a následně komunisty perzekvován.



## USAT Madawaska

Plavidlo bylo postaveno pod jménem *SS König Wilhelm II.* roku 1907 firmou AG Vulcan ve Štětíně pro společnost HAPAG, která provozovala linky z Hamburku do Ameriky. Po vypuknutí války se plavidlo dobrovolně nechalo internovat v Hobokenu v New Jersey. Po vstupu USA do konfliktu bylo zabaveno Američany, přičemž jeho posádka se ho pokusila zničit. Opravy pak trvaly do srpna 1917 a 2. září byla loď přejmenována na *USAT Madawaska*. Byla používána k dopravě vojáků přes Atlantik, přičemž vykonala 10 plaveb a přepravila 12 000 mužů. Ještě o 5 000 mužů více dovezla z Evropy zpět domů. Následně byla dána k dispozici ministerstvu války. Roku 1922 prošla modernizací a změnou jména na *USS U.S. Grant*. Poté byla k dopravě vojáků používána až do listopadu 1945, přičemž během druhé světové války byla provizorně vyzbrojena a sloužila v Pacifiku. Roku 1948 byla prodána k sešrotování.





USAT Mount Vernon, 215,29 m dlouhá loď 20. transportu. (sbírka ČsOL)

## USAT Mount Vernon

**POČET:** 2 990 čs. legionářů + 452 různých  
**ÚTVARY:** 2. část 3. čs. stř. pluk, tech. důst. škola,  
 1. tech. rota, IV. bat. 1. čs. leh. děl. pluku,  
 2. čs. nemocnice, 4 sborné rot, hosp. komise,  
 polní pošta, přespočetní  
**VELITEL:** mjr. Čejka a mjr. Morávek  
**DOBA PLAVBY:** 13. 4. 1920–9. 8. 1920

**P**řípravy dalšího transportu provázely jisté zmatky. Jeho velitelem byl jmenován pomocník velitele 3. pluku mjr. Čejka, přičemž se počítalo, že pojedou na lodi *Edellyn*, následně *President Grant*, ovšem ani jedna z nich do Vladivostoku nedorazila. Čekání se tak protáhlo na měsíc, než 12. dubna připlula americká loď *USAT Mount Vernon*. Okamžitě začalo nakládání, které však bylo ztíženo tím, že plavidlo kotvilo na moři a vše k němu muselo být přiváženo menšími loděmi. I tak bylo dokončeno odpoledne následujícího dne. Bohužel se ale na loď nevešla všechna zavazadla, tato byla poslána s dalším transportem. Kromě legionářů a různých se na lodi plavilo také 699 zajatců pod dozorem americké strážní rot.

*Mount Vernon* opustil Vladivostok po 18. hodině 13. dubna, přičemž se s ním přišel rozloučit gen. Čeček a vůdce poselstva z vlasti poslanec F.V. Krejčí. Jeho první zastávkou se 15. dubna



Legionáři na palubě lodi USAT Mount Vernon. (VÚA-VHA Praha)



Legionáři si hru šachů snaží zkrátit dlouhou chvíli během plavby. (VÚA-VHA Praha)

stal japonský přístav Muroran na ostrově Hokkaidó. Byly zde doplněny zásoby, a aniž by se legionáři mohli podívat do města, loď 19. dubna pokračovala dále. Jejím dalším cílem bylo americké San Francisco, kam po proplutí kolem legendární věznic Alcatraz dorazila 2. května po 16. hodině.

K velkému zklamání opět nebylo povoleno opustit loď. Na břeh se tak dostalo jen několik vyvolených, kteří většinou plnili i nějaké služební poslání. To samozřejmě zavdalo různým spekulacím, ale zdá se, že kromě důvodů zdravotních (vystupující se museli podrobit karanténě), hrál určitou roli i strach z bolševismu. Transport totiž trpěl zvýšenou nekázní členů, když někteří odmítali plnit rozkazy, a je pravděpodobné, že tyto informace se dostaly i na břeh. Na palubu však mohli zástupci krajanů, kteří přinášeli různé dárky a zprávy. Mezitím se 8. května ujal velení transportu velitel III. praporu 3. pluku mjr. Josef Morávek, protože mjr. Čejka onemocněl, a zůstal v jeho čele až do vlasti. V cestě loď pokračovala 14. května.

O tři dny později byl překonán obratník raka a začala vedra. Ovšem tropické obleky zůstaly v nenaložených zavazadlech ve Vladivostoku. Ráno 24. května vjela loď do Panamského průplavu, zastavila se v přístavu Balboa a následující ráno v 8 hodin pokračovala v plavbě. Pozdě večer zakotvila v přístavu Cristóbal-Colón. Zde si již legionáři mohli město a okolí prohlédnout do sytosti, jak zachytil časopis transportu *Návrat*: „V Panamě je pěkně. Pěkně je i v Christobal-Colonu. První setkání uchvátí a nadchne novostí. Pohádkové jsou elektricky osvětlené sady tropické, zajímaví jsou lidé bílí, černí, žlutí, rudí, i všech přechodných barev. Na druhý den znáte již všechno. Třetí den již všechno omrzelo. A na čtvrtý den na neuspokojivší Vaše očekávání vyjždce nazvete nízké nakloněné nad zpustlým francouzským kanálem palmy velmi přílehavě „tropickými vrbami“ a rozhoříte se bezcitností slunce. A nakonec Vy, objevši kolem dokola svět, s tvrdou určitostí nejhlubšího přesvědčení prohlásíte, že všude dobře, ale doma nejlépe.“

Odpoledne po 17. hodině 5. června vyrazili směrem na Hamburk. Ovšem již následujícího dne došlo k poruše pravého lodního šroubu a loď byla přesměrována do přístavu Newport News v americké Virginii. Dne 12. června dorazila do Norfolk, byla ale již tak poškozena, že zde musela svou cestu ukončit. Byla úplně vyklizena a legionáři přesunuti do zdejšího vojenského tábora. Opět ho nemohli opustit, ale když během dvou týdnů nedošlo k žádnému incidentu, byly návštěvy města i okolí povoleny. Bylo však potřeba se zabavit: „V táboře norfolkském, v němž bylo dostatek místa i času, kde možno bylo opatřiti i vše potřebné, rozvila se šířeji i osvětová činnost. (...) Vybrání hudebníci z řad vojska a opatřeny pro ně nástroje od amer. vojen. velitelství. Tak povstala naše malá kapela, která pak hrála při všech příležitostech se vzrůstajícím úspěchem. Řídil ji br. Prepsl. Doplnění k ní pro kabaret, loutkové divadlo i koncerty byl smyčcový orchestr bra. Vojty 6. roty 3. pluku. Časopisy zasílány nám zdejšími redakcemi i jednotlivými krajany, rozdávány částem každodenně. Z darovaných knih a brožur – pokud nerozdány mezi bratry – utvořena knihovna, spravovaná br. Látalem. Zařizena i velkolepá čítárna, v níž vloženy hlavně časopisy z vlasti. Správcem jejím byl br. Ackerman. Zařizena speciální informační kancelář, řízená br. Rohlíkem. Denně odbývaly se četně navštěvované přednáškové a debatní večírky.“ Bylo také uspořádáno několik veřejných vystoupení,



**Pěvecký sbor 20. transportu během zastávky v Panamě.**  
(VÚA-VHA Praha)

včetně velkého sokolského cvičení a atletických závodů, vše se těšilo velkému zájmu místní veřejnosti.

Ukázalo se však, že poškození *Mount Vernonu* je tak velké, že již nebude schopen další plavby. Proto odpoledne 22. července přijela do Norfolk loď *USAT America*, která v červnu do Terstu dopravila 22. transport, aby „čs. trosečníky“ odvezla. Nalodění pak již proběhlo rychle a v 10 hodin 23. července loď zamířila do italského Terstu, kam bez dalších komplikací dorazila ráno 9. srpna 1920. Zde přestoupili legionáři do pěti připravených vlaků a 14. srpna byli konečně doma. ■

## VELITEL

Karel Čejka (27. 4. 1892, Praha – 1966) studoval čtyři semestry na ČVUT a v květnu 1914 byl odveden k prezenční vojenské službě. V lednu 1915 odjel jako velitel čtyř zeměbranceckého pěšího pluku č. 28 na východní frontu, kde byl již v červenci zajat. O rok později vstoupil do srbské armády, kde byl velitelem čtyř nejprve u 2. a později u 7. pěšího pluku. V únoru 1917 přestoupil do čs. vojska a od března sloužil u 3. čs. stř. pluku, kde dosáhl v únoru 1919 hodnosti majora a od velitele čtyř se vypracoval až na pomocníka velitele pluku. Byl jmenován velitelem 20. transportu, po onemocnění však svou funkci předal mjr. Morávkovi. Doma pokračoval v armádě, v letech 1924–1926 studoval Válečnou školu v Praze a od roku 1933 velel cyklistickému praporu 2. Roku 1934 byl povýšen na plukovníka a od roku 1935 až do okupace velel pěšímu pluku 13. V květnu 1945 se vrátil do služby, roku 1946 byl povýšen na brigádního generála a roku 1947 se stal velitelem I. sboru. V roce 1949 byl z politických důvodů přeložen do výslužby.

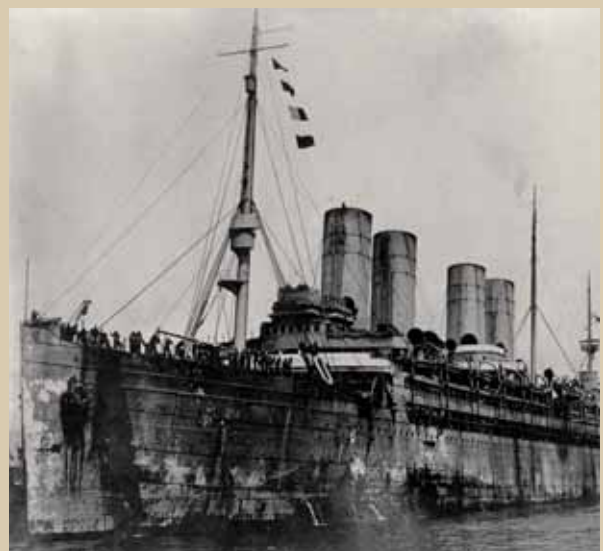


Po onemocnění velitele transportu jeho místo zaujal mjr. Josef Morávek (27. 12. 1894, Libecina – 14. 12. 1939, Brno). Ten do čs. vojska vstoupil v červnu 1916 a od března 1917 sloužil u 3. čs. stř. pluku. Doma pokračoval v armádě, od roku 1930 až do likvidace armády sloužil u útočné vozby a získal hodnot plukovníka. Po okupaci se zapojil do činnosti organizace Obrana národa. Ovšem již 10. prosince 1939 byl zadržen gestapem. Po čtyřech dnech spáchal ve vazbě na Špilberku sebevraždu, aby nevyzradil své spolubojovníky. Po válce byl povýšen do hodnosti brigádní generál (foto Muzeum města Brna, inv. č. 150256).



## USAT Mount Vernon

Loď roku 1906 postavily štětínské loděnice AG Vulcan pro společnost North German Lloyd, která jí využívala pod jménem *SS Kronprinzessin Cecilie*. Před první plavbou ale byla poškozena a musela projít opravou. Následně se plavila zejména do USA. Když vypukla válka, byla právě nedaleko Liverpoolu, a aby se kapitán vyhnul zajetí, vrátil se do USA, kde nechal loď internovat. Po vstupu USA do války byla zabavena a 28. července 1917 zařazena do amerického námořnictva pod jménem *USS Mount Vernon*. Byla určena k přepravě vojska a materiálu do Evropy, během 10. plavby však byla 5. září 1918 poškozena torpédem z německé ponorky U-82 a musela se vrátit do Brestu. Po opravě se podílela na návratu amerických vojáků a v říjnu 1919 byla předána armádě jako *USAT Mount Vernon*. Následně kotvila v Marylandu, a když ji roku 1940 odmítli Britové, byla ještě v září sešrotována.





Nakládání lodi SS Titan.  
(VÚA-VHA Praha)

## SS Titan

**POČET:** 1 122 čs. legionářů + 210 různých  
**Útvary:** divint 1., oddíl týl. intendantstva,  
symfonický orchestr, likv. odd. štábu,  
let. odd. (2. část), sborný prapor  
**VELITEL:** kpt. Holan  
**DOBA PLAVBY:** 15. 4. 1920–4. 6. 1920

**T**ransporty bývaly formovány s poměrně dlouhým předstihem, což s sebou ale nakonec přinášelo různé komplikace. Například 21. transport vydal svůj první oficiální rozkaz již 29. března 1920 a jeho velitelem byl jmenován mjr. Antonín Baďura (1883, Tlumačov), který tehdy sloužil u štábu čs. vojska. Ten měl transport sestavit mimo jiné z 5. čs. stí. pluku, 1. divisionu těžkého dělostřelectva, dalších menších jednotek dělostřelectva, intendantstva, nemocných, nadpočetných či invalidů. Mělo se tedy jednat o velký transport, jenže do Vladivostoku dorazil britský parník SS Titan. Takto



SS Titan ve vladivostockém přístavu, před ním jeden z ešalonů legií. Nyní je již prázdný. (VÚA-VHA Praha)



Nakládání zavazadel a zboží na SS Titan. (VÚA-VHA Praha)

na něj později vzpomínal F. V. Krejčí, vedoucí delegace čs. vlády na Sibiři: „Včera odjel ‚Mount Vernon‘ a dnes přistála na Hnilém Uhlu další z oznámených anglických lodí ‚Titan‘. Hned od generála Syrového zajeli jsme si na ni se podívat. Svému grandiosnímu názvu nečiní zvláštní cti, je neveliká, proti včerejšímu americkému obřimu pouhý člun, ale zdá se slibovati příjemný pobyt. Právě se na ni dopravovaly náklady a bratři, jimž bylo na ní odjeti, hemžili se ještě v davech na břehu; práce všude tolik, že lépe bylo ani tu nepřekážet. Loučím se se známými jednotlivci, jež tu spatřuji, s bratry našeho intendantstva s plukovníkem Petřem v čele, s naším zástupcem v Čitě, majorem Koškem, jež už do smrti asi nebude besedovat s atamanem Seměnovem, a s milými našimi muzikanty ze symfonického orchestru. Dohráli své symfonie na půdě asijské a rádi by v nich pokračovali ve vlasti. Bylo by krásné, kdyby se tento legionářský orchestr udržel, na stálou památku naší kulturní práce v Sibiři, ale bude to možno? Druhého dne vidím z okna, jak ‚Titan‘ vyjíždí z přístavu. Dva transporty jsou šťastně vypraveny; místo, jež se tím v ubikacích vladivostockých uprázdnilo, je hned zabíráno novými částmi sem přibylými.“

Jak je ze vzpomínky zřejmé, celý 21. transport byl změněn. Jeho velitelem byl nově jmenován kpt. Holan od intendanstva 1. čs. stř. divize (divint 1.). To také tvořilo hlavní evakuovanou část, dále se pak nalodily např. sborný prapor (čtyři roty pod vedením mjr. Baďury – 2× gornostajská, vladivostocká a štábu vojsk), symfonický orchestr Informačně-osvětového odboru či 12 příslušníků leteckého oddílu. Na loď byla také naložena zavazadla předchozího transportu i s muži, kteří je zůstali ve Vladivostoku strážit. Vše bylo hotovo 15. dubna, kdy také *Titan* opustil Rusko.

Nemířil však do Japonska jako většina transportů, ale rovnou do Singapuru. Již 22. dubna začal strýček z Ameriky pan Peterson s výukou angličtiny. Od rána do večera bylo také povoleno koupání v bazénu u lodního komína. Legionáři ale museli dbát na to, aby minimálně jednou denně byla voda vyměněna. Byl také vytvořen program zábavy, v pondělí a čtvrtek v 8 hodin večer měl vystupovat symfonický orchestr, v úterý a pátek proběhnou akademie na kapitánském můstku či v sobotu kabaretní představení. Vše k ukrácení dlouhé chvíle na moři.

Do Singapuru dorazila loď 27. dubna a již následujícího dne začalo nakládání zboží, což ale zkomplikovalo život legionářům. Ti, obývající sektory A, B, D a E, museli každý den mezi 5. a 22. hodinou loď opustit a čekat na břehu, přičemž v ubikacích zůstala jen přidělená stráž, aby zamezila krádežím. Ostatní sice na lodi zůstat mohli, nesměli ale na palubu, aby nedošlo ke zranění. Možná i to přispělo k tomu, že někteří legionáři k oslavě 1. května chystali průvod městem pod rudými prapory. Velení se o tom však dozvědělo včas a akci zamezilo i tím, že bylo zakázáno opouštět loď ve větších skupinkách. Zároveň na vojáky apelovalo, aby nekazili dobrou pověst čs. vojska.

O její další zlepšení se naopak postaral symfonický orchestr, který uspořádal tři koncerty. Československý denník přetiskl jeden z oslavných článků: „*Singapur je nanejvýš šťastným, že měl příležitost slyšet československý symfonický orchestr,*



**Legionáři po vstupu na palubu SS Titan. (VÚA-VHA Praha)**

*kteří koná právě cestu z Vladivostoku do Evropy. Ti, kteří včera večer navštívili divadlo Viktoria, těšice se na něco vybraného, nebyli zklamáni. Orkestr je nádherný. Je nejlepší, jaký kdy navštívil Singapur, a máme odvahu říci, že lepší vůbec nikdy nebyl slyšen na Východě. Obsahuje plný soubor nástrojů a je s to provést nejchoulostivější díla s úplným efektem. Včera večer byla první část programu vyhrazena Beethovenově symfonii č. 7 ve čtyřech částech. Provedení bylo bezvadné a ihned podalo pádný důkaz umělecké kvality orchestru. Ostatní čísla se poslouchala s toužebnou rozkoší... (...) Pan Rudolf Karel dirigoval s pravou názorností a břitkostí. Hudební účinek byl tím podivuhodnější, že hudebníci byli oblečeni v známý těžký oděv, který se nehodí pro tropy. Noc byla nadmíru žhavá a všechny podmínky byly proti strunovým nástrojům; nebylo však úchylek v ladění kromě nejnepatrnějších.“* Singapur Titan opustil ráno 8. května.

Následovala zhruba týdenní plavba do Kolomba, poté Rudým mořem a Suezským průplavem do Port Saidu, kam dorazili zřejmě 28. května. Již následujícího dne došlo k přeložení transportu na loď *Orotava*, na jejíž palubě úspěšně dorazil 4. června 1920 do Terstu. ■

## VELITEL

František Holan (18. 7. 1893, Libuň – ?) pracoval jako bankovní úředník. Po vypuknutí války se jako nadšený Sokol zapojil do distribuce letáků, byl však zatčen a vězněn v Terezíně. Následně byl poslán na frontu k zeměbranneckému pěšímu pluku č. 11 a v březnu 1915 u Gorlice přeběhl k Rusům. V únoru 1916 se přihlásil do čs. vojska a od června sloužil u 1. čs. stř. pluku, se kterým bojoval u Zborova. Následně se zapojil do bojů s bolševiky, ale později přešel k intendanstvu, domů se vracel jako kapitán. V ČSR pokračoval v armádě, v letech 1922–1924 absolvoval Vojenskou intendantní školu a v letech 1929–1930 Válečnou školu v Praze. Roku 1937 byl povýšen na plukovníka, během mnichovské krize byl přednostou Úřadu intendantní služby hlavního velitelství. Po okupaci se opět zapojil do odboje a po osvobození se vrátil do armády jako velitel Vysoké týlové akademie. V listopadu 1949 byl povýšen na brigádního generála.



## SS Titan

Loď postavily roku 1906 glasgowské loděnice D & W. Henderson & Co. a provozovala ji společnost Blue Funnel Line - Ocean Steamship Co. - Alfred Holt & Co. z Liverpoolu. Zprvu převážela zboží z Asie do Evropy, roku 1912 však byla upravena pro transport vojska, čehož bylo využito zejména po vypuknutí války. Převážela nejen vojáky Commonwealthu, ale také např. Američany či čínské dělníky do Francie. Pro přepravu čs. legií byla získána v prosinci 1919. Loď byla dlouhá 147,83 m a měla výtlač 9035 BRT. Následně se plavidlo vrátilo ke svému komerčnímu využití, po vypuknutí druhé světové války však bylo znovu využito pro vojenské účely. Dne 31. srpna 1940 vyplulo ze skotského přístavu Methil jako součást konvoje OA-207, který mířil do Austrálie. Tvořilo ho 14 obrodních a dvě válečné lodě. Zhruba 400 km severozápadně od Irska byl konvoj 4. září napaden ponorkou U-47 legendárního kapitána Güntera Priena (1908–1941), který *Titan* potopil. Byl to jeho 18. z 31 úspěchů. Z 95 lidí na palubě 6 zahynulo.



*Legionáři na palubě USAT America při příjezdu do Hongkongu. (VÚA-VHA Praha)*



## USAT America

**POČET:** 5 836 čs. legionářů + 642 různých  
**ÚTVARY:** 4. pluk, 5. pluk, 1. těž. děl. diviz.,  
 1. mun. divis., děl. sklady, tyl. int. (2. část),  
 let. odd. (3. část), 1. nem., 1. a 2. lékosklady,  
 dům. rekonval. 2. div., 3 sborné roty  
**VELITEL:** pplk. Kroutil  
**DOBA PLAVBY:** 23. 4. 1920–7. 6. 1920

**D**ne 20. března 1920 byl velitel 4. čs. stř. pluku pplk. Kroutil jmenován velitelem 20. transportu. Jak již víme, velké lodi měly zpoždění a bylo proto využito menších plavidel k evakuaci jiných částí, čímž vzal celý původní plán za své. Dne 28. března se pplk. Kroutil dozvěděl, že jeho transport popluje na lodi *USAT America*. Trvalo však téměř další měsíc, než loď dorazila. Dne 19. dubna změnil transport číslo na 22 a následujícího dne konečně *America* dorazila: „Pro svůj značný ponor (10 metrů) nemohla k samému břehu a zakotvila tedy v zátocě, asi 2 versty

od pobřeží. Příjezd lodi způsobil pochopitelný jásot. Činily se hned přípravy k naložování, a v kasárnách zavládl neobyčejný ruch. V časných ranních hodinách dne 22. 4. začalo naložování. Jako neradi jsme se loučili s vagony, tak radostně jsme opouštěli nepřívětivé, nehostinné kasárny. Z břehu na loď převážel nás malý parník; do večera jsme byli všichni na „Americu“, zbývalo ještě naložit majetek a zboží, zakoupené pro republiku. Ráno 23. dubna byla loď připravena k odplutí. Před odjezdem rozloučili se s námi naši velitelé gen. Syrový a gen. Čeček, dále vůdce delegace F. V. Krejčí a dr. Girska. O 10. hodině byly zdviženy kotvy a loď se dala v pohyb. Celá posádka na palubách stála v pozoru, hudba zahrála národní hymny. Když dozněly, ozvalo se z tisíců hrdel mohutné „Nazdar!“ Byl to pozdrav těm, kteří ještě zůstali a také pozdrav ruskému národu,“ stojí v kronice 4. pluku.

Již druhý den vznikl na palubě osvětový odbor, který připravoval zábavu pro evakuované (přednášky, kurzy jazyků, pěvecká vystoupení atd.), každý den vydával bulletin a připravil také tři čísla časopisu *Domů*. Cesta do Hongkongu, kam loď dorazila 28. dubna, tak utekla poměrně rychle. Hongkong, kde bylo doplněno uhlí a voda, mohli cestující po částech navštívit. „29. dubna dostali jsme povolení k návštěvě města; pátý pluk byl první. Sedli jsme do malého parničku, který nás přivezl k břehu. V městě nás překvapila neobyčejná čistota; nikde ani papírku; ulice jsou vydlážděny asfaltem, a po obou



*Naložování ve Vladivostoku. (VÚA-VHA Praha)*



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



stranách vedou asfaltované žlábký, do kterých za deště stéká voda. Hong-Kong (v překladu do češtiny Vodní město) je velice výstavný a má mnoho krásných paláců. Evropská část města leží na svazích kopců. Hlavní ulice Královská třída je překrásná; každý dům má podloubí, aby obyvatelé města byli chráněni před žhavým sluncem. A ty obchody! Ta nádhera a bohatství ve výkladních skříních. Bohužel, nemohli jsme si toho mnoho nakoupiti, nebylo zač," uvádí kronika 5. pluku.

Na svátek práce byl uspořádán fotbalový zápas mezi pluky, Čiňany a Angličany, oba vyhráli legionáři. O dva dny později do Hongkongu dorazil 23. transport, vojáci se ale jen pozdravili, protože odpoledne *America* pokračovala v cestě. Následující večer proběhl pohřeb dělostřelce Jana Štvorce, který zemřel na otravu krve. Ve 4 hodiny ráno 9. května dorazila loď do Singapur. Také ten mohli legionáři po skupinkách navštívit, valný dojem na ně ale neudělal. Také zde došlo k fotbalovému utkání, které tentokrát legionáři prohráli. Po poledni 11. května transport pokračoval v cestě a šestnáctého odpoledne zakotvil v Kolombu. To je však také moc nezažalo: „Nikde jsme se nesetkali s tak dotěrnými kupci a kramáři, jako v Kolombu. Nikdo neušel jejich pozornosti. Stáli na prahu svých krámů i velkých závodů, tahali nás za rukávy a násilím vtahovali do svých krámů, kde ukazovali zboží, zejména šperky, drahokamy, slony, vyřezávané ze dřeva i ze slovné kosti, čínské krabičky atd. Ceny si určovali bezbožně, ale při smlouvání dali pak zboží za třetinu," uvádí kronika 4. pluku.

Ve 14 hodin 19. května *America* Kolombo opustila, přičemž ji zde opět dohnal 23. transport, a zamířila k Port Saidu. O pět dní později vplula do Rudého moře, 29. května do Suez a následného dne do průplavu. Po 17. hodině 31. května dorazila do Port Saidu. Zde již čekal čs. konzul, který měl připravený program. Britové totiž povolili návštěvu města jen důstojníkům a ženatým. Poté, co ale byly uspořádány hudební koncerty, sokolské cvičení a fotbalový turnaj, změnili Britové své mínění a dovolili vystoupit všem legionářům.



**Na palubě USAT America proběhl během plavby šachový turnaj. (VÚA-VHA Praha)**

V noci na 2. června do kotvicí lodi *America* vrazilo menší projížďející plavidlo, což vyvolalo paniku u části legionářů. Záhy se ale ukázalo, že *America* utrpěla jen pár škrábanců, naopak menší plavidlo bylo silně poškozeno.

Dopoledne 3. června zvedla *America* kotvy a vydala se směrem na Terst. Cestu si razila rozbouřeným Středomořím. Večer 5. června byl do jeho vln pohřben střelec 1. roty 4. pluku Viktor Dobronravov, Rus, který se k pluku přidal na nikolajevské frontě. Následujícího dne byl ukončen šachový turnaj, který probíhal za účasti 60 hráčů od vyplutí lodi. Dopoledne 7. června dorazila *America* konečně do italského Terstu. Zde již čekalo 10 čs. vlaků, které měly legionáře odvézt domů. Vyskytl se ale problém s italskými dělníky a železničáři, kteří odmítli pracovat pro vojsko, které jede na pomoc Polákům proti bolševikům! Trvalo několik dní, než se situace vysvětlila. Domů tak první vlaky dorazily až 13. června 1920. ■

## VELITEL

Josef Kroutil (10. 3. 1879, Koválovice – 22. 1. 1936, Opava) pracoval u dráhy. V letech 1898–1900 absolvoval povinnou vojenskou službu, po které byl přeřazen do zálohy. Roku 1905 byl povýšen na poručíka. Po vypuknutí války nastoupil k zeměbranceckému pěšímu pluk č. 32 a v prosinci 1914 odešel na frontu. V květnu 1915 byl již jako nadporučík Rusy zajat. V září 1916 se přihlásil do čs. vojska, přijat byl ale až v červenci 1917. V září se stal velitelem III. praporu 1. čs. záložního pluku, se kterým se v březnu 1918 účastnil bojů u Bachmače. Následně se stal velitelem celého pluku a po vypuknutí nepřátelství s bolševiky se s ním účastnil mnoha bitev (např. Penza či Buzuluk). V jeho čele byl do září 1918, v březnu 1919 se stal velitelem 4. čs. stř. pluku, jímž byl do roku 1921. V roce 1928 byl povýšen na brigádního a roku 1933 na divisního generála, přičemž od roku 1929 byl velitelem 8. divize. V té době se však zhoršil jeho zdravotní stav, takže byl v prosinci 1935 přeložen do výslužby.



## USAT America

Loď byla pod jménem *SS Amerika* postavena roku 1905 loděnicí Harland and Wolff, Ltd. v Belfastu pro společnost HAPAG. Ve své době patřila k nejluxusnějším plavidlům a spojovala Evropu s Amerikou. Když vypukla válka, byla právě v Bostonu, kde zůstala. Po vstupu USA do války byla zabavena a v srpnu 1917 přidělena americkému námořnictvu, které pozměnilo název na *USS America*. Následně sloužila k přepravě vojáků do Evropy a zpět. Na podzim 1919 byla loď poskytnuta armádě, do Vladivostoku připlula z Manili, kam vezla obilí. Následně byla používána k přepravě pošty, roku 1921 ji získala společnost United States Lines a vozila pasažéry do Evropy. Roku 1931 byla odstavena. V roce 1940 ji však opět aktivovala armáda a jako *USAT Edmund B. Alexander* používala k převozu vojska. A to až do roku 1949, kdy byla odstavena na řece Hudson a roku 1957 prodána do šrotu.



Nakládání  
23. transportu  
ve vladivostockém  
přístavu.  
(sbírka ČsOL)



## USAT President Grant

**POČET:** 4 612 čs. legionářů + 859 různých  
**ÚTVARY:** štáb Čs. vojska na Rusi, 6. pluk.,  
2. leh. děl. pluk, 3. kul. rota a oboz 7. pluku,  
štáb 2. divize, voj. správa na Sibíři, vrch.  
kontrola, práv. referát, vozat. centrosklady,  
nemocnice č. 4, sbor. rota, inv. rota  
**VELITEL:** plk. Všetička  
**DOBA PLAVBY:** 27. 4. 1920–12. 6. 1920

**D**va dny po Americe dorazila do Vladivostoku loď *USAT President Grant*. Jednalo se opět o velké plavidlo, takže do transportu byly určeny dva pluky a řada menších útvarů. V den příplutí lodi do Vladivostoku dorazily také první vlaky 7. pluku, takže do transportu byla ještě na poslední chvíli zařazena 3. kulometná rota, plukovní oboz a 18 mužů 2. roty. Evakuován byl také štáb Čs. vojska na Rusi v čele se svým velitelem gen. Janem Syrovým. Náčelník tohoto štábu plk. Všetička byl jmenován velitelem transportu. Nalodování začalo 26. dubna, loď opět kotvila v zálivu, takže vše k ní muselo být převáženo parníčky. Operace ale proběhla hladce a následujícího dne bylo vše připraveno.

„Časně ráno jest již paluba přeplněna zvědavci, aby jim neušel okamžik, kdy budou zdviženy kotvy. Už se všeobecně ví, že všechno je připraveno, že loď se hne. O půl 9. hodině přirazil k lodi ‚Strělok‘, přivázeje gen. Čečka, aby dal odjíždějícím poslední s bohem. Chvilí letí, letí nezadržitelně. Jest půl 10. Zarachotily řetězy. ‚President Grant‘ zvedá kotvy a začíná se pohybovat. V té chvíli zahlaholilo na palubě tisíce hlasů a nad hlavami vojáků se chvějí tóny písně *Kde domov můj?* Loď pluje v těch zvucích zprvu jaksi neslyšně, ale ponenáhlu zrychluje pohyb. ‚Strělok‘ se snaží ‚udržeti krok‘, ale pojednou mladickým pohybem odbočuje a zastavuje. Mohutné ‚Nazdar‘, čapky letí vzhůru, ruce



Palubní bazén 23. transportu. (VÚA-VHA Praha)

*mávají na poslední pozdrav těm, již tu ještě zůstali – leč za chvíli ‚Strělok‘ splývá s hladinou a brzy potom i modravé kopce, ukryté ve svém lůně Vladivostok. Rusko přestává býtí hroznou skutečností a mění se v podivný sen, z něhož jsme se zrovna probudili,*“ dočteme se v kronice 6. pluku.

Legionářů se ujal „strýček z Ameriky“ Clark, provedl je po lodi a okamžitě začal organizovat osvětovou činnost. Na palubě také začal vycházet časopis *Na vodě*. Loď mířila k Hongkongu, kam dorazila brzy ráno 3. května. Bylo dovoleno, že denně může město navštívit 2 000 legionářů, takže ho mohli prohlédnout všichni a opět se jim velmi líbilo. Někteří důstojníci s kapitánem lodi navštívili nedaleký čínský Kanton. Do transportu bylo také přibráno osm srbských vojáků, kteří se zde léčili. Dne 6. května loď navštívil guvernér a transport pokračoval v cestě.

Po klidné plavbě teplým mořem dorazil *President Grant* 12. května do Singapur. Zde se však zdržel jen několik hodin



„Chytání bronzu“ na palubě lodi *President Grant*. (VÚA-VHA Praha).

k doplnění vody a ledu, takže na břeh se dostala jen skupina vybraných. Naopak přistoupilo 19 čs. příslušníků vladivostocké námořní školy, kteří zde byli s ruskou výcvikovou lodí. Ještě večer loď pokračovala dále. Ráno 16. května patrně v návalu choroby slonosti skočil do vln stř. Ondřej Hykl, rychlou reakcí posádky loď byl zachráněn. Odpoledne se však uskutečnil pohřeb stř. štábu 2. divise Tomáše Krystala z Věžnice u Jihlavy, který podlehl nemoci. O dva dny později dorazila loď do Kolomba.

Zdejší zastávka byla plánovaná na pět dní. Hned na počátku byl stř. Hykl a další dva cestující přesunuti do nemocnice na lodi *America*. Již dopředu bylo naplánováno, že v Kolombu bude uspořádána slavnost, na kterou se během cesty všichni pilně připravovali, jak stojí v kronice 6. pluku: „*Strýčkova slavnost v Colombu jest 20. května. Mužstvo 6. pluku a mnoho jiných prochází za zvuků hudby městem na prostranství před kasárnami anglické posádky. Tam v poledne pod širým nebem v žáru slunečním vojáci pojídají svůj lunch — v duchu „blahořečice“ strýčkovi za tu trošku tepla — a odpoledne zdatně závodí s anglickým mužstvem v lehké atletice a v kopané a podávají nakonec ukázkou sokolských cviků. Po cvičení je volná zábava*



*Spuštění člunu k záchraně stř. O. Hykla.* (VÚA-VHA Praha)

za zvuků české a anglické hudby, jež se stává živější, čím více se chýlí k západu. Tehdy ovšem už se nechce vojákům domů, baví se, zpívají a pomýšlejí na návrat teprve k 10. hodině noční.“ Ráno pak proběhla návštěva starobylého města Kandy, které se účastnil i gen. Syrový.

V neděli 23. května loď vyplula směrem na Port Said. Ráno 4. června dorazilo do Suez, kolem poledne vpluli do průplavu, ale následně museli v jezírku Izmajla čekat na příliv, aby mohli pokračovat. Odpoledne ale již byli v cíli, kde byl transport přátelsky přijat. Čs. hudba poté každý večer ve městě koncertovala, proběhla fotbalová utkání a 7. června přehlídka před anglickým generálem, po které loď vyplula směrem na Terst, kam dorazila 12. června.

„*V Terstu však mají na naši radost přichystánu mrazivou sprchu. Sotva loď přistála, dovídáme se, že italští železničáři odepřeli dopravovati naše vlaky, pojedeme-li ozbrojeni. Docela prý hrozí stávkou, ale ještě se s nimi vyjednává. Zvěst velmi nepříjemná,*“ stojí v kronice 6. pluku. Dokonce začaly přípravy na pěší přesun do Jugoslávie, ale nakonec se i tuto komplikaci podařilo překonat a 20. června dorazily první vlaky evakuovaných domů. ■

## VELITEL

Bohuslav Všeticka (25. 9. 1893, Náchod – 19. 8. 1942, Berlín) byl voják z povolání. Od roku 1911 studoval Vojenskou technickou akademii v Modlingu, ze které byl v srpnu 1914 vyrazen jako poručík. Byl odeslán na východní frontu, kde již 11. září padl do zajetí. V květnu 1917 vstoupil do čs. vojska, prodělal důstojnický kurz v Borispolu a byl přidělen k dělostřelectvu. Během bojů s bolševiky se stal velitelem oddílu 2. čs. děl. brigády, od září 1918 sloužil ve štábních funkcích. V lednu 1919 se stal náčelníkem štábu Čs. vojska na Rusi, o rok později byl povýšen na plukovníka. Doma pokračoval v armádě, roku 1928 byl povýšen na brigádního generála. Od října 1937 stál v čele 15. divise. Po okupaci se zapojil do činnosti organizace Obrana národa v čele velitelství Morava, přičemž plánoval použít proti Němcům tyfovou bacily. Gestapo se mu však brzy dostalo na stopu a 29. února 1940 byl v Brně zatčen. Po výsleších byl odvezen přes Vratislav do Berlína, kde byl odsouzen za velezradu k trestu smrti.

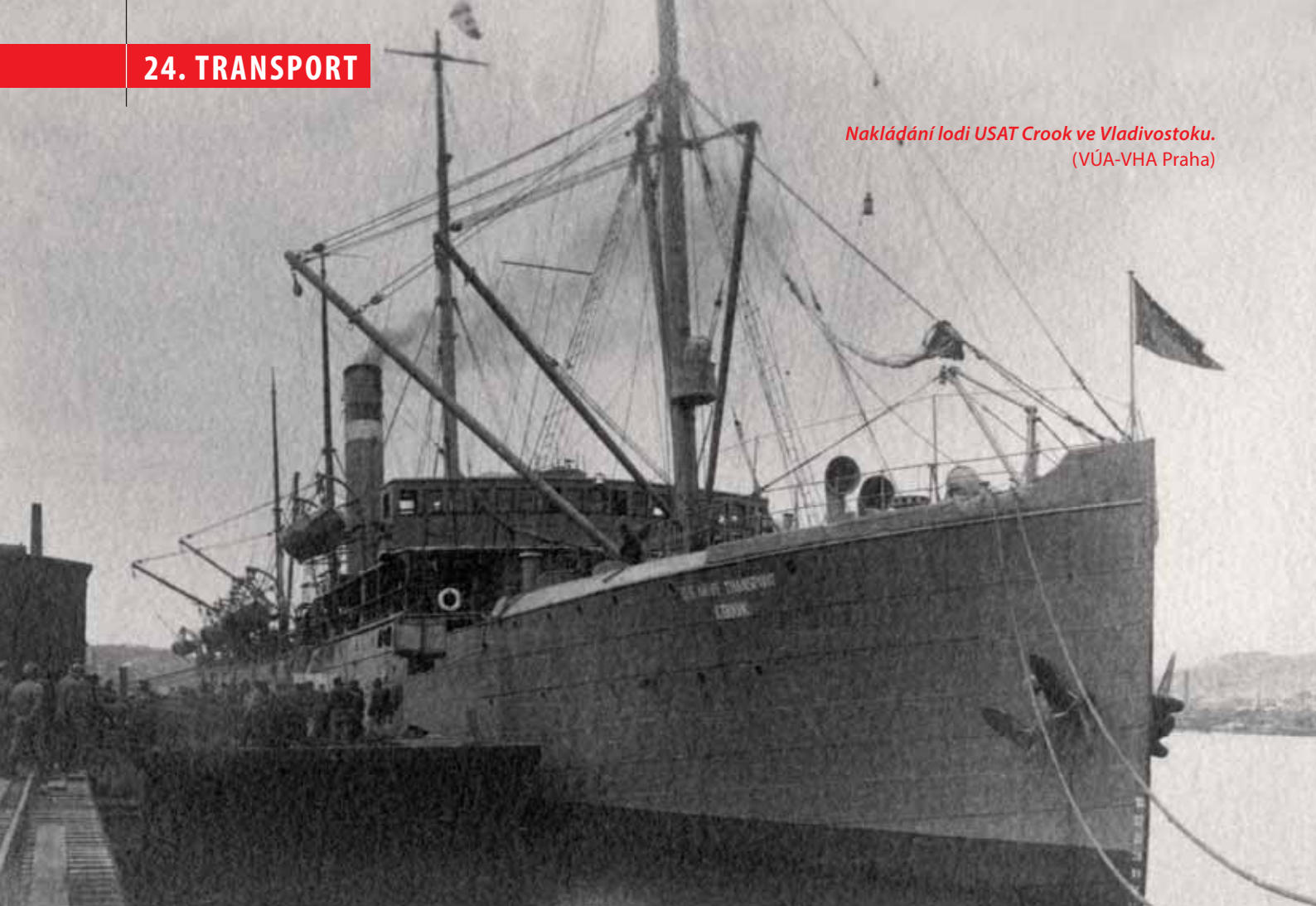


## USAT *President Grant*

Také tato loď byla postavena loděnicemi Harland and Wolff, Ltd., a to roku 1903. Původní objednavatel však zkrachoval a loď byla odstavena v Belfastu. Roku 1907 ji převzala společnost HAPAG, pojmenovala *SS President Grant* a používala na linkách do USA. Když vypukla válka, byla právě v New Yorku. Odtud se přesunula do internace v přístavu Hoboken. Také ona byla po vstupu USA do války zabavena a přidělena námořnictvu jako *USS President Grant*. Následně vykonala 16 plaveb mezi USA a Francií. Do Evropy převezla 40 104 a zpět domů 37 025 vojáků. V říjnu 1919 byla převedena k armádě jako *USAT President Grant*. Následně vykonala dvě plavby s čs. legiionáři, po kterých byla přejmenována na *USAT Republica*. Ovšem již roku 1921 byla odstavena a o tři roky později byla poskytnuta společnosti United States Lines, která ji pojmenovala *SS President Buchanan*.



Nakládání lodi USAT Crook ve Vladivostoku.  
(VÚA-VHA Praha)



## USAT Crook

**POČET:** 1 042 čs. legionářů + 218 různých  
**ÚTVARY:** děl. 2. divize, 2. těž. děl. division,  
obr. vlak „Úderník“, děl. sklady č. 2, děl. dílny,  
tech. sklady, vozat. 2. divize, sbor. soud, hosp.  
Voj. správy, zub. kabinet, remont. a likv. odbor,  
15. sbor. rota  
**VELITEL:** pplk. Vojta  
**DOBA PLAVBY:** 19. 5. 1920–4. 7. 1920



USAT Crook ve vladivostockém přístavu, kam přivezl americké vojáky. (sbírka ČsOL)

**P**o dvou velkých lodích dorazila do Vladivostoku opět jedna menší. Pod vedením pplk. Vojty bylo na *USAT Crook* naloděno dělostřelectvo 2. čs. stí. divize, osádka obrněného vlaku „Úderník“, sborový soud, zubní kabinet čs. vojska a řada dalších menších útvarů. V transportu bylo také 72 manželek a 12 nemluvňat. Svým pomocníkem jmenoval pplk. Vojta velitele 2. čs. těžkého divisionu pplk. Petra Nováka, hospodářem velitele 15. sborné rotý por. Josefa Rybáčka a lékařem byl určen kpt. Dominik Čapek (1890–1966). Naložení lodi proběhlo hladce a 19. května opustila Vladivostok.

Již následujícího dne provedl pplk. Vojta velkou organizační změnu, když zrušil všechny útvary a k udržení pořádku, k provádění kontroly a vyplňování všech předpisů a rozkazů evakuované rozdělil do pěti skupin podle místností, které obývali. Velitelem skupiny I. se stal kpt. dělostřeleckého skladu Holika, II. starší důstojník III. baterie 2. děl. divisionu por. Flejgr, III. velitel III. baterie 2. děl. divisionu por. Kloboučník, IV. velitel dělostřeleckých dílen kpt. Jucl a V. skupiny velitel vozatajstva 2. divize kpt. Kapsa. Každý den v 10.30 hod. probíhala úřední prohlídka lodi, na kterou museli být všichni rádně ustrojeni. Prohlídku následně prováděla komise ve složení kapitán lodi, velitel transportu, ubytovatel lodi, ubytovatel transportu, lékař lodi a lékař transportu, popřípadě jimi určené zástupci.

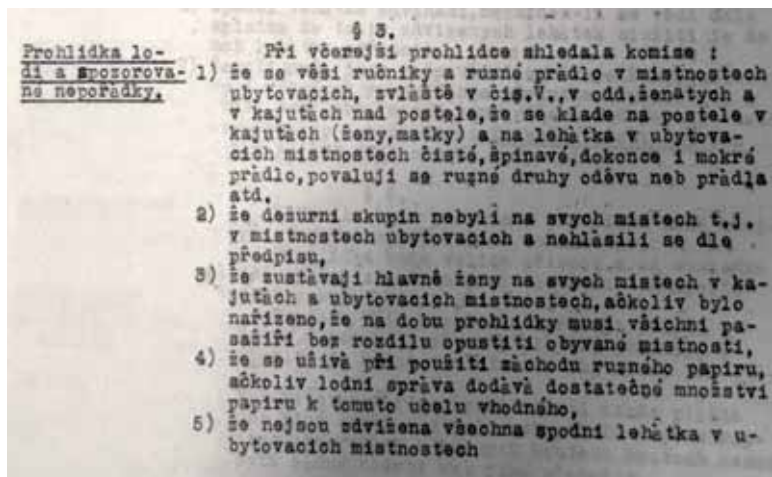
To již byl *Crook* na cestě ke svému cíli, jak později napsal Vojtěch Prášek: „Korejským průplavem dostal se z Japonského moře do Žlutého moře a odtud zamířil k Filipínám, v jejichž hlavním přístavu, manilském, přistál 28. května 1920. Po devítidenní plavbě byl denní pobyt v Manile skutečným osvěžením pro všechny příslušníky transportu, jimž byla dovolena návštěva města.“ Až na pár výjimek se legionáři ve městě chovali

příkladně, takže jim v rozkaze č. 9 ze dne 29. května udělil pplk. Vojta pochvalu za správné chování.

To ovšem tak neplatilo o chování na palubě, kde pplk. Vojta svým mužům vytýkal stále stejné věci – sušení prádla na určených místech, nepořádek v umývárkách a toaletách či vstupy do prostor lodi určených jen posádce. Opakovalo se také plýtvání vodou a jídlem: „Upozorňuji všechny vojáky, že každý smí si vzít k jídlu tolik, kolik může snísti. Úmyslné brání přebytečné potravy a chleba, nošení jich do místností ubytovacích neb vyhazování do moře, zakazují. Budou-li se podobné případy opakovati, bude předepsáno všem obyčejné vojenské stravování, jak je předepsáno rozkazy čsl. vojsku na Rusí.“ Ke zkrácení volné chvíle mezitím začal šachový turnaj, byla zřízena knihovna, zahájeny kurzy angličtiny a strýček z Ameriky pořádal kinoprojekce.

Dne 3. června dorazil transport do Singapuru. Strávil zde dva dny a vojáci si ho mohli prohlédnout. Cesta pak pokračovala do cejlonského Kolomba, kam Crook doplul 11. června. Zastávka zde byla opět dvoudenní a loď pak zamířila směrem k Suezskému průplavu. Během cesty však panovala úmorná vedra, která měla vliv na psychický i fyzický stav evakuovaných. Kancelář velitelství také pracovala ráno mezi 7. a 10. a večer mezi 18. a 21. hodinou. Strýček z Ameriky během této části plavby pořizoval skupinové snímky všech evakuovaných.

Dne 26. června proplul Crook průplavem a následujícího dne zakotvil v Port Saidu. Vojáci si mohli prohlédnout město, byla však zakázána návštěva arabské části. Velení také vydalo toto upozornění: „V Port-Saidu domorodci kradou. Vytahují háčky předměty z kajut apod. Vzhledem k tomu každý nechť uloží své věci na lůžku a nenechá je na palubě neb u okének a zvýší ostražitost.“ Třídenní zastávka proběhla bez větších komplikací, jen se zvětšil problém s opilstvím



**Téměř všechny transporty trpěly nekázní evakuovaných. Zde přiložený výčet „nepořádků“ 24. transportu z rozkazu č. 6 bychom tak mohli použít u jakékoliv jiné lodě. (VÚA-VHA Praha)**

a několik legionářů bylo potrestáno zostřeným vězením. Strýček z Ameriky také předal legionářům pořízené fotografie a jako dárek každý obdržel fotografii lodi Crook. Část snímků ale byla poškozena, takže si od postižených vzal adresy a slíbil jim je zaslat poštou.

Na poslední část plavby se transport vydal 30. června. Před přistáním v Terstu 4. července zrušil pplk. Vojta rozdělení transportu do skupin a přikázal vrátit se k původnímu členění. Vyzval také všechny, aby se i během poslední zastávky chovali ukázněně. Okamžitě po zakotvení začalo vykládání. Odjezd domů proběhl dvěma vlaky následujícího dne. První ešalon pod vedením kpt. Dostála vyrazil v 16, druhý vedený pplk. Novákem v 20 hodin a přes Jugoslávii a Rakousko zamířily do republiky, kam dorazily 9. července 1920. ■

## VELITEL

Hugo Vojta (11. 4. 1885, Tábor – 28. 9. 1941, Praha) absolvoval povinnou vojenskou službu v letech 1906–1907 u dělostřelectva, poté pracoval jako úředník. Mobilizován byl v červenci 1914 a sloužil v Pulji, v létě 1915 odešel na frontu do Itálie, počátkem roku 1916 do Ruska, kde však již v červnu dezertoval.



Přihlásil se do čs. vojska, přijat byl v srpnu 1917. Prodělal důstojnický kurz v Borispolu a od prosince 1917 sloužil u 2. čs. děl. brigády. S touto jednotkou se účastnil všech bojů a v únoru 1919 se stal jejím velitelem. O dva měsíce později byl postaven do čela dělostřelectva 2. čs. stř. divize v hodnosti podplukovníka. Dělostřelectvu zůstal věrný i ve vlasti, absolvoval několik kurzů a již roku 1923 byl povýšen na generála. Na podzim 1938 stál v hodnosti divizní generál v čele dělostřelectva 3. armády. Po okupaci se podílel na vzniku organizace Obrana národa. Krátce stál v čele velitelství Čechy a následně se stal vojenským velitelem Sokola. V únoru 1940 byl ale zatčen, krutě vyslýchán a poté odsouzen k trestu smrti.

## USAT Crook

Loď postavily roku 1883 skotské loděnice Murray & Co z Dumbartonu pro společnost S.S. Richmond Hill Co. Ltd. – Hill & Nott z Liverpoolu, která ji pojmenovala SS Richmond Hill a používala k přepravě pasažérů i nákladů. Roku 1897 ji zakoupila firma Allan Line S.S. Co. Ltd. (J. & A. Allan) z Glasgow, přejmenovala na SS Roumanian, ale již v červenci 1898 ji prodala americké armádě. Ta ji v únoru přejmenovala na USAT Crook, na počest gen. G. R. Crooka (1828–1890), účastníka občanské války a bojů s Indiány. Jejím domovským přístavem se stala filipínská Manila. Sloužila zejména v této oblasti, ale plavila se i na Aljašku. V únoru a dubnu 1920 se podílela na evakuaci Amerického expedičního sboru z Vladivostoku. Po přepravě čs. legií byla predisponována do Atlantiku pro transport vojáků z Evropy. V červnu 1922 byla prodána a již v lednu 1923 sešrotována.





Lod 25. transportu SS Keemun. (sbírka ČsOL)

## SS Keemun

**POČET:** 945 čs. legionářů + 400 různých  
**ÚTVARY:** týl. int. (3. a 4. část), autopark  
 a hospod. štábu čs. vojska, mun. division č. 2,  
 I.O.O. (1. část), 7. strážní rota, vlak. dílny č. 5,  
 16. sbor. rota, inv. rota  
**VELITEL:** mjr. Noska  
**DOBA PLAVBY:** 20. 5. 1920–8. 7. 1920

**N**a palubu britské lodi SS Keemun byly určeny různé týlní a štábní jednotky, včetně první části Informačně-osvětového odboru (I. O. O.). Jeho součástí bylo i divadelní oddělení, jehož členem byl i Zdeněk Štěpánek, který ve svých pamětech uvedl: „Zatímco nakládala [lod] uhlí, vodu a potraviny, podstoupili jsme proceduru devaterého očkování, lékařské prohlídky a podobných nepříjemností, abychom byli schopni transportu. Vše se odehrávalo rychle, jako v horečce. Žold jsme dostali vyplacen v dolarech. Bylo jich zoufale málo. (...) Jednoho rána jsem odevzdal svůj ruský, plechem ozdobně pobitý kufr na pospas lodnímu jeřábu a vyhledal jsem si své místo v podpalubí. Z počátku jsem byl pevně rozhodnut zůstat dole, dokud nebudeme daleko na širém moři, ale pak jsem přece jen neodolal hnutí srdce a vyšel jsem na palubu, naposledy se rozloučit...“



Lod Keemun ve Vladivostoku. (sbírka ČsOL)



Evakuovaní na palubě lodi Keemun. (sbírka J. Taberyho)

Velitelem transportu byl jmenován příslušník štábu 3. divize mjr. Noska, který se po nezbytném rozloučení s velením čs. vojska vydal 20. května 1920 na cestu. Prvním cílem byl Singapur, jak v Československém denníku napsal J. Karban: „Do Singapuru jsme jeli 11 dní bez zastávky. Na druhý den jízdy nás dohonil amer. křižník „South Dakota“, který stál ve Vladivostoku. Děláme denně 600 km. Prvních 5-7 dní jsme jeli ve znamení „hladu“. Bylo z toho mezi mužstvem dosti nespokojenosti, poněvadž si málo kdo vzal potravu s sebou. Vzpomínali jsme na ten chléb, který jsme dávali Čiňanům. Angličané nás krmí špatně. Ráno v 6 h. máme čaj a chleba veliký jako buchta, co jsme dostávali u nás. Ve 12 hod. polévka s brambory a v ní 4–5 kousků masa (jako u nás). Ta polévka s brambory je stále, takže se každému již zprotivěla. Někdy se stalo, že se na ty poslední už maso nedostalo, takže dostali jen polívku. Večer v 7 hod. je opět čaj s chlebem. Asi 4 krát za tu dobu nám asi ve 4 hod. dali ovesnou nebo prosnou kaši, 1 baka na 100 lidí, takže připadly tak 3 lžíce na muže. Nestálo to ani za ten kravál, který při tom byl. Bylo nám slíbeno u raportu, že se zde v Singapuru koupí nějaký hrách a fasole, ale teď to již skoro není ani potřeba, neb nás z toho hladu vyléčilo horko, takže jsme nyní živí téměř od vody. Ani kaši už nám nevaří, udělají za to víc kipjatku.“

Na lodní stravu si víceméně stěžovali na všech transportech, ale Keemun byl asi extrémní, protože se k tématu vyjádřil i Dr. Kůsta z redakce Čs. denníku: „Hlavní věc, jež budí nevoli, je stravování. Byly skutečně, zvláště v prvních dnech, po této stránce poměry pro dobrovolce-nedůstojníky velmi neutěšené. Kuchyně na lodi, která z nákladní byla narychlo přizpůsobena pro náš transport, ukázala se těžce dostačující, aby nasýtla tolik mužstva



**Opička na palubě lodi Keemun. (VÚA-VHA Praha)**

– nedostatek kuchařů i pekařů lodních – a tak první dva dny na příklad naše část, Informačně-osvětový odbor, byla úplně bez oběda. Je-li teď strava celkem dostačující, nelíbí se i nadále jakost potravy, která jest velmi jednotvárná.“ Byla také organizována osvětová činnost, vznikl pěvecký kroužek, pořádaly se přednášky, výuka cizích jazyků a ve čtyřech kusech se tiskl věstník.

Singapur si vojáci mohli opět prohlédnout, ale nejvíce radosti dle Štěpánka udělala zastávka medvědu Míšovi, který trpěl horkem: „Bratr, který medvěda opatroval, si vymohl dovolení, aby mohl Míšu vykoupat v moři a vedl svého svěřence k můstku. Míša ihned pochopil, že půjde na zem a nevěděl radostí, co dělá, nebylo s ním možno vydržet a medvěďář měl co dělat, aby ho udržel a uklidnil. (...) Objevení se medvěda způsobilo takovou paniku, zděšení a řev, že lidé z daleka přibíhali se podívat, co se stalo. Nepředstavitelná hrůza zachvátila obchodnické duše pánů domorodců, kteří ječeli strachem, utíkali, prchali, padali jeden přes druhého, poráželi stánky a krámký se zbožím, zkratka v několika vteřinách bylo molo prázdné. Vypadalo to tu jako po bitvě. Ananasy, banány, doutníky, pohlednice, šály, čapky se válely po zemi. Obraz k nepopsání. Náš Míša si však nikoho a ničeho nevšímal a nejbližší cestou se vrhl do moře, kde se provaloval podoben obrovské houbě a jen si slastně mručel a pobroukával.“

Zbytek týdenní zastávky již proběhl bez dalších incidentů a po doplnění zásob pokračovala do Kolomba. Cestou se ale



**Lod' 25. transportu Keemun. (sbírka ČsOL)**

na den zastavili v Penangu. Kolombo si také mohli prohlédnout, jak píše Štěpánek: „Prošel jsem jakýmsi bazarem, tj. spoustou krámků, ne nepodobných našim jarmarečným boudám, kde byla taková všehochuť zboží, až oči přecházely. Zvláštní pach dráždil čich, směs všemožných vůní, ostrých, kořených, lahodných i odporých. Zápach ryb, hnilobný, otravný smrad zahnívajících krabů a mušlí prudce kontrastoval s intenzivní, mdlou vůní ovoce, čaje a kávy. (...) Evropská čtvrť je krásná, nebavila mě však.“

Už druhého dne ale pokračovali dále, cestou však zemřel jeden z legionářů, který byl pochován do moře. Následně zastavili v Suez, propluli průplavem a zakotvili v Port Saidu. Mohli navštívit město, dozvěděli se ale také, že budou muset přestoupit na jinou loď, protože Keemun popluje do Marseille. Přesun zabral celou noc a následně již bez komplikací dorazili 8. července 1920 do Terstu. ■



**Lodí Keemun se domů vracel i pozdější slavný herec Zdeněk Štěpánek (1896–1968), tehdy člen divadelního oddělení I.O.O. (sbírka J. Taberyho)**

## VELITEL

Josef Noska (18. 5. 1891, Dražič – ?) ukončil roku 1913 Vysokou školu technickou v Praze a stal se inženýrem agronomie. Po vypuknutí války odešel jako velitel čtyř pěšího pluku č. 91 na východní frontu, kde byl 1. dubna 1915 zajat. V listopadu se v Simbirsku přihlásil do čs. vojska, ale v červnu 1916 vstoupil do srbské armády v Oděse. Jako velitel čtyř 3. pluku bojoval v Dobrudži, kde byl raněn. V lednu 1917 přešel v hodnosti praporčíka ke 2. čs. stří. pluku jako velitel čtyř. Po Zborově se stal velitelem 10. roty, v únoru 1918 velitelem II. praporu 4. čs. stří. pluku. S ním bojoval u Bachmače. Od listopadu 1918 sloužil u 1. čs. záložního pluku a v červenci 1919 byl přeložen ke štábu 3. čs. stří. divize. Od března 1920 do evakuace velel 5. etapní stanici. Také doma pokračoval v armádě, střídavě působil u řadových jednotek a u štábů. Za okupace pracoval v podniku Selecta Praha. Účastnil se Pražského povstání a poté nastoupil opět do služby. Působil jako přednosta I/1. oddělení MNO, roku 1947 byl povýšen na plukovníka a v březnu 1948 poslán do vylučovací služby.

## SS Keemun

Plavidlo s výtlačkem 9067 BRT a délkou 146,9 metrů bylo postaveno roku 1902 loděnicemi Workman, Clark & Co., Ltd. v Belfastu pro společnost China Mutual Steam Nav. Co., která spojovala Čínu s USA a Kanadou. Tu však ještě téhož roku i s jejími 13 plavidly i všemi linkami převzala britská společnost Blue Funnel Line. Po vypuknutí války byla loď poskytnuta pro vojenské účely a podílela se na přepravě vojáků i nákladů. Např. na podzim 1915 přivezla ve svých balastních nádržích ze Singapuru do Británie nedostatečnou ropu. Dne 13. června 1918 svedla hodinový souboj s německou ponorkou U-151, ze kterého vyvázla lehce poškozena. Po válce se vrátila na linky na Dálném východě a v Pacifiku. V březnu 1924 byla lehce poškozena při srážce s jinou lodí v Penangu a roku 1933 ji společnost prodala do šrotu.





Lod' Ixion, na které z Vladivostoku odjel 26. transport legií.  
(VÚA-VHA Praha)

## SS Ixion

**POČET:** 2 853 čs. legionářů + 92 různých  
**ÚTVARY:** 7. pluk, úderný prapor, 1. jízdní baterie  
**VELITEL:** pplk. Vuchterle  
**DOBA PLAVBY:** 23. 5. 1920–17. 7. 1920

**D**ne 24. dubna dorazily do Vladivostoku zbylé ešalony 7. čs. střílného pluku. Nedorazilo však další plánované velké plavidlo, takže se vojáci museli přesunout do kasáren na Ruském ostrově, aby neblokovali nádraží. Mezitím bylo rozhodnuto, že další velké transporty pojedou přes Kanadu. Jejich velitelem byl jmenován pplk. Vuchterle, který se ujal i velení první lodi. Byl také vydán rozkaz, že do těchto transportů nebudou zařazeny žádné ženy ani děti. Teprve 21. května ale dorazila zpráva, že příštího dne dopluje do Vladivostoku britská loď Ixion. Časová prodleva opět způsobila, že původní plán vzal za své a do tohoto transportu byly zařazeny 7. pluk, 1. jízdní baterie „Kulikovského“ a úderný prapor. V jeho kronice se dočteme:



Naložování na Ixion. (VÚA-VHA Praha)

„Ustanovena ubytovací komise, která zítra v 8 hod. ráno dostaví se do přístavu. Ráno byla hustá mlha a dalo se souditi, že loď se v takovém počasí do neznámého přístavu neodváží, což se vyplnilo. V poledne se komise vrátila se zprávou, že loď nepřijela. Teprve odpoledne dostal major Hásek telefonogram, že Ixion právě přijel a zakotvil na Čurkině u Ruského ostrova, neodvažuje se pro mlhu do přístavu. Komise má se ihned dostavit na loď, aby zítra mohl se na ni již stěhovati celý transport.“

Nicméně přípravy šly rychle od ruky a ještě odpoledne začalo nakládání. Naložování legionářů začalo ráno 23. května: „Poslední noc před odjezdem snad z celého praporu nikdo nespal. Ráno o 7. hodině stál prapor na „Valech“, připraven k odchodu. Byla těžká mlha a chladno, ale to nikomu nevadilo. Vždyť jedeme domů. Cesta ubíhala vesele. S rozvinutým praporem za zvuků hudby blížili jsme se k přístavu. Odtud dovezla nás malá dopravní loď do Surkina. Tam, připoutána lany ke břehu, stála nepohnutě dlouhá černá loď. Na ní živo, jeřáby byly v plné práci. Nakládala se naše zavazadla, sítě s bednami jedna za druhou, vytahovány do výše, mizely v bezedných útrobách lodních. O desáté hodině dopolední počal se úderný prapor naložovati,“ pokračuje kronika.

Kolem jedné hodiny bylo vše naložené, takže mohlo proběhnout oficiální rozloučení, jak opět udává kronika: „Nastala chvíle loučení. Na palubu přichází generál Čeček se svým štábem, dvěma francouzskými důstojníky a s politickým plnomocníkem dr. Girsou. Na zádi lodní stojí naše čestná četa s rozvinutým



Legionáři před Ixionem. (VÚA-VHA Praha)





**Loučení před odjezdem, mezi legionáři stojí v obleku Dr. Girska. Po jeho pravici je zřejmě gen. Čeček.** (VÚA-VHA Praha)

praporem, vedle četa baterie Kulikovského a 7. pluku. Generál Čeček loučí se s transportem, přeje mu šťastnou cestu a francouzský důstojník dekoruje standartu Kulikovského baterie francouzským křížem. I několik úderníků bylo jím dekorováno. Velitel transportu podplukovník Vuchterle poděkoval generálu Čečkovi a přál mu šťastné shledání s námi v Praze. Ke třetí hodině generál se svým průvodem odešel. Zazněl třikrát zvuk lodních sirén, kotvy byly zdviženy a šroub začal bičovat lodní hladinu. Ozvalo se burácející „nazdar“ z tří tisíc hrdel vojáků shromážděných na palubě a loď pomalu se rozjížděla.“

Dne 25. května proplula loď Cungarský průliv, který spojuje Japonské moře s Tichým oceánem. „Na strmém skalním útesu stojí maják. Vlna za vlnou tříští se pod ním a rozpěněná voda vysoko stříká. Krátce nato objevuje se i po pravé straně země. Je to největší japonský ostrov Nippon (Honšú); jest ale mnohem více vzdálen nežli Jesso (Hokkaidó). Po obou stranách rozkládají se syté zelené vrchy, poseté, až kam oko dohlédne, rybářskými vesničkami. I několik větších přístavních měst jsme zahlédli. Mezi oběma ostrovy křížují naší cestou četné japonské parníky, plné hlučícího publika. Celý průliv hemží se spoustou malých rybářských džunek



**Na palubě lodi Ixion, zleva velitel kanadských transportů pplk. J. Vuchterle, kapitán lodi, pplk. J. Váňa, velitel 7. čs. stř. pluku, a mjr. J. Nosál, velitel 1. děl. jízdní baterie „Kulikovského“.** (sbírka ČsOL)

i větších plachetnic, na jejichž plachtách svítí barvy Japonska, červená koule v bílém poli – symbol země slunce,“ zaznamenává kronika. Ještě ten den došlo k oslavě výročí vystoupení proti bolševikům a loď zamířila přímo do kanadského Vancouveru. Na palubě také začalo fungovat několik kroužků a byl vydáván časopis *Mořem a souší* s humoristickou přílohou *Žralok*.

Ráno 6. června již byli v cíli: „Přístav tento liší se od Vladivostoku jednak vzorným pořádkem, jednak americkou výkonností lodního a přístavního personálu. Za dvě hodiny byl celý transport i s celou spoustou evakuačních zavazadel úplně vyložen a zavazadla ihned převezena nákladními automobily na nádraží a přímo do přichystaných vlakových souprav. Podobné rychlosti jsme v Rusku dávno odvykli. Za zvuků obou našich vojenských hudeb (7. pluku a úderního praporu) prošli jsme městem na nádraží, kde očekávalo nás pět připravených osobních vlaků,“ uvádí kronika 7. pluku. V přístavu se legionářům dostalo vřelého přivítání od krajanů, během pochodu městem se však setkali s chladným přijetím. Také v Kanadě totiž panovaly obavy z bolševismu, o to více na místní zapůsobil spořádaný přesun na nádraží, ze kterého vojáci vyrazili do tábora Valcartier. ■

## VELITEL

Josef Vuchterle (25. 5. 1891, Vránov – 21. 12. 1923, Praha) pracoval od roku 1911 v Kyjevě jako účetní. Po vypuknutí války se přihlásil do České družiny, s jejíž 2. rotou odešel na frontu, kde prokázal odvalu. V dubnu 1915 se podílel např. na zajištění pražského pěšího pluku č. 28 v Karpatech. Obdržel tak řadu vyznamenání a v prosinci 1916 byl povýšen na podporučíka. Přijal také pravoslavné jméno Boris. V květnu 1917 se stal velitelem 1. rot 1. čs. stř. pluku, se kterou bojoval u Zborova. Během bitvy byl však kulkou zasažen do páteře, poté evakuován do Kyjeva a zde operován. Po zbytek života ale již zůstal invalidní. V březnu 1918 byl odeslán k OČsNR, po obsazení Vladivostoku byl v září 1918 jmenován velitelem města a velitelem spojeneckých vojsk zde sídlících. Zároveň byl povýšen na podplukovníka. V květnu 1920 se stal velitelem tzv. kanadských transportů. Doma se stal přednostou Kanceláře legií při MNO, přičemž se věnoval zejména zaoptimování invalidních spolubojovníků. V roce 1923 byl povýšen na plukovníka, záhy však zemřel na válečné útrapy.



## SS Ixion

Loď byla postavena roku 1912 v loděnici Scott's Shipbuilding & Engineering Co. v Greencocku pro společnost Blue Funnel Line. 154,2 metru dlouhé plavidlo bylo pojmenováno podle postavy z řecké mytologie *SS Ixion*. K přepravě pasažérů i nákladu sloužilo hlavně na Dálném východě. V roce 1916 bylo upraveno pro převoz vojska, v roce 1917 např. převezlo 4000 Srbů z Ruska na soluňskou frontu. Demobilizováno bylo v roce 1919, pro vojenské účely bylo použito i v druhé světové válce. Dne 2. května 1941 vyplulo z Liverpoolu jako součást konvoje OB-318, který v síle 38 lodí mířil do New Yorku. *Ixion* měl na palubě 2900 tun nákladu. Již 7. května konvoj objevily německé ponorky a čtyři dny na něj útočily, přičemž potopily 9 a poškodily dvě plavidla. *Ixion* se stal obětí hned první den bitvy, a to ponorky U-94 kapitána H. Kuppische (1909–1943). Všech 105 členů posádky bylo ale zachráněno.





USAT Sherman vyplouvá z Vladivostoku.  
(VÚA-VHA Praha)

## USAT Sherman

**POČET:** 1 546 čs. legionářů + 392 různých  
**ÚTVARY:** 2. jíz. pluk, obr. vlak „Orlík“,  
int. 2. divize, autopark, zdrav. vlak č. 5,  
17. sbor. rota, oboz 9. pluku, rodiny  
8. a 9. pluku a 1. jíz. pluku, sbor. rota občanů  
**VELITEL:** plk. Červinka  
**DOBA PLAVBY:** 24. 5. 1920–3. 7. 1920

**V**e stejný den jako *Ixion* dorazila do Vladivostoku i americká loď *USAT Sherman*. Ta však nebyla určena k převozu kanadských transportů a tak na ni byl naloděn 2. jízdní pluk a rodiny vojáků jedoucích přes Kanadu. Nalodili se také muži 9. pluku, kteří s sebou měli ženy a děti, osádka vlaku „Orlík“ či sborová rota



Příslušníci 2. jízdního pluku na palubě. (VÚA-VHA Praha)

občanů. Velitelem transeptu byl jmenován plk. Červinka, velitel 2. čs. jízdního pluku. Ten určil několik desítek evakuovaných na pomoc s nakládáním zavazadel, které začalo v 18 hodin 22. května a skončilo ráno 24. května. Totéž ráno v 5 hodin začalo naloďování evakuovaných a kolem 10. hodiny bylo dokončeno. Odpoledne se s transportem přišel rozloučit gen. Čeček a bylo také vyznamenáno několik příslušníků 2. jízdního pluku a autoparku. Následně *Sherman* opustil Rusko, přičemž plk. Červinka udělil první pochvalu: „Měl jsem příležitost slyšeti mnoho pochval a sám se přesvědčiti o svědomitém a rychlém nakládání zavazadel na loď *Sherman*. Jsem rád, že mohu pochváliti a poděkovati vojákům za těžkou a vysilující práci, které se tak čestně byli zhostili. Jsem přesvědčen, že i nadále posádka svou svědomitostí, pečlivostí a čestností zhostí se všech úkolů, na ni kladených.“ Přičemž ještě upozornil, že všichni musí přísně dodržovat nařízení kapitána lodi a nemají plytvat potravinami.

Cestující si však jeho výzvu moc k srdci nevzali, protože již následující dny je musel v rozkazech upozorňovat na nedostatečné čištění jídelních stolů, nepořádek na toaletách, zakázané vyhazování odpadků z oken či nedostatečné větrání podpalubí. Na lodi ale také vznikl osvětový odbor a byla zřízena knihovna. Dne 29. května pak došlo ke konfliktu, když do kanceláře plk. Červinky přišel střelec 9. pluku Hubert Malota, který si hrubě a sprostě stěžoval na kvalitu stravy. Překvapený Červinka následně vydal upozornění, ve kterém se podivoval nad pokleslými mravy některých vojáků a zdůraznil, že všemi prostředky se bude zasazovat o udržení dobrého jména čs. vojska. Upozornil také na nevhodné chování některých žen a připomněl, že stravování je v americké režii a podléhá jejich předpisům. Následně stf. Malotu za pokus organizace vzpoury předal k soudnímu řízení. Ovšem již následujícího dne si u něj byla stěžovat delegace žen nespokojených s ubytováním. Vysvětlil jim, že celá evakuace se řídí jednotným řádem a jiné místo mohou získat jen ze zdravotních důvodů. Poté zdůraznil, že jakákoliv další žádost musí jít služební cestou, tedy přes velitele jejich útvarů.

Ve čtvrtek 3. června dorazil transport do Singapuru. Zde došlo k doplnění zásob uhlí, vody a potravin. Byla povolena návštěva města, loď mohly opustit skupiny nejvýše po deseti lidech, které byly vyzvány, aby dobře reprezentovaly čs. vojsko. Byly také upozorněny, že na loď se musí skupina vrátit pohromadě, v případě nekompletnosti na ní nebude vpuštěna. Výslovně bylo zakázáno donášet na loď alkohol. Osvětový odbor byl vyzván, aby připravil prohlídky pamětihodností.

Zastávka nakonec proběhl bez komplikací a 5. června pokračoval transport do Kolomba. Sem dorazili ráno 11. června a pro návštěvu města platila stejná pravidla jako v Singapuru, jen byla zrušena povinnost desetičlenných skupin. Zastávka však byla krátká, protože již následující ráno loď pokračovala k Suezskému průplavu. Během plavby Arabským mořem pokračovaly stále stejné problémy – nedodržování pořádku, plýtvání jídlem či kouření uvnitř lodi. Nově vyvstal problém s nepovolenými návštěvami kajut matek s dětmi, které musel řešit i kapitán lodi.

Suezským průplavem loď proplula 26. června a odpoledne zakotvila v Port Saidu. Evakuovaní ho opět mohli navštívit, byli ale upozorněni na pouliční prodavače, zejména jim bylo doporučeno, aby u nich neměnili peníze. Zdrželi se zde však necelé dva dny a vyrazili do Terstu. Během cesty byly všem předány instrukce ohledně vyloďení a 1. července proběhla prohlídka a kontrola zbraní. Všechny rozepře byly také zapomenuty, protože plk. Červinka v rozkaze z 1. července mimo jiné uvedl: „Po dlouhé době spočine opět zítra naše noha na evropské půdě a nastoupí okamžik loučení se s lodí. Víím, že všichni budeme vzpomínati daleké cesty, vykonané po ohromných prostranstvích mořských a že i každý ve svých vzpomínkách bude vždy pamatovati na loď ‚Sherman‘ a 27. transport. Jsem rád, že mohu poděkovati



Koncert hudby 2. jízdního pluku. (VÚA-VHA Praha)

všem příslušníkům transportu za slušné vystupování a bezvadné chování se během plavby, zejména pak v přístavech a přeji všem šťastného shledání se svými drahými. Všem funkcionářům transportu vzdávám jménem služby za jich horlivou a účinnou práci srdeční dík. Osvětovému kroužku v plném jeho složení děkuji jménem celého transportu za jeho zásluhu a všestrannou činnost.“

Následujícího dne večer dorazila loď to terstského přístavu a 3. července došlo k jejímu vyloďení, do vykládání se zapojili také všichni legionáři. Vše přeložili do přípravných vlaků, kterými se vydali domů. Hranice vlasti překročili 9. července 1920. ■

## VELITEL

Jaroslav Červinka (12./25. 6. 1889, Riga – 3. 4. 1985, Praha) se po otcově vzoru připravoval na vojenskou dráhu. Roku 1909 ukončil Pavlovské vojenské učiliště jako podporučík a stal se velitelem čety 151. pěšího pluku. V srpnu 1914 dokončil Císařskou Nikolajevskou vojenskou akademii a odešel na frontu jako velitel čety Petrohradského pěšího pluku osobní gardy. V bojích byl několikrát raněn a od května 1916 velel poddůstojnické škole 3. gardové divize. V květnu 1917 byl přeřazen k čs. vojsku, podílel se na jeho formování a v srpnu se stal velitelem 6. pluku, se kterým již jako plukovník bojoval u Bachmače. Od září 1918 stál v čele 2. jízdního pluku a to až do října 1923. V roce 1928 byl povýšen na brigádního generála a do roku 1936 velel jezdecké brigádě 3 v Bratislavě. V září 1938 byl velitelem Posádkového velitelství Velká Praha. Po okupaci se zapojil do odboje v rámci Sokola. Po válce již nebyl aktivován, po únoru 1948 byl perzekvován, kdy např. pobíral malý důchod a byl nucen manuálně pracovat.



## USAT Sherman

Plavidlo postavila roku 1893 loděnice Harland and Wolff v Belfastu pro společnost African Steamship Company, která ji pojmenovala *SS Mobile*. Ta v té době také kromě spojení s Afrikou začala provozovat linky do Ameriky. V červenci 1898 loď koupila americká armáda, která ji v lednu 1899 přejmenovala na *USAT Sherman*, na počest účastníka občanské války a pozdějšího velitele armády USA Williama T. Shermana (1820–1891). Byla přidělena Pacifické flotě a často směřovala na Filipíny. Poslední plavbu v armádě vykonala v červnu 1922. Následně byla prodána společnosti Los Angeles Steamship Company, která měla řadu linek v Pacifiku. Ta jí používala pod jménem *SS Calawaii*. Po vypuknutí hospodářské krize se však dostala do finančních problémů a začala rozprodávat své lodě. Počátkem 30. let byla *SS Calawaii* prodána do Japonska, kde ji v prosinci 1933 v Ósace sešrotovali.



*Nalodování na M. S. Dollar ve Vladivostoku.  
Symbol \$ na komíně byl znak společnosti  
Dollar Steamship Lines.  
(VÚA-VHA Praha)*



## SS M. S. Dollar

**POČET:** 3 289 čs. legionářů + 138 různých  
**ÚTVARY:** 8. pluk, 1. jízdní pluk, 2. sam. tech.  
rota, stroj. rota (1. část), sbor. oddíl  
**VELITEL:** pplk. Nosál  
**DOBA PLAVBY:** 6. 6. 1920–20. 7. 1920

**P**o odplutí květnových transportů zásadně ubylo čs. vojska ve Vladivostoku. Ovšem na jejich místo přijížděly další a další útvary. Celý ten shon trochu smutně pozorovali muži 2. samostatné technické roty 2. čs. divize, kteří byli ve Vladivostoku od 1. května, ale zatím se pro ně nenašlo místo na žádné z odplouvajících lodí. Dobrá



*Legionáři na palubě lodi M. S. Dollar. (VÚA-VHA Praha)*



*Partie šachu v zájmu lodních fotografů. (VÚA-VHA Praha)*

zpráva tak přišla až 31. května, kdy se vojáci dozvěděli, že následující den připluje americká loď SS M. S. Dollar, na kterou byli určeni. Skutečně se tak stalo, ale prvních několik dní na ni bylo nakládáno zboží. Nalodování vojska začalo 5. června zavazadly a následujícího dne mohli na palubu i vojáci. Kromě 2. samostatné technické roty to byl celý 8. čs. stř. pluk, 1. čs. jízdní pluk a první části strojírenské roty. Velitelem transportu byl jmenován velitel 8. pluku pplk. Nosál. Je zajímavé, že

v tomto transportu jely 2 ženy a 2 děti, byť se jednalo o transport kanadský, kde tyto být neměly.

Nalodění bylo hotové kolem 13. hodiny 6. června. V 16 hodin se s transportem přišel rozloučit gen. Čeček se svým štábem. Po půlhodině loď zvedla kotvy a vyplula z Vladivostoku. Vojáci okamžitě začali s prohlídkou nového domova. Moc nadšení však nebyli, jak uvádí kronika 2. samostatné technické roty: „Dollar byla nákladní loď přizpůsobená pro vojenské transporty. Mužstvo bylo v podpalubí, přepaženém prkennými stěnami, podél kterých byla lůžka, v podobě jakýchsi spacích truhlíků, které byly dva – až tři – umístěny nad sebou a na kraji opatřeny zvýšeným prknem, aby při kymácení lodě spící voják nevypadl. Primitivní kabiny pro důstojníky byly umístěny uprostřed lodi, kde byla též jídelna. Jídelny pro mužstvo byly dvě, jedna na přídi a jedna na zádi lodi, obě v I. patře. Kuchyně pro celou loď byla jedna a to nutilo celý transport ku přesnému dodržování pořadí a pořádku při vydávání jídel, aby práce kuchyňského personálu nebyla ztěžována a zbytečně prodlužována. Na palubě, kromě kuchyně, byla umístěna z prken postavená strážnice, prádelna a umývárna. Lodní nemocnice byla v I. patře.“

Loď mířila přímo do Kanady, takže vojáky čekala dlouhá a jak uvádí dále kronika, nudná cesta: „Proto také celý denní život důstojníků i mužstva, kromě nutné denní služby, pozůstával v uplatňování všemožných her, z nichž ovšem vedle sachů a domina největší oblibě se těšily karty. Hodně se četlo, pokud ovšem knihy amerického strýčka a několik málo knih z osobního majetku jednotlivců mohly stačiti poptávce. Americký strýček Kabrna, který transport doprovázel, staral se usilovně o zábavu, vedle knih půjčoval i různé sportovní potřeby a gramofony, večer předváděl na palubě svým kinoaparátům filmy a filmové grotesky, rozdával čokoládu, keksy, cigarety apod. Počínaje dnem 8. června střídaly se tři čs. vojenské hudby

v pravidelném koncertě; byla to hudba 8. střel. pluku, 1. jízdního pluku a 2. samostatné technické roty. Koncerty konaly se denně po obědě na palubě. Trochu denního rozptýlení poskytovali bratřím medvědi, jichž transport vezl několik. Lodní radiostanice anglicky a česky oznamovala na vývěsných tabulích zprávy, které se jí podařilo zachytiti. Přes to, že bylo v těchto zprávách mnoho ‚kachen‘ hlásajících na příklad: ‚Trocky zabit, Lenin uprchl‘ apod., měla návštěví na tabulích stále dostatek sensace chtivých čtenářů. Bratři, pozorující z paluby mořskou hladinu, se zájmem sledovali skotačivou hru delfínů, vymršťujících se nad vodu a občas spatřili temný pruh žraločího hřbetu a ocasní ploutev, vyčnívající chvílemi nad hladinou. Vodní gejsíry, tu a tam v dálce spatřené, dávaly tušiti přítomnost velryb. Večer a dlouho do noci bylo lze pozorovati světélkující vlny na lodních bocích a zářící brázdy, táhnoucí se za lodními šrouby.“ Postupně mohli také legionáři navštívit útroby lodi, včetně strojovny, kotelny a prostoru lodních šroubů. Opět se však snášela kritika na lodní stravu.

Všichni tak byli rádi, když se před nimi objevila země. Bylo to 21. června: „Po obeplutí ostrova Vancouver zastavil ‚Dollar‘ v poledne před městem Victoria, a zde vstoupil na loď lodivod, lékař a přístavní úředníci, určení k prohlídce lodi. Spletí úžin, kolem řady ostrůvků, zavedl lodivod ‚Dollar‘ do přístavu, plného přerozmanitých lodí. Zde uprostřed rejdy ‚Dollar‘ v 8 hodin večer zakotvil. Na nábřeží bylo viděti čilý ruch, vlaky s dlouhými vagóny mizely kamsi do neznámých dálek a tramvayové vozy projížděly nábřežím jeden za druhým. V dálce proti tmavé obloze rýsovaly se vysoké hranoly domů a ohromný elevator s elektrárnou budily pozornost účastníků transportu.“

K vyloďení došlo následujícího dne, poté se vojáky seřadili a v útvaru za zvuku hudeb prošli, za velké pozornosti místního obyvatelstva, městem k nádraží, kde nasedli do vlaků a vydali se dále do nitra Kanady. ■

## VELITEL

František Nosál (7. 4. 1879, Těšice – 29. 7. 1963, Praha) pocházel z velice skromných poměrů, ale i tak vystudoval ČVUT a stal se inženýrem. Před válkou pracoval na regulaci moravských řek. Již 1. srpna 1914 byl mobilizován a v březnu 1915 zajat Rusy jako velitel zákopnického oddílu zeměbranceckého pěšího pluku č. 17. V roce 1916 se přihlásil do čs. vojska, přijat byl v září 1917 a absolvoval důstojnický kurz. Poté byl poslán ke 2. inženýrské rotě, ale 7. července 1918 se stal velitelem 2. roty 8. pluku. S ním pak prodělal celou sibiřskou anabázi a v únoru 1919 se stal jeho velitelem, přičemž v květnu 1919 byl povýšen na podplukovníka. U armády zůstal i doma, od roku 1921 byl přednostou Technického a dopravního odboru MNO. V čele tohoto úřadu zůstal až do okupace. V roce 1928 byl povýšen na divisičního generála, v roce 1938 ve vládě J. Syrového působil jako ministr veřejných prací. Po okupaci se zapojil do činnosti Obrany národa a odboje na Chrudimsku. V letech 1945–1947 opět sloužil v armádě, roku 1949 byl zatčen a za údajnou protistátní činnost vězněn do října 1954.



## SS M. S. Dollar

Plavidlo postavily pod jménem SS War King v roce 1917 japonské loděnice Kawasaki Steel Works v Kóbe pro Brity. Ti ji používali k přepravě nákladu i vojska. V roce 1919 loď koupila americká společnost Dollar Steamship Lines Inc. Ltd. a její majitel, průmyslník Robert Dollar, ji pojmenoval po manželce SS M. S. Dollar. Loď pak sloužila zejména v Pacifiku k přepravě zboží. V roce 1928 jí koupila společnost Canadian American Navigation Co. Ltd. a pojmenovala na počest jednoho z legendárních indiánských náčelníků SS Chief Maquilla, používala ji ale krátce. Dne 19. listopadu 1928 vyplula z přístavu Kildonana v Britské Kolumbii s nákladem pšenice, ryb a dřeva, avšak u Aleut vplula do špatného počasí. Pomalu začínala nabírat vodu, kterou se však nedařilo odčerpávat a loď se 30. listopadu 1928 potopila. Všech 75 členů osádky zachránila 2. prosince japonská loď Yogen Maru.



SS Protesilaus ve Vladivostoku.  
(VÚA-VHA Praha)



## SS Protesilaus

**POČET:** 2 665 čs. legionářů + 39 různých  
**ÚTVARY:** 9. pluk, 3. lehký děl. pluk, 3. těž. děl.  
division, štáb děl. 3. divize, stroj. oddíl, sbor. oddíl  
**VELITEL:** plk. Petřík  
**DOBA PLAVBY:** 8. 6. 1920–1. 8. 1920

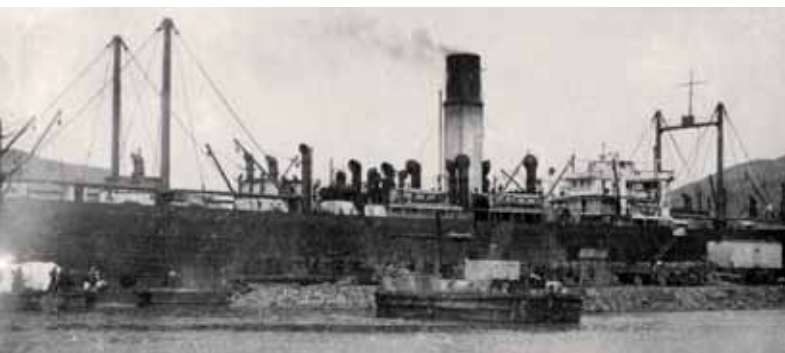
**O**djezd dalšího transportu byl velice rychlý. Ráno 8. června 1920 dorazila z Hongkongu loď SS Protesilaus, okamžitě začalo její nakládání a krátce po 19. hodině byla připravena k vyplutí. Do čela transportu byl postaven velitel 9. pluku plk. Petřík, který svým zástupcem jmenoval velitele 3. lehkého dělostřeleckého pluku pplk. Josefa Mrázka (1885–1967). S třetím, a posledním, kanadským transportem se přišel rozloučit gen. Čeček a velitel 3. divize plk. Prchala. Slavnostní akt trval necelou hodinu, následně zazněla státní hymna a loď opustila Vladivostok, jak později napsal Alois Hnízdo, tehdy svobodník 9. pluku: „Poslední práce hotovy, loď vytahuje kotvy a již pomalu otáčí se kolem své osy, odrážejíc od svého stanoviště. Na břehu ozývají se hlučné pozdravy shromážděných tam bratrů a za zvuků plukovní kapely, koncertující na palubě, vzdaluje se zvolna ‚Protesilaus‘ od přístavu. Proplétajíc se mezi velkými,



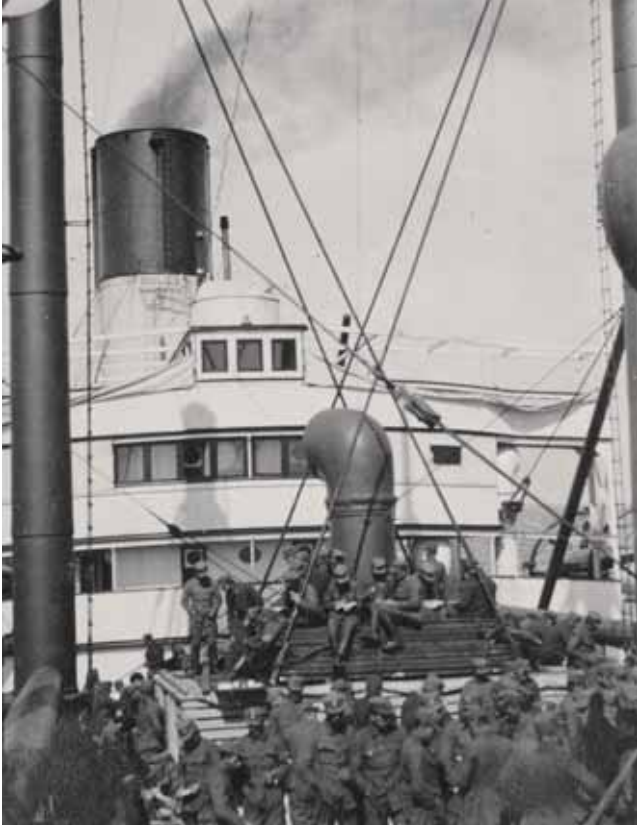
Nalodování na SS Protesilaus ve vladivostockém přístavu.  
(VÚA-VHA Praha)

válečnými křižáky spojeneckých mocností, kotvicími v přístavu a zálivu Amurském, vyjždí naše loď ze zálivu, míjí pobřeží Egeršeldu a ponechávajíc po svém boku maják vladivostockého přístavu, ztrácí se v temnu nastávající vlahé noci.“

Loď opět cestou mezi japonskými ostrovy mířila přímo do Kanady. Na palubě plk. Petřík všem představil lodní řád, ve kterém mimo jiné bylo: budíček v 6. hodin, po němž probíhala ranní hygiena, o půl osmé snídaně, v 10 hodin každodenní prohlídka lodi. Každý den bylo určeno 60 mužů k udržování pořádku a čistoty. Koncert hudby 9. pluku měl probíhat každý den od 16 hodin. Na palubě také vznikl osvětový kroužek, který začal vydávat časopis *Návrat 9. čs. střeleckého pluku Karla Havlíčka Borovského ze Sibiře do vlasti*; mezi 15. a 20. červnem vyšla čtyři čísla.



Barže s nákladem míří k lodi SS Protesilaus. (VÚA-VHA Praha)



Legionáři na palubě SS Protésilaus. (VÚA-VHA Praha)

Kromě obvyklých stížností na kvalitu jídla, ubíhala cesta bez problémů. Zpestřením tak bylo překonání časového pásma, jak píše A. Hnízdo: „15. června 1920 plujeme na 50.14° severní šířky a 179.34° východní délky. Přibližujeme se k poledníku 180., který také po 12. hod. polední projíždíme. Tato událost je zajímavá ze dvou důvodů. Za prvé, že kompaktní těleso první československé armády pluje v plné vojenské formaci přes poledník a za druhé, že zítra bude opět patnáctého června, neboť čas se tu na poledníku vyrovnává. Den tu vlastně trvá dva dny, třeba měl dvě pravidelné noci.“

Časopis *Návrat* také přinesl podrobné informace o „parníku“: „Rozměry měl tyto: délku 502 stopy (150 m 60 cm), šířku 60 stop (18 m), výšku (do zábradlí) 42,5 stopy (12 m 75 cm), ponor 24 stopy (7 m 20 cm). Rychlost za hodinu činila 14–16 uzlů (průměrná rychlost 32 km). Loď byla opatřena dvěma šrouby, z nichž každý dělal 80–90 obrátek za 1 minutu. Síla parních strojů 5000 až 6000 HP. Celková nosnost byla vypočtena na 19 736 tun (náklad čs. transportu vážil 15 800 tun, zásoba sladké vody 900 tun a uhlí 2 500 tun). Denně se spotřebovalo 100 tun uhlí. Průměrná denní rychlost byla 320 mil. Kapitánem lodi byl Mansfield Donald, lodní obsluha čítala 150 mužů, hlavně Číňanů, Malajců a Korejců. Vedoucí místa byla v rukou Angličanů. Všechny stroje obsluhovali 2 inženýři, čištění a mazání prováděli Číňané. Posádka lodi se skládala z kapitána, 3 důstojníků, 7 důstojníků-inženýrů, lékaře, pokladníka, úředníka, hlavního stewarda (hospodáře) a 6 pomocníků (Číňanů), 4 kuchařů, 39 topičů a 12 námořníků. Kromě toho byli ovšem ještě kuchaři a obsluha našeho transportu.“

Bez potíží tak transport dosáhl břehů Kanady, jak zaznamenal A. Hnízdo: „21. června ráno pluje ‚Protésilaus‘ kolem pobřeží Viktorie a ve 12 hod. v poledne kotví v kanadském přístavu Vancouveru. Vzdálenost z Vladivostoku do Vancouveru, 4300 moř. mil, projela loď za 13, počítaje v to jeden dvojitý den, za 14 dnů. Prvou část své mořské plavby kolem světa máme tedy za sebou. Jen letmo vzpomínáme jediné bouře, kterou ‚Protésilaus‘ za naší plavby prodělal a která poskytla nám skvělou a v životě lidském zřídka se dostavující příležitost zažít také mořskou bouři, aby vzpomínky naše na cestu do vlasti byly bohatší.“

Legionáři se měli původně vylodit až následujícího dne, ale protože bylo již vše přichystáno, začalo se ihned a po 17. hodině se legionáři za zvuků hudby vydali k nádraží. Cestou defilovali před anglickým generálem a guvernérem provincie Britská Kolumbie. Na nádraží nastoupili do čtyř připravených vlaků a vydali se do kempu Valcartier. ■

## VELITEL

Václav Karel Petřík (16. 8. 1885, Nezdice – 8. 7. 1957, Písek) absolvoval Hospodářskou akademii v Písku a roku 1912 odešel do Ruska, kde pracoval jako hospodářský úředník. Po vypuknutí války dobrovolně vstoupil do České družiny. Jako poručík rakousko-uherské armády v záloze získal hodnost podporučík a na frontu odešel jako velitel čety. Od května 1916 byl velitelem 2. roty nového 2. čs. stř. pluku, se kterou bojoval i u Zborova. Během ústupu z Ukrajiny v březnu 1918 již velel celému pluku. V dubnu byl ale přeložen do čela 1. záložního pluku, ze kterého se v létě 1918 stal 9. čs. stř. pluk. Jako jeho velitel se vrátil do vlasti. Zde velel několika brigádám, roku 1927 byl povýšen na brigádního generála a v letech 1926–1938 byl zástupcem velitele Zemského voj. velitelství v Praze. Od května 1938 do května 1939 stál v čele skupiny 1. Po okupaci se zapojil do odboje, v létě 1942 byl krátce vězněn. Po válce patřil ke kritikům KSČ, takže již 26. února 1948 byl zatčen, ale v srpnu byl propuštěn. Byl mu ale odepřen důchod a v letech 1949–1954 byl vězněn jeho syn.

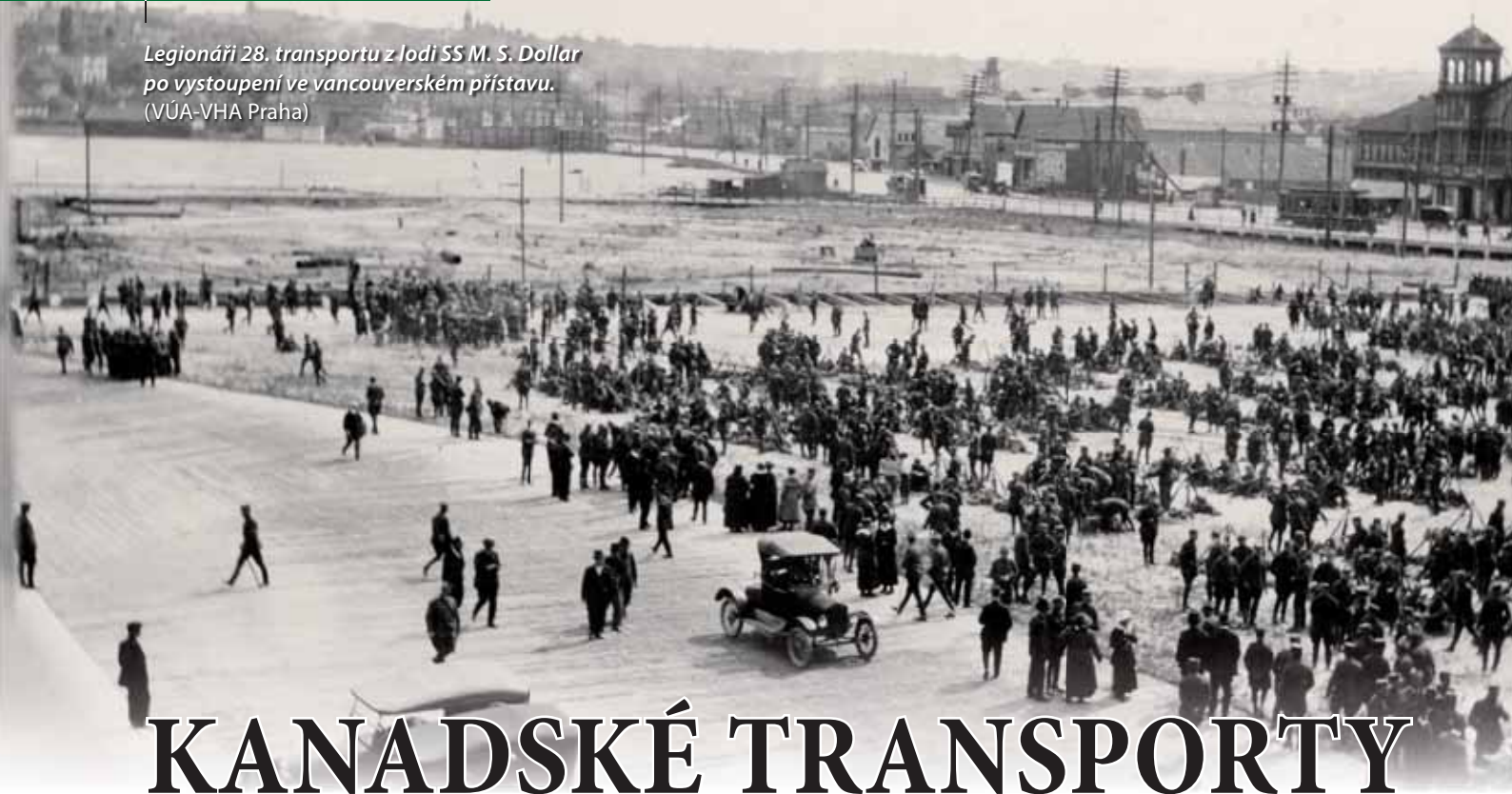


## SS Protésilaus

Loď byla postavena roku 1910 loděnicemi R & W Hawthorn, Leslie & Co Ltd. z Hebburn-on-Tyne pro společnost Blue Funnel Line. Dostala jméno *SS Protésilaus* (postava z řecké mytologie Prótesiláos, první padlý v trojské válce) a sloužila k přepravě zboží a lidí na Dálném východě, zejména mezi Čínou, Japonskem, USA a Kanadou. Po vypuknutí války byla využívána pro vojenské účely. Na Vánoce 1918, během plavby s kanadskými vojáky do Vladivostoku, byl v bouři poškozen lodní šroub, takže jí na pomoc musel vyplout křižník. Po válce se vrátila na komerční linky, ale po vypuknutí nového konfliktu byla opět militarizována. Dne 21. ledna 1940 najela v Bristolském zálivu na minu položenou ponorkou U-28. Těžce poškozená loď byla odtažena na pláž v zátocě Swansea Bay. Později ji chtěli využít jako blok u přístavu Scapa Flow. Během přesunu ji ale museli potopit u ostrova Tiree.



Legionáři 28. transportu z lodi SS M. S. Dollar po vystoupení ve vancouverském přístavu. (VÚA-VHA Praha)



## KANADSKÉ TRANSPORTY

**P**o vylodění ve Vancouveru se všechny transporty přesunuly na nádraží, ze kterého pokračovaly do vojenského tábora Valcartier u Québecu. Čekala je tak několikadenní cesta Kanadou. Miloš Sum od 7. pluku si zapsal: „Asi 400 mil od moře. Ráno asi ve 4 hodiny jsme vyjeli do divoké, krásné, romantické krajiny. Jedem hornatou, velice malebnou krajinou, která je protkána mnohými řekami, říčkami, bystřinami, někde tvoří vodopády, prahy, peřeje, jinde rozlévají se do jezer a odsud opět ženou se šíleně kupředu vyhýbající se skalním útesům, které zabíhají hluboko do jejich boků. Tu opět rozráží se bujná stříbrná stuha o mohutný balvan trčící uprostřed koryta. A nad těmito říčkami vysoko k nebesům zvedají se štítové hor, takového romantického, divokého složení, že se nemohu po celý den nabažiti pohledu na ně – na ty velikány, pokryté na hlavě sněhovými čepicemi a zahalené v háv tmavého jehličí. Na mnoha místech toto roucho obra je potrháno a je vidět jeho nahé tělo – skály – různobarevné, krásné. A připadá mi to jako svalstvo toho obra. Tak jedeme celý den.“

V některých větších městech stály vlaky delší dobu, takže si je mohli vojáci prohlédnout: „V poledne dojeli jsme



Čs. legionáři se řadí po vystoupení z vlaku před odchodem do tábora Valcartier. (sbírka ČsOL)

do Winnipegu, hlavního města, a po hodině jedeme dále. Ve městě při příjezdu na nádraží uvítali nás místní Češi velice slušně, čistě po americku. Jeden člověk, nevím, zda Čech, rozdával nám letáky. Spěchám do města, neb máme dovolenou jednu hodinu procházky. Město pěkné, domy vysoké, ulice čisté, pohodlné, rovné, frekvence veliká. Rusů, Ukrajinců, Poláků, Haličanů spousty.“ A takto M. Sum vzpomínal na příjezd do Valcartieru: „Celou noc jsme jeli, aniž bychom věděli kam, po které trati, až ráno blížili jsme se ke Québecu, ale těsně před městem odbočili jsme a ocitáme se v jakémsi ležení. Skoro celý den jsme nejedli a hladově odpoledne po 3 km pochodu docházíme do našeho zátišního stanoviště. Opravdového ‚stanoviště‘ – stanového města. Jsme po devíti lidech v ‚palatkách‘ a ještě dosti pohodlně jsme se zařídili. Nehledě na únavu a hlad, každý pere prádlo, myje, koupá se. Nastává ruch a poprvé v Kanadě můžeš se nenuceně projít, jak ti libo. Do města máme asi 17 mil. Zde jsme v takové samotě v lesích a lukách, nikde nevidíš civilního občana, jen angličtí rekruti a my. Co však hlavní, na kuchyni vaří naši kuchaři.“



Přestávka během jízdy Kanadou. (sbírka ČsOL)



Tábor Valcartier se na delší dobu stal domovem čs. legionářů, takže ti si ho začali, tak jak byli zvyklí z Ruska, upravovat ke svému obrazu. Transporty sem příjížděly postupně, podle toho jak připlouvaly do Kanady. Z lodi *Ixion* sem vojáci dorazili 13. června, z lodi *M. S. Dollar* a *Protesilaus* společně 27. a 28. června. Téhož dne pplk. Vuchterle spojil transporty v Československý tábor ve Valcartier, jehož velením pověřil plk. Petříka. Lékařem tábora byl jmenován mjr. MUDr. Josef Kúrka a později kpt. František Kocian. Jednotlivé útvary se pak střídaly ve službě, která zahrnovala např. ostrahu tábora a vyslání pracovního oddílu 50 mužů na nádraží. Vojáci mohli po obdržení propustky navštěvovat nedaleký Québec a jeho okolí.

Již 1. července se odehrála první velká slavnost. U příležitosti kanadského svátku Sjednocení proběhla velká vojenská přehlídka čs. a kanadských útvarů, které se účastnil viceguvernér Québecu Sir Charles Fitzpatrick a velitel québecké vojenské oblasti gen. John P. Landry. Ti udělili britská vyznamenání britským, kanadským i čs. vojákům, naopak pplk. Vuchterle dekoval Brity a Kanadany čs. vyznamenáními. Vrcholem slavnosti bylo předání praporu 1. čs. jízdnímu pluku. Pplk. Vuchterle ho jménem republiky odevzdal do rukou velitele pluku mjr. Krejčířka. Poté následovalo defilé všech vojáků před hosty a mnoha návštěvníky z okolí. Posléze proběhla prohlídka tábora, s jehož stavem byli vzácní hosté nadmíru spokojeni.

V té době se již také vybraní vojáci připravovali na veřejné sokolské vystoupení a byl zahájen fotbalový turnaj posádky Valcartier, do kterého se zapojilo šest čs. mužstev. Nicméně se začaly objevovat stejné problémy jako předtím na moři, zejména nedodržování čistoty a neuposlechnutí rozkazu. Večer 5. července se odehrála malá slavnost: „Večer asi v 9 hodin měli jsme oslavu – předvečer Husova upálení. Celá posádka sešla se na jednom místě, kde uprostřed stála hranice. Při jejím zapálení zapěl sbor ‚Boží bojovníci‘ a pak pronesena krátká řeč o významu dne. Pak zazpívali ‚Hranice vzplála‘ a hudba zahrála národní hymny. Do té chvíle bylo vše posvátné. Vzpomněl jsem si na berezaňskou hranici, kdy miliony jisker zvedalo se k nebesům a každý cítil cosi posvátného ve svém nitru.“ Ve stejnou dobu probíhal koncert hudby 9. pluku v québeckém divadle.

Veřejná oslava výročí upálení Jana Husa proběhla následujícího dne na cvičišti, jak si poznamenal M. Sum: „Ráno zkouška na cvičení, kde se rozhodlo, že slavnost uspořádáme odpoledne, neboť snad zítra již jedou některé části pryč. Vše narychlo připraveno a odpoledne již ve 3 hod. se začalo. Pořad: 1. rohování (úderníci), 2. kozáček (7. pluk), 3. devítka (úderníci), 4. skupiny (7. pluk), 5. pušky (8. pluk), 6. společná prostná. Vše vyšlo nad očekávání dobře. Vavříny sklídili úderníci v obou číslech. Zasloužili si to však plně. I naše čísla, z kterých jsem měl největší strach, dopadla dobře. Pak byl fotbalový zápas rezerv 7. a 8. pluku. Den se vydařil – neb bylo po celý den slunečno.“

Dne 6. července byl také ustanoven první transport pro cestu do vlasti. Jeho velitelem se stal velitel úderního praporu mjr. Hásek a skládal se ze 148 důstojníků a 1 875 mužů zejména úderního praporu, 7. čs. stř. pluku, 1. jízdní baterie a sborného oddílu, dále dvou žen a dvou dětí. Valcartier opustil 8. července. Dne 10. července byl ustanoven druhý transport pod vedením velitele 7. čs. stř. pluku pplk. Váni. Do toho bylo zařazeno 100 důstojníků a 2 601 mužů zejména od 7. a 8. čs. stř. pluku a 2. sam. strojní roty, dále tři ženy. Z tábora odjeli 14. července, přičemž se ještě zúčastnili velké oslavy pádu Bastily v Québecu, při kterém bylo provedeno sokolské cvičení za doprovodu hudby 8. pluku a sehrán fotbalový zápas s kanadskými dělostřelci. Dne 13. července byl ustanoven třetí transport.



Čs. legionáři v táboře Valcartier. (sbírka ČsOL)

Velitelem se stal velitel 8. čs. stř. pluku pplk. Nosál a skládal se z 52 důstojníků a 627 vojáků zejména z jeho pluku a jedné ženy. Valcartier opustil 15. července. Zbylí evakuovaní, 133 důstojníků, 3 406 vojáků, 85 občanů a 18 cizinců, opustili ležení po přehlídce pplk. Vuchterlem a předání tábora Kanadánům 18. července pod Petříkovým velením.

Všechny transporty zamířily do Halifaxu, kde na ně čekaly lodě. Takto na cestu do přístavu vzpomíná M. Sum, který byl zařazen do druhého transportu: „Tedy konečně včera asi v 6 hodin večer jsme odejeli z Valcartieru. Jeli jsme přes řeku sv. Vavřince. Most – kolosální stavba – asi přes kilometr dlouhý spočívá jen na dvou pilířích. Až do rána jsme jeli dosti pomalu. Dnes však jsme si ‚to natřeli‘ tak, že asi ve 2 hodiny příjíždíme do Halifaxu. Projíždíme dosti zalidněným krajem a všude si nás prohlížejí velmi udiveně, zvědavě, neb nikdy nic podobného neviděli a o nás nic neslyšeli.“ Nicméně několik legionářů se rozhodlo v Kanadě zůstat, k čemuž dostali povolení, ale jeden voják byl označen za zběha. Svobodník František Kučírek od 8. pluku zde bohužel zemřel.

První transport se nalodil na palubu parníku *SS Czaritzka* a opustil Kanadu již odpoledne 8. července. Druhý opustil Kanadu ráno 17. července na palubě lodi *SS Belgic*. Třetí na lodi *SS Valnecia* a poslední 20. července na lodi *SS Minnekahda*. Takto na odplutí lodi *SS Belgic* vzpomíná M. Sum: „Ráno v 6 hodin, za úplného ticha, nikde na břehu živé duše, hudba nehrála, jsme vyjeli. Odjezd tudíž velmi smutný, ač v srdci každého bylo veselo, jasno, neb již poslední překážky překračujeme. Obsluha, prý hodně Němci zastoupená, jedná s námi velmi nevlídně a zdá se, že každou chvíli dojde k nějakému konfliktu. Nejvíce rozcílilo bratry přehrazení na palubě s nápísem (ovšem angl.), že toto místo je jen pro důstojníky. Dělal se úžasný kravál, nesmyslné vtipy, nadávky, hrozby se hrnuly na hlavy všech, jen



Viceguvernér Québecu Sir Charles Fitzpatrick (uprostřed) na návštěvě ve Valcartieru. Vpravo stojí velitel 7. čs. stř. pluku pplk. Váni. (sbírka ČsOL)



**Slavnostní předání praporu 1. čs. jízdnímu pluku. (VÚA-VHA Praha)**

viníků ne. Po dlouhé době vyjednávání teprve se podařilo uklidnit rozhořčené bratry omluvou, že toto jsou lodní zákony, na kterých my nic nezměníme. Strava nestojí za nic a tak je jí málo, že nestačí tvému, z Valcartieru zmlsanému, žaludku. Nepořádek dosud panuje, nikdo neví, kde má spát, při jídle je rovněž hádání. Budu rád, až budeme z lodi vylézat. Místa na palubě je spousta a jen chudáci naši medvědci mají svobodu omezenou, jsou přivázáni.“ Strava byla kritizována i na dalších lodích.

Všechny kanadské transporty mířily do německého přístavu Cuxhaven, kam dorazily bez větších komplikací následovně: Czaritzta 19., Belgic 25., Valencia 27. a Minnekahda 29. července. Přijetí zde ale nebylo právě přátelské, protože mezi místními panovali o Čechoslovácích různé zvěsti. To zpomalovalo jak vylodování, tak samotnou cestu Německem, jak vzpomíná M. Sum: „Ráno vyseďali jsme z lodi a za chvíli již jsme jí posílali poslední pozdravy. Jedeme z počátku velmi pěkně, rychle, bez zastávky. Již v první naší zastávce Stade bylo viděti jakési vzrušení, ale nechápali jsme příčinu tohoto. V místních novinách jsme se o nás dočetli velmi mnoho, ale tak provokačního, že nechtěl jsem ani věřit, že by toto psali Němci, které jsem pokládal za rozumnější. Článek byl přeplněn lžemi a výmysly přímo neuvěřitelnými. Škoda, že jsem si to číslo nemohl koupit. Zde jsme ještě projeli hladce, ale hůře bylo v Hamburgu. Na nádraží nás očekává houfec provokatérů, křiklounů a štváčů, kteří strhli na sebe pozornost z práce jdoucích dělníků, a za chvíli jsme byli obklopeni lůzou. Vyhrůžkám nebylo konce, řvali ti do tváře ty nejhnusnější pro tebe slova „Kriegsgefangene“, nazývali nás svými nepřáteli (v tomto jedině měli pravdu), říkali, že jsme Angličani jdoucí buď na Rusko, nebo na Poláky, vyhrožovali zastřelením, vyhladověním, mučením atd. Nadávky přímo sršely na nás. Po dlouhém „mitingování“ nás zadrželi a konečně odebrali zbraně a patrony, odzbrojili nás. Nezapomenu nikdy na tyto momenty, kdy musili jsme spolknout vše a mlčet... Nikdy jsem si nepředstavoval „nositele kultury“ v takovém světle, v jakém se mi nyní objevili. Vždyť jejich jednání bylo mnohem



**Sokolské vystoupení při příležitosti svátku Mistra Jana Husa. (sbírka ČsOL)**



**Příslušníci kulometné rotě 9. pluku ve Valcartieru. (sbírka ČsOL)**



**Lod SS Czaritzta v Halifaxu. (sbírka ČsOL)**

horší než za bolševických převratů v Rusku.“ Podobné zkušenosti udělaly cestou z přístavu i další ešalony.

I přes tyto komplikace ale všichni dorazili v pořádku domů, do Československa, jak si zapsal M. Sum: „Středa večer 28. července. Domažlice. Konečně na rodné půdě. Nechci tomu ani věřit. Jeli jsme Bavorskem, aniž bychom věděli kam, mapy nemáme, jsme ponecháni na pospas krvežíznivým vzteklym Němcům. Tak v úzkostech projíždíme Bamberg, Erlangen, Fürth, Nürnberg, Neukirchen, Amberg, Roding, Cham. Na stanici Fürth im Wald konečně jsme slyšeli hromové „nazdar“ a nad stanicí vlál náš prapor. Mohutným dojmem vše to na nás působilo a připadali jsme si jako vysvobození ze zakletí. Přesedli jsme do našich vlaků a za chvíli jsme v Domažlicích, kde jsme byli velmi srdečně přivítáni.“



**Legionáři na palubě lodi SS Czaritzta cestou přes Atlantik. (sbírka ČsOL)**

### SS Czaritza

Kýl lodi byl založen v roce 1914 v loděnicích Barclay, Curle & Co Ltd v Glasgow na objednávku společnosti Russian American Line. Dokončena byla roku 1915 jako *SS Czaritza* a využita pro válečné účely. Po vypuknutí bolševické revoluce opustila Rusko a byla využita Brity k přepravě vojáků z Ameriky, ale také k zásobování expedičních sil v Archangelsku. V roce 1921 loď získala společnost Baltic American Line, pojmenoval ji *SS Lituania* a používala na lince Libava – Gdaňsk – Kodaň – New York – Halifax. V roce 1930 převzala firmu polská společnost Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego a jméno lodi změnila na *SS Kościuszko*. Novým domovským přístavem se stala Gdyně a kromě linek do Ameriky podnikala také plavby s turisty. V roce 1936 společnost získala nové lodě, *SS Kościuszko* byla přeřazena na méně významné tratě a počátkem roku 1939 vyřazena ze služby. Po vypuknutí války byla evakuována do Británie, krátce sloužila jako *ORP Gdynia* k ubytování vojáků, ale pro nevhodnost k vojenské službě se se svým původním jménem používala k dopravě vojáků v Pacifiku, kde byla několikrát lehce poškozena Japonci. V roce 1945 se její posádka odmítla vrátit do Polska, i s lodí byla přijata Brity a jako *SS Empire Helford* využívána do roku 1950 k přepravě vojska.



### SS Minnekahda

Loď začala stavět roku 1914 belfastská loděnice Harland & Wolff pro společnost Atlantic Transport Co. Vypuknutí války ale práce velmi zpomalilo a ty se opět rozběhly až na jaře 1917 a v březnu 1918 byla loď dokončena pod jménem *SS Minnekahda*. Jednalo se o velké plavidlo s délkou 197 metrů a výtlačkem 17 221 BRT. Po dokončení bylo využito k přepravě vojáků, po skončení války domů odvezlo několik transportů Kanadánů. V roce 1921 zahájilo pravidelný provoz na lince Hamburg – New York. V roce 1924 byla loď upravena pro přepravu cestujících v turistické třídě, ale nástup hospodářské krize měl neblahý vliv na její osud. Ubylo totiž cestujících a provoz tak velké lodě se stával nerentabilním. Proto byla roku 1931 odstavena v New Yorku. Na linky se již nevrátila a roku 1936 byla prodána firmě W. H. Arnott Young & Co., která ji nechala v Glasgow sešrotovat.



### SS Valencia

Plavidlo bylo postaveno roku 1913 loděnicemi Neptun Werft A. G. z Rostocku pro společnost HAPAG. Ta 116,1 m dlouhou loď s výtlačkem 5232 BRT pojmenovala *SS Valencia*. Po vypuknutí války se Německo dostalo do námořní blokády, takže mohla být používána jen v německých vodách. V roce 1919 bylo plavidlo předáno Britům jako válečná reparace a bylo využíváno k převozu vojska a materiálu. Roku 1922 bylo prodáno společnosti Nourse Line Ltd. (James Nourse), která ho přejmenovala na *SS Hughli*. Po pěti letech ho ale prodali společnosti Andrew Weir & Co. s domovským přístavem v Glasgow. Ta ho přejmenovala na *SS Tinho* a používala zejména na linkách na Dálném východě. Po vypuknutí války byla loď používána k přepravě vojenského materiálu v této oblasti. Ráno 11. května 1943 objevil osamocenou *SS Tinho*, která se oddělila od konvoje DN-37, velitel německé ponorky U-181 Wolfgang Lüth (1913–1945). Plavila se právě z Durbanu do Kalkaty a nacházela se v Mosambickém kanále. Lüth nezaváhal a poslal ji okamžitě ke dnu, byl to jeho 39. z 47 úspěchů. Z 207 lidí na palubě *SS Tinho* 75 zahynulo.



### SS Belgic

Loď si pod jménem *SS Belgenland* u loděnic Harland & Wolf v Belfastu objednala společnost White Star Line. Když však vypukla válka, bylo nedokončené plavidlo převzato britskou vládou jako *SS Belgic*. Ta ho nechala upravit k válečným účelům – byly postaveny jen dva ze tří plánovaných komínů a vnitřek byl provizorně upraven k přepravě nákladu. V roce 1918 byla modifikována k transportu až 3000 vojáků a použita k přepravě amerických vojáků do Evropy a zpět. Pro vojenské účely byla používána až do dubna 1921. Následně se vrátila do loděnic Harland & Wolf, kde ji dokončili dle původních plánů. Roku 1923 ji převzala společnost Red Star Line a dala jí původní jméno *SS Belgenland*. Jednalo se o nejluxusnější loď společnosti s domovským přístavem v Antverpách. Roku 1924 vykonala 133denní plavbu kolem světa. S příchodem hospodářské krize však její využití upadalo. Roku 1935 ji získala Atlantic Transport Company, která ji nasadila na lince New York – Kalifornie. Ale i zde se její provoz nevyplatil, v dubnu 1936 se tak vrátila do Británie a ve skotském Bo'ness byla sešrotována.



Slavnostní předání praporu 10. pluku  
před lodí USAT Edellyn.  
(VÚA-VHA Praha)



## USAT Edellyn

**POČET:** 1 938 čs. legionářů + 207 různých  
**ÚTVARY:** 10. pluk, telegrafní rota, radioteleg.  
rota, 18. sbor. rota, prac. prapor, zál. dopl. rota,  
sbor. odd. občanů  
**VELITEL:** pplk. Číla  
**DOBA PLAVBY:** 1. 6. 1920–6. 8. 1920

V létě 1920 se příjezdy lodí do Vladivostoku zintenzivnily, takže evakuace získala na tempu. I díky tomu transporty přišly o chronologickou posloupnost. A také velmi záleželo na kapacitě plavidel. Společně s dvěma kanadskými transporty totiž vypluly také dva transporty „běžné“. Dne 29. května 1920 do Vladivostoku připlula loď *USAT Edellyn*, která však neměla místo pro velké kanadské transporty. Na její palubu tak byl určen 10. čs. stí. pluk, který do Vladivostoku dojel 27. května a byl početně poměrně slabý. Ihned se tak vlastně začal připravovat na naložování, které začalo krátce po zakotvení lodi. Do transportu byly zařazeny také některé menší oddíly, např. radiotelegrafní rota, záložní doplňovací rota či sborný oddíl občanů. Vojáci si také po svém vyložili zkratku lodi, když ji začali říkat např.



Nakládání lodi USAT Edellyn. (sbírka ČsOL)



Oběd na palubě USAT Edellyn. (sbírka ČsOL)

„utahanou sibiřskou armádu táhne Edellyn“. Práce šla poměrně rychle a 31. května bylo vše naloženo.

Odplutí bylo naplánováno na 1. červen, přičemž tato událost byla spojena se slavnostním předáním praporu 10. čs. stí. pluku, jak uvádí jeho kronika: „V 10 hodin přijel velitel 3. stí. divise plk. Prchala se štábem divise, za ním gen. Čeček se štábem a konečně politický plnomocník Dr. Girska s vyslancem Perglerem a jeho paní. Zahalený prapor přinesl na místo slavnosti tajemník Dr. Girsy mjr. Dr. Strér. Dr. Girska přijav rozhalený prapor z jeho rukou, při čemž zazářila jasnou barvou černá psí hlava na bílém podkladě, předal jej s krátkou řečí gen. Čečkovi, který jej předal veliteli 3. divise plk. Prchalovi a tento veliteli 10. stí. pluku pplk. Čílovi, zdůrazniv, aby pluk viděl v praporu vždy svůj nedotknutelný symbol, jej chránil a nikdy nedopustil, aby byl kýmkoliv poskvrněn. Velitel pluku, políbiv prapor, poděkoval vládě republiky československé a jejímu prezidentu T. G. Masarykovi, slíbiv, že pluk nikdy svého praporu neopustí. Po slavnostním pochodu a vyznamenání mnohých příslušníků nastoupil pluk na loď „Edellyn“, s níž za zvuků národních hymen odrazil od pevniny na dalekou cestu mořem k vytoužené vlasti.“

Loď mířila k Havaji, kde měla doplnit zásoby před další cestou. Plavba probíhala poklidně, jen brzo ráno 7. června je zastihla velká bouře, jak si zaznamenal Čeněk Motyčka od 10. pluku: „Zastihla nás bouře. Loď se zmítala na vlnách. Předek se zaryl do vlny, zadek, kde byly tři ohromné šrouby, se vymršťoval z vody, a když šrouby neměly odpor vody, roztočily se tak, že řvaly jako siréna. Kotvy, které visely na předku, odklonily se při výkyvu od lodi a při vyklonění na druhou stranu uhodily do železného boku lodi tak, že to byly rány, jako když



Legionáři během plavby domů. (sbírka ČsOL)

*na kovadlinu mlátí. Vlny se převalovaly přes palubu. Cítili jsme, jak nám žaludek leze až nahoru pod krk a zase zpátky."*

V úterý 15. června loď zakotvila v Honolulu. Zde na ně čekalo přátelské uvítání místním obyvatelstvem, oběd a večer společenská akce, kde vystoupila také hudba 10. pluku. Následujícího dne si legionáři mohli prohlédnout město a okolí a 17. června v poledne pokračovali dále.

Dne 27. června se do vln v sebevražedném úmyslu vrhl střelec 10. pluku František Kříšťan, rychlým zásahem posádky, která zastavila loď, byl však zachráněn. O dva dny později ale v nemocnici zemřel střelec 1. roty 10. pluku František Růžek a ještě téhož dne byl pohřben do moře. Následně proběhla oslava amerického Dne nezávislosti a připomínka výročí upálení Mistra J. Husa a 6. července před polednem dorazili do Balboa. Nikdo však nesměl loď



Zábava na palubě USAT Edellyn, četba a hra v šachy. (VÚA-VHA Praha)

opustit a následující ráno loď proplula Panamským průplavem a odpoledne zakotvila v Cristóbalu. Zde na srdeční slabost zemřel střelec 8. roty 10. pluku Václav Sobolík. Pohřben byl ve městě. Loď zde prodělala menší opravy, legionáři si mohli prohlédnout město a 11. července pokračovali.

O dva dny později došlo k poruše ve strojně a loď se na více jak hodinu stala neovladatelnou. Po opravě ale již bez dalších komplikací překonala Atlantik a 30. července zakotvila v Gibraltar. Zde došlo k doplnění nejnnutnějších zásob, ale byla dovolena i prohlídka města. V 19 hodin už pokračovali dále, přičemž byly drženy hlídky proti uvolněným minám a 6. srpna dorazili do Terstu. Vykládání šlo velmi rychle, takže již v půl jedné vyjel první vlak směr Československo. Další tři ho následovaly příštího dne, přičemž 10. pluk mířil do Brna, kam dorazil 11. srpna 1920 odpoledne. ■

## VELITEL

Antonín Mikuláš Číla (6. 1. 1883, Nová Paka – 31. 5. 1983, Praha) vystudoval Umělecko-průmyslovou školu v Praze. Odešel do Ruska, kde byl učitelem v Oděse. Po vypuknutí války vstoupil do České družiny. Na frontě na sebe upozornil jak odvážnými akcemi, tak prací s mužstvem a jeho bojovou přípravou, za což byl v květnu 1915 povýšen na praporčíka. Od října 1916 byl velitelem 12. roty 1. pluku, od března 1917 velitelem 7. roty 3. pluku, se kterou bojoval u Zborova. Následně velel I. praporu a od srpna 1918 celému 3. pluku, s nímž bojoval s bolševiky. V červnu 1919 byl postaven do čela 10. pluku. V březnu 1920 velel předání zlatého pokladu bolševikům. Po návratu pokračoval v armádě, roku 1927 byl povýšen na brigádního generála a v letech 1934–1938 zastával funkci předsedy Odvolacího kárného výboru MNO v Praze. Na počátku roku 1938 odešel do výslužby, během mnichovské krize byl znovu povolán do služby. Jeho činnost za okupace byla limitována životem pod německým dohledem. Po osvobození se již do služby v armádě nevrátil a po roce 1948 byl perzekvován. I tak byl aktivní v legionářském hnutí.



## USAT Edellyn

Plavidlo bylo postaveno roku 1919 v loděnicích Sun Shipbuilding Co. v Chester v Pennsylvanii. Byť si loď objednala velká společnost Luckenbach Steamship Company, byla v květnu 1919 zařazena do námořnictva jako *USS Edellyn* a upravena k přepravě vojska. Po první plavbě z Francie byla v září 1919 předána armádě jako *USAT Edellyn*, která loď využívala ke stejnému účelu. V roce 1922 loď získala zpět firma Luckenbach Steamship Company a dala jí původně zamýšlené jméno *SS Dorothy Luckenbach*. Následně loď používali na svých linkách. Armáda loď získala opět v červenci 1944 a přestavěla na nemocniční loď. V dubnu 1945 ji pojmenovala *USAHS Ernestine Koranda* na počest armádní zdravotní sestry por. E. Koranda (1912–1943), která sloužila na Papue Nové Guiney a zemřela během letecké havárie v Austrálii. V roce 1946 se loď vrátila majitelům, kteří ji s původním jménem používali do roku 1957, kdy byla sešrotována.





Přípravy k naložení na loď SS Teucer. (VÚA-VHA Praha)

## SS Teucer

**POČET:** 1 197 čs. legionářů + 108 různých  
**ÚTVARY:** 11. pluk (bez kul. praporu), týlové  
 intendantstvo (5. a 6. část)  
**VELITEL:** mjr. Zmek  
**DOBA PLAVBY:** 7. 6. 1920–28. 7. 1920

**B**ěhem 1. a 2. června 1920 dorazily do Vladivostoku první vlaky 11. čs. stř. pluku, zároveň přišla zpráva, že se do přístavu blíží loď SS Teucer. Pluk se tak hned začal připravovat k odjezdu, nicméně část mužů se musela přesunout do kasáren na Ruském ostrově, aby uvolnili nádraží. Loď připlula v neděli 6. června a ihned začalo naložení. Následující ráno se na vladivostockém hipodromu odehrálo slavnostní předání praporu 11. pluku. Slavnosti se zúčastnil gen. Čeček, velitel 3. divize plk. Prchala a plnomocník čs. vlády Dr. Girska. Následně odevzdal gen. Čeček před rozvinutým praporem francouzská a britská vyznamenání vybraným mužům 11. pluku. Po slavnosti se útvar za zvuků hudby přesunul do ubikací k dokončení příprav k odplutí.

Nalodění zachytila kronika 11. pluku: „Hned po obědě započato bylo se stěhování osobních zavazadel do přístavu na Podnoží, odkud opět ‚Smělčák‘ odvozil všechny roty ke stanovišti ‚Teucera‘, kde ihned prováděno naložování, které bylo ukončeno k 7. hod. večerní. Po rozloučení na lodi opustili gen. Čeček, plk. Prchala a náčelník Evakuačního úřadu plk. Dr. Raše palubu



Nastupování legionářů na SS Teucer. (VÚA-VHA Praha)

‚Teucera‘ a v 7 hod. 20 min. odrazila loď od břehu, aby průlivem mezi poloostrovem ‚Demidov‘ a Ruským ostrovem zamířila do Japonského moře. Slunce počalo se právě skláněti za přímořské sopky, na jejichž úbočí, malebně rozesety, do dálky svítily bílé domky vladivostockých předměstí, se svými šedými a rudými střechami, a v oparu červnového podvečera začalo se pozvolna ztráceti krásné panorama přístavu.“ Na její palubě ale nebylo místo pro kulometný prapor pluku, který musel ve Vladivostoku počkat na další loď.

Prvním cílem transportu byl Singapur. „Život na lodi byl velmi jednotvárný, přes to že americký strýček p. Novotný snažil se vojáky všemožně zabavit. Nejvíce zábavy poskytovala četba. K dispozici byla dosti bohatá česká knihovna a časopisy z vlasti. Z počátku bavila vojáky gramofonová hudba, o kterou se postaral americký strýček tím, že rozpůjčil po lodi několik gramofonů, ale tohoto požitku se bratři brzy nabažili. Večer bývalo na palubě kinematografické představení a během plavby do Singapuru dvakrát koncertovala plukovní hudba. Denní život na lodi začínal budíčkem o 6. hod. a končil večer v 18 hodin. Oběd byl o 1/2 13. hod. Denně ráno v 8 hod. byla vytažena na hlavním stěžni anglická a československá vlajka a večer při západu slunce byly opět sňaty. Oba tyto úkony prováděly se s příslušnou poctou za zvuků státních hymen. Hned po výjezdu lodi bylo mužstvo poučeno, jak se má chovati při lodní katastrofě a 12. června provedena první zkouška záchranných opatření. Valnou část cesty do Singapuru projížděla loď v deštivých pásmech, které přinášely částečné ochlazení, díky němuž byl pobyt v lodi snesitelnějším,“ uvádí dále kronika.

Do Singapuru dorazili kolem poledne 18. června. „V Singapoore kotvil ‚Teucer‘ 10 dní, aby doplnil své zásoby



SS Teucer ve Vladivostoku. (VÚA-VHA Praha)



**Nakládání uhlí z barží na SS Teucer.** (sbírka ČsOL)

a této zastávky využilo mužstvo k prohlídce bohatého přístavu, v němž zvláště majestátní paláce anglických hotelů, obchodních domů a bank budily jeho živou pozornost, stejně jako nádherné budovy anglických boháčů. Aby mužstvo nepřekáželo na lodi malajským, indickým a čínským dělníkům v práci, muselo každodenně ráno o 7. hod. opustit loď a smělo se vrátit teprve o 7. hod. večerní. Pro denní přebývání v přístavišti bylo mu dáno k dispozici prázdné skladiště, kam za ním z lodi byl dopravován oběd i večeře. V tomto skladišti většina příslušníků transportu také přespávala, poněvadž pobyt v lodních místnostech byl pro nastalá vedra těžko snesitelný,“ stojí opět v kronice.

Singapur loď opustila v 6 hod. ráno 28. června a rozbouřeným mořem zamířila ke Kolombu. Sem dorazila ráno 4. července. Vojáci si mohli opět prohlédnout město a následujícího dne uspořádali oslavu k uctění památky Mistra Jana Husa, během které účinkovala plukovní hudba a pěvecký sbor. Krátce před 23. hodinou pak Kolombo opustili. Ráno 13. července vpluli do Adenského zálivu, kde je zastihla



**Loď Huntspill, která vezla 31. transport z Port Saidu do Terstu.** (sbírka ČsOL)

prudká bouře. Tou proplouvali dva dny a 18. července oslavili druhé výročí založení pluku.

Ještě téhož odpoledne dorazili do Suez, v noci propluli průplavem a večer 19. července zakotvili v Port Saidu. Následujícího dne začalo překládání na parník *Huntspill*, který je měl dopravit do Terstu. Nadšení to však nevyvolalo: „Ubytování na ‚Huntspillu‘ bylo velmi nepohodlné a nepříjemné, poněvadž značná část mužstva byla umístěna v zatuchlých místnostech hluboko v podpalubí, pod čarou ponoru, kde panovalo po celý den vedro, dusné k zalknutí.“

Loď vyplula kolem 16. hod. 21. července, bez dalších příhod zakotvila kolem 13. hod. 27. července 1920 před Terstem a po zkontrolování komisí se přesunula do vnitřního přístavu. Ihned začalo vykládání nákladu, evakuovaní se však do dvou připravených vlaků začali přesouvat až příští den. To je přišel pozdravit i premiér Tusar, který zde právě byl na léčení. Během posunování vlaků ale došlo k nehodě, která odjezd zdržela až do 19. hodiny. Pak již vyrazili k hranicím republiky, které překonali dopoledne 31. července 1920. ■

## VELITEL

Josef Zmek (16. 10. 1889, Počátky – 8. 7. 1942, Sachsenhausen) pracoval před válkou jako bankovní úředník. Po vypuknutí války nastoupil k pěšímu pluku č. 18 a jako velitel čtyř odešel na východní frontu, kde byl v červenci 1915 jako poručík zajat. V únoru 1917 se přihlásil do čs. vojska, od července prodělával u 5. čs.

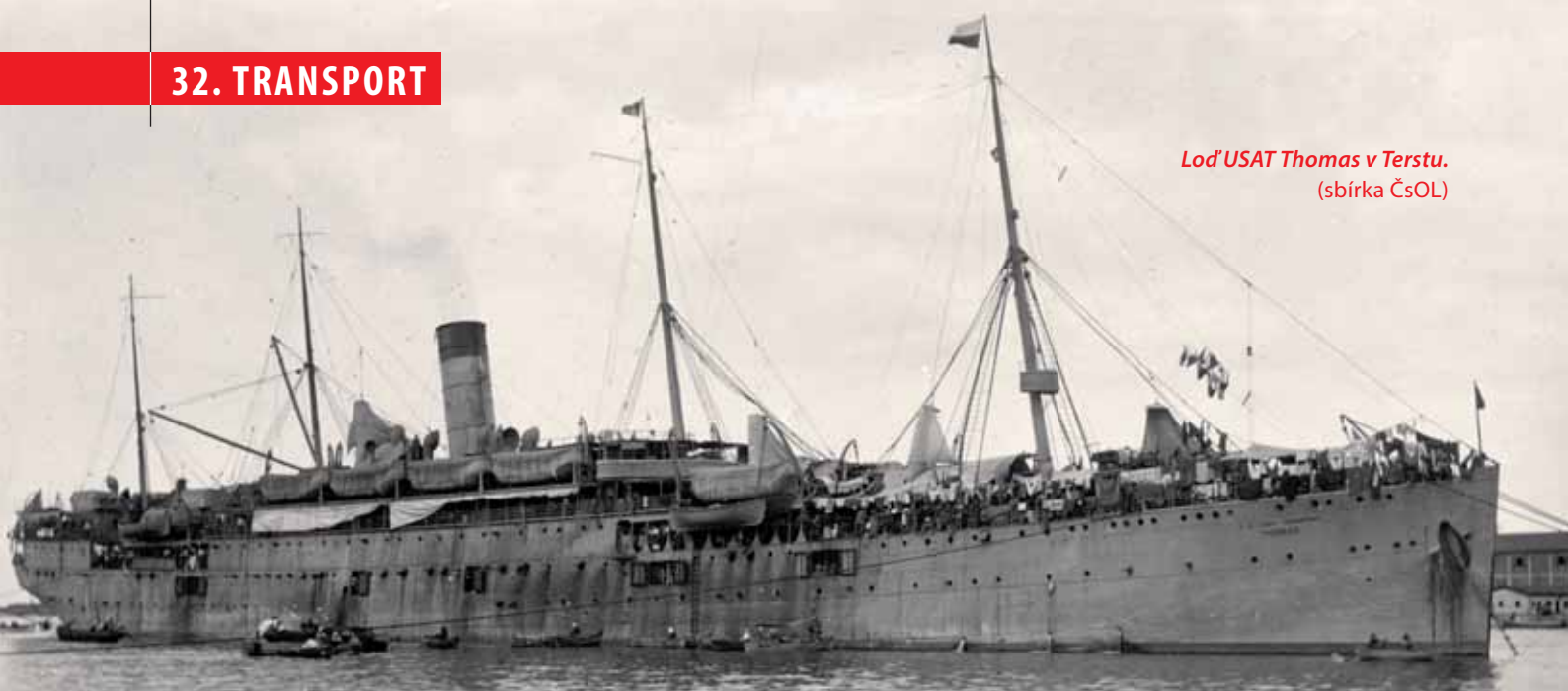


stř. pluku důstojnickou školu a následně byl poslán k 7. čs. stř. pluku, kde byl nejdříve velitelem čtyř, později 11. roty. S ní bojoval u Bachmače a pak i s bolševiky. Dne 29. srpna 1918 byl jmenován velitelem 11. čs. stř. pluku. S ním bojoval na Samarské frontě, na řece Maně a strážil magistrálu. V čele pluku byl do října 1922. V letech 1932–1934 velel pěší brigádě 8 a byl povýšen na brigádního generála. Následně působil na ministerstvu a od roku 1937 byl v čele 14. divize. Po okupaci se zapojil do aktivit Obrany národa, ale 7. března 1940 byl zatčen. Důvodem však byla možná účast na popravě Němců v Kansku v roce 1919! Byť mu nebylo nic prokázáno, byl na Himmlerův rozkaz poslán do koncentračního tábora, kde zahynul.

## SS Teucer

Loď byla postavena roku 1906 loděnicemi R & W Hawthorn, Leslie & Co Ltd. pro společnost Blue Funnel Line. Plavidlo s výtakem 9 079 BRT bylo pojmenováno *SS Teucer* (hrdina z řecké mytologie, lučištník Tekuros, syn salamínského krále a účastník trojské války) a na svých třech palubách mohlo vozit jak náklad, tak pasažéry. Její rychlost byla 14 uzlů (cca 26 km/h). Po vypuknutí války bylo používáno pro přepravu vojska. Při plavbě s čs. legií byl jeho kapitánem William Kerr Wallace. Poté bylo vráceno společnosti Blue Funnel Line. Během druhé světové války bylo zřejmě opět využito pro vojenské účely a v lednu 1948 sešrotováno firmou West of Scotland Shipbreaking Co v městě Troon.



Lod' USAT Thomas v Terstu.  
(sbírka ČsOL)

## USAT Thomas

**POČET:** 1 781 čs. legionářů + 321 různých  
**ÚTVARY:** štáb 3. divize, inten., nemoc., dům  
rek. a zvěrolek. nem. 3. divize, 3. mun. division,  
3. sam. tech. rota, kul. prap. 11. pluku,  
dop. rota, centrosklad Hl. int., hl. lékosklad,  
Fin. správa (1. část), stroj. rota, infek. letucka,  
19. sbor. rota  
**VELITEL:** pplk. Kvapil  
**DOBA PLAVBY:** 20. 6. 1920–8. 8. 1920



Nakládání lodě USAT Thomas. (VÚA-VHA Praha)

**V**půlce června dorazila do Vladivostoku americká loď *Thomas*, která měla do vlasti přepravit štáb 3. divize s jeho útvary, vybrané týlní jednotky, včetně první části finanční správy či hlavní lékoslady. Nalodil se také kulometný prapor 11. pluku, na který nezbylo místo na *Teuceru*, a 19. sborná rota. Velitelem transportu byl ustanoven náčelník štábu 3. divize pplk. Kvapil.

O odjezdu lodi přinesl zprávu Čs. denník: „V neděli 20. června 32. transport československého vojska odplul na americké pasážířské lodi *Thomas*. Nalodění bylo skončeno již k poledni, ježto však správa lodi odložila odjezd na odpoledne, došlo k oficiálnímu loučení k večeru. O 4. hodině navštívil loď politický plnomocník dr. Girs, provázen jsa tajemníkem dr. Štremem a odjíždějícím dr. Blahožem, bývalým čl. důvěrníkem v Irkutsku. V 5 hodin dostavil se na loď velitel československých vojsk Dálného východu generál Čeček, jež u vchodu uvítala čestná stráž 3. kulometné roty 11. pluku. Generál prohlédnuv ubytování důstojníků i vojáků rozloučil se z přední paluby s odjíždějícími bratry krátkým poděkováním za činnost v evakuační periodě

*i připomenutím, by všichni dbali na velké cestě světem cti republiky, jejíž barvy a znaky nosí, když o 6. hodině *Thomas* odrazil od břehu, a *Střelok* s generálem Čečkem a hudbou 12. pluku provázel jej až k Jegeršeldu. Nejen veselá hudba poslední *regimentská* v Sibiři dodávala tomuto loučení jakýsi radostný ráz, ale i vědomí všech loučících se, že krátká jen doba nás dělí od nového shledání. Snad většina nás zbylých opustí ruskou půdu v té době, kdy 32. transport přistane na půdě domácí...“*

Deník přidal ještě jeden zajímavý postřeh k lodi: „Leskne se čistotou. Jo dosti prostorná, též pro transport nemocných dobře zařízena. Kdo měl možnost nahlédnout na japonskou transportní loď *Neisen Maru*, odvázející téhož dne polské a lotyšské vojáky do Japonska (kde přisednou na ruskou *Voroněž*) a porovnal poměry tohoto transportu s našimi, uzná, jak velkolepě je postaráno o naši evakuaci, i když nejde tak rychle, jak bychom chtěli.“

Loď jela jižní trasou se zastávkami v Singapuru, v cejlonském Kolombu a Suez, kde se připravovala na proplutí Suezského průplavu. Legionáři byli již z Ruska dosti zvědaví, takže tento moderní stavitelský zázrak se těšil velkému zájmu všech transportů, které jím projížděly. Průplav se začal stavět v březnu 1859 v místech, kde později vznikl Port Said. Stavba se zpočátku děla ručně, přičemž všechn materiál se dovážel z Evropy. Později byly přímo pro stavbu zkonstruovány např. bagrovací lodě a další stavební stroje. K slavnostnímu otevření došlo 17. listopadu 1869, ale zpočátku byl jeho provoz nerentabilní. V roce 1875 se hlavním podílníkem stala Velká Británie, roku 1888 byl prohlášen za neutrální území pod správou Velké Británie s volným průjezdem všem zemím. Průplav je dlouhý 163 km a jeho



Lod' USAT Thomas ve Vladivostoku. (VÚA-VHA Praha)





Čs. legionáři na palubě lodi *USAT Thomas*. (sbírka ČsOL)

šířka umožňuje jen jednosměrný provoz s míjením menších lodí ve Velkém Hořkém jezeře, což byl důvod častého delšího čekání v Suez. Samotná plavba průplavem pak na paluby „vyhnala“ všechny cestující, kteří si se zájmem prohlíželi oba břehy.

Následně *Thomas* zakotvil v Port Saidu, kde má mimo jiné památník Francouz Ferdinand de Lesseps (1805–1894),



Lod' potopená v Suezském průplavu. (sbírka ČsOL)



Potápěč loví uhlí. (sbírka ČsOL)



Propustka Karla Prášila k návštěvě Kolomba z 12. července 1920. (sbírka ČsOL)

diplomat a podnikatel, který průplav vybudoval, přičemž mu projekt zpracoval Ing. Alois Negrelli (1799–1858), autor slavného pražského viaduktu nesoucího jeho jméno. Mnoho legionářů toto místo navštívilo.

Po doplnění zásob *Thomas* přeplul Středozemní moře a 8. srpna zakotvil v italském Terstu. Po vyložení se evakuovaní přesunuli do připravených vlaků a 14. srpna 1920 byli v Praze. ■

## VELITEL

Ladislav Kvapil (4. 7. 1894, Velký Újezd – 24. 4. 1965, Praha) byl vojákem z povolání. Do ruského zajetí padl v březnu 1915 jako poručík pěšího pluku č. 91. Do čs. vojska se přihlásil v březnu 1916 v Kyjevě, přijat byl v červnu a byl zařazen k 1. čs. stř. pluku. Po vzniku 3. čs. střelecké divize se stal náčelníkem jejího štábu. Domů se vrátil v hodnosti podplukovníka a zastával mnoho funkcí. V roce 1921 velel pěšímu pluku 8, v letech 1923–1926 byl náčelníkem štábu 1. divize, následně do února 1928 zastával stejný post u 10. divize. Poté byl do června 1928 vojenským přidělcem ve Vídni, načež byl po krátkém působení u pěšího pluku 16 ustanoven velitelem pěšího pluku 45. V roce 1931 byl přeložen k Zemskému vojenskému velitelství Praha jako podnáčelník štábu. To měl již hodnost plukovník gšt. Od roku 1936 byl zástupcem velitele Kursu pro velitele vojenských oddílů a těles. Během mnichovské krize byl náčelníkem štábu velitelství etapy II. armády. Po okupaci se zapojil do odboje.



## USAT Thomas

Lod' postavily loděnice Harland & Wolff roku 1894 pro společnost HAPAG. Ta ji ale se jménem *SS Persia* používala jen do roku 1897, kdy ji získala společnost Atlantic Transport Line. Jako *SS Minnewaska* ji používala jen rok a prodala ji americké armádě. Ta ji pojmenovala *USAT Thomas*, na počest gen. G. H. Thomase (1816–1870), hrdiny občanské války. Poté sloužila zejména v Pacifiku. Po vstupu USA do války nebyla použita pro přepravu vojsk do Evropy, protože měla malou rychlost a její stroje měly velkou spotřebu uhlí, kterého byl tehdy nedostatek. Byla však použita k převozu a zásobování amerických vojáků ve Vladivostoku. V roce 1922 byla loď použita k evakuaci osob na palubě parníku *City of Honolulu*, který na moři zachvátil požár, a o rok později plula s pomocí do zemětřesením postižené Jokohamy. Ze služby byla vyřazena roku 1928 a o rok později sešrotována.



Nakládání lodi USAT Logan  
na Hnilém Uhlu. (VÚA-VHA Praha)

## USAT Logan

**POČET:** 1 789 čs. legionářů + 208 různých

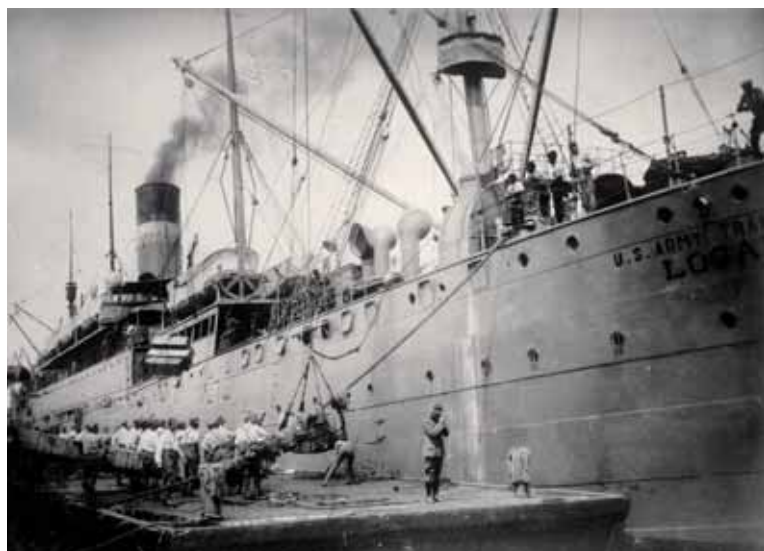
**ÚTVARY:** 12. pluk, lazaret 2. divize,  
zdrav. náčelník DV, I. O. O. (2. část)

**VELITEL:** pplk. Palacký

**DOBA PLAVBY:** 21. 7. 1920–9. 9. 1920

**J**ako poslední dorazil do Vladivostoku 12. čs. stř. pluk, který se 14. června začal stěhovat do kasáren na Valech. Koncem měsíce pak převzal ostrahu čs. skladišť. Dne 6. července se na hipodromu uskutečnilo slavnostní předání praporu 12. pluku, kterého se opět ujali gen. Čeček a Dr. Gírsa. Zároveň byla 14 příslušníkům pluku předána francouzská vyznamenání. Dne 18. července se uskutečnila velká sokolská slavnost a také přišla zpráva, že loď pro evakuaci pluku již míří do přístavu. Pro špatné počasí ale mohla loď *USAT Logan* zakotvit až následujícího dne.

Ihned začalo nakládání zavazadel a materiálu a vše bylo skončeno již 20. července večer, o den dříve, než se plánovalo. Do čela transportu byl postaven velitel 12. pluku, na podplukovníka nedávno povýšený, Josef Palacký. Svým



Nakládání zavazadel na USAT Logan. (VÚA-VHA Praha)

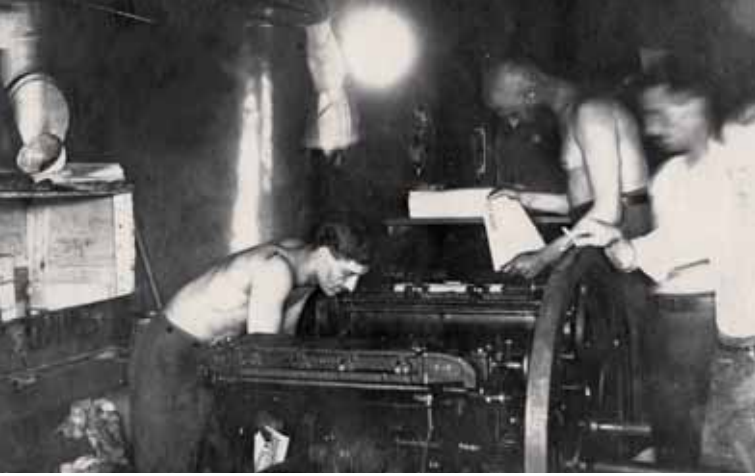
pomocníkem jmenoval velitele I. praporu mjr. Volka, hlavním lékařem transportu se stal velitel divisního lazaretu 2. divise pplk. Dr. Jancák. Do transportu byla zařazena také druhá část Informačně-osvětového odboru (I. O. O.), včetně redakce *Československého denníku*. Ještě večer tak mohlo proběhnout oficiální rozloučení, kterého se účastnil gen. Čeček. *Logan* se na cestu vydal v 6 hod. 21. července.

Začátek plavby ale nebyl šťastný, protože loď najela na mělčinu nedaleko poloostrova Ulis. Náraz vyděsil většinu čs. legionářů, kteří byli stále na palubě a loučili se s Ruskem. Plavidlo se nejprve snažily uvolnit čs. parníčky *Smělčák*, *Strelok* a *Naděžnij*, ale ani s následnou pomocí několika dalších lodí se to nepodařilo. Muselo být přitaženo šest velkých barží, na které byla vyložena část nákladu. Poté se již *Streloku* podařilo *Logan*, který nebyl vůbec poškozen, uvolnit. Následně začalo opětovné nakládání, rovnou byla doplněna i pitná voda a konečně kolem 9. hod. 23. července transport opustil Rusko.

Na palubě opět vznikl osvětový kroužek, který začal vydávat časopis *Zadní voj*, jehož jméno odkazovalo na úkol 12. pluku na magistrále. První číslo vyšlo již 23. července. Dále byla



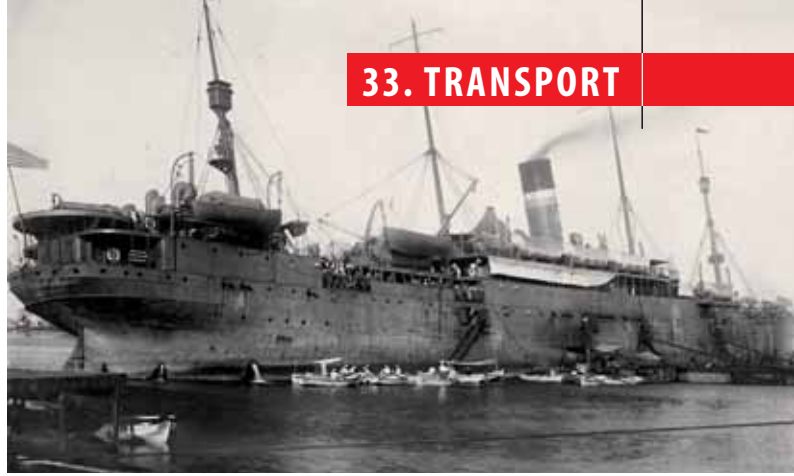
USAT Logan právě připlul do Vladivostoku. (VÚA-VHA Praha)



**Tiskárna časopisu *Zadní voj* na lodi *USAT Logan*. (VÚA-VHA Praha)**

otevřena knihovna, vznikl pěvecký kroužek a pravidelně hrála plukovní hudba. První den bylo moře klidné, ale druhého vjeli do bouře, jak si zaznamenal Ján Marek: „Keď ráno vstanem, vidím, že s nami vlny ešte hádžu. Vlnobitie bolo tak silné, že voda bičovala i palubu. Po celej nočnej ceste po búrlivom Japonskom mori, ktoré je búrlivé vždycky, stretli sme iba jednu loď, s ktorou vlny lomcovali rovnako ako s nami. Vyšiel som na palubu a bol som slabý, všetko sa so mnou točilo a musel som sa všade držať. Bolo vidieť morské vtáky, a dokonca aj lietajúce ryby, ktoré vyletovali z vln.“

Bouřlivé a horké počasí se pak střídaly až do 3. srpna, kdy se na obzoru objevila Malajsie, a kolem 20. hod. zakotvili v Singapuru. Zde proběhlo doplnění zásob a vojáci si mohli město prohlédnout, nicméně jako bratři před nimi neměli moc peněz. Takto na zastávku vzpomíná Ján Marek: „V přístave sme stáli od 4. do 9. augusta. Videl som tam veľmi veľa zaujímavých vecí. Hneď prvý deň ráno už plno Kitajcov (Číňanů) a Malajcov okolo lode a priviezli všelijaké tropické ovocie, ktoré som dovtedy nikdy nevidel. Bol to ananás, kokosové orechy, zelené figy, pomaranče, citróny, jablká, hrušky, a tak ďalej a všelijaké tovary. Tí tam boli po celý čas, okrem noci. K tomu som videl niekoľko Malajcov, ako lovili peniaze z vody. I ja som hodil desať amerických centov do vody a za každým skočili ako žaba a vylovili ho. V meste som sa bol pozrieť dvakrát a vždy bolo vidieť rôznorodé národy. Najviac



***USAT Logan* v Port Saidu. (sbírka ČSOL)**

bolo domorodcov, Malajcov a Indiánov. Mesto bolo zaujímavé, prehlíadal som si ho a videl som všeličo. V múzeu som bol tiež. Tam bolo najviac zaujímavých vecí. Rozprávať sa v meste sme nevedeli, ale pokiaľ sme potrebovali niečo kúpiť, cenu nám vždy napísali na papier, a tak sme to mohli kúpiť. Dohovárali sme sa ako nemí. Do mesta sme chodili na loďkách, za ktoré sme museli platiť.“

Další zastávkou bylo Kolombo. Klidnou plavbu narušil 13. srpna pokus o sebevraždu jednoho z vojáků 12. pluku. Vrhł se do moře, byl ale rychlým zásahem posádky zachráněn. Do přístavu dorazili 15. srpna kolem 21. hod. Vojáci ho opět mohli navštívit, ale 18. srpna ve 13 hod. pokračovali k Suezskému průplavu. Dne 1. září udělali krátkou zastávku v Suez, kde doplnili vodu, a druhého dne byli v Port Saidu: „Do Port Saidu sme doplávali o jedenástej. Hneď nám priviezli osem barží uhlia a začali ho nakladať. Uhlie bolo veľmi suché a veľmi sa z neho prášilo tak, že sme museli vyniesť všetky veci z dvoch kajút na palubu. Chodili sme zašpinení ako kominári. Niektorým i veci pokradli.“

Odpoledne 4. září se transport vydal na poslední část cesty, do Terstu dorazil kolem 20. hodiny 9. září. V přístavu však byla opět stávka dělníků, takže vyložení provedli následující den sami vojáci. Vše šlo rychle a první vlak odjel domů ještě téhož večera. Zbytek transportu následoval příštího dne a 14. září 1920 byli všichni v Horním Dvořišti. ■

## VELITEL

Josef Palacký (13. 6. 1888, Vrčeň – 10. 7. 1938, Praha) absolvoval plzeňskou reálku a poté pracoval jako berní úředník. Po vypuknutí války odešel se zeměbrancekým pěším plukem č. 8 na srbskou frontu. V prosinci 1915 se stal velitelem 2. roty zeměbrancekého pěšího pluku č. 8 a v červnu 1916 byl v hodnosti poručíka Rusy zajat. Ihned se přihlásil do čs. vojska, přijat byl ale až v červenci 1917, kdy se stal velitelem 9. roty 3. čs. stř. pluku. V červnu 1918 byl postaven do čela III. praporu pluku. Na konci roku působil ve štábu gen. Vojtechovského a 17. února 1919 byl jmenován velitelem 12. čs. stř. pluku. Velitelem pluku byl do srpna 1922. Následně stál v čele horského praporu 1, hraničářského praporu 4 a pěšího pluku 37, načež byl roku 1934 povýšen na brigádního generála. To již byl velitelem pěší brigády 1 a od října 1937 13. divize. Následně ale těžce onemocněl, v lednu 1938 nastoupil na nemocniční ošetřování a v červenci 1938 zhoubné chorobě podlehl.

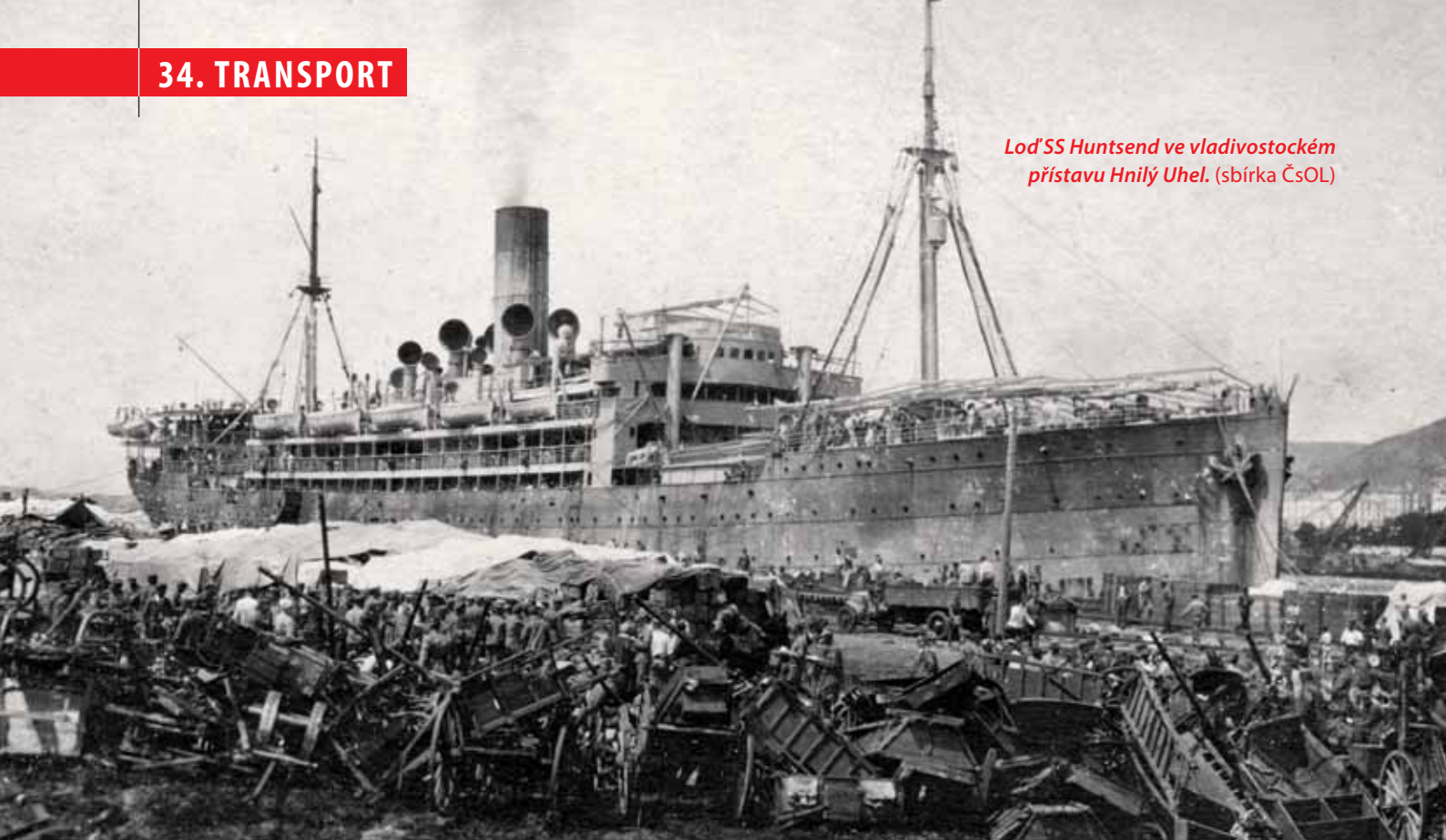


## USAT Logan

Loď se jménem *SS Manitoba* postavily belfastské loděnice Harland & Wolff roku 1892 pro společnost Atlantic Transport Line. V létě 1898 ji koupila americká armáda a v únoru 1899 pojmenovala *USAT Logan*, na počest gen. Johna A. Logana (1826–1889), účastníka občanské války a dlouholetého senátora a člena Sněmovny reprezentantů. Loď přidělili Pacifické flotě s domovským přístavem Fort Mason v Kalifornii, přičemž se plavila zejména na Filipíny. Od roku 1918 se podílela na podpoře Amerických expedičních sil na Sibiři, včetně jejich evakuace do San Francisca. Americká armáda plavidlo používala do října 1922, kdy jej koupil Asa Candler (1851–1929), majitel firmy Coca-Cola a starosta Atlanty. Ten jej nechal přestavět na plovoucí školu pro mladé muže. V této roli sloužilo do roku 1925, kdy bylo v Baltimoru sešrotováno.



*Lod SS Huntsend ve vladivostockém přístavu Hnilý Uhel. (sbírka ČsOL)*



## SS Huntsend

**POČET:** 974 čs. legionářů + 844 různých  
**ÚTVARY:** stráž. prapor, 20. sbor. rota, nem. č. 4,  
 vel. Ruský ostrov (RO), odd. kolon. RO,  
 epid.-bakte. ústav RO, soud 3. div., sam. stroj.  
 rota (zbytek), fin. správa (2. část), ústř. prodej. DV,  
 lazár. 2. div. (zbytek), sbor. oddíl  
**VELITEL:** pplk. Polák  
**DOBA PLAVBY:** 7. 8. 1920–1. 10. 1920

**D**ne 13. července 1920 se v Československém denníku objevila zpráva, že 7. července vyjela z Bombaje loď *SS Huntsend* a přes Singapur, Hongkong a Japonsko, kde nabere uhlí, míří do Vladivostoku. Začaly tak přípravy k dalšímu transportu. Do jeho čela byl postaven náčelník Vojenské spořitelny



*Vytahování zavazadel na palubu lodi SS Huntsend se dělo i pomocí provazů. (VÚA-VHA Praha)*



*Všeobecný shon při nalodování na SS Huntsend. (VÚA-VHA Praha)*

pplk. Polák. K evakuaci pak byly určeny další týlové jednotky. Zejména se jednalo o útvary, které sídlily na Ruském ostrově, kde byly ubytovány různé části před jejich evakuací. S odjezdem bojových jednotek tak mohla začít likvidace i tohoto týlu. Dále byly do transportu zařazeny další části jednotek, které se podílely na likvidaci čs. vojska a jeho aktivit a jejichž přítomnost již nebyla ve Vladivostoku nutná. K odjezdu byly určeny i 20. sborný prapor a sborný oddíl, které byly utvořeny pro organizovaný odjezd vojáků a občanů, kteří nebyli zařazeni v pravidelných útvarech, či těch, jejichž jednotky již Vladivostok opustily.

S transportem se domů také vrátila vojenská mise pplk. Václava Kopala (1882–1935), která do Ruska přijela s delegací poslance F. V. Krejčího. Pplk. Kopal byl veterán srbské, ruské, francouzské a italské legie a důstojník, který se podílel na potlačení tzv. železnorudské vzpoury. Kopal se do Ruska

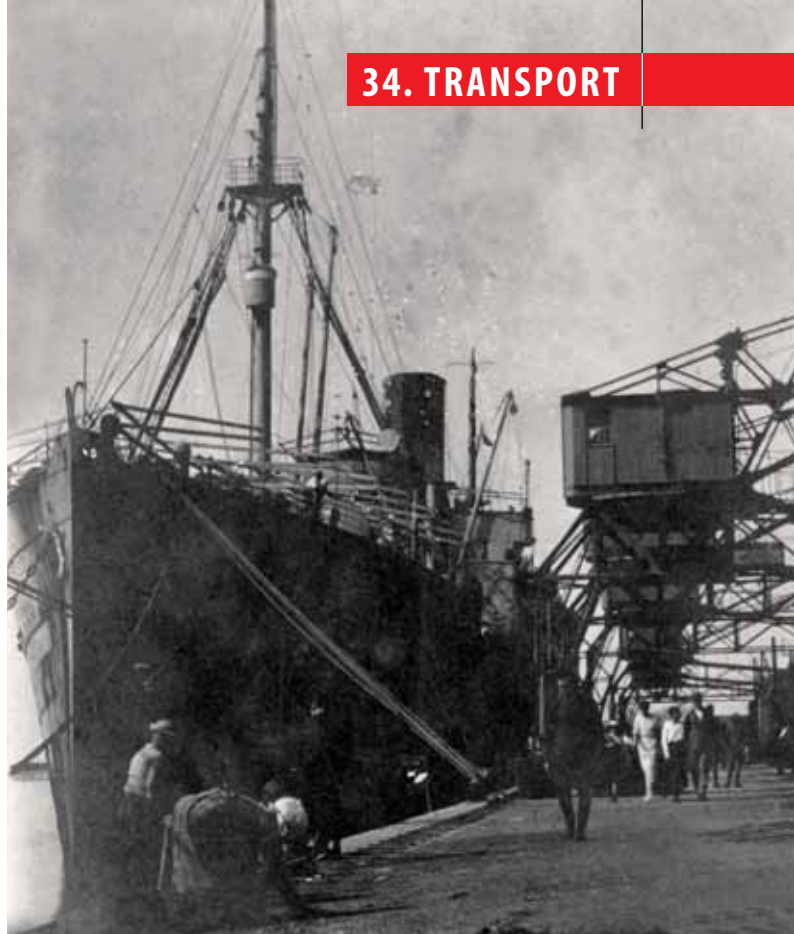


**Evakuovaní na palubě lodi SS Huntsend. (sbírka ČsOL)**

vrátil, aby přivezl zprávy z vojska doma a zároveň informoval Prahu o situaci na Sibiři, přičemž se podílel i na přípravě a průběhu evakuace do Československa.

Bohužel o 34. transportu zatím moc detailních informací nemáme. Z Vladivostoku loď vyplula v sobotu 7. srpna 1920, zamířila pravděpodobně do Hongkongu a poté do Singapur, což byla místa, kde většina transportů doplňovala zásoby vody a uhlí. Následovala plavba do Kolomba na Cejlonu, poté nejdelší část Arabským mořem do Adenského zálivu a přes Suez a Suezský průplav do Port Saidu. Cestou zemřel střelec Josef Formánek z Mělníka.

Po posledním doplnění zásob již transport čekala závěrečná část plavby Středozemním mořem. V přístavech



**Lod' SS Huntsend v Terstu. (sbírka ČsOL)**

mohli legionáři pravděpodobně vystoupit, protože předchozí transporty udělaly Čechoslovákům velmi dobré jméno a již nepanovaly obavy z jejich bolševického smýšlení.

Do Terstu SS *Huntsend* doplul bez komplikací v pátek 1. října 1920. Celý transport byl přeložen na připravené vlaky a vydal se směrem domů. ■

## VELITEL

Josef Polák (24. 7. 1877, Ploštiště – 5. 9. 1949, ?) absolvoval obchodní akademii a od roku 1903 pracoval v Městské spořitelně v Hronově nad Metují. Po vypuknutí války byl mobilizován k domobraneckému pěšímu pluku č. 18, zajat byl v hodnosti nadporučíka 22. března 1915 při pádu pevnosti Přemyšl. V zajateckém táboře v Taškentu se přihlásil do čs. vojska a v srpnu 1917 byl zařazen do 8. čs. stř. pluku. S ním bojoval s bolševiky, od července do září velel čs. posádce v Krasnojarsku a poté se stal velitelem praporu 10. čs. stř. pluku. Polák se v bojích osvědčil, ale u Bugulmy byl těžce raněn a stal se k řadové službě neschopným. V lednu 1919 byl jmenován náčelníkem Vojenské spořitelny, v dubnu 1920 byl povýšen na podplukovníka. Doma se podílel na likvidaci spořitelny, přičemž strážatelé si mohli vklady převést do nové Banky čs. legií (Legiobanka), jejíž součástí se spořitelna později stala. V bance Polák zastával v letech 1921–1923 post místoředitele a od roku 1924 do roku 1935, kdy ze zdravotních důvodů odešel do důchodu, byl ředitelem celé instituce.

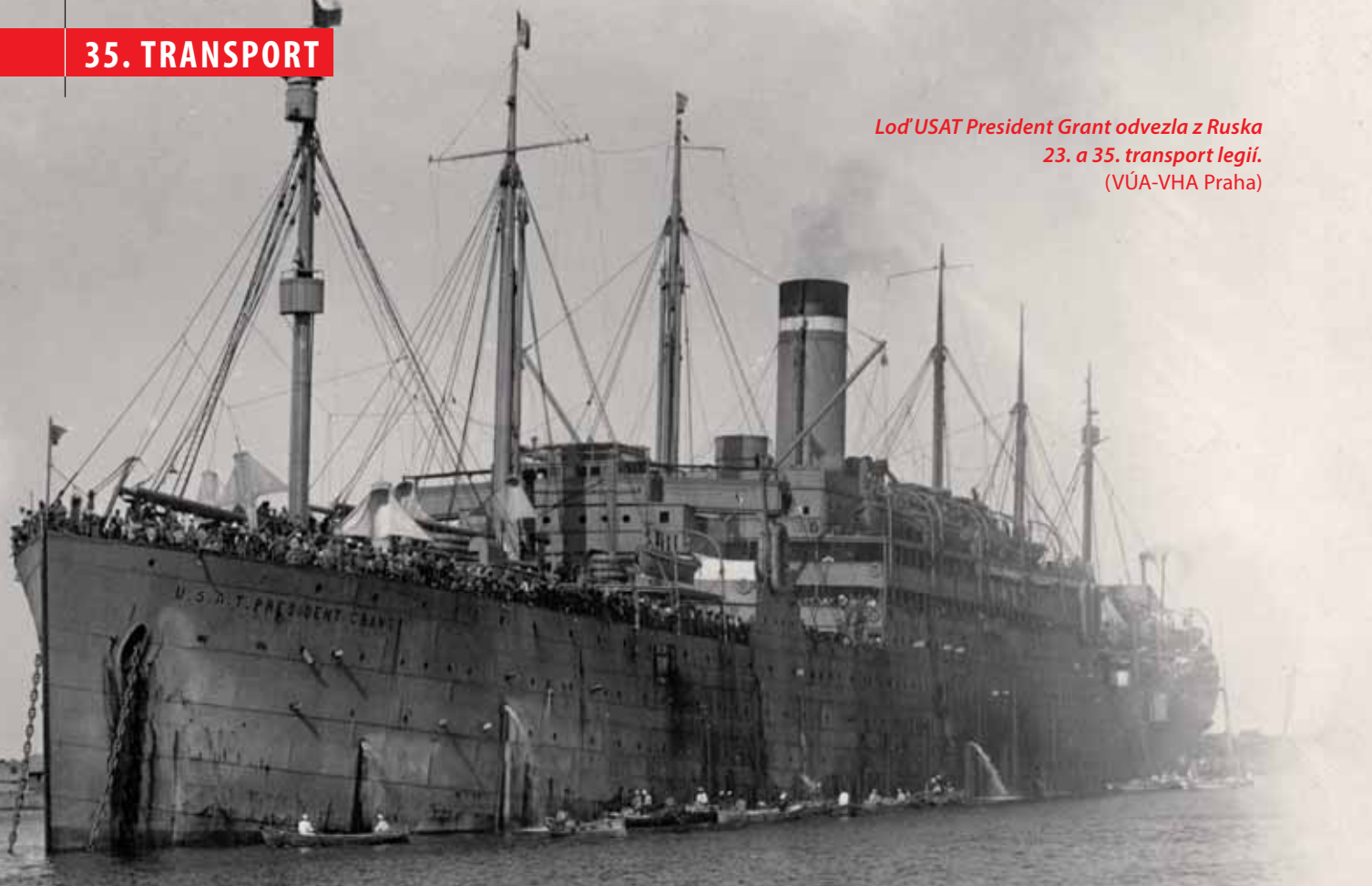


## SS Huntsend

Plavidlo bylo dokončeno roku 1908 loděnicemi AG Weser v Brémách. Pod názvem SS *Lützow* ho používala společnost Norddeutscher Lloyd. První plavbu vykonalo v dubnu 1908 do New Yorku. Následně se plavilo po všech mořích. Když vypukla válka, bylo zrovna v Suezském průplavu, kde bylo Brity zabaveno. Dostalo jméno SS *Huntsend* a bylo používáno k přepravě vojáků, účastnilo se i operací u Gallipoli. Dne 3. ledna 1917 bylo u Kréty poškozeno torpédem z německé ponorky UB-47 a muselo projít opravou v suchém doku v anglickém Tyne and Wear. V březnu 1918 převezlo z Ruska druhý, tzv. Gibišův transport dobrovolníků pro vznikající čs. legii ve Francii. V září 1918 se plavilo do Francie s kanadskými vojáky, ale na palubě vypukla epidemie španělské chřipky, které podlehl přes 5 % z nich. V roce 1923 plavidlo koupila zpět společnost Norddeutscher Lloyd a používala do roku 1932, kdy ho prodala do šrotu.



*Lod' USAT President Grant odvezla z Ruska  
23. a 35. transport legií.  
(VÚA-VHA Praha)*



## USAT President Grant

**POČET:** 1 944 čs. legionářů + 3 837 různých  
**ÚTVARY:** štáb vel. DV, oper., hosp., hist., stroj.,  
dop., zař., stráž. odd. DV, div. ing. DV, autoodd.,  
autopark DV, likv. kom. DV, hl. int. DV, odd. služ.  
a spoj., sbor. odd. 1, odd. inter. RO, etap. stan.  
3, št., hosp., 1. a oboz. rota Vlad. pos., 1.-4. prac.  
rota, 21.-24. sbor. rota, 8.-10. rota stráž. prap.,  
voj. ev. úř., redakce Věstníku, expos. děl. a tech.  
zás., lékosklad 3. div., vrch. kont. (část), nem.  
č. 5, ústř. táb. občanů, 1., 2., 4. sbor. rota obč.,  
pos. a likv. kom. Charbin, 2. přech. stan., evak.  
úřad (část), gen. kons., pol. plnom., pol. pošta,  
čs. báse Hnilý Uhel (část), Centrokomise (část),  
soud 3. div. (část), nám. odd. (část)  
**VELITEL:** mjr. Černošek  
**DOBA PLAVBY:** 24. 8. 1920–13. 10. 1920

**P**o odjezdu bojových jednotek i většiny týlu začala likvidace i zbytku čs. vojska. Dostalo se tak i na velitelství Dálný východ gen. Čečka a jemu podřízené jednotky, přičemž většina z nich se v poslední době starala zejména o hladký průběh evakuace. Zrušena mohla být i poslední čs. nemocnice, polní pošta či velitelství přístavu Hnilý Uhel. K odplutí byl připraven také plnomocník čs. vlády MUDr. Girska se svými pracovníky. Naloděny byly také sborné roty občanů, nepřekvapivě



*S 35. transportem se domů vracela také řada starodružníků, tedy dobrovolců z roku 1914. Druhá řada zleva: mjr. Vondřích, pplk. Kosina, MUDr. Girska a gen. Čeček. (VÚA-VHA Praha)*

těchto různých bylo téměř dvakrát tolik, co vojáků. Celkem se jednalo o více jak 60 částí.

K evakuaci byla určena velká americká loď *USAT President Grant*, která jela s legionáři již podruhé. Z Vladivostoku vyplula 24. srpna 1920, takto na to později vzpomínal svobodník strážní roty Jan Šafránek: „A tak asi v polovině měsíce srpna uvedeného roku [1920], společně s naší největší obchodní lodí ‚Legií‘ opouštěl ‚President Grant‘ po druhé vladivostocký záliv za velice smutného a tklivého loučení jak našich brášek, tak i ruských zemláků, o něžném pohlaví ani nemluvě. Málo očí bylo tehdy suchých jak na palubě lodi, tak i na samotném břehu. Cestování na tomto kolosu nebylo nijak pohodlné ani záviděníhodné, což jest docela pochopitelné, uvážíme-li, že v jeho útrokách se nacházelo skoro celé město. Více nežli pět tisíc osob



**Gen. Čeček ve společnosti MUDr. Girsy a kapitána lodi Chamberse.** (VÚA-VHA Praha)

nalezlo v něm útočiště a proto také nebylo divu, když zásobování někdy „haprovalo“ anebo nedostal-li někdo oběd. Pekárny a kuchyně nevyhasly vůbec, tam se měnil pouze personál a ještě bylo hladových stále dost. Jediná útěcha byla ta, že se jede domů, a že je to poslední jízda.“ Na palubě samozřejmě fungoval osvětový kroužek a byl vydáván časopis Mohykán.

První zastávkou transportu se 1. září stal Hongkong. Protože se na lodi plavili vysocí představitelé čs. státu, gen. Čeček a MUDr. Girsy, byly všechny zastávky provázeny různými oficialitami, tedy hlavně společenskými setkáními se zástupci měst, spojenců a armád. I díky tomu měli evakuovaní možnost si města a přístavy prohlédnout.

Plavba pokračovala do Singapuru, kam loď dorazila 8. září, a Kolomba, kde zastavila šestnáctého. Zde strýček z Ameriky uspořádal pro skupinu 200 vybraných vlakový výlet do historického města Kandy. Cejlon opustili 20. září, přičemž je zde předhonila čs. loď *Legie* a potkali



**Evakuovaní na palubě lodi USAT *President Grant*.** (VÚA-VHA Praha)



**Naložování 35. transportu ve Vladivostoku.** (VÚA-VHA Praha)

parník *Brandenburg*, který vzl z Ruska polský transport. Následovala nejdelší část plavby, 29. září vpluli do Rudého moře a 4. října zakotvili v Suez. Zde se mohla vybraná skupina zúčastnit výletu do Káhiry a na pyramidy, přičemž se k transportu opět připojili v Port Saidu. Sem loď doplula po průjezdu Suezským průplavem 6. října. Zde byla doplněna zásoba uhlí a naloženo zboží.

Poté se již vydali Středozemním mořem k Terstu, kam dorazili 13. října 1920. Okamžitě začalo vyloďování a překládání na pět připravených vlaků, které domů vyrazily 15. října. Poté však vypukla další stávková dělníků, takže zbylé práce nešly tak rychle. Dne 16. října vzal MUDr. Girsy kapitána lodi *Chambrese* a kpt. Larimera rychlíkem na návštěvu Prahy. Gen. Čeček na Wilsonovo nádraží dorazil dopoledne v úterý 19. října. Přivítal ho zde ministr národní obrany gen. Husák, jeho bývalý spolubojovník z České družiny, a zástupci úřadů a vojska. ■



**Na lodi USAT *President Grant* se domů vracelo také mnoho rodin.** (VÚA-VHA Praha)



*Legionáři na palubě lodi USAT President Grant. (VÚA-VHA Praha)*



*Gen. Čeček v Hongkongu. Na snímku pravděpodobně s tehdejší guvernérem R. E. Stubbsem. (VÚA-VHA Praha)*



*Lod' USAT President Grant opouští Rusko, legionáři na palubě sledují čs. lod' Legii, která přístav opustila jen chvíli před nimi. (VÚA-VHA Praha)*





USAT President Grant v Terstu. (VÚA-VHA Praha)

### VELITEL

Vladimír Černošek (13. 2. 1884, Přerov – ?) vystudoval práva na pražské univerzitě, roku 1912 získal titul JUDr. Před válkou byl koncipientem na Zemském finančním ředitelství v Brně. Po mobilizaci nastoupil službu u pěšího pluku č. 56, do zajetí padl v hodnosti nadporučíka v červnu 1916. V prosinci 1916 se přihlásil do čs. vojska a v září 1917 byl zařazen do 8. čs. stř. pluku. S ním se účastnil bojů s bolševiky a později se stal jeho prozatímním velitelem. Později byl v hodnosti majora jmenován velitelem posádky ve Vladivostoku. Po návratu domů byl povýšen na podplukovníka a přidělen k čs. Červenému kříži. V lednu 1923 vstoupil do diplomatických služeb a zpočátku působil v politické sekci MZV. Od ledna 1926 byl konzulem v Tallinu, roku 1931 se vrátil na ministerstvo a v červenci 1935 se stal generálním konzulem v Kolíně nad Rýnem. V této funkci byl až do okupace zbytku českých zemí. Po návratu domů byl penzionován. Jeho další osudy nejsou zatím známy.



### USAT President Grant

V roce 1931 loď opět převzala armáda pod jménem *USAT Republica* a zpočátku ji používala pro přepravu vojáků na Dálný východ, později sloužila na lince New York – Honolulu. V červenci 1941 plavidlo převzalo jako *USS President Grant* námořnictvo, které ho vybavilo několika děly. Dne 21. listopadu 1941 bylo součástí konvoje, který mířil na Filipíny. Po japonském útoku na Havaj byly lodě odkloněny na Fidži a poté do Austrálie. Tehdy vezla např. pozemní personál 7. těžké bombardovací skupiny, jejíž bombardéry B-17 přiletěly k Havaji v době japonského útoku. Následně ze San Francisca operovala po celém Pacifiku, kam vozila vojáky i zásoby (např. na ostrov Guadalcanal). V lednu 1945 byla opět poskytnuta armádě. Ta ji nejprve chtěla upravit na nemocnici, ale nakonec ji použila pro návrat vojáků do USA. Roku 1949 byla přeložena do zálohy a v roce 1952 prodána do šrotu.



Lod' Legie v přístavu Hnilý Uhel.  
(VÚA-VHA Praha)

# Legie

**POČET: 70 čs. legionářů + 17 různých  
ÚTVARY: Centrokomise (část), obozná rota  
KAPITÁN: mjr. Holub  
DOBA PLAVBY: 24. 8. 1920–12. 10. 1920**

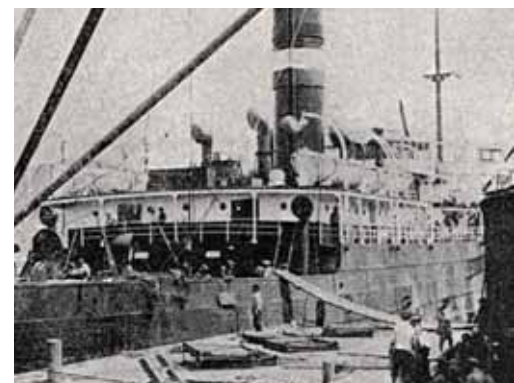
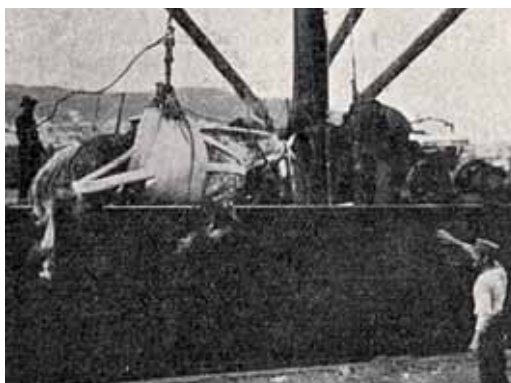
Zatímco evakuace čs. osob z Vladivostoku probíhala poměrně dobře, problém byl se zbožím. Během své činnosti v Rusku bylo čs. vojsko a později Centrokomise poměrně hodně aktivní i na poli hospodářském. Podařilo se tak pro mladou republiku zajistit mnoho důležitých surovin a výrobků, které bylo potřeba dopravit domů. S tím byl však problém, jak později vzpomínal náčelník evakuace Rudolf Raše: „Míti svou loď nebo třeba i více lodí, bylo touhou každého, kdo měl co dělat s našimi transporty ve Vladivostoku. Bylo líto těch těžkých peněz za nájem lodí, dopalovala ta bezmocnost, kterou jsme cítili, odkázáni jsou takřka na cizí milosti. A hlavně to tahání o cargo. Slíbí, že vezmou dva tisíce tun, a když loď přijede, je jen 800 nebo třeba i žádná. A v tom byli stejní všichni naši spojenci. A zatím se hromadilo zboží zakoupené ve Vladivostoku, na Kamčatce i v Mandžurii anebo přivážené našimi ešelony ze západu, vojenský materiál naší armády. A bylo veliké nebezpečí, že nevyvezeme-li to vše do ukončení naší evakuace, při laxním ruském názoru na cizí majetek a zjevné neutralitě Japonců po odjezdu posledních našich ozbrojených částí, začne dělení.“

Nakonec se podařilo zakoupit jednu loď v Japonsku, připravit ji do Vladivostoku a připravit na plavbu s nákladem. Po krátké

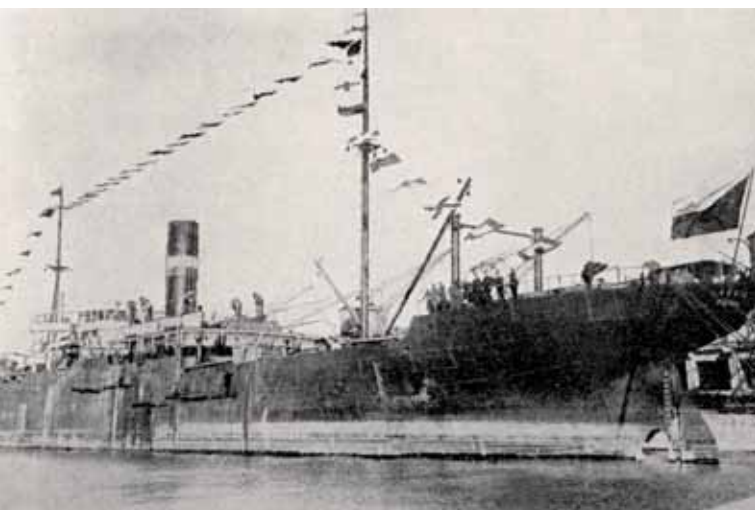
diskuzi dostala jméno *Legie*, který v sobě shrnoval vše – byla koupena Legiobankou z úspor legionářů a vezla domů legionářský majetek. Proběhla také diskuze o posádce: „U všech však převládalo mínění, že to musí být posádka naše. Naše loď – naše posádka. Udělali jsme si v Rusku armádu i se všemi štáby z ničeho, uděláme si i marinu. Tři důstojníky námořní jsme už měli – majora Holuba a poručíka Bábu, kteří přijeli už dříve z vlasti, a nadporučíka Furvirta, který přijel na ‚Nižním Novgorodu‘ – a mužstvo se vybere z našeho námořního oddílu, který dodával posádku na naše přístavní lodi ve Vladivostoku, a ze specialistů, sloužících v armádě v různých částech. Na místa prvního a druhého inženýra vezmou se Rusové, protože z našich nikdo neměl patentu, a taky na místa radiotelegrafistů.“ Tak se také stalo a okamžitě začal výcvik v obsluze a zároveň nakládání lodi. Vše probíhalo velmi rychle, bylo totiž potřeba přípravy ukončit před vyplutím lodi *President Grant*. Panovala totiž obava, že *Legie* se mohla stát terčem nějakého útoku, a legionáři chystající se odplout s 35. transportem tak sloužili jako její ochrana.

Vše se ale nakonec stihlo, dokonce bylo naloženo to, co Američané nechtěli: „Koně, pro které byly zhotoveny pohodlné klece na palubě. Koně nakládají se v popruhách. Jde to dobře. Potom medvědi Šúra a Míša ve svých klecích. Pak asi 14 psů; ti si běží nahoru sami a nakonec automobil pro vyslance v Tokiu. S tím je, panečku, operace. Je to pořádná limusína.“ Vyskytl se ale jiný problém. Nikdo nechtěl *Legii* pojistit, nebo si kladl nespelnitelné podmínky, protěž čs. loď a posádky neznají a nedůvěřují jim. Padlo proto rozhodnutí vyrazit i bez pojištění.

Stalo se tak 24. srpna 1920 v 17 hod.: „Jedeme. První na oceánské lodi pod čs. vlajkou. První v celé historii českého národa. Nikdy dosud nebrázdila vlny oceánu loď pod naší vlajkou na své zádi. Jak jsme byli pyšní, když jsme ve Vladivostoku měli ‚své



Nakládání Legie ve Vladivostoku. (sbírka ČsOL)



**Legie v Terstu.** (sbírka ČsOL)

loďstvo, malé parníčky, konající službu v přístavě a v nejbližším jeho okolí. S počátku rekvírované – Smělčáka a Střelka – později své vlastní, koupené: Dobrovolce (hoši jej nazvali Upocený, protože přišel pozdě do armády) a Blaník (Centrokomise), které hrdě pluly od roku 1918 pod českou vlajkou a když přístavní mocnosti tehdy poslaly, aby se vlajka sňala, že není zaregistrována v loďním rejstříku, vzkázal jim kapitán Hegr, aby si přišli ji sňat sami – a toho se přece nikdo neodvážil. Ale to byly jen kocábky. Dnes „oceánská loď Legie“. Plujeme. Přístav je plný loděk a slupek i kátěrů, které doprovázejí Granta a nás.“

Jejich první zastávkou se stalo Karacu, kde dobrali uhlí, a zamířili do Singapur, kde zakotvili v 19 hod. 8. září. Zde také obdrželi telegram, že po této zkoušce bude loď pojištěna za obvyklých podmínek! Již s menšími obavami tak mohli pokračovat do Kolomba, kam dorazili pozdě v noci 17. září a dohnali tak „Granta“. Mohli tak vyměnit část posádky, protože ne každému se chtělo pracovat. Získali nové topiče a hlavně



**Přípravy na vyložení Legie v Terstu.** (sbírka J. Charfreitaga)

kuchaře, což všichni ocenili nejvíce. Po jednodenním zdržení, zaviněném nedodáním roštů do kotlů, vyrazili na Suez. Zde vyřídili nutné formality, projeli průplavem a po krátké zastávce v Port Saidu pokračovali 5. října do Středozemního moře.

Do terstského přístavu dojeli 12. října 1920, přivítal je ale silný vítr, který komplikoval přistání u mola. Zde je očekával konzul Šeba, který je uvítal. Raše si ale povzdechli: „Druhý den přišli na naši loď někteří krajané, návštěvníci terstského veletrhu, několik krajanů v Terstu usedlých, kteří si strašně nařkali. Ale kdo nepřišel, byli zástupci čs. žurnalistiky. Nepochopili doma, že okamžik, kdy po prvé v historii přistane naše loď pod čs. vlajkou, se už nikdy opakovat nebude. Neuvědomili si, že fakt ten je historický, a že je jistě důležitější než nějaká provinciální slavnost doma, nebo řeč nějakého matadora při otvírání některé výstavy. Inu propásli!“ Všichni měli také velkou radost, že o jeden den předstihli „Granta.“ V Terstu se 28. října 1920 také uskutečnil slavnostní křest lodi. ■

## KAPITÁN

Josef Holub (31. 12. 1885, Přemyšl – 28. 10. 1964, Praha) vystudoval námořní akademii ve Fiume a od roku 1904 sloužil u rakousko-uherského námořnictva. Po praxi na bitevních lodích absolvoval několik kurzů a velel strážním člunům na Dunaji. Poté studoval na vysoké škole a prodělala kurz pro velitele ponorek. Po závěru se stal velitelem ponorky S.M.U.27, na první bojovou plavbu vyrazil 29. prosince 1917 a do konce války potopil jeden torpédoborec, tři parníky a 28 plachetnic, čímž se stal šestým nejúspěšnějším c. a k. ponorkovým velitelem. Již 1. listopadu 1918 se přihlásil do služeb nové republiky a byl jmenován přednostou 34. oddělení (lodního) MNO. Počátkem roku 1920 odjel do Vladivostoku, kde pomáhal s evakuací a také nákupem lodí, jejímž kapitánem se pak stal. Po návratu domů se dal do služeb Legiobanky. Působil v loďním oddělení, jehož byl v letech 1926–1936 přednostou. V letech 1937–1938 byl jedním z ředitelů banky. Po roce 1950 byl vězněn jako třídní nepřítel.



## Legie

Plavidlo dokončily v dubnu 1920 loděnice Uchida Shipbuilding & Engineering Co Ltd v Jokohamě pro společnost Uchida Kisen K. K. v Kóbe. Plavidlo se jménem *Takai Maru* bylo dlouhé 122 metrů, mělo výtlač 5719 BRT a poháněly ho parní stroje Ishikajima. V červenci 1920 ho koupila Legiobanka a přesunula do Vladivostoku. Dostalo jméno *Legie* a stalo se první čs. námořní lodí. Při druhé plavbě se vrátilo do Vladivostoku s nákladem čs. zboží. U Legiobanky vykonalo celkem 11 plaveb včetně jedné do New Yorku a urazilo více jak 80 tis. mil. V roce 1933 však bylo prodáno řecké společnosti Charalambos N. Pateras – C. Michalos, která ji pojmenovalo *Lily*. Dne 9. března 1942 byla loď, opozdilec za z Británie plujícím konvojem ON-68, zhruba 760 km východně od Halifaxu objevena německou ponorkou U-587, jejíž velitel U. Borchardt (1909–1942) ji potopil. Tři námořníci zahynuli, zbylí byli zachráněni.





USAT Heffron, loď posledního 36. transportu. (sbírka ČsOL)

## USAT Heffron

**POČET:** 720 čs. legionářů + 451 různých  
**ÚTVARY:** stráž. prapory 5 a 6, stráž. rota 9,  
 Hl. ubytovatel DV, Evak. úřad (2. část), nám.  
 odd. (2. část), vel. base H. Uhel., pos. nem.,  
 zdrav. ref. DV, fin. správa (3. část), části hl. int.,  
 oboz. roty, vlad. posádky, vrch. kont.,  
 oddílů zařiz., dopr., spojení., auto., autoparku,  
 expo. děl. a tech. zas., II. přech. stan.,  
 sbor. odd., sbor. odd. býv. zajatců  
**VELITEL:** mjr. Koptík  
**DOBA PLAVBY:** 2. 9. 1920–11. 11. 1920



Fotografie v záchranných vestách na památku. (sbírka ČsOL)

**O**djezd posledního oficiálního lodního transportu čs. vojska z Ruska byl naplánován na čtvrtek 2. září 1920. K jeho převozu byla určena americká loď *USAT Heffron*, která „proslula“ havárií u Japonska s 8. transportem o rok dříve. K odplutí byly připraveny zbytky útvarů, které se zabývaly likvidací čs.

záležitostí v Rusku. Jednalo se zejména o strážní roty, které prováděly ostrahu zbylých čs. majetků a jejichž velitel mjr. Koptík byl také jmenován velitelem transportu. Personál těchto jednotek tvořili zejména čeští Němci, kteří se přihlásili do služeb své nové vlasti. Dále byly evakuovány zbytky finančních a zdravotnických služeb či třeba velitelství přístavu Hnilý Uhel, ze kterého většina transportů vyrážela na cestu domů.

Likvidován byl také námořní oddíl, který se svými parničkami po celou dobu zajišťoval nejen spojení s Ruským ostrovem, ale také převážel legionáře k jejich lodím, když byly moc velké, aby mohly vplout přímo do přístavu. Takto na to vzpomínal jeden z jeho členů: „Pak nastala i naše evakuace. Obdržel jsem rozkaz, abych s naší lodí zajel do Gnilého Uglu a tam zakotvil. Byla to poslední naše plavba s ‚Dobrovolcem‘, který měl po našem odjezdu odplouti do Šanhaje a tam konati službu dále pro naši Centrokomisi. Pro tuto službu byl přijat ruský kapitán lodi ‚Dobrynja Nikitič‘. Po zakotvení ‚Dobrovolce‘ v Gnilém Uglu byl jsem přidělen ještě ‚Naděžnému‘, abych s ním dodělal svou námořnickou kariéru. S tímto parníkem jsem začal a s ním i končil. Když jsme přivezli poslední věci k ‚Heffronu‘, s nímž jel 36. transport, odevzdal jsem parník ruskému kapitánu, který nás učil jezdit v osmnáctém roce. Pak byl likvidován náš námořní oddíl, čítající 100 mužů, mezi nimiž 4 důstojníci, tři administrativní a 1 výkonný, kromě toho jsme měli 2 důstojníky, přidělené k nám v roce 1920. Dále jsme měli tři důstojnické zástupce, 7 lodmistrů, čtyři četaře a 12 desátníků. Nasedli jsme na loď ‚Heffron‘, abychom nastoupili cestu do vlasti Tichým oceánem.“



Legionáři na palubě USAT Heffron. (sbírka ČsOL)

Trasa posledního transportu skutečně vedla kolem světa. Z Vladivostoku loď zamířila přímo k Havajským ostrovům. Jméno lodi ale asi vzbuzovalo nedůvěru, protože se v Československu záhy objevily zprávy, že došlo ke katastrofě a plavidlo se v Hongkongu s legionáři potopilo. Vše musel důrazně dementovat čs. vojenský atašé ve Washingtonu plk. Vladimír S. Hurban (1883–1949), který do Prahy poslal zprávu, že loď 16. září zakotvila bez komplikací v Honolulu.

Poté loď zamířila k Panamskému průplavu. Ten, stejně jako Suezský průplav, vyvolával zvědavost legionářů. Také s projektem jeho výstavby začal Francouz Ferdinand de Lesseps, a to roku 1879. Již roku následujícího začaly přípravné práce a poté opět ruční stavba. Ta se ale ukázala mnohem složitější než stavba Suezského průplavu, stála život mnoha dělníků a roku 1889 celý projekt zkrachoval. Roku 1902 do projektu vstoupili Američané, o dva roky později obnovili práce a roku 1914 průplav dokončili. Průplav je dlouhý 81,6 km, široký 150 až 300 metrů a po dokončení měl tři zdymadla. K jejich napouštění bylo vybudováno několik vodních nádrží. Kanál také umožňuje obousměrný provoz. Jeho proplutí také vždy na palubu přilákalo všechny cestující.

Po zastávce v Colínu už loď pokračovala Atlantským oceánem do Gibraltarů a Středozemním mořem do Terstu. Zde zakotvila 11. listopadu 1920. Tedy přesně dva roky po konci první světové války. Následujícího dne odjel sanitními vlaky č. 27, 28 a 50 do Prahy, kde bylo připraveno slavnostní uvítání. Tím byla oficiální evakuace čs. vojska skončena. Do Terstu ale mířily nadále lodě s repatriovanými občany nejen z území Ruska, mezi kterými byla i řada válečných zajatců.



*Na Heffronu se plavil i tehdejší kpt. Alois Liška (1895–1977; vpravo), správce likvidačních skladů ve Vladivostoku. Za druhé světové války se stal velitelem Čs. samostatné obrněné brigády ve Velké Británii a později předsedou ČsOL v zahraničí. (sbírka ČsOL)*

Zajímavostí pak je, že právě název této transportní lodi nese pětiletý panamský rum, který na počest československých legionářů od roku 2020 vyrábí Palírna U Zeleného stromu z Prostějova. ■

## VELITEL

Hynek Koptík (17. 11. 1882, Švihov – ?) vystudoval reálku v Písku a techniku v Praze. Po vypuknutí války nastoupil k pěšímu pluku č. 54. Jako nadporučík a velitel roty přešel v září 1915 na Dněstru s částí svých mužů do ruského zajetí. V říjnu 1916 se v Borispolu přihlásil do čs. vojska, přijat byl ale až v červenci 1917 do 6. čs. stř. pluku. Když se v Borispolu začal v listopadu 1917 formovat 2. čs. záložní pluk, byl k němu poslán jako velitel II. praporu. Díky chaosu bolševické revoluce se však pluk více než výcviku musel věnovat strážní službě. Od 1. března 1918 začal pluk opouštět Ukrajinu a do 10. června dojel do Vladivostoku. To už ale probíhaly boje s bolševiky a on se s plukem účastnil zajištění města. V červenci 1918 se pluk transformoval na 10. čs. stř. pluk a účastnil se tvrdých bojů s bolševiky. Později působil H. Koptík jako instruktor karpatoruských vojsk a následně jako velitel strážních praporů Čs. vojska na Rusi. Vladivostok tak opustil jako velitel posledního transportu. Doma pokračoval v armádě, v letech 1922–1928 velel pěšímu pluku 35 v Plzni. V listopadu 1929 byl v hodnosti plukovníka přeložen do výslužby.



## USAT Heffron

V průběhu druhé světové války se *USAT Heffron* opět vrátil do služeb americké armády, přičemž byl používán k přepravě materiálu do Velké Británie. Pro tyto nebezpečné cesty byl provizorně vyzbrojen dvojicí kulometů ráže 7,62 mm. Na jaře 1942 byl zařazen do velkého konvoje, jehož cílem byly sovětské přístavy Murmansk a Archangelsk. Konvoj PQ16 vyplul z Islandu 21. května 1942 a skládal se z 35 obchodních lodí s poměrně silnou ochranou plavidel válečných. Ovšem již ráno 25. května byl spatřen německým průzkumným letounem Fw 200, který k němu navedl ponorky a další letadla. První útok začal ještě téhož večera a bitva trvala pět dní, během kterých bylo potopeno sedm lodí a další poškozeny. *Heffron* tentokrát vyvázl a tři z jeho námořníků později obdrželi vyznamenání za statečnost. Zpět loď vyplula 26. června jako součást konvoje QP13, který byl po čtyřech dnech opět objeven letadly. Z obavy z dalších útoků konvoj změnil směr, v špatném počasí se poté dostal mimo trasu a 5. července 1942 vjel do britského minového pole severovýchodně od Islandu. Výsledkem byly dvě poškozené a čtyři potopné lodě včetně *Heffronu*.



*RMS Empress of Japan byla postavena roku 1890 pro kanadskou společnost CP Ship a byla známa jako „Královna Pacifiku“. V létě 1919 se na její palubě do Ameriky přepravil archiv čs. ruské legie. (VÚA-VHA Praha)*



**O**djezdem lodi *USAT Heffron* skončila oficiálně evakuace čs. vojska ze Sibíře. Kromě výše popsaných 37 transportů ho však tvořilo ještě několik transportů menších. Až na jeden případ se jednalo o nákladní loď, které Centromise zajistila k převozu zboží do Evropy a jež byly organizačně přiřčeny k hlavním transportům, byť většinou ale nevyrážely ani ve stejný den. Jako první je pod číslem **8a** vedena italská loď *Tevere* (bývalý rakousko-uherský parník *Gablonz*), která Vladivostok opustila 6. září 1919. Sem přivezla zásoby pro spojenecká vojska a patrně se na ní podařilo umístit i část čs. zboží, se kterým odplulo devět legionářů. Jako **16a.** transport vyplula z Vladivostoku 10. ledna 1920 japonská loď *Yomei Maru*, na níž se celkem tři čs. osoby starali o náklad 2 743 tun bavlny. V rámci 23. transportu se plavily dokonce dvě lodě. Jako **23b** ruský *Tver*, který se na cestu vydal 1. května a jako **23a** japonská *Shunko Maru* 15. května 1920. Na první se plavilo 15 legionářů a čtyři různí pod velením pplk. Jančíka, na druhé tři legionáři a 146 různých v čele s Ing. Fričem. Také ony mířily do Evropy s čs. kargem.

Výjimkou je pak **33a.** transport, který Vladivostok opustil 3. srpna 1920 na lodi *Himalaya*. Velitelem 47 legionářů a 214 různých byl por. František Laník. Na lodi se však zejména plavili srbsí vojáci, kteří bojovali po boku Čechoslováků na Transsibiřské magistrále. Jednalo se většinou o bývalé příslušníky srbské dobrovolnické divize, která byla formována v Oděse, a kteří se po bolševické revoluci nedostali z Ruska na soluňskou frontu. Většina z nich byla z Vladivostoku zřejmě evakuována v březnu 1920 na lodi *Kildonana Castle* a nyní se jednalo o jejich druhou část. I proto byl cílem lodi přístav Gruž nedaleko chorvatského Dubrovníku.



*Legionáři jsou ve Vladivostoku pomocí čs. parníčku a barže přiváženi ke svému evakuačnímu plavidlu. (sbírka ČsOL)*

Celkem Evakuační úřad eviduje 42 transportů, které převezly 67 730 osob, z toho 56 459 vojáků a 11 271 civilistů. V tomto celkovém počtu je zahrnuto také 64 legionářů a 3 různí, kteří byli evakuováni v letech 1919–1920 na „různých cizích transportech.“

U této kategorie se musíme zastavit. Nevíme totiž, které další lodě zahrnuje a kdo všechno je do celkových čísel započítán a kdo nikoliv, byť osoby, nad kterými visí otazník, budou počítány spíše v desítkách. Například 9. května 1919 vyplula z Vladivostoku kanadská loď *RMS Empress of Japan*, na jejíž palubě byla velká část archivu ruské legie, včetně fotografií, v doprovodu osmi mužů. Zakotvili ve Vancouveru, vlakem přešli do New Yorku, kde nastoupili na italskou obchodní loď *Argentina*. Ta se vydala na cestu Atlantikem, kde byl málem archiv ztracen, když jednu noc cestující probudila velká rána, jak později vzpomínal František Richtr: „Teprve, když z naší lodi zazáří reflektor, vidíme před sebou nákladní loď, jež se mírně naklání na zád. Co je s naší lodí? Zahyneme tu či podaří se vyvážnouti? Ženy pláč, muži vynášejí na palubu zavazadla. Po půlhodinném napětí nervů je nám náš stav vysvětlen a jsme uklidněni: před naší lodí prudce narazila na zád americké vojenské nákladní lodi ‚Yankee‘. Obě lodi byly značně poškozeny, ale u naší ‚Argentiny‘ podařilo se otvor ucpati a vniklou vodu zčásti vyčerpati. Lodi ‚Yankee‘ však není pomoci; je odsouzena složití své ‚kosti‘ na dně oceánu. Beze zmatku, s klidem vlastním Angličanům, vsedají trosečníci do záchranných člunů a přepravují se na naši loď.“ Loď se musela vrátit do New Yorku, ale po opravách mohla druhého dne opět vyplout a šťastně 3. července 1919 dorazila do Terstu. Není také jasné, zda jsou do tohoto



*Loď Tevere, se kterou přijel do Evropy 8a. transport legií. (sbírka ČsOL)*



**Bedny s archivem fotoústředí jsou ve Vladivostoku převáženy k lodi *Empress of Japan*. (VÚA-VHA Praha)**



**Príslušníci fotooddělení Staněk, Ruml a Koláč na palubě lodi *Empress of Japan* cestou do Ameriky. (VÚA-VHA Praha)**



**Záchraně člun na lodi *Empress of Japan*. (VÚA-VHA Praha)**

počtu započítání čs. vojáci, kteří sloužili u různých spojeneckých armád. Například plk. Eduard Kadlec, velitel rumunských jednotek na Sibiři, se domů vrátil s 1. rumunským transportem. Ten Vladivostok opustil v květnu 1920 na lodi *SS Trás-os-Montes*, která se do Ruska vrátila poté, co v Terstu vysadila 14. transport. Transport do rumunské Konstanty dorazil 5. července 1920 a po přehlídce před rumunským králem Ferdinandem I. odjel plk. Kadlec do Československa. Nebo zda jsou započítáni důstojníci štábu gen. Janina, který do Marseille připlul 15. června 1920 na palubě lodi *Armand Béhic*. Mezi jeho osmdesáti důstojníky se nacházeli také Čechoslováci. Či loď *Penza*, na které 27. listopadu 1919 opustil Rusko gen. Radola Gajda se svým štábem. Může se ale také jednat jen o různé kurýry či doprovod zboží a poštovních zásilek do vlasti.

Ovšem ani oficiálním ukončením transportů neustaly čs. aktivity ve Vladivostoku. Stále zde fungovaly kanceláře čs. úřadů a armády, které nadále prováděly likvidaci činnosti čs. vojska. Rozprodávaly nepotřebné majetky a naopak sháněly zboží a suroviny pro republiku. Své pobočky zde měly i privátní firmy jako Legiobanka. Probíhala ale také nadále repatriace bývalých rakousko-uherských zajatců, pro které bylo nyní, po odjezdu většiny spojeneckých vojsk, k dispozici více volných lodí. Mezi nimi bylo také mnoho Čechů a Slováků. Pokračoval ale také návrat čs. krajanů, kteří utíkali před sovětskou mocí a projevovali přání k odjezdu do Československa. Bylo mezi nimi i mnoho bývalých legionářů, kteří se z mnoha důvodů rozhodli v Rusku zůstat (často za tím byla láska k místní dívce), ale společensko-politický vývoj je přiměl k opožděnému návratu domů.

Vladivostok se pak stal jakýmsi evakuačním centrem pro krajanů z oblasti Sibíře. Ti se zde dostávali do kontaktu s čs. úřady, které jim pomáhaly se zařízením cesty domů. Ta se zřejmě obstarávala na lodích, které směřovaly do Evropy, přičemž upřednostňován byl jistě Terst, kde bylo hojně zastoupení čs. úřadů a firem. Například 26. května 1921 dorazila do Puly francouzská loď *Pejho*, na jejíž palubě bylo 237 bývalých zajatců. O den později dorazila do Terstu loď *Legie*, na které bylo 892 čs. příslušníků včetně 197 žen a 73 dětí. Poslední velký transport 579 čs. příslušníků odjel z Vladivostoku 29. ledna 1922 na britské lodi *Almeria*. Vladivostok byl následně 25. října 1922 dobyt Rudou armádou, čímž prakticky skončila občanská válka, byť některé oblasti „bílých“ kladly odpor až do června 1923.

Transporty legionářů z Ruska jsou dalším velkým úspěchem čs. odboje, potažmo nové republiky. Ale i přesto je v jejich historii ještě po sto letech plno bílých míst, která může zaplnit jen výzkum v našich a zahraničních archivech. ■

## SS ALMERIA

Loď byla postavena roku 1903 ve skotských loděnicích Napier & Miller Ltd. Loď s výtakem 5020 BRT byla dlouhá 122 metrů a k pohonu sloužily stroje firmy Dunsmuir & Jackson Ltd., které roztáčely jeden šroub. Pod jménem *SS Sikh* ji používala firma Mogul S.S. Co. Ltd. – Gellatly, Hankey & Co., a to až do roku 1911, kdy ji prodala společnosti HAPAG. Nový majitel ji roku 1912 přejmenoval na *SS Almeria*. Během války byla pravděpodobně pod správou Britů a přes dva krátkodobé majitele se roku 1921 dostala do rukou společnosti Hajee M. H. Nemazee z Bombaje. Ten ji dvakrát změnil jméno, roku 1923 na *SS Aemenestan* a o pět let později na *SS Arabestan*. Ten ji používal na svých linkách, ale roku 1931, pravděpodobně v souvislosti s hospodářskou krizí, ji prodal Japoncům. Ti ji v Ósace sešrotovali.



Vykládání zavazadel příslušníků 5. čs. stř. pluku Pražského T. G. Masaryka z lodi *America* po příplutí do Terstu 7. června 1920. (VÚA-VHA Praha)



# NA CESTĚ DOMŮ

**Dr. F. Šteidler ve svém pojednání *Návrat čl. legií kolem světa do vlasti vydaném Památkem odboje v roce 1921* píše: „Francouzský prezident Raymond Poincaré nazval anabází dílem větším a slavnějším, než byla anabáze 10 000 Xenofontových Řeků. Čeští husité v 15. století prošli s vítězným bojem celé Německo a pronikli až k Baltickému moři, tak jejich potomci, důstojně na tuto tradici navázali a českoslovenští legionáři ve 20. století opakovali toto tažení jen v měřítku mnohokrát zvětšeném.“**

**A** francouzský prezident má pravdu, neboť evakuace čs. vojska z Vladivostoku byla velkou logistickou operací, která plnohodnotně uzavřela úspěšné vystoupení čs. legií v Rusku. Evakuační úřad Čs. vojska na Rusi udává, že za 1 rok a 8 měsíců bylo převezeno ve 42 transportech celkem 67 730 osob. Z toho pak 3 004 důstojníků, vojenských úředníků a vojenských inženýrů a 53 455 poddůstojníků a vojáků. V tomto celkovém počtu je zahrnuto také 64 legionářů a 3 „různí“, kteří byli evakuováni v letech 1919–1920 na „různých cizích transportech“. „Různých“ bylo celkem 11 271. V tomto čísle je zahrnuto 5 357 občanů-pracovníků, 1 111 občanů-invalidů, 246 občanů-krajanů, 119 nezletilých dobrovolců, 1 460 žen vojáků, 256 žen občanů, 22 služičích žen, 482 dětí vojáků, 235 dětí občanů, 48 zajatců republiky, 1 350 zajatců-cizinců a 585 cizinců. Z celkového počtu 1935

cizinců se jednalo o tyto národnosti: 4 Angličani, 39 amerických vojáků, 38 francouzských vojáků, 8 Belgičanů, 125 rumunských vojáků, 18 italských vojáků, 120 Rusů, 10 ukrajinských zajatců, 80 invalidních Poláků, 2 Bulhary, 12 Estonců, 9 Lotyšů, 1 Číňana, 500 rakouských zajatců, 303 maďarských zajatců, 119 jihoslovenských vojáků a 547 zajatců (Rakušanů, Maďarů, Němců, Poláků atd.), kteří sloužili v našem vojsku. Cizinci (cizí spojenečtí vojáci, kurýři, civilní pasažéři) si museli cestu hradit. Zajatci (Maďaři, Rakušané a Němci) si cestu také museli hradit, většinou je doprovázel ještě americký ozbrojený doprovod.

Délka cesty po moři kolísala mezi 34 dny (*Madawaska*) a 71 dny (*Heffron*). Na lodích probíhala evakuační cvičení, vojenská cvičení a též kulturní život. Většinou byly také tištěny lodní noviny, které obsahovaly technické údaje, aktuality z lodního života (např. jakou vzdálenost již urazili) a novinky zachycené radiotelegrafistou. Během transportů došlo k několika lodním haváriím, které se naštěstí odbyly bez ztrát na lidech a materiálu. První havárie se stala lodi *Heffron* během její první cesty 16. srpna 1919 u japonských břehů poté, co její kapitán nečekal na lodivoda, a loď najela na skálu. *Heffron* se sice podařilo za 36 hodin vyprostit, ale byla natolik poškozena, že musela do suchého doku na opravu. Na písčtinu u Vladivostoku najela po vyplutí 21. července 1920 také loď *Logan*. Ta však vyvázla bez poškození. Americké lodi *Mount Vernon* se 6. června 1920 porouchal u břehů Ameriky pravý lodní šroub a po neúspěšných pokusech o opravu byla nucena vylodit pasažéry v Norfolk. Ti pak nastoupili na loď *America*, která již v červnu dopravila 22. transport do Terstu. Do parníku *America* během první plavby při zastávce v Port Saidu narazila 2. června 1920 malá loď *Morabo*, aniž by mu ale způsobila nějakou škodu. Mezi mimořádné příhody této lodi lze zařadit i otravu zkaženým jídlem v Suez. Nejvážnější



**Invalidé z 1. transportu na zádi italské lodi *Roma* při příjezdu do Neapole dne 10. března 1919. (VÚA-VHA Praha)**





**Fotografie mola v Terstu z připlouvající lodi Thomas dne 8. srpna 1920. (VÚA-VHA Praha)**

havárie potkala osm legionářů, kteří v létě 1919 doprovázeli evakuaci většiny archivu čs. vojska. Po přejezdu amerického kontinentu nastoupili v červnu na italskou obchodní loď *Argentina*, která po vyplutí narazila do zádi americké nákladní lodi *Yankee* a potopila ji. Poškozená *Argentina* se musela vrátit do New Yorku, ale po opravách mohla druhého dne opět vyplout a šťastně 3. července 1919 dorazila do Terstu.

Při zastávkách v přístavech v průběhu plavby budily českoslovenští legionáři rozruch, a tak plnili i jistou mezinárodní diplomatickou misi. Propagovali v přístavech nedávno vzniklou Československou republiku vojenskými přehlídkami a parádami, sportovními vystoupeními se sokolským tělocvikem a českou hudbou. S velkým úspěchem se setkaly koncerty vojenských kapel, které měl ve své struktuře každý střelecký pluk včetně úspěšného vystoupení legionářské filharmonie v Singapuru. V průběhu pobytu v přístavech byla také pořádána mezinárodní utkání s místními sportovci, hlavně s anglickými fotbalisty (například v cejlonském Kolombu, v Hongkongu, kde došlo ke slavnému vítězství 3:2 nad mistrem východní Asie, či v kanadském Québecu). Velkým zážitkem pro legionáře, kteří putovali v transportech přes americký kontinent, bylo přivítání a setkávání se s místními obyvateli. Jak při cestě vlakem přes Kanadu, tak i cestou přes Spojené státy americké se čs. legionáři proměnili ve „filmové hvězdy“ a byli středem zájmu politiků, vojáků, obyvatel i českých a slovenských krajanů.

Konečným přístavem třiceti lodních transportů byl Terst. Tři transporty pluků putující přes Kanadu se vylodily v Cuxhavenu u Hamburku, tři transporty invalidů v Marseille, další tři v Brestu,



## NA CESTĚ DOMŮ

**Molo v severoněmeckém přístavu Cuxhaven se zavazadly čs. legionářů. (VÚA-VHA Praha)**

dva v Neapoli a transport 33a na lodi *Himalaya*, na kterém se v srpnu 1920 plavili i srbští vojáci, končil svou cestu v přístavu Gruž nedaleko chorvatského Dubrovníku. V evropských přístavech čekalo legionáře větší či menší přivítání, a pak již následovala cesta vlakovými transporty do vlasti. Ovšem ani ta neprobíhala vždy bez problémů. Evropu v době příjezdu transportů zmítaly bolševické nálady. V terstském přístavu často stávkovali místní dělníci, takže vykládání lodí si někdy museli zařídit čs. vojáci svépomocí. Často také stávkovali železničáři, kteří odmítali převážet ozbrojené vojáky, kteří se účastnili bojů v Rusku. Šířili se totiž informace, že do Terstu přijíždějí vojáci, kteří jdou na pomoc Polákům v jejich bojích s Rudou armádou. Asi nejvíce tyto nepravdivé informace ovlivnily cestu několika vlaků z Cuxhavenu, které projížděly Německem směrem na Norimberk, Amberg a Domažlice. Němečtí dělníci zastavovali vlaky a dožadovali se odzbrojení čs. legionářů. Jednomu ešalonu dokonce zbraně, které musely být dle dohody uzavřeny v posledním vagonu, zabavili a u dalšího z vlaků prohledali všem cestujícím zavazadla. Několikrát tak situace hrozila přerůst v otevřený konflikt. Velkým nasazením velitelů transportů se podařilo poměry urovnat a i tito legionáři dorazili šťastně domů. Nejvíce transportů putovalo z Terstu přes Itálii a Rakousko do Horního Dvořiště, kudy již projížděly před lety transporty legionářů z Itálie a Francie. Organizaci převozu evakuovaných z Terstu, zařizovala Centromise, která vypravila na 180 vlakových souprav, které v 461 vagoncích dopravily na 52 000 osob (77% všech evakuovaných) i s jejich zavazadly o hmotnosti 3 965 tun. V dalších 1 170 vagoncích bylo přepraveno 9 885 tun zboží pro republiku. ■



Při vlakových transportech z přístavu Cuxhavenu přes Německo, které se zmítalo v bolševických povstáních, musely být všechny zbraně z příkazu německé vlády odevzdány a uloženy do samostatných uzamčených vagonů. Týkalo se to i pobočných zbraní důstojníků včetně řádových. Bohužel ale zapečetěné vagony byly německými bolševiky násilně otevřeny a zbraně z nich ukradeny. O svou Zbraň sv. Jiří Za chrabrost přišel nejenom její první český nositel, velitel 9. čs. střeleckého pluku Karla Havlíčka Borovského, plk. Karel Václav Petřík, ale i další starodružiníci jako velitel 1. jízdního pluku Jana Jiskry z Brandýsa pplk. Věnceslav Krejčířík či pplk. Josef Boris Vuchterle, kteří své Svatojiřské zbraně Za chrabrost obdrželi za hrdinství v bitvě u Zborova. Hodnota těchto zlatých řádových šavlí byla nejenom morální, ale i finanční a plk. Krejčířík ve své stížnosti z roku 1928 ocenil své ukradené šavle na 120 000 tehdejších Kčs. Por. Václav Petřík obdržel svou Zbraň sv. Jiří Za chrabrost za rozvědku o Vánocích 1914, při které rozvědky pod jeho velením zajali celou nepřátelskou rotu a do zborovské bitvy byl jediným českým držitelem tohoto nejprestižnějšího ruského vyznamenání.

Ruskou únorovou revolucí pak přišel o každoroční pozvání na oběd s ruským carem, po říjnové revoluci o vyplácení finančního příspěvku a díky německým bolševikům i o zlatou Svatojiřskou šavli.

**Plk. K. V. Petřík na Sibiři v roce 1919 se Zbraní sv. Jiří, kterou obdržel za úspěšné provedení rozvědky o Vánocích 1914. (VÚA-VHA Praha)**

# ZEMŘELÍ na cestě mezi Vladivostokem a Československem

*Smuteční pietní akt na lodi Edellyn  
za zemřelého Františka Růžka, zahaleného  
do praporu 10. čs. stř. pluku. (VÚA-VHA Praha)*

Bohužel ne pro všechny československé legionáře přepravované na palubách několika lodí z ruského Vladivostoku do nově vybudovaného Československa skončila cesta šťastně. I během daleké cesty, v relativní bezpečí, jich z nejrůznějších příčin nemálo zemřelo. Předložený seznam se zabývá osobami, které zemřely po opuštění Vladivostoku – buď na palubách lodí, nebo během zastávek v některých přístavech. Převážně se jedná o těžce nemocné, oběti nehod a tragických neštěstí. Nezahrnuje osoby, které zemřely ve vladivostockých nemocnicích. Většina z těchto lidí byla pochována „po námořnicku“ do moře, či v některém z přístavů. V několika případech nebylo možné určit číslo transportu nebo jiné podrobnosti. Práce na seznamu zemřelých průběžně pokračují.

**Seznam osob zemřelých během transportů čs. legií z Ruska do Československa v letech 1919–1920, řazeno dle transportů:**

## 1. TRANSPORT

**KELBL Jan**, střelec 5. čs. střeleckého pluku „Pražského – T. G. Masaryka“. Narozen 7. 5. 1879 v Hrušovanech, příslušen do Židlochovic (okr. Brno-venkov), listonoš. Zemřel 13. (16.) 4. 1919 v nemocnici v italském městě Giulianova, kam byl odeslán vlakem z Neapole po vylodění z lodi *Roma*. Pohřben v Giulianově.



*Legionář Jan Kelbl absolvoval celou legionářskou anabázi, avšak po opuštění lodi Roma zemřel v italském městě Giulianova při cestě do Československa. (sbírka ČsOL)*



*V roce 2017 byla ve vstupní bráně hřbitova města Giulianova odhalena plaketa „památce legionáře“ a informační deska o legionáři Janu Kelblovi. (sbírka ČsOL)*



Legionář Antonín Havelka zemřel na začátku vytožené cesty do Československa, v japonském městě Modži. (sbírka ČsOL)

## 2. TRANSPORT

**MINKS Libor**, střelec 1. roty 9. čs. střeleckého pluku „Karla Havlíčka Borovského“. Narozen 23. 6. 1894 v Okrouhlé (okr. Boskovice), příslušný tamtéž, krejčí. Zemřel 8. 4. 1919 na palubě lodi *Madras* během plavby ze Singapuru do Kolomba. Pohřben v Indickém oceánu.

## 4. TRANSPORT

**DVA NEZNÁMÍ LEGIONÁŘI**. Pohřbeni v Brestu.

## 5. TRANSPORT

**HAMRLE Václav**, střelec štábu II. čs. střelecké divize. Narozen 8. 8. 1868 v Praze 3, příslušný tamtéž, rukavičkář. Zemřel 5. 8. 1919 na palubě lodi *Aeolus* v Brestu na srdeční mrtvici. Pohřben v Brestu.

**NEZNÁMÝ LEGIONÁŘ**. Zemřel na palubě lodi *Archer* během plavby do Ameriky.

**NEZNÁMÝ LEGIONÁŘ**. Zemřel u amerického města Louisville po pádu z jedoucího vlaku.

## 6. TRANSPORT

**ČADSKÝ František**, střelec 4. čs. střeleckého pluku „Prokopa Velikého“ (na lodi 3. transportní rota). Narozen 4. 10. 1891 v Praze 8, příslušný tamtéž, artista. Zemřel 6. (7.) 8. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru*, když byl při ošetřování choromyslných nešťastně postřelen do břicha střelcem 3. roty Stejskalem při neopatrném zacházení s revolverem. Patrně se jednalo o soukromě vlastněnou zbraň. Pohřben v Singapuru.

**FORGÁČ Karel (Karol)**, střelec 11. roty 1. záložního pluku (na lodi 3. transportní rota). Narozen 15. 8. 1875 v Orovnici (okr. Tekov), příslušný tamtéž, rolník. Zemřel 23. 7. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru* na tuberkulózu. Pohřben v Šanghaji nebo ve Východočínském moři.

**FRIČ Prokop (František)**, střelec-inženýr (na lodi 4. transportní rota). Narozen 20. 8. 1877 v Březnici, příslušen do Chrudimi a do Prahy, inženýr-architekt. Zemřel 18. (17.) 7. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru*. Pohřben v Šanghaji (na anglickém hřbitově).

**JULÍNEK Karel**, střelec 2. čs. střeleckého pluku „Jiřího z Poděbrad“ (na lodi 2. transportní rota). Narozen 8. 5. (4. 4.) 1895 ve Studnici, příslušen do Židenic (okr. Brno), slévač. Zemřel 29. 8. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru* na tuberkulózu. Pohřben v Rudém moři.

**KASA (též KASSA nebo KOSA) František**, střelec štábu Československého vojska na Rusi (na lodi 3. transportní rota). Narozen 7. 12. 1876 v Kukli (okr. Písek), příslušný do Talína (okr. Písek), zedník. Zemřel 12. (13.) 7. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru* během plavby z Karacu do Šanghaje na tuberkulózu. Pohřben ve Východočínském moři.

**PROKEŠ Jan**, střelec 6. čs. střeleckého pluku „Hanáckého“ (na lodi 4. transportní rota). Narozen 12. 2. 1894 v Žebětíně (okr. Brno), příslušný tamtéž, dlaždič. Zemřel 28. 8. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru* v přístavu Aden na tuberkulózu. Pohřben do moře.

**STRNAD Josef**, střelec 3. čs. střeleckého pluku „Jana Žižky z Trocnova“ (na lodi 3. transportní rota). Narozen 1. 1. (2. 1.) 1877 v Jamné (okr. Jihlava), příslušný Rybná (okr. Jihlava), obuvník. Zemřel 31. 8. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru* na tuberkulózu. Pohřben v Rudém moři.

**ŠIMEK Adolf**, střelec 2. čs. střeleckého pluku „Jiřího z Poděbrad“ (na lodi 3. transportní rota). Narozen 4. 2. 1896 v Dolním Libochově, příslušen do Brna, dělník. Zemřel 27. (28.) 8. 1919 na palubě lodi *Liverpool Maru* v Adenu na tuberkulózu. Pohřben na vojenském hřbitově v Adenu nebo do moře.

## 8. TRANSPORT

**HAVELKA Antonín**, střelec 3. čs. střeleckého pluku „Jana Žižky z Trocnova“ (na lodi 4. transportní rota). Narozen 25. (27.) 5. 1877 ve Lhoticích (dnes část města Mnichovo Hradiště, okr. Mladá Boleslav), příslušen tamtéž, dělník. Zemřel 3. 9. 1919 v japonské nemocnici v Modži na úplavici (*dysentérie*), vyčleněn z plavby na lodi *Heffron*. V Japonsku byla provedena kremace a popel převezen do vlasti.

**BENEŠ Josef**, střelec vozo-roty Úderného praporu. Narozen 9. 6. 1881 v Chrudimi, příslušen tamtéž, obuvník. Zemřel 22. 9. 1919 v námořní nemocnici v Jokohamě na tuberkulózu. Převezen do vlasti, pohřben v Chrudimi.

## 10. TRANSPORT

**JESLÍNEK Josef**, střelec strážní roty při dělostřeleckých skladech I. čs. střelecké divize (na lodi 5. transportní rota). Narozen 12. 3. 1894 v Žerovicích (okr. Přeštice), příslušný tamtéž, tesař. Zemřel 1. 12. 1919 v lodní nemocnici na palubě lodi *Capetown Maru* na cukrovku a tuberkulózu. Pohřben v Rudém moři.

**MALÍK Jan**, střelec (3. transportní rota). Zemřel 21. 12. 1919 ve vlaku ve stanici Montbéliard, při cestě z Marseille, na tuberkulózu. Pohřben ve Francii.

## 11. TRANSPORT

**ŠIFNER Josef**, četař 5. čs. střeleckého pluku „Pražského – T. G. Masaryka“. Narozen 17. 8. 1893 ve Dvoře Králové nad Labem, příslušný tamtéž, chemik. Zemřel 10. (7.) 12. 1919 na následky zranění pokousání žralokem během koupání v moři, během plavby na lodi *Italy Maru*.

## 12. TRANSPORT

**GRÜNDLOVÁ Věra**, dcera legionáře Bohumila Gründla (roč. 1885) a jeho manželky Marie (roč. 1892). Zemřela 24. 12. 1919 ve věku tří a půl roku na palubě lodi *Scotland Maru*. Pohřbena v moři.

**KOPECKÝ Alois**, dělostřelec 1. baterie 2. lehkého dělostřeleckého pluku. Narozen 15. 12. 1888 (1886) v Olšanech (okr. Olomouc), příslušný do Štětovic (okr. Prostějov), rolník, tovární dělník. Zemřel 7. 12. 1919 v Singapuru na palubě lodi *Scotland Maru* na zánět plic a srdeční vadu. Pohřben v Jihočínském moři (v blízkosti Bornea).

## 14. TRANSPORT

**ZEIMEL (též ZAIMEL, ZAIML nebo SEIMEL)**. Zemřel 19. 12. 1919 na palubě lodi *Traz-Os-Montes* následkem těžké choroby. Pohřben v moři.

**MIČKA František**, střelec 11. roty 8. čs. střeleckého pluku „Slezského“. Narozen 19. 11. 1889 v Nové Vsi (okr. Vídeň), příslušný do Vojnice (okr. Strakonice), dělník. Zemřel 22. 1. 1920 na palubě lodi *Traz-Os-Montes* během plavby okolo Adenu do Suezského průplavu na nemoc. Pohřben v Rudém moři.

## 15. TRANSPORT

**BÍLEK Josef**, střelec 2. čs. střeleckého pluku „Jiřího z Poděbrad“ (též uváděn 1. pluk). Narozen 4. 2. 1894 v Sobotce (okr. Sobotka), příslušný tamtéž, truhlář. Zemřel 3. 2. 1920 na palubě lodi *Shunko Maru* na zánět mozkových blan. Pohřben v Rudém moři.

## 19. MADAWASKA

**CIGOŠ Vladimír (Josef)**, desátník 10. roty 2. čs. střeleckého pluku „Jiřího z Poděbrad“. Narozen 24. 11. 1891 v Nedakonících

(okr. Uherské Hradiště), příslušný tamtéž, rolník. Zemřel 3. 4. 1920 na palubě lodi *Madawaska* během plavby mezi Kolombem a Adenem na skvrnitý tyfus (též na zápal plic). Pohřben v Arabském moři (9° 44' s. š., 64° 01' v. d.).

**20. TRANSPORT**

**FENKL Josef**, občanský pracovník zařazený do inventární roty Československého vojska na Rusi (na lodi 4. sborná rota). Narozen 22. 1. 1875 v Těšovicích (okr. Sokolov), příslušný do Královského Poříčí (okr. Sokolov), majitel kamenolomů. Zemřel 4. 5. 1920 v San Franciscu na palubě lodi *Mont Vernon*, kdy spáchal sebevraždu oběšením. Pohřben v moři.

**JANDÍK Boris**, syn legionáře Jandíka (více neznámo). Zemřel 29. 7. 1920 ve věku deseti měsíců na palubě lodi *America*. Pohřben v moři.

**NOVOTNÝ Jan**, střelec 7. roty 3. čs. střeleckého pluku „Jana Žižky z Trocnova“. Narozen 28. 8. 1895 v Boleradicích (okr. Hustopeče), příslušný tamtéž, dělník. Zemřel 23. (20.) 7. 1920 v Norfolku na palubě lodi *America*. Pohřben v Atlantickém oceánu.

**POLEDNE Ludvík Vladimír**, desátník štábního oddělení 3. čs. střeleckého pluku „Jana Žižky z Trocnova“. Narozen 24. 6. 1895 v Drahněticích (okr. Tábor), příslušný tamtéž, krejčí. Zemřel 3. 6. 1920, kdy utonul v přístavu Cristobal v Panamském průplavu vlivem duševní choroby, během plavby na lodi *Mount Vernon*. Pohřben v Cristobalu.

**TALABA Pavel**, střelec 1. sborné roty. Narozen 10. 1. 1878 v Krajné (okr. Nitra). Zemřel 28. 5. 1919 v nemocnici v Cristobalu (během plavby na lodi *Mount Vernon*) na následky pokusu o sebevraždu vlivem duševní choroby. Pohřben v Cristobalu.

**22. TRANSPORT**

**DOBONRAVOV Viktor**, střelec 1. roty 4. čs. střeleckého pluku „Prokopa Velikého“. Narozen 18. 4. 1899 v Černavce u Nikolajevska, příslušný tamtéž, student. Zemřel 5. 6. 1920 v lodní nemocnici na palubě lodi *America* na zánět plic. Pohřben ve Středozemním moři (37° 21' s. š.; 20° 45' v. d.).

**STVOREC (též ŠTVOREC nebo ŠKVOREC) Jan**, dělostřelec 2. baterie 2. těžkého dělostřeleckého divisionu. Narozen 1. 6. (2. 6.) 1893 v Kovačici (Vojvodina), příslušný tamtéž, rolník. Zemřel 4. 5. 1920 na palubě lodi *America* během plavby z Hongkongu do Singapuru na otravu krve. Pohřben v Čínském moři (181° s. š., 111° 41' v. d.).

**NEZNÁMÝ LEGIONÁŘ**. Zemřel 4. 5. 1920 cestou z Hongkongu do Singapuru na palubě lodi *America*, patrně následkem choromyslnosti. Pohřben v moři.

**NEZNÁMÝ LEGIONÁŘ**. Zemřel v noci z 21. na 22. 4. 1920 při noční službě (střežení zavazadel) před naloděním na loď *America* na srdeční mrtvici.

**23. TRANSPORT**

**KRYSTAL Tomáš**, příslušník štábu II. čs. střelecké divize. Narozen 25. 2. 1888 ve Věznici (okr. Jihlava). Zemřel 16. 5. 1920 v lodní nemocnici na palubě lodi *President Grant* na zápal slepého střeva. Pohřben v moři.

**ZVĚŘINA Václav**, střelec 9. roty 6. čs. střeleckého pluku „Hanáckého“. Narozen 5. 1. 1896 v Srbíně (okr. Český Brod), příslušný tamtéž, rolník. Zemřel 27. 5. 1920 během pobytu na lodi *President Grant*, kdy skočil do moře a utonul.

**NEZNÁMÝ LEGIONÁŘ**, pravděpodobně příslušník 6. čs. střeleckého pluku „Hanáckého“. Zemřel v květnu 1920 na palubě lodi *President Grant* během plavby ze Singapuru do Kolomba. Pohřben v Indickém oceánu.

**28. TRANSPORT**

**KUČÍREK František**, svoidník 11. roty 8. čs. střeleckého pluku „Slezského“. Narozen 12. 11. 1885 v Poděbradech, příslušný do Michalovic (okr. Havlíčkův Brod), rolník. Zemřel 6. 7. 1920 v táborové nemocnici ve Valcartieru (Saint-Gabriel-de-Valcartier), během cesty přes Kanadu, na zápal plic. Pohřben ve Valcartieru.



Hrob čs. legionáře Františka Kučírka v kanadském Valcartieru. Na náhrobku je napsáno: „Tomu, který nedospěl“. (sbírka ČsOL)

**30. TRANSPORT**

**RŮŽEK František**, střelec 1. roty 10. čs. střeleckého pluku „Jana Sladkého Koziny“. Narozen 15. 7. 1895 v Nezdíně (okr. Ledec nad Sázavou), příslušný do Lhoty Kamenné (okr. Ledec nad Sázavou), dělník. Zemřel 28. (29.) 6. 1920



Poslední rozloučení s legionářem Františkem Růžkem na palubě lodi *Edellyn* za účasti čestné stráže a stráže praporu desátého střeleckého pluku. (sbírka ČsOL)

v lodní nemocnici na palubě lodi *Edellyn* na otok plic. Pohřben v Tichém oceánu (15° 22' s. š., 156° 12' z. d.).

**SOBOLÍK Václav**, střelec 8. roty 10. čs. střeleckého pluku „Jana Sladkého Koziny“. Narozen 2. 9. 1883 ve Světlé (okr. Hradec Králové), příslušný do Nechanic (okr. Hradec Králové), hudebník. Zemřel 7. 7. 1920 na palubě lodi *Edellyn* v přístavu Cristobal v Panamském průplavu na srdeční slabost. Pohřben v Cristobalu.

**34. TRANSPORT**

**FORMÁNEK Josef**, střelec intendantstva Velitelství Dálného východu. Narozen 9. 5. 1887 (1886) v Mělníku, příslušný tamtéž, sedlář-čalouník. Zemřel 22. 9. 1920 v lodní nemocnici na palubě lodi *Huntsend*. Společně s ním se plavila manželka Jelena a synové Pavel a Konstantin.



Pohřeb legionáře Jana Gregora z paluby lodi *Huntsend* do vod Východočínského moře. (sbírka ČsOL)

**GREGOR Jan**, střelec 5. roty strážního praporu. Narozen 25. 2. 1891 v Sučanech (okr. Turčianský Sv. Martin), příslušný tamtéž, sedlář. Zemřel 15. 8. 1920 v lodní nemocnici na palubě lodi *Huntsend* během plavby z Modži do Hongkongu na syfilis (*Iues cerebri*). Pohřben ve Východočínském moři (23° s. š., 117° v. d.).

**35. TRANSPORT**

**NEZNÁMÝ LEGIONÁŘ**. Zemřel v první polovině září 1920 během plavby ze Singapuru do Kolomba na palubě lodi *President Grant*. Pohřben v moři.

**NEZNÁMÝ LEGIONÁŘ**. Zemřel v přístavu Kolombo na následky zranění pokousání žralokem během koupání v moři, během plavby na lodi *President Grant*.

**36. TRANSPORT**

**FRANZ Karel**, střelec strážního oddílu či Technického oddělení Československého vojska na Rusi (TechOd). Narozen 9. 5. 1893 v Kašperských Horách (okr. Sušice), příslušný tamtéž, student. Zemřel 15. 9. 1920 na palubě lodi *Heffron* na úplavici (*dyzentérie*). Pohřben v moři.

**LOĎ ALMERIA**

**PECHAR František**, četař telegrafní rotý. Narozen 27. 6. 1893 v Praze (Žižkov), příslušný tamtéž, truhlář. Zemřel 22. 2. 1922 na palubě lodi *Almeria* na zánět mozkových blan. Společně s ním se plavila manželka Anna.

**Seznam osob zemřelých během transportů čs. legií z Ruska do Československa v letech 1919–1920, bez určených transportů:**

**BARTŮŠEK Karel Boris**, četař 1. rotý 1. čs. střeleckého pluku „Mistra Jana Husí“. Narozen 17. 11. 1891 v Nových Dědicích (okr. Kroměříž), příslušný tamtéž, uzenář. Zemřel 4. 6. 1920, kdy v Terstu utonul v moři.

**BRYCHTA Josef**, občanský pracovník zařazený do armádních dílen Československého vojska na Rusi. Narozen 4. 4. 1880 v Řečicích (okr. Nové Město na Moravě), příslušný do Vídně,

obuvník. Zemřel 27. 6. 1920 v Adenském zálivu na tuberkulózu. Pohřben v Arabském moři (12° 27' s. š., 43° 54' v. d.).

**KAŠPAR Adolf**, střelec 8. rotý 10. čs. střeleckého pluku „Jana Sladkého Koziny“. Narozen 2. 5. 1887 v Bělotíně, příslušný do Stříteže (okr. Hranice), průvodčí vlaku. Zemřel 10. 8. 1920 ve vojenské nemocnici v Lublani (Království SHS) na úplavici (*dyzentérie*). Pohřben v Lublani.

**KORANDA Karel**, střelec štábu Československého vojska na Rusi. Narozen 22. 10. 1892 ve Staré Hlíně (okr. Třeboň), příslušný tamtéž, pokrývač. Zemřel 14. 10. 1919 v Suezském průplavu. Pohřben v Suez.

**PAUL Josef**, střelec hudby 10. čs. střeleckého pluku „Jana Sladkého Koziny“. Narozen 6. 7. 1880 v Horních Mokropsech (okr. Smíchov), příslušný tamtéž, stavbyvedoucí. Zemřel 17. 9. 1920 během plavby do Port Saidu na chronický zánět močového měchýře a předstojné žlázy. Pohřben v Rudém moři.

**KOCOUREK Jaroslav**, střelec 8. rotý 10. čs. střeleckého pluku „Jana Sladkého Koziny“. Narozen 3. 3. (5. 3.) 1888 ve Žlebech (okr. Čáslav), příslušný tamtéž, řezník. Zemřel 6. 11. 1920 během plavby z New Yorku do Evropy, kdy skočil z lodi (*Savoie?*) do moře a utonul. Důsledek duševní poruchy, která se objevila po zranění lebky z bojů u Dubrovky.

**MIKSA Jan**, střelec 1. technické rotý. Narozen 13. 12. 1876 v Brtnici (okr. Jihlava), příslušný tamtéž, krejčí. Zemřel 19. 7. 1919, kdy skočil z lodi do moře a utonul.



Rozloučení s mrtvým legionářem z lodi *Mount Vernon*. (VÚA-VHA Praha)



Zašívání mrtvého těla legionáře do plátěného vaku zatíženého železem na palubě lodi *President Grant*. (VÚA-VHA Praha)



Mrtvé tělo zahalené námořní vlajkou Spojených států na palubě jedné z amerických lodí. (VÚA-VHA Praha)



Námořní pohřeb neznámého československého legionáře z paluby lodi *America*. (sbírka ČsOL)

*Velkolepé přivítání  
prezidenta T. G. Masaryka  
21. prosince 1918 v Praze.  
Jeho automobil doprovázela  
čestná stráž složená ze sokolů  
a příslušníků italských, ruských  
a francouzských legií. (sbírka ČSOL)*

# Uvítání legionářů ve vlasti

Desetitisíce legionářů se vracely z Ruska v dlouhém časovém rozpětí. První transporty z roku 1919 přivážely do vlasti především invalidy, nemocné či staré dobrovolce. Bojové jednotky opouštěly ruské břehy až následujícího roku. Jak vypadalo přijetí ve vlasti, uvítání krajanů rok až dva po konci první světové války vám přiblížíme v následujícím textu.

**P**rvní ruské legionáře mohli lidé ve vlasti potkat již koncem roku 1918 při slavnostním příjezdu prezidenta Masaryka do vlasti. V onen prosincový den šli ruští legionáři po boku italských a francouzských za obrovské účasti široké veřejnosti. Jako první se do vlasti vrátily právě italské a francouzské legie, kterým se dostalo velmi vřelého přijetí. Není divu, vždyť jejich návrat byl nedlouho po vzniku

republiky. Euforie, oslavy, nadšení, ideály a radost v lidech přetrvávaly. Postupem času však nadšení začalo upadat, republika žila vlastním životem a čelila celé řadě existenčních problémů. Přijetí dalších navrátilců se z pohledu veřejnosti stávalo čím dál méně srdečným až nezajímavým.

Velký vliv na úroveň uvítání měl jeho organizátor. Mohlo se připravit prosté vítání, oslava či velká slavnost. Pozváni byli zástupci samosprávy, úřadů, armády, škol, nejrůznějších korporací, spolků a především široká veřejnost. Vyzdobilo se nádraží, případně jiný veřejný prostor, při příjezdu hrála dechová hudba a uvítání nebralo konce. Pokud se oficiální uvítání ze strany radnice či jiných korporací nekonalo, jen málokdy se místní obyvatelstvo o příjezdu transportu vůbec dovědělo. I to mohl být pravděpodobně důvod místy až chladného přijetí ze strany veřejnosti u prvních transportů z Ruska v roce 1919. Těmi se vraceli do vlasti invalidé, superarbitrování (většinou ze zdravotních důvodů) či staří vojáci. Neznamená to však, že by se navracející invalidé obecně nedočkali příjemného uvítání. Například Jindřich Husák vzpomínal, že po příjezdu do Prahy je na nádraží nečekaly žádné davy. Na nádraží bylo málo lidí a o příjezdu ruských legionářů zřejmě nikdo netušil. Tito invalidé se však dočkali přivítání od toho nejvyššího – od prezidenta Masaryka. Většinou se nejednalo o velké počty vojáků, takže oficiálních ceremonií se dočkaly až větší transporty. Ale nebylo to pravidlem, neboť chladného přijetí se dočkal daleko početnější transport invalidů z lodí



*Ministr národní obrany Václav Klofáč se vítá v létě roku 1919 s invalidy a staršími legionáři při jejich návratu do vlasti. (sbírka J. Charfreitag)*

*Archer, kterou se domů plavilo téměř 2 000 legionářů. Jejich cesta vedla přes České Budějovice, kde je v ranních hodinách na místním nádraží přivítala hudba 91. pěšího pluku. Po občerstvení a krátké prohlídce města pokračovala cesta směrem na Prahu. Jeden z bratrů později vzpomínal: „O ½ 3 hod. opouštíme Budějovice a o ½ 10 večer jsme v Praze, v naší zlaté Praze, o níž jsme tolik mluvili, na níž jsme se tolik těšili a která nás tolik zklamala svým přijetím. Ač nádraží bylo plné lidí, nikdo si nás téměř nevšiml, nepadlo jediné srdečné slovo a právě tak nepovšimnuti odjížděli jsme elektrickou do karlínských kasáren, kde po 2–4 rozdělili nás po celé budově. Kdyby hoši na Sibiři viděli tu lásku, jíž jsme zde byli zahrnuti, byli by klidnější a nespěchali by tolik s odjezdem. Tak mne napadá, jak mohli jsme najít pochopení u carského Ruska – (u drobného ruského člověka jsme je našli) – když nenalézáme ho u svých lidí, pro které jsme konec konců snaželi všechny ty slasti a strasti vojenského života v cizině, zatím co oni žili celkem v pohodlí, měli se a mají i nyní dobře a nás zahrnují mnohdy i sprostými urážkami. ...Vědomí vykonané povinnosti je nám největší odměnou, nahrazující nám i sebe trpčí zklamání nad nevděkem a nepochopením a sobeckým podceňováním.“*

Naproti tomu slavnosti spojené s příjezdem bojových pluků se staly velmi dojemnými a vlastenecky významnými akcemi. Návrat těchto jednotek byl znám dostatečně dopředu, takže býval čas vše v předstihu připravit. Města měla příležitost se nechat vidět a projevit tak vděčnost vracejícím se hrdinům. Legionáři se také často shledávali i se svými příbuznými, kteří neváhali přijet i značnou vzdálenost, jen aby po letech viděli svého muže či syna. Při zastávkách cestou do cílových stanic stály davy lidí a za velkého veselí vítaly legionáře doma. Slavnosti se konaly za účasti místní samosprávy, vojenského zastoupení i s dechovou hudbou a především s širokou veřejností. Lidé často stáli i podél trati, na stanicích, kde transporty nestavily, mávali, jásalí a zpřijemňovali putujícím hrdinům cestu k cíli. Triumfální příjezd 1. čs. stř. pluku Mistra Jana Husi do vlasti v 1. únorový den roku 1920 mířil do Prahy. Po příjezdu do Dolního Dvořiště vojáci vystoupili z vlaku, seřadili se a vyslechli uvítací telegram velitele pluku. Když skončil proslov, vojáci provolávali zdar republice a prezidentu Masarykovi a v silném dojetí zazpívali Kde domov můj. Zanedlouho se vojsko vydalo znovu na cestu směrem na České Budějovice a dále ku Praze. V hlavním městě došlo k nezapomenutelnému pochodu 1. pluku historickým centrem Prahy přes Václavské náměstí, Karlův most až před prezidenta Masaryka, který vojáky



*Uvítání transportu legionářů na hranicích Československa v Horním Dvořišti. (sbírka J. Charfreitag)*



*Na Staroměstské náměstí přišel 1. února 1920 přivítat 1. čs. stř. pluk Mistra Jana Husi ministr zahraničí Dr. E. Beneš. Za ním zleva generální inspektor československé armády J. S. Machar a velitel 1. čs. stř. pluku Mistra Jana Husi pplk. K. Kutlvašr. (sbírka J. Charfreitag)*

srdečně přivítal. Na Staroměstském náměstí se vojáci 1. pluku Mistra Jana Husi nezapomenuli zastavit před sochou Mistra Jana, kde mu s praporem pluku vzdali hold. Do Prahy mířil také 5. čs. stř. pluk T. G. Masaryka, tzv. Pražský, který byl unifikován s bývalým c. a k. střeleckým plukem č. 8 (Praha-Pohořelec).

Další pluky přijíždějící do vlasti však nekončily v Praze. Konečnou stanicí se stávalo město, kde měl být pluk nově dislokován. Ve vojenských kasárnách bývalých rakousko-uherských vojenských útvarů měl nadále působit útvar legionářský, který byl následně začleněn do československé armády. Stalo se dle výnosu Ministerstva národní obrany č. j. 51700 z 21. prosince 1919, kdy byla nařízena unifikace všech vojenských částí, přijíždějících z Ruska, s částmi domácí armády. Unifikace byla provedena tak, že do jednotek, vracejících se ze Sibiře, byly včleňovány jednotky domácí, aby nebyla narušena legionářská tradice. Unifikovaným jednotkám byla ponechána legionářská čísla, jména a prozatím i velitelé. Například 3. čs. střelecký pluk mířil do moravské Kroměříže, kde našel domov po bývalém c. a k. pěším pluku č. 3. I nadále nesl po dobu první republiky čestný název Jana Žižky z Trocnova, dle své slavné legionářské tradice. Matěj Němec vzpomínal na sebeuvítání 3. pluku: „V Českých Budějovicích byl pluk seřazen na nástupišti (2200 mužů) a očekával přivítání. Po hudební produkci se objevil, vysoký československý generál; zasalutoval před generálem Šokorovem



*Za historickým praporem České družiny, který po svém vzniku 2. února 1916 převzal 1. čs. stř. pluk, pochodovali jeho příslušníci Prahou. (sbírka J. Charfreitag)*



**Poslední společný nástup 6. čs. stř. pluku „Hanáckého“ 21. dubna 1920 v Olomouci.** (sbírka J. Charfreitag)

a hlásil: „Bylo mi ministrem národní obrany uloženo, abych vás přivítal. Vítám vás do vlasti!“ Zasalutoval a odešel... Vojáci očekávali však jiná slova, a proto Šokorov rozhodl, že si uvítání provedou sami. Generál při „pochtě zbraň“ podal předepsané hlášení a obešel nastoupené jednotky a všechny přivítal na rodné půdě, čímž špatný dojem z předchozího uvítání zmírnil.“ Dojem zlepšila neplánovaná zastávka v Plané, kde vojáky čekal prezident Masaryk s manželkou. Špatné počasí prezidentovi nezabránilo, aby prošel celý šik a „otcovský“ přivítal vojáky ve vlasti a dlouze rozmlouval. Setrval s nimi po celou dobu, než vojsko muselo pokračovat dál. „Dodnes vidím, jak tam pan prezident stál, dokud vše nezmiželo ve tmě,“ zapsal si M. Němec. To 6. čs. stř. pluk „Hanácký“ již ve svém názvu nesl jméno moravského kraje, kam byl logicky umístěn. Jeho novým domovem se ve vlasti stala Olomouc, kde sídlil 54. rakousko-uherský Hanácký pluk. A dodnes existuje vojenský útvar s čestným názvem „Hanácký“. Jedná se o 73. tankový prapor „Hanácký“ z Přáslavic u Olomouce.

Se vznikem 9. pěšího pluku Karla Havlíčka Borovského v Mostě byla spojena dnes již málo známá epizoda z roku 1919. Tento pluk byl v Československu jediný, který neměl svou novou organizaci odvíjet od spojení legionářského pluku s bývalým rakousko-uherským útvarem. Legionářský 9. čs. stř. pluk K. H. Borovského byl unifikován s náhradním praporem Čechoslováků z Ruska. Tento náhradní prapor (nejprve rota) byl zvláštní jednotkou, která vznikla v republice pro potřeby začlenění těch ruských legionářů, kteří neodjeli s ostatními na Sibiř, ale zůstali na Ukrajině či v evropské části Ruska, a tak se vrátili do vlasti jiným způsobem. Někteří z nich individuálně, další



**Ruští legionáři, kteří sloužili v Kornilovově praporu, po svém návratu přes Rumunsko a Slovensko pochodují v létě 1920 po Mánesově mostě v Praze.** (sbírka J. Charfreitag)

pak po službě v bělogvardějských jednotkách, jako například v dobrovolnické armádě generála Děnikina či v Kornilovově praporu. První navrátilci se zúčastnili v prosinci 1918 uvítání prezidenta T. G. Masaryka v Praze, ale již v dubnu 1919 se slavnostní přehlídky pražské posádky před prezidentem u Invalidovny účastnily dvě pochodové roty. Následně byl prapor přeložen k ochraně hranic. Strážní služba na jihozápadní hranici s Bavorskem společně s mnoha společenskými a politickými vlivy vedla u části jednotky k rozvoji revolučních myšlenek. V čele revolučních tendencí stál legionář František Jelínek, který se svými spolubojovníky zorganizoval „železnorudskou vzpouru“, která měla za cíl vytvořit prezidentskou diktaturu a další revoluční až bolševické myšlenky. Revoluce byla zanedlouho potlačena a prapor by nejprve přemístěn do Českých Budějovic, následně do Čáslavi a v březnu 1920 do Mostu, kde byl nakonec unifikován s legionářským 9. plukem.

Velkou událostí bylo uvítání generála Syrového v červnu 1920 na Wilsonově nádraží v Praze, které proběhlo za velké účasti členů vlády, politiků, diplomatického sboru, zástupců spolků a korporací a vojenských elit. Při národních hymnách vjížděl na nádraží zvláštní vlak generálova štábu. Jako první uvítal gen. Syrového, procházející kolem čestné roty, J. S. Machar, generální inspektor, provolávající „Nazdar bratři!“ Za prezidenta, vládu a českou veřejnost přivítal generála předseda vlády Tusar: „Dokázal jste, jak se může a má bojovati za vlast, děkujeme vám srdečně za vše, co jste pro nás vykonal, zdravíme vás, pane generále, representanta hrdinné naší armády a skvělý vzor obětavé lásky k vlasti a hrdinnosti. Vítám vás co



**Ruští legionáři z 1. roty Čechoslováků z Ruska, kteří dorazili individuálně do vlasti již na konci roku 1918, čekají 21. prosince 1918 před Hlavním nádražím na příjezd prezidenta.** (sbírka J. Charfreitag)



**To 2. čs. stř. pluk Jiřího z Poděbrad byl přivítán dokonce třikrát. Po návratu 22. dubna 1920 v Praze, o den poté v Litoměřicích a III. prapor ještě týž den v Terezíně (na snímku).** (sbírka J. Charfreitag)



**K**rásným svědectvím o cestě a nezapomenutelném příjetí 4. pluku pojednává Metoděj Pleský: „Třináctý červen r. 1920 je pro náš pluk dnem historickým. Vždyť toho dne jsme vstoupili na půdu rodné země. V Dvořišti, pohraniční to stanici čsl. republiky, po prvé ve svobodné vlasti zavál prapor slavného pluku Prokopa Velikého. ... Pluk se seřadil na louce za stanicí. Velitel pluku podplukovník Kroutil vystihl procítěnými slovy význam této památné chvíle a připomenul nám povinnosti, které nás ještě čekají. Vzpomněl všech bratří, jimž osud nedopřál vrátiti se do rodné země, vzpomněl našich mrtvých hrdinů. Po povelu „K počtě zbraň!“ zahrála plukovní hudba národní hymnu, při níž se plukovní prapor hluboko sklonil k zemi. ... Po poledni zastavily vlaky v Českých Budějovicích. Na nástupišti nás uvítala čestná rota, zástupci tamní posádky, zástupci města, národních korporací a zástupy lidu. Po oficiálním přivítání bylo nám podáno občerstvení. Mnozí bratři našli tu již své drahé; přijeli jim v ústrety skoro ze všech koutů republiky. Ve večerních hodinách pokračovali jsme v další cestě; vedla přes Jihlavu, Německý Brod, přes Hlinsko a Chrudim do Hradce Králové, který nám byl určen za posádku. Vlaky, vykrášené zelení a praporky v národních a slovanských barvách, vzbuzovaly všude velký zájem a byly srdečně vítány takřka ve všech stanicích. I školní děti přišly, aby vítaly své národní vojsko. ... O 16. hodině jsme přijeli do Hradce Králové. Obyvatelstvo nám připravilo vřelé a srdečné uvítání. Na bohatě vyzdobeném a v záplavě národních praporek tonoucím nádraží sešli se v počtu mnoha tisíc obyvatelé, aby přivítali a odvedli si své vojáky. Věděli jsme o tom, že Hradečtí nám připravovali uvítání, ale ta srdečnost, upřímnost a radost, s jakými nás v Hradci přijali, přece nás jen překvapila. ... Kromě nepřehledných zástupů obyvatelstva viděli jsme na nádraží městskou radu se starostou Ulrichem v čele, vojsko s velitelem 7. pěší brigády pplk. de la Rupelle, Sokolstvo, Orly, DTJ, hasičstvo, dělnické organizace a jiné místní spolky, dívky v pestrých národních krojích, školní děti, legionáře vedené plk. Medkem, zkrátka na nádraží se sešel celý Hradec. Jménem města uvítal nás procítěnou řečí dr. Ulrich, dále zástupci dělnických organizací pp. Nikodým a Černý, pí. Pospíšilová a jiní. Všem odpověděl stejně srdečně velitel pluku pplk. Kroutil. Když se nám dostalo ještě pohoštění, odešel pluk kromě I. praporu a výzvědné roty, které jely do Josefova za velkých ovací do města. Na náměstí promluvil k nám velitel 7. pěší brigády za domácí vojsko por. Bartl,

za město dr. Blažek. Po uvítání zahrála posádková hudba národní hymnu. Pplk. Kroutil velel „K počtě zbraň!“ Nádherný legionářský prapor se sklonil. Posvátný, velebný okamžik. ... Potom byla přehlídka. Plk. de la Rupelle a mjr. Bett, francouzští důstojníci se zanícením pozorují naše krásné hochy, kteří v tomto okamžiku se zdají jedinou bytostí. Ale i obecnstvo je vzrušeno a teprve si uvědomujeme, proč se svět před našimi legionáři poklonil. To jsou skuteční vojáci revoluce, kteří, nám mohou býti zárukou míru. Pplk. Krutilovi radostí zajiskřily oči, když plk. de la Rupelle pravil: „Krásní, nádherní vojáci. Je to radost jim velet. Vyřídte jim to pane plukovníku. Jako by se defilé několik dní cvičili a zatím konali úmornou dvouměsíční cestu.“ ... Nám, kteří jsme odjžděli dále do Josefova, když jsme viděli s jakou radostí si Hradečtí odvádějí část našeho pluku do svého města, přiznejte se, bylo líto, proč nás posílají dále, když přece patříme také k pluku. Cesta do Josefova se konala za divných pocitů, ale když jsme přijeli do Smičic, bylo již dobře; tam jásavě nás zdravily velké zástupy lidu a sta školních dětí. A co teprve v Josefově! Tisíce občanů Josefova a Jaroměře přišly nám vstříc. Na stanici týž obraz jako v Hradci; zase ta srdečnost, láska a pohostinství. Občané Jaroměře a Josefova nezůstali za Hradečany, přivítali nás jako své. Po srdečném a vřelém uvítání zástupců obou měst, vojska a národních korporací poděkoval našim přátelům velitel 1. praporu kpt. Šrámek. A když jsme poté nastoupili pochod do Josefova do kasáren, nebylo mezi námi ani jednoho, kdo by litoval odjezdu z Hradce. O to mají zásluhu občané Josefova a Jaroměře. Vřelý dík jim za to! Bylo naším největším přáním odjet co nejdříve „na rodinu“, kde nás jistě netrpělivě očekávali. V Hradci a Josefově jsme si teprve uvědomili, že jsme vlastně příslušníky všech krajů republiky. Značná část bratří byla z Moravy a ze Slezska, a byli mezi námi i mnozí ze Slovenska. Hradečanům a těm vojákům, kteří byli z nejbližšího kraje, těm bylo dobře; dostali na tři dny dovolenou a mohli se ještě prvý den rozjet. Ostatním nezbylo než trpělivě vyčkávat vyhotovení demobilizačních listin, dovolenek a zejména příjezdu zavazadel, která byla v Terstu odeslána zvláštním vlakem. Demobilizace se vztahovala na ročník 1894 a všechny starší. Kdo byl mladší, musel ještě sloužit, ale každý měl právo na jednoměsíční repatriční dovolenou. ... K večeru jsme se scházeli v parku a navazovali přátelské styky s „domorodci“. Byli k nám „přespolní“ dosti přívětiví a pozorní. I na těch tanečních zábavách měli „přespolní“ přednost.“



Uvítání 4. čs. stř. pluku Prokopa Velikého  
13. června 1920 na nádraží v Hradci Králové.  
(sbírka J. Chafreitag)

nejsrdečněji a zvu ke spolupráci v naší milené vlasti.“ Jednooký generál se následně pozdravil se členy vlády, diplomatickým sborem a prošel dlouhou řadou vítajících. Svůj projev věnovaný vlasti a armádě zakončil pozdravem Československu a prezidentu Masarykovi symbolickým „Zdar!“, načež se ozvalo třikrát „Zdar!“. Po dalších projevech generálův povoz, míjející tisícíhlavé zástupy, projel špalírem sokolů na Václavské náměstí a pokračoval do Štefánikových kasáren.

Legionáři, kteří se vrátili po letech bojů do vlasti, byli posíláni na dovolenou, případně ihned demobilizováni. Někteří se z dovolené k pluku již nevrátili a ti, kteří po třech měsících volna přijeli do kasáren, byli následně demobilizováni. Jak se legionáři rozešli do svých domovů, velmi brzy se potýkali s dalšími problémy – museli si získat práci. Existovala sice legislativa zvýhodňující legionáře, ale ne každý se na vytoužené místo dostal. V květnu 1919 byl přijat zákon č. 282/1919 Sb. z. a n., o úlevách při přijímání legionářů do státní služby, který vládu zmocňoval ke stanovení úlev pro legionáře. Za dva měsíce vznikl další zákon, který stanovil, že doba strávená v legiích bude pro legionáře ve státní službě započítávána trojnásobně do služby a výslužby. Na základě těchto zákonů bylo v letech 1919–1920 umístěno ve státních úřadech 19 517 legionářů, především v resortech ministerstva financí a železnic. Ale ruští legionáři mnohdy přicházeli pozdě, neboť místa byla do jisté míry obsazena italskými či francouzskými legionáři, kteří se vrátili domů dříve. Nejednalo se však o pravidlo a lišilo se to případ od případu. Na tuto problematiku si stěžuje ve svých pamětech František Novák: „Byli jsme nežádoucí, nepohodlní. Chtěli jsme žít, chtěli jsme zaměstnání, chtěli jsme platy. Překáželi jsme těm, kteří ihned po převratu v roce 1918 obsadili všechna lepší místa a nyní se báli naší konkurence. Mrtvým slávu a pomníky a pamětní desky – to by rádi a s nadšením nám dali, to tolik nestojí a je to jednou provždy



**Velitel Čs. vojska na Rusi generál Jan Syrový byl při návratu 17. čerence 1920 přivítán na Wilsonově (hlavním) nádraží a poté v doprovodu předsedy vlády V. Tusara projel Prahou. (sbírka J. Charfreitag)**

odbyto. A pak ty dojemné slavnosti při tom: prapory, věnce, řeči, hudby a družičky a krojová družina a Baráčníci a Sokolové – každý v národě by si přišel na své. Stará, „krásná“ česká vlastnost: sobectví a závist kvetly v té době nejkrásnějším květem.“ Legionářské výsady či legislativa upřednostňující legionáře ve státní správě a armádě byla často trnem v oku pro některé bývalé rakousko-uherské vojáky, kteří viděli legionáře jako zhýčkané rozmazlené floutky, kteří hrůzy války ani nezažili a slízi smetanu. O tom vypovídá například záznam ze schůze bývalých vojáků 21. střelecké divize z 15. října 1922. „...žádáme na naši vládu, aby našim příslušníkům poskytla to samé, co legionářům, jelikož jsme zakoušeli mnohem více útrap, nežli legionáři. Oni se dobře najedli, byli dobře oblečeni, spali v teple a suchu...“ Se závistí o výhody či zásluhy se setkáváme velmi často po celou dobu první republiky. Na chladné přijetí, nezajem nebo obavy upozorňoval i prezident Masaryk při vítání 3. pluku v Plané: „Na začátku republiky to bylo těžké, bylo málo potravin a nedostávalo se všeho. Nyní je to o něco lepší, ale místy ještě nouze. Nedivte se, až přijedete domů, že mnohde budou vaši blízcí těžko shánět, čím by vás nakrmili. Doposud jste to měli dobré, plukovní hospodář se postaral o živobytí... Nyní budete hospodařit sami a starat se o svůj kotlík.“ ■



**Prezident T. G. Masaryk při projevu k legionářům. Za prezidentem stojí mjr. fr. legií B. Rytíř, dále velitel 1. čs. stří. pluku Mistra Jana Husi pplk. K. Kutlvašr, velitel Čs. vojska na Rusi genmjr. J. Syrový a velitel 1. čs. stří. divize plk. K. Voženílek. (sbírka J. Charfreitag)**



Časopis Legionářský směr navazuje na stejnojmenný titul vydávaný Československou obcí legionářskou ve 20. letech minulého století jako týdeník, posléze měsíčník. Jeho hlavním posláním je u příležitosti 100. výročí vzniku Československa propagovat legionářské myšlenky, odkaz zakladatelů samostatného československého státu a zejména pak ideje boje za svébytnost, svobodu a demokracii v době vzniku samostatného státu, za druhé světové války i v novodobé historii. Časopis je určen pro členy Československé obce legionářské, válečné veterány, sympatizanty a také širokou veřejnost, kterou zajímá tato problematika.

**VYDAVATEL:** Československá obec legionářská, Sokolská 33, 120 00 Praha 2, www.csol.cz, tel: +420 224 266 235, fax: +420 224 266 274, e-mail: sekretariat@csol.cz | **ŠÉFREDAKTOR:** Jiří Filip, tel.: +420 734 315 634, e-mail: tajemnik@csol.cz | **Použití fotografie z archivu ČsOL | GRAFICKÁ ÚPRAVA, TISK A DISTRIBUCE:** Vydavatelství MAC, spol. s r.o., Na Spojce 968/7, 101 00 Praha 10 - Vršovice | **ADRESA REDAKCE:** Československá obec legionářská, Sokolská 33, 120 00 Praha 2 | **Uzávěrka čísla:** 27. listopadu 2020 | **Evidenční číslo:** MK ČR E 20912, Elektronickou podobu Legionářského směru naleznete na: [www.csol.cz](http://www.csol.cz) v rubrice Projekty. ■



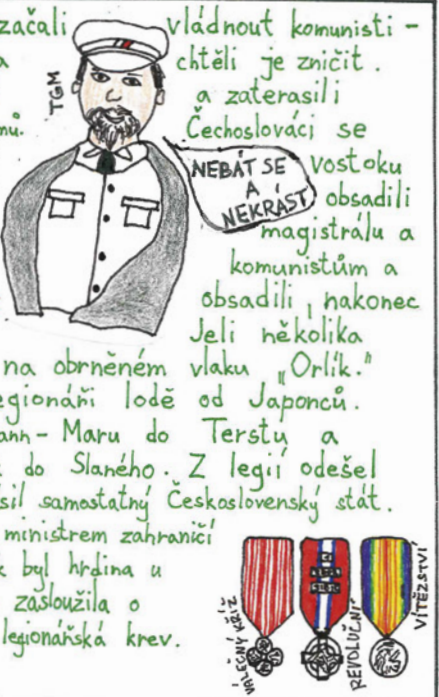
# Cesta mého prapradědka



Narodil se 26. 2. 1893 v Drehovce u Slaného.  
 28. 7. 1914 vypukla 1. světová válka a můj prapraděda Antonín Charvát musel jít bojovat i když nechtěl za Rakousko - Uhersko (28. pěší pluk). Na frontě v Karpatech se 17. 2. 1915 nechal najmout, protože chtěl bojovat za samostatnost a svobodu Českých zemí. V sajsackém táboře v Taškentu byl do 24. 6. 1916, kdy dobrovolně vstoupil do Československého vojska na Rusi (Československé legie). Byl zařazen do střeleckého pluku sv. Václava (3. 7. 1916 přejmenován na stř. pluk „Mistra Jana Husi“) do 2. praporu, 8. rody.



Ze Zborova musel prapraděda ustoupit, protože ruská armáda přestala bojovat a úplně se rozpadla. V Rusku začali vládnout komunisti - bolševici a ti nenáviděli legionáře a chtěli je zničit. a zaterasili Čechoslováci se rozhodli jet vlakem do Vladivostoku a odtud lodí domů. Nejdříve celou transibiřskou magistrálu obsadili komunistům a ovládli ji. Bojovali proti všechna velká města se do Vladivostoku dostali. vlaky a prapraděda sloužil i na obrněném vlaku „Orlik.“ Ve Vladivostoku nakoupili Prapraděda jel lodí Yonann-Maru do Terstu a odtud vlakem do Prahy a pak do Slaného. Z legií odešel 2. 2. 1920. Díky statečnosti vojáků v legiích se 28. 10. 1918 vyhlásil samostatný Československý stát. Prezidentem se stal Tomáš Garrigue Masaryk a ministrem zahraničí Edvard Beneš. Jsem pyšný, že můj prapradědek byl hrdina u Zborova, že statečně bojoval v armádě, která se zasloužila o svobodu a demokracii nás všech. I ve mě koluje legionářská krev. Děkuji prapradědčkovy.  
 AŽ ŽIJE MASARYK



O tom, co ví o svém prapradědčkovy legionáři a jak si ho váží, nám před časem dal vědět desetiletý Václav Sýkora ze Slaného.

# Příběhy sbírkových předmětů Muzea československých legií



## Námořní čepice mužstva Námořnictva Spojených států amerických

Tuto typickou námořní čepici jako první zavedlo ruské námořnictvo v září 1811 a v průběhu 19. století ji pro její praktičnost přejala velká část světových námořnictev. Příslušníci Námořnictva Spojených států amerických začali tyto čepice nosit v roce 1852 a v průběhu 111 let služby prodělaly několik úprav. Tato konkrétní varianta čepice se začala v americkém námořnictvu používat od 80. let 19. století a byla výrazněji upravena až ve 20. letech 20. století. Přední výšivka určuje zařazení na loď U.S.S. Mount Vernon, která, po převedení k transportní službě americké armády jako U.S.A.T. Mount Vernon, dopravila 20. transport československých legionářů z Ruska.



Čepice posádky je zhotovena z tmavomodrého sukna a opatřena šedomodrou bavlněnou podšívkou s nastavitelnou šířkou vrchníku. Pravidelný kruhový tvar čepice zajišťuje 14mm široká plechová červeně opletená lamela. Na okolku je z vnější strany pevně přišita 38mm široká černá hedvábná stuha s vetkaným názvem lodi vyve-

deným zčernalým dracounem původně zlaté barvy. Sešití konců stuhy na levé straně čepice je překryto krátkou dvojitou ozdobnou stuhou vystupující do strany. Okolek čepice je mezi sukнем a bavlněnou podšívkou vyztužen hrubou jutovinou. Na podšívce dýnka je černým razítkem podepsán majitel čepice – F. M. Miller.

