

DALIBOR VÁCHA NÁVRAT DOMŮ

TRAUMATA
VÁLKY



ČESKOSLOVENŠTÍ
LEGIONÁŘI
NA CESTĚ Z RUSKA
DO VLASTI
1919–1920



EPOCHA



TRADE

DALIBOR VÁCHA

NÁVRAT DOMŮ

MA
M
A
T
A

VÁCHA



Ediční rada edice Traumata války

plk. v záloze MUDr. Pavel Budinský, Ph.D., MBA

Československá obec legionářská

Mgr. Jakub Drábik, Ph.D.

Historický ústav Slovenskej akadémie vied

PhDr. Roman Kodet, Ph.D.

Katedra historických věd

Západočeské univerzity v Plzni

prof. PhDr. Robert Kvaček, CSc., dr. h. c.

Filozofická fakulta Univerzity Karlovy;

Technická univerzita Liberec

doc. PhDr. Jan Němeček, DrSc.

Historický ústav AV ČR, v.v.i.

prof. PhDr. Miroslav Šedivý, Ph.D.

Ústav historických věd

Univerzity Pardubice

DALIBOR VÁCHA
**NÁVRAT
DOMŮ**

ČESKOSLOVENŠTÍ LEGIONÁŘI
NA CESTĚ Z RUSKA DO VLASTI
1919–1920



NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA

Copyright © Dalibor Vácha, 2020
Cover © Karel Kárász, 2020
Photos © archiv autora, ČsOL, 2020
Czech Edition © Nakladatelství Epoque, Praha 2020

ISBN 978-80-7557-983-6 (print)

ISBN 978-80-7557-984-3 (ePub)

ISBN 978-80-7557-985-0 (mobi)

ISBN 978-80-7557-986-7 (pdf)

Obsah

Úvod do tématu	9
Z Ruska pryč	18
První zdravotnické transporty	18
Řádné transporty a jejich trasy	20
Odjezd z Ruska jako prostor k zamyšlení	27
Fascinace mořem či oceánem	38
Každodennost na lodi	49
Stravování	49
Nocleh	55
Volný čas	58
Konflikty a havárie	77
Hygiena, zdraví, neštěstí a smrt	88
Na suché zemi	102
Exotika Asie a Afriky	102
Nákupy	113
Sport a oslavy	123
Severoamerický kontinent	125
Sociální poměry v očích legionářů	154
Pohled na ženy	162
Na starém kontinentě	170
Blíží se Evropa!	170
První okamžiky na pevné zemi	172

Překročení hranic a přivítání	180
Do matičky Prahy	193
Loučení s vojskem.	201
Konečně v rodném kraji, u rodiny	204
Suvenýry z Ruska	206
Vyrovňávání ideálů s realitou	207
Slovníček legionářského slangu	216
Výběr z pramenů a literatury.	218
Prameny	218
Periodika	220
Odborná literatura	221

Úvod do tématu

Tato kniha zahrnuje období necelých dvou let již po konci první světové války, kdy se českoslovenští dobrovolci konečně dostávali z občanskou válkou rozvráceného Ruska zase domů, do nově vzniklého Československa, na jehož vzniku měli oni sami lví podíl. Nejdříve je dobré se podívat na cestu, která vedla k vladivostockým molům, ale také k několika tisícům hrobů roztroušených od hranic Haliče na západě až právě po dálněvýchodní ruský přístav. Nyní dobrovolcům říkáme legionáři, ale jim se to zpočátku hrubě nelíbilo, považovali to označení za urážku v návaznosti na obraz francouzských cizineckých legionářů jako zločinců a hrdlořezů. V následující knize budou oba výrazy používány jako plně synonymní.

První česká vojenská dobrovolnická formace v Rusku vznikla v létě 1914 nedlouho po vypuknutí světové války. Jejím účelem bylo ukázat carskému režimu, že Češi (případně Slováci) usedlí v Rusku nejsou nepřátelé, ale spíše věrní spojenci. Tzv. Česká družina, formálně plánovaná jako slabší, nepravidelný prapor, neměla nikdy nastoupit na frontu jako řadový útvar. Za její úkol se považoval doprovod vítězných carských vojsk při vstupu na území historických českých zemí a Slovenska a propaganda a koordinace protihabsburských aktivit s místním obyvatelstvem. Motivací pro vstup do České družiny mohl být například také fakt, že jedinec tímto krokem manifestoval svou nehynoucí věrnost carskému režimu a nebyl tak pokládán (on ani jeho rodina) za nepřátelského cizince, kterým carská policie zabavovala majetky a které deportovala do vzdálených končin říše.

Dobrovolníci přicházeli tedy z rodin usedlých v ruském impériu třeba již v druhé generaci a současně také z řad Čechů a Slováků (kterých zpočátku

bylo v Družině minimum), kteří do Ruska odcestovali těsně před válkou za prací a rozhodli se nevyslyšet povolávacího rozkazu, který je z Rakouska obvykle dostihl – pracovně je lze označovat jako Nové Čechy. Stali se tak velezrádci dle regule rakouských úřadů a zákonů, což ještě zhoršili dobrovolným se oděním do ruské carské uniformy. Neslo to s sebou několik problémů. Samotní Rusové (hlavně generální štáb a část politické reprezentace) se na takové vojáky dívali s podezřením a současně pro ně neexistovala možnost nechat se v boji zajmout – byli by okamžitě popraveni, což se v některých krajních případech také stalo. Mezi nejznámější dobrovolce z této skupiny tzv. Nových Čechů patřili budoucí plukovník Josef Švec, Stanislav Čeček, Jan Syrový, Antonín Číla nebo Matěj Němec (mimochodem všechno budoucí českoslovenští generálové).

Hned zpočátku se v České družině založené ve staroslavném Kyjevě stalo mnoho nepředpokládaných věcí. Dobrovolníků bylo tolik, že roty se nakonec nepostavily pouze dvě, ale hned čtyři. A pravda, ruské voje do Čech nikdy nedošly, tudíž Česká družina se na východních frontách uchytila jako formace průzkumná a propagandistická. Česká družina působila roztržena do samostatných oddílů (někdy jen v počtu desítky mužů) na mnoha místech všech front, obvykle jako rozvědčické formace podřízené přímo štábům ruských divizí nebo dokonce armádních sborů. Vyznamenala se při přepadech nepřítele, při získávání zajatců či přeběhlíků a při monitorování nepřátelských pozic. Její členové byli častými příjemci (i vysokých) carských vyznamenání, posunovali se nahoru v hodnostech a přejímali též velení čet a rot České družiny, které dle propozic ruské stavky – generálního štábu – na počátku obsazovali téměř výhradně ruští důstojníci. Již v první fázi války a existence České družiny, tedy v letech 1914–1916, se objevila jména mužů, která si stojí za to zapamatovat nejen pro dějiny legií v Rusku, ale pro dějiny celého československého dvacátého století. Byl to kromě výše uvedených například neblaze proslulý „hrobař“ strany sociálně demokratické Zdeněk Fierlinger.

Propagandisticky skvěle zúročené úspěchy České družiny vedly k povolání jejího přetvoření na střelecký pluk, kdy přes odpor části ruských vojenských úřadů došlo k velmi omezenému náboru mezi zajatci c. a k. armády, kterých do nitra ruské říše proudily desetitisíce a statisíce. Nábor

však směl probíhat pouze v přífrontovém území, kdy většina oslovených zajatců, která za sebou měla nedávný traumatizující zážitek boje a zajetí, odmítla. *Československý střelecký pluk* vznikl 2. února 1916, a i přes jistou nepřízeň části ruského velení a úřadů přicházeli další dobrovolníci. Změnil se sice název čs. jednotky v Rusku, ale její úkoly zůstaly stejné. Pluk opět nepůsobil na frontě jako kompaktní formace, jeho roty, půlroty a čtyři cestovaly po frontě s rolí rozvědčíků a propagandistů. Vojáci, poddůstojníci a také čeští důstojníci nového pluku patřili k velmi často vyznamenávaným mužům na východní frontě a jejich jména se nezřídka objevovala v pochvalných hlášeních ruského generálního štábu.

Vzhledem k počtu nových dobrovolníků vznikla 17. dubna 1916 *Československá střelecká brigáda*, o necelý měsíc později zahrnovala struktura brigády dva střelecké pluky. Tím rozšiřování nekončilo, dne 15. března 1917



Príslušníci 3. roty 1. čs. střeleckého pluku v pozicích u Zborova krátce před bojem

byl ustanoven z III. praporu 1. československého střeleckého pluku 3. československý pluk Jana Žižky z Trocnova. Ale to se již ruská carská říše hroutila pod vahou svojí a také pod vahou první ze série revolucí v Rusku.

Nové formace potřebovaly více mužstva, poddůstojníků i důstojníků. Ruská vůle povolit neomezený nábor mezi zajatci však stále nebyla dostatečná. Brigáda se poprvé jako celek sešla nedaleko Jezerné na konci června 1917, neboť se dobrovolně přihlásila do tzv. revoluční ruské ofenzivy, jejímž úkolem bylo ukázat západním spojencům, že únorová revoluce nevyřadila Rusko z protiněmeckého a protirakouského ozbrojeného tábora. Čechoslováci se ocitli na méně důležitém úseku fronty, nicméně zůstává dějinným paradoxem, že jejich agresivní *nálet* na převážně rakousko-uherské pozice u Zborova byl jedním z mála, nebo snad jediným úspěchem celé revoluční Kerenského ofenzivy. Ofenziva neztroskotala ani tak na nepřátelské obraně jako na pokročilém rozkladu samotných ruských vojsk, kde demoralizace, dezerce a všeobecný chaos dosahovaly těžko představitelných a rozhodně nevládnutelných proporcí.

Po vítězné bitvě u Zborova (2. července 1917) se však povedlo svolení ruských úřadů sehnat a brigáda narostla až do velikosti armádního sboru o dvou divizích. Divize se stavěly na Ukrajině nepříliš daleko od Kyjeva, který se stále považoval za centrum československé politické a vojenské akce v Rusku a byl vlastní kolébkou celého zahraničního osvobozenického hnutí. Obě divize se povedlo vycvičit a vystrojit například i z rozpadajících se skladů carské říše v blízkosti nepevné nebo hroučící se protiněmecké a protirakouské fronty. Divize disponovaly týlními oddíly včetně vozatajských, intendantských, ženijních, dělostřeleckých nebo zdravotnických.

Zatímco po bolševickém převratu z podzimu 1917 se dařilo Čechoslovákům v Rusku s vypětím sil držet přibližnou neutralitu, vpád vojsk Ústředních mocností na Ukrajinu z jara 1918 je vyslal na skutečnou cestu nejdříve napříč Ruskem, a nakonec okolo celého světa. U Bachmače se poprvé a naposledy na nedlouhou dobu postavili bok po boku čs. dobrovolci a rudogvardějci proti německým silám, které pronikaly k tomuto dopravnímu uzlu. Čechoslováci po několika dnech obranných bojů nasedli na desítky vlaků a vyrazili směrem na Kursk a pak ještě hlouběji do nitra rozpadající se ruské říše.

V květnu 1918 se už množily konflikty mezi Čechoslováky a ruskými bolševiky podél tratí, jimiž Čechoslováci cestovali do Vladivostoku, kde podle Masarykem schváleného plánu měli nasednout na zaoceánská plavidla a přesunout se na západní frontu do Francie. V úvodním střetu hráli nemalou roli čeští bolševici, kteří tlačili na dobrovolce, aby vstupovali do rudých gard, neopouštěli Rusko, a zároveň tito čeští bolševici předkládali svým ruským nadřízeným zcela nerealistické plány a odhady bouřících nálad v čs. armádním sboru. Slibovali, že tisíce dobře vycvičených a zkušených československých válečníků rádo vstoupí do rudých služeb a na jejich bodácích přinese revoluce celému Rusku svobodu. Cesta po ruských železnicích byla pomalá, obtížná, plná sporů a provokací. Verbální spory rychle přerostly do střetů fyzických.

Výsledkem řady krvavých konfliktů bylo vypuknutí regulérní války mezi sověty a legiemi. V průběhu léta 1918 se povedlo Čechoslovákům obsadit neuvěřitelné množství velkých i menších měst podél celé transsibiřské magistrály.¹ Ohromné vzepětí sil však nebylo v konečném důsledku podpořeno ani místními protibolševickými (těžko někdy říkat demokratickými) ruskými silami, ani slibovanou, nebo spíše vysněnou masivní spojeneckou vojenskou intervencí. Zářným případem je obsazení povolžského velkoměsta Kazaň, kde vojáci 1. československého střeleckého pluku mimo jiné zabrali ruský státní zlatý poklad, o jehož osudu se dodnes (dosti zbytečně) vedou v jistých kruzích spory. Kazaň padla do rukou Čechoslováků pod velením budoucího smutného hrdiny poručíka Josefa Jiřího Švece, nicméně bez pomoci ruských proti-bolševických sil nebylo možno město udržet. Vždyť sám architekt Rudé armády Lev Davidovič Trockij dorazil na protičeskou frontu a mobilizoval tím směrem veškeré dostupné zdroje. Obsazení Kazaně bylo symbolicky „kovbojskou“ akcí prvního pluku (zpočátku mu velel ruský velitel), která zřejmě narušila další plány v povodí ruského veletoku.

Po ústupu z Kazaně se rozpadá celá povolžská fronta a následkem je sebevražda Josefa Jiřího Švece, povýšeného na plukovníka a jmenovaného

¹ Blíže k tématu VÁCHA, Dalibor, *Horké léto 1918. Čechoslováci ve víru ruské občanské války*, Praha 2018.

velitelem 1. čs. divize, na železniční stanici v Aksakovu v jeho velitelském vagonu (příznačné místo pro pobyt Čechoslováků v Rusku!). Plukovník Švec neviděl východiska ze situace, kdy na jednu stranu na něj tlačili nadřízení, aby plnil rozkazy, a na druhé straně stáli jeho podřízení, kteří dále odmítali bojovat, dokonce vystoupit z ešelonů a přesunout se do kamenných kasáren. Symbolické je, že k sebevraždě shodou náhod došlo téměř v předvečer dne, který jsme si navykli vnímat jako počátek existence samostatného Československa. Švecova sebevražda více než příčinou byla symptomem krize, která musela zákonitě přijít. Jeho pohřeb se konal právě 28. října 1918.

Na konci roku 1918 zažili Čechoslováci v Rusku již nejednu porážku na bitevním poli, odmítali bojovat, a hlavně chtěli domů, vždyť 28. října 1918 byl vyhlášen samostatný stát Československo, pro nějž tolik obětovali. Současně velmi intenzivně sledovali napjatou situaci okolo mladé republiky, která válčila se separatistickými německými enklávami, posléze s Polskem a Maďarskem. Nicméně potřeba politického kapitálu, vždy nejlépe podpořeného silou bodáků, zapříčinila, že namísto odjezdu domů byli tito vyčerpaní válečníci odesláni na transsibiřskou magistrálu, kterou měli strážit před vzrůstající se mocí bolševických i nebolševických partyzánských bojůvek. Legionáři tak byli vynikajícím argumentem pro československé vyjednavče ve Versailles, kde se utvářela nová podoba poválečné Evropy.

Brutální, únavná malá válka v tajze a jejím náročném terénu devastovala nejen fyzické zdraví dobrovolců. Na jaře 1919 situace hrozila otevřenou vzpourou, někteří legionáři přirovnávají tu dobu k bitvě u Lipan, která se tedy v Rusku, konkrétně v Irkutsku mezi dvěma zneprátenými tábory legionářů jen náhodou neopakovala.² Úpadek morálky a disciplíny v celém vojsku je těžko oddiskutovatelný. Není divu, někteří z dobrovolců bojovali od léta 1914 a všem se jejich sen splnil už v říjnu 1918. Je obvyklé, ale nepřesné v tomto kontextu hovořit o tzv. „bolševické nákaze“, jak konali například Rudolf Medek a další za první republiky. Rozčarování, únava

² Blíže k tématu VÁCHA, D., *Prokletá magistrála. Čechoslováci na Sibiři v roce 1919*, Praha 2019.

a vztek s občasným využitím bolševické terminologie nejsou skutečným bolševismem. A nyní nastupuje téma této, knihy. Vlastně její první kapitoly. V lednu 1919 se totiž vypravuje do Evropy první transport československých legionářů z Ruska, a jak čtenář záhy pochopí, nejednalo se o transport zcela obyčejný. Velká část vojáků však bojovala na Sibiři ještě po celý rok 1919 a pomalu se přesunovala směrem k Vladivostoku.

Nejsilnějším impulzem zrychlení československé evakuace z transsibiřské magistrály do Přímoří byl rozpad kolčakovského režimu. Admirál Alexandr Vasiljevič Kolčak se v listopadu 1918 stal tzv. vrchním vládařem Ruska, přesněji jeho sibiřské a dálněvýchodní části. Jeho ne úplně rozhodný boj proti silícím bolševikům však podkopávalo korupčnictví a další nepřekonatelné problémy ruského bělogvardějského světa. V polovině listopadu 1919 se kolčakovský sen o porážce rudých zcela rozplynul pádem hlavního města Omsk a každý už bojoval jen za sebe a svoje vlastní přežití.

Knihla volně navazuje na dva svazky dotýkající se dějin každodennosti československých legionářů, které vyšly v Nakladatelství EPOCH v minulých letech³ a je součástí dlouholetého badatelského zájmu autora. Naší výhodou je, že pramenná základna k tématu je ohromná, a současně je to vlastně nevýhodou, neboť je v tom ohledu zcela nepřehledná. To je však potíží většiny, možná všech témat moderních dějin, nejen těch válečných a konkrétně legionářských. Při konstruování textu bylo využito množství pramenů převážně osobní provenience – deníků a pamětí. Mnoho z nich vydala v nedávných letech EPOCH při plodné spolupráci s Československou obcí legionářskou, která nejviditelněji udržuje tradici odkazu (nejen) prvoválečného domácího, a zejména zahraničního odboje.

Mezi legionáři, kteří budou patřit mezi naše průvodce cestou dobrovolců do vlasti, jsou zejména František Krejčí (transport na lodi *Sheridan*),⁴

³ VÁCHA, D., *Bratrstvo. Všední a dramatické dny československých legií v Rusku 1914–1918*, Praha 2015; VÁCHA, D., *Ostrovy v bouři. Každodenní život československých legií v ruské občanské válce 1918–1920*, Praha 2016 (druhé, opravené vydání 2018).

⁴ RAK, Michal (ed.), *Denník. Ilustrovaná kronika legionáře Františka Krejčího*, Praha 2018.

Čeněk Klos (transport na lodi *Roma*),⁵ Jindřich Bejl,⁶ Metoděj Pleský⁷ a Karel Svoboda⁸ (všichni tři v transportu na lodi *America*), Rudolf Tomašík (transport na lodi *Madawaska*),⁹ Bohuslav Suchánek (transport na lodi *Tras-os-Montes*),¹⁰ můj oblíbený Karel Fibich (transport na lodi *Liverpool Maru*, oblíbený už jen z toho důvodu, že jeho beletrizovaný deník/kronika byl jedním z prvních, které jsem kdy četl),¹¹ literárně i redakčně plodný Adolf Zeman (transport na lodi *America*),¹² Miloš Sum (transport na lodi *Ixion* a následně z Kanady na lodi *Belgic*),¹³ nebo Vladimír Roubal¹⁴ a Václav Kaplický¹⁵ (oba na svrchované zajímavém transportu na lodi *Mount Vernon*, o kterém dokonce vznikla divadelní hra za autorské spolupráce legionářského, prvorepublikového i poválečného herce Zdeňka Štěpánka¹⁶).

Hned zpočátku lze podotknout, že mnoho následně popisovaných událostí je zkresleno skutečností, že k jejich rekonstrukci bylo použito téměř výhradně pramenů osobní provenience. Však právě osobní nebo

⁵ RAK, Michal – HOFMAN, Petr (eds.), *Boj s rakouskou hydrou. Deník legionáře Čenka Klose*, Praha 2016.

⁶ BEJL, Jindřich, *Deník legionáře*, Praha 2013.

⁷ PLESKÝ, Metoděj, *Velezrádci 5. Na Sibiři. Vzpomínky ze světové války 1918–1920*, Praha 1938.

⁸ SVOBODA, Karel, *S vichřicí do dvou světadílů. Dokumentární historie ruského legionáře*, Praha 2006.

⁹ JUŘENA, Jan – KRATOCHVÍL, Jiří – PILVOUSEK, Tomáš (eds.), *Legionář, horák, hraničář, odbojář. Deník podplukovníka v. v. Rudolfa Tomašíka*, Mladá Boleslav 2019.

¹⁰ DUDEK, František (ed.), *Životní příběh kováře a legionáře Bohuslava Suchánka*, Nymburk 2017.

¹¹ FIBICH, Karel, *Povstalci V. Vladivostok – ČSR*, Praha 1938.

¹² ZEMAN, Adolf, *Československá odyssea. Dojmy čl. novináře-dobrovolce z cesty na lodi ‚President Grant‘ z Vladivostoku do vlasti*, Praha 1920.

¹³ LAPÁČEK, Jiří (ed.), *Cukrář vojákem. Deník legionáře Miloše Sumy*, Praha 2019.

¹⁴ ROUBAL, Vladimír, *Osudy 20. transportu. Ze zápisů a vzpomínek*, Brno 1929.

¹⁵ KAPLICKÝ, Václav, *Gornostaj*, Praha 1982.

¹⁶ VRBSKÝ, B. – ŠTĚPÁNEK, Zdeněk, *Transport č. 20. Komédie o 3 dějstvích*, Praha 1927.

individuální pohled na věc je kladnou i zápornou stránkou rozhodnutí soustředit se právě na tento typ pramenů. „Musím zde podotknout, že dojmy jednotlivce při cestování jsou velmi individuální, neboť často i mezi námi, tedy mezi těmi, kteří přece viděli jedno a to samé za stejných okolností a v stejné době, nebyly názory a dojmy stejné, často i protichůdné, takže bývaly z toho pohnutlivé debaty a tvrdošíjné hádky, neboť každý holt chtěl mít recht,“¹⁷ napsal L. Černov trefně.

Velmi pateticky se vyjadřuje k legionářské cestě z Ruska do vlasti pilný Adolf Zeman, editor jednoho z nejvýznačnějšího meziválečného díla týkajícího se sběru legionářských vzpomínek – pětisvazkových *Cest odboje*. Následující řádky pocházejí z posledního svazku a dobře se hodí i do této knihy, která vychází sto let po popisovaných událostech: „Čtenářům [...] otevrou se výhledy do neznámých končin a tropických krajů, kam před válkou se dostal jen zřídka který Čech. Budou čísti a sledovati obrazy ze zajímavých krajů Dalekého východu, Kamčatky i čarovného Japanu, poznají krásy a velebnost Tichého a Atlantického oceánu, pojedou v duchu s našimi legiemi napříč Amerikou i kolem Asie, zajedou do nitra Ceylonu, Indie a Egypta, aby je konečně provázeli Suezským kanálem do Středozemního moře a modrou Adrií k Terstu, odkud je již do naší vlasti jen krok. Budou účastni nejdobrodružnější cesty kolem světa, jaká se kdy v historii udála.“¹⁸

¹⁷ ČERNOV, L., *Humoristická cesta všech legionářů, kteří se vrátili ze Sibíře přes Ameriku do naší svobodné republiky československé*, Vysoké Mýto 1921, s. 54.

¹⁸ Úvod, in: ZEMAN, A. a kol. (eds.), *Cestami odboje V. Jak žily a kudy táhly čs. legie*, Praha 1929, úvod nestránkovaný.

Z Ruska pryč

První zdravotnické transporty

V průběhu posledních dvou měsíců roku 1918 se zintenzivnily lékařské prohlídky mužstva ve větších československých posádkách ve velkoměstech jako byl Irkutsk nebo Omsk a zároveň v malých městečkách, vesnicích, případně tzv. *razjezdech*, všude, kdy byli Čechoslováci připraveni chránit a bránit transsibiřskou magistrálu.

Kromě tzv. přestárých legionářů – nejvíce se jako hranice určovalo padesát let věku, později čtyřicet – byli k evakuaci naznačeni muži trpící různými chorobami (tuberkulóza, vážný revmatismus, cukrovka, duševní nemoci a poškození) a následky zranění (amputace končetin, zranění hlavy, ztráty zraku, sluchu atp.). Podkladem ke zdravotnickým transportům domů byl rozkaz č. 401 generála Milana Rastislava Štefánika ze dne 5. ledna 1918: „Invalidé, ranění a nemocní důstojníci a vojíni mají býti dopraveni do hlubokého týlu, případně do vlasti.“¹⁹ Hned následujícího dne byla vydána zpřesňující instrukce ke Štefánikovu rozkazu, v níž se rozšiřovala působnost rozkazu na všechny dobrovolce starší padesáti let (nebyla nutná lékařská prohlídka) a na dobrovolce starší čtyřiceti dvou let v případě, že je uznal k evakuaci lékař. Doplnkem bylo ustanovení, že evakuováni mohou být také ženy a děti vojáků, případně nemajetní „kolonisté“ (tedy emigranti) s rodinami.²⁰

¹⁹ Citováno dle: RAŠE, Rudolf, *Evakuace*, in: ZEMAN, A. a kol. (eds.), *Cestami... V*, s. 95.

²⁰ Tamtéž, s. 95.

V jedné publikaci, která je proklamována jako humoristická, nicméně obsahuje nemálo seriózních pasáží, pojednávající o transportu na *Archeru*, je k nalezení úryvek dobře vystihující potíže převozu zdravotně postižených legionářů, konkrétně při příplutí do San Diego: „Pouze naši invalidé a nemocní nemohli se s námi radovati pohledem na neznámé břehy pevniny, ostrovy s radiovými stanicemi, majáky, lodě, rybářské bárky, museli zůstat v dusném podpalubí v lazaretě, kde jim pečlivá sestra ‚miloserdia‘ a svědomitý lodní lékař Čech americký Dr. Sedláček, a můj spoluredaktor br. Ryšavý aj. pečlivou obsluhou poněkud zmírňovali jejich neblahý osud, který jim nedopřál vrátiti se domů z těch bojů zdravými, nezraněnými, mnohý nechal na té ‚Sibíři bílé‘ ruku nebo nohu, kterou obětoval na oltář vlasti.“²¹ Velitel druhého zdravotnického transportu František Vondráček psal o začátku jejich plavby a potížích se značnou hořkostí: „Popisovati, jak jsme se zařizovali, nebo psáti o tom, jak bratři, umístění pod palubou, žili v prvních dnech jízdy na lodi, znamenalo by vypisovati všechny scény, jež naprosto nebyly pro mne jako velitele příjemné. Na mne a na mého pomocníka, který celý den se ani nezastavil, svalovali hned ti, hned zase jiní vinu. Na lodi ovšem nemůžeme náležitě umístiti všech bratrů, aby měli úplné pohodlí. Poněvadž lékaři už z počátku chybili, že neprohlédli náležitě všech bratrů, leželi první dny na postelích, jež byly na lodi k dispozici celkem zdraví bratři, a invalidé s protézami musili namnoze ležeti ve věšalkách, do nichž jen s velikou námahou se vyškrábali.“²²

První transport invalidních legionářů opustil Vladivostok 15. ledna 1919 na palubě lodi *Roma* plující pod italskou vlajkou. Transport sestával ze 139 mužů a velel mu poručík Jirásek (příjezd do Neapole 10. března 1919). První vlna transportů s invalidními, nemocnými nebo „přestárlými“ legionáři zahrnovala dvanáct položek. Druhým plavidlem této vlny byl *Madras*, jenž se rozloučil s Ruskem 14. února 1919, zde vyrazilo k domovu již 450 mužů a velel jim major František Vondráček, který po sobě zanechal knižně vydané

²¹ ČERNOV, L., c. d., s. 71.

²² VONDŘÁČEK, František, *Husité dvacátého století, Deník ruského legionáře*, Praha 1922, s. 132.

Návrat domů

vzpomínky/deník (příjezd do Neapole 13. března 1919).²³ Následoval *Sheridan* (14. dubna 1919, 100 mužů, příjezd do Brestu 7. července 1919), *Nanking* (15. června 1919, 1030 mužů, příjezd do Brestu 31. července 1917), *Archer* (24. června 1919, 1900 osob, příjezd do Brestu 15. srpna 1919), *Liverpool Maru* (9. července 1919, asi 600 lidí, příjezd do Marseille 12. září 1919), *Meinam* (4. srpna 1919, 400 mužů, příjezd do Marseille 10. října 1919), *Heffron* (13. srpna 1919, 880 mužů, příjezd do Terstu 17. prosince 1919), *Karatchi Maru* (3. října 1919, asi 1000 mužů, příjezd do Terstu 27. listopadu 1919), *Capetown Maru* (27. října 1919, asi 1100 mužů, příjezd do Marseille 16. prosince 1919), *Italy Maru* (22. listopadu 1919, asi 980 mužů, příjezd do Terstu 6. ledna 1920) a konečně *Scotland Maru* (25. listopadu 1919, zhruba 940 mužů, příjezd do Terstu 8. ledna 1920).



Na lodi Heffron se plavily dva legionářské transporty

Řádné transporty a jejich trasy

Dalších dvacet dva (možná dvacet tři?) transportů následovalo na konci roku 1919 a během roku 1920. Možným třiadvacátým transportem legií je totiž jejich vlastní plavidlo *Legie*, které však vezlo do Evropy převážně zboží a materiál, vojáků jen necelých devadesát.

²³ VONDRÁČEK, F., c. d.

Jako první řadový (celkově třináctý) transport se počítá *Yonan Maru* (velitel transportu podplukovník Karel Kutlvašr) s částí 1. střeleckého pluku Jana Husi (asi 1040 mužů), který vyrazil z Vladivostoku 9. prosince 1919 a do Terstu dorazil 27. ledna 1920. Někdy se uvádí, že první pluk odjížděl do vlasti za zásluhy, neb se v něm nacházela většina veteránů, která do čs. vojska vstoupila ještě před začátkem roku 1918. Druhá část 1. pluku (asi 1640 mužů) vyjela za *Yonan Maru* na *Tras-os-Montes* 18. prosince 1919 (velitel podplukovník Vojtěch Klecanda, do Terstu dorazili 2. února 1920) a třetí na Štědrý den roku 1919 *Shunko Maru* s asi 1000 lidí. Muži na *Shunko Maru* brali odjezd docela logicky jako ten nejlepší vánoční dárek. Do Terstu dorazili 12. února 1920.

Následovala loď *Hvah Yih* (do roku 1917 rakouská *Silesia*) 10. ledna 1920 s částmi 2. střeleckého pluku Jiřího z Poděbrad (1130 mužů, příjezd do Terstu 26. února 1920).

Dne 13. února 1920 opustil Vladivostok *Nižnij Novgorod* (velitel podplukovník Antonín Hasal, zhruba 700 mužů) s druhou částí 2. střeleckého pluku, do Terstu připlul 26. února 1920. Dne 28. února 1920 vyplul



Transportní loď US Army Madawaska

také transport na *Sheridanu* pod velením podplukovníka Miloše Žáka (cca 1950 mužů z 1. divize Husitské a 2. střeleckého pluku) a 8. dubna již kotvil v Terstu.

V březnu 1920 odplula pouze jediná loď *Madawaska* (12. března) s velitelem podplukovníkem Matějem Němcem (2. střelecký pluk, část 3. střeleckého pluku Jana Žižky z Trocnova, celkem přibližně 2200 mužů, do Terstu doplula 16. dubna 1920).

V dubnu 1920 potom 13. dubna proslulý 20. transport na *Mount Vernon* (velitel major Josef Čejka) s částmi 3. pluku, dělostřelci, čs. nemocnicí a tzv. sbornými rotami, což byli muži původně internovaní v Gornostaji (viz dále), případně členové pracovních a trestních útvarů (celkem asi 3000 mužů). Zvláštností transportu byla přítomnost zhruba sedmi stovek rakouských, maďarských a německých válečných zajatců doprovázených strážním oddílem US Army. Transport se dostal do Terstu 6. června 1920. Dne 15. dubna 1920 vyplul *Titan* (velitel kapitán František Holan) s úředníky, symfonickým orchestrem a letci (asi 1300 mužů dohromady, příjezd do Terstu 4. června 1920). V dubnu odjela ještě *America* (23. dubna 1920) s velitelem plukovníkem Josefem Kroutilem, 4. střeleckým plukem Prokopa Velikého, 5. střeleckým plukem Tomáše Garrigue Masaryka, dělostřelci a čs. nemocnicí číslo jedna. Transport na *Americu* patřil k těm největším, celkem asi 6000 evakuovaných (v Terstu zakotvil 7. června 1920). *President Grant* s transportem vedeným plukovníkem Bohuslavem Dimitrijem Všetickou zvedl kotvy 27. dubna 1920, zahrnoval 6. střelecký pluk Hanácký, dělostřelce (mimo jiné 2. pluk lehkého dělostřelectva), čs. nemocnici číslo 4 a armádní štáb včetně jeho velitele generála Jana Srového (dohromady asi 5300 mužů, zakotvil v Terstu 12. června 1920).

V květnu se pokračovalo lodí *Crook* (velitel transportu plukovník Hugo Vojta, odjezd 19. května 1920, v Terstu 4. července 1920) s dělostřelci (například 2. těžký dělostřelecký divizion), vozatajci 2. divize, osádkou obrněného vlaku *Orlík*, opět sbornou rotou nebo třeba sborovým soudem (cca 1250 mužů). Hned následujícího dne (20. května 1920) pozdě odpoledne vyráží na cestu kolem světa *Keemun* s dělostřelci, vlakovými, automobilními dílnami, strážní rotou a Informačně osvětovým odborem (asi 1000 lidí, v Terstu 8. července 1920). Dne 23. května 1920 odejel *Ixion*