

LEGIOVLAK

U příležitosti 100. výročí boje československých legií za samostatný stát zahájila Československá obec legionářská v loňském roce dlouho připravovaný projekt Legie 100, který je realizován za podpory Ministerstva obrany ČR a celé řady dalších institucí, samospráv a spolků. Úkolem projektu je navrátit do povědomí české veřejnosti odkaz zakladatelů našeho moderního státu.

Nejvýznamnějším počinem v rámci projektu Legie 100 je Legiovlak, který projede do roku 2020 celou Českou republiku a zavítá i na Slovensko. Legiovlak se skládá z 11 zrekonstruovaných vagonů (v roce 2016 bude vlak doplněn o další dva vozy), které představují vojenský ešalon. Takovými vlaky se desetitisíce čs. legionářů přepravily napříč Ruskem po Transsibiřské magistrále a průjezd si často museli vynutit bojem s bolševiky.

Myšlenka vytvořit toto pojízdné muzeum vznikla již v roce 2008. Československá obec legionářská postupně nakoupila jedenáct vyřazených historických vagonů. Ze zbylých dvou vagonů jeden dlouhodobě zapůjčily České dráhy, a. s., a druhý, ve zrekonstruované podobě, dodaly Nadácia Milana Rastislava Štefánika a Klub historickej techniky Zvolen ze Slovenska. První tři zrekonstruované vagony byly představeny v roce 2013 na vojenském veletrhu IDET v Brně, v počtu sedmi vagonů pak Legiovlak slavil úspěch v loňském roce, kdy jej na Nákladovém nádraží Žižkov navštívilo za necelé tři týdny na 18 000 návštěvníků.

Hlavními partnery projektu Legiovlak je Ministerstvo obrany ČR, České dráhy, a. s., Správa železniční dopravní cesty, s. o., ČD Cargo, a. s., Národní technické muzeum a Nadace Okřídlené kolo. Cestu Legiovlaků zaštiťuje předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Jan Hamáček.

LEGIOVLAK PRO ŠKOLY

Legiovlak poskytuje žákům různou úroveň poučení a jeho návštěva je vhodná jak pro žáky základních škol, tak pro učně a studenty středních a vysokých škol. V každém z vagonů je nainstalována výstava panelů a trojrozměrných předmětů, které přibližují život a boj čs. legionářů na Transsibiřské magistrále. Žáci se tak mohou dozvědět podrobnější informace o daném tématu, ale také prohlédnout si originální součásti výstroje a výzbroje stejně jako předměty legionářské každodennosti. V případě vybraných exponátů je možné si je i osahat a to včetně některých zbraní.

Odborný výklad poskytují školním třídám průvodci v replikách legionářských stejnokrojů, kteří exkurzi provedou jednotlivými vagony a odpoví na případné dotazy. Pro žáky jsou připraveny i pracovní listy a další materiály zdarma. Na místě je možné si kromě pamětních předmětů pořídit i odborné a populárně naučné publikace s legionářskou tematikou. Výtěžek z tohoto prodeje přitom směřuje na podporu projektu Legie 100.

Legiovlak je přístupný zdarma a jeho návštěva tak pro školy nepředstavuje žádné další náklady po dopravě svých tříd na místo vystavení Legiovlaku v jejich regionu.

VAGONY LEGIOVLAKU

ve výstavním pořadí

1. Plošinový vůz s obrněným automobilem

Plošinový vagon sloužil jako pojízdné stanoviště obrněného automobilu. Byl to jediný způsob, jak transportovat obrněné automobily na dlouhé vzdálenosti. Takto osazované vagony byly často včleňovány do sestav obrněných vlaků a sloužily jako pancéřové prvky vlaku.

Předlohou pro stavbu repliky automobilu, postaveného Janem Queisnerem, byl jednověžový Austin, který vznikl přestavbou původně dvouvěžového Austinu I. série těžce poškozeného v boji.

V roce 1918 se podařilo příslušníkům 1. pluku čs. legií v Rusku ukořistit nepřátelský vlak na nádraží v Penze. Součástí vlaku byl i plošinový vůz s jednověžovým Austinem. Tak začala kariéra tohoto broněviku v legiích. Ihned byl zařazen do stavu a nasazen do bojů s bolševiky. Podle ruského vzoru mu legionáři dali jméno, zvolili ovšem české „JURÁŠ“, které nesl na bocích věže. Službu v legiích ukončil v roce 1920, kdy byl před odjezdem vojska z Vladivostoku prodán. Jeho další osud není znám, ale předpokládá se, že se do dnešních dnů bohužel nedochoval.

(Lokomotiva)

Parní lokomotiva není součástí výstavy, přesto pro zvýšení autenticity a přitažlivosti expozice dojednala Československá obec legionářská ve spolupráci s partnerem projektu, Českými drahami, účast zatopené parní lokomotivy alespoň pro některé dny výstavy. V každém městě, které letos Legiovlak navštíví, tak připravujeme jeden den s rozšířeným programem, kdy kromě funkční parní lokomotivy návštěvníci uvidí také členy ČsOL a spolupracujících spolků vojenské historie s dobovou technikou a výstrojí, případně i další navazující program.

2. Obytný vůz

Vůz není přístupný pro veřejnost, neboť slouží jako zázemí pro soudobou posádku Legiovlaku. Pouze zvenčí je upraven do podoby osobních vozů, které byly zařazovány do legionářských ešalonů.

3. Těpluška

Těpluška je označení převzaté z ruštiny pro původně běžný nákladní vagon se střechou upravený zateplením stěn pro dopravu osob. Čs. legionáři se s takovými vagóny setkávali již od začátku války při přepravě na frontu a dalších přesunech, ale sami s nimi

disponovali až od začátku roku 1918, kdy byl Československý sbor nucen zahájit ústup z Ukrajiny před postupujícími vojsky Německa a Rakousko-Uherska. Československé pluky druhé divize, které byly rozloženy východně od Kyjeva, obsadily a držely železniční uzel Bachmač. Její příslušníci shromáždili vagony, jak pro sebe, tak i pro ostatní jednotky sboru, a tak umožnili ústup z Ukrajiny.

Od března 1918 se československé vojsko na Rusi zabydlelo ve vlcích (ešelonech) v počtu 12–16 mužů na vagon. Vlaky sloužily jako pojízdná kasárna a staly se do roku 1920 domovem našich vojáků, kteří si je postupně dovybavovali a zdobili. V druhé polovině roku 1918 postupně docházelo k odstranění improvizací, jednotlivé jednotky byly doplňovány, nové zformovány a s tím docházelo i k budování logistických a podpůrných částí (kuchyně, pekárny, prádelny, zbrojařské, technické, krejčovské, ševcovské, kovářské, truhlářské a další dílny, sklady, štáby, nemocnice a jiné) a to především ve vagonech.

Při dobývání Transsibiřské magistrály docházelo k obsazování železničních úřadů na stanicích čs. legionáři. Celkem disponovalo čs. vojsko na Rusi 531 osobními a 10 287 nákladními vozy, které byly uspořádány ve 259 vlcích. V tomto počtu není zahrnuto 27 ešelonů zdravotních a evakuačních a mnoho ešelonů vojsk spojeneckých.

V roce 1919 se čs. armádní sbor stáhl na Sibiř k ochraně magistrály. Po nástupu Rudé armády počátkem roku 1920 započala evakuace čs. vojsk ze Sibiře do Vladivostoku a poté 42 lodními transporty do vlasti.

4. Štábní vagon

Každodenní život československých dobrovolců na Rusi v období od března 1918 do konce roku 1920 byl propojen se železnicí. Na koleje se však nestěhovali jen vojáci, ale skutečně celé československé vojsko. Kromě vojáků byla za nejdůležitější považována výzbroj a výstroj společně se zásobami všeho druhu. Do vlaků se ale přesunuly i všechny služby, dílny a většina skladů. Vznikaly pak specializované vagony různého určení. Štáby jednotlivých jednotek s sebou přivedly do vagonu menší či větší kanceláře všeho druhu. Tento vůz je ukázkou nepřilíš časté, specializované úpravy vagonu. V době kdy čs. legie bojovaly s bolševickými oddíly, musely štáby jednotlivých pluků nebo divizí řídit boje na frontách. Pro tyto účely se upravovaly vozy do podoby kanceláří vybavených telefonním a telegrafním spojením, mapami, pracovními stoly, psacími stroji apod. Pro svůj provoz potřebovaly tyto kanceláře připojení na telefonní a telegrafní vedení, proto v plné míře fungovaly v době stání vlaku ve stanicích. Na větších nádražích a ve městech se štáby častěji umísťovaly v budovách.

Zpočátku bylo jejich vybavení značně primitivní, ale s postupem času a získáváním nových vagonů byly používány nejen nákladní kryté obytné vozy – těplušky, ale především upravené osobní vozy II., III. či IV. třídy. Vyšší štáby a velitelé se postupně

stěhovali do vozů prvních tříd či salonních vozů vyšších úředníků ruských drah a to i včetně vozů lůžkových restauračních.

Nejrozšířenější byly osobní vozy II. či III. třídy, ze kterých byly vymontovány lavice a přepážky. Nepostupovalo se podle žádných jednotných předpisů, vagony byly vybavovány standardním kancelářským nábytkem, nebo byl do nich nábytek vyráběn z toho, co bylo k dispozici.

Štáby jednotlivých střeleckých pluků tak využívaly 16–22 osobních vozů, což tvořilo cca 5–6% z vagónů ešelonů pluků. Štáby divizí měly k dispozici 12–16 osobních vozů a štáb československého vojska dokonce 54 osobních vozů, což tvořilo jednu čtvrtinu vagónů sedmi ešelonů, ve kterých byl převážen tento štáb.

5. Zdravotní (sanitní) vagon

Tato služba prošla dvěma odlišnými etapami. Nejdříve v letech 1914 – 1917 souvisela s organizací československého vojska v rámci ruské armády. Poté od března 1918, kdy byla započata evakuace na východ, začala působit už zcela samostatně a nezávisle na ruské armádě.

Každá ze tří divizí čs. vojska disponovala svojí nemocnicí, divizním lazaretem, domem pro rekonvalescenty, skladem, zubním kabinetem a divizním sanitním vlakem č. 1 - 3. V Jenisejsku byla zřízena venerologická nemocnice, spojená s bakteriologickým a serologickým institutem, v Omsku pak ještě stálá nemocnice. Nemocnice v Tomsku se rozšířila o oddělení pro choromyslné a v Irkutsku působila venerologická ambulator. K evakuaci raněných a nemocných vojáků do Vladivostoku byly k dispozici sanitní vlaky č. 4 a 5.

Centrem čs. zdravotní služby se stalo město Čeljabinsk, kde byla zřízena hlavní nemocnice s 800 lůžky. Podél celé magistrály pak byly československými jednotkami využívány další nemocnice a zdravotnické instituce.

Velice dobře se tehdy osvědčily sanitní vlaky, které byly využívány především pro evakuaci raněných, ale také pro ošetřování a operace. Sanitní vlak byl složen z vagonu operačního, vagonu pro těžce raněné, vagonu s kuchyní, s prádelnou a dalších určených pro personál a materiál. Menší zdravotní vlaky se sestávaly pouze z několika vagonů, díky tomu byly dobře pohyblivé a mohly doprovázet i jednotlivé jednotky. Pro dopravu raněných z bojiště se užívaly tzv. zdravotní letučky, což byly rychlé vlaky s jedním až dvěma zdravotními vozy. Na řece Volze disponovali legionáři také nemocničními loděmi.

Od roku 1919 se postupně československé jednotky přesunuly na nový úsek od Omsku po Bajkal. Tomu byla přizpůsobena i zdravotní služba a přemístěny nemocnice.

6. Plošinový vůz

Pro přesun týlového i bojového materiálu sloužily běžné plošinové vozy.

7. Kovářský vagon

Legie žily ve vlacích na Transsibiřské magistrále po více než dva roky. Po tu dobu si legionáři museli většinu věcí obstarat sami, proto kromě obytných a bojových vozů měli ve vagoncích i sklady výstroje a materiálu a také specializované dílny jako v tomto případě kovárnu. Tento vůz Legiovlaku byl díky iniciativě Nadácie Milana Rastislava Štefánika zrekonstruován na Slovensku Klubom historickej techniky Zvolen. Legiovlak je tak skutečně československý a připomíná, že za naši svobodu bojovali Češi společně se Slováci.

8. Poštovní vůz

Československé jednotky byly až do bolševického rozvratu součástí ruské armády a pracovala pro ně tehdy ruská polní pošta. Na Ukrajině zůstal československý armádní sbor bez polní pošty do té doby, než se rozhodlo, že čs. vojsko zůstane na Sibiři. Při plánování struktury naší armády během sjezdu vojska v Čeljabinsku v létě 1918 bylo usneseno zřídit polní poštu.

Postupně byly v roce 1918 zřízeny poštovní úřady vlakových pošt, poštovní expozitury a poštovní stanice, divisní úřad, správa polní pošty a armádní polní poštovní úřad. Veškeré tyto úřady byly umístěny v železničních vozech, kromě poštovního úřadu v Jekatěrinburku, který byl umístěn v budově Národní rady a jeho hlavní agendou bylo zprostředkovat poštovní dopravu mezi Informačně-osvětovým odborem a dalšími čs. ústředními úřady.

Provoz samostatné polní pošty československého vojska v Rusku byl zahájen dne 16. září 1918 na trati Čeljabinsk–Samara–Ufa–Syzraň. Toto spojení bylo postupně prodlužováno až do Vladivostoku, kam dorazila první poštovní zásilka dne 8. listopadu 1918. Pošta byla přepravována prostřednictvím tzv. poštovních ambulancí, tj. upravených těplušek s posádkou legionářských poštácků kteří během jízdy zpracovávali a třídili zásilky a to v celé délce (cca 7.000 km) bez vystřídání, čímž dosáhli světového dálkového rekordu v poštovní ambulanci dopravě.

Naše polní pošta dopravovala také poštu spojeneckých vojsk na Sibiři a později i místních úřadů a civilního obyvatelstva v okolí magistrály. Přitom byla považována za rychlejší a spolehlivější nežli místní pošta ruská. Při odjezdu čs. pluků na východ byly poštovní úřady na západě rušeny a zřizovány nové mezi Irkutskem a Vladivostokem. Při evakuaci do vlasti pracovala na každé lodi polní poštovní expositura pod vedením lodního poštmistra. Bylo jich celkem šestnáct, poslední měla podle jména lodě poštovní razítko s nápisem «President Grant XXXV».

9. Krejčovský vůz

Původně bylo české vojsko součástí carské ruské armády, která Českou družinu, a později pluky, vystrojovala a zásobovala. Čs. armádní sbor se však formálně osamostatnil, takže přestal být součástí ruské armády. Krom výstroje a výzbroje se tak museli čs. vojáci postarat o vlastní zásobování – jídlo a ostatní potřeby – pro asi 60 000 lidí a 12 000 koní, dále palivo a materiál pro lokomotivy a vagony, ale také auta a letadla. Když začalo být nutné obstarat pro naše vojáky nové uniformy a na Sibíři nebylo možné sehnat v dostatečném množství látky, obrátili se legionáři z Vladivostoku na nejbližší spojence v rámci Dohody, kterými byli Japonci. Z Japonska se dodávaly jednak látky pro šití nových uniforem u našich jednotek na Sibíři, část uniforem se pak šila přímo v Japonsku pod dohledem našich vojáků. Přesto se nové uniformy dostaly k některým jednotkám teprve v době, kdy se ve Vladivostoku chystali k nalodění a odjezdu zpátky do vlasti, proto se těmto uniformám přezdívalo „vladivostocká“ nebo „návrátová“.

10. Prodejní vagon – YMCA

V historické části tohoto vozu se nachází replika prodejního pultu, jaké byly v kantýnách legionářských jednotek na Sibíři. Prodejny s potřebami a potravinami pro vojáky provozovaly jednak samosprávy jednotlivých pluků, později podobná zařízení provozoval i „strýček z Ameriky“, tedy celosvětová organizace YMCA, zpočátku hlavně její členové pocházející z řad české menšiny v USA. Její pomoc čs. legiím byla základem jejího masového rozšíření v Československu za první republiky. Tento vůz slouží původnímu účelu, můžete si zde pořídit upomínkové předměty a publikace o československých legiích.

11. Obrněný vagon

Obrněné vlaky se poprvé začaly používat ve válkách v druhé polovině 19. století. Jejich úkolem bylo nejen zajišťování bezpečnosti na trati, ale v době války rovněž zapojení se do bojových operací, odehrávajících se v blízkosti železnice. Poprvé byl improvizovaný obrněný vlak našimi vojáky použit v březnu 1918 při bojích s německou armádou u železničního uzlu Bachmač. V rámci otevřených bojů čs. legionářů s bolševiky od května 1918 byly obrněné vlaky jedním z nejdůležitějších bojových prostředků naší armády.

Vývoj obrněných vagonů byl postupný. Zpočátku se jednalo o běžné vagony, které byly vyzbrojeny kulomety a někdy i děly na plošinových vozech. Pro ochranu posádky byly použity improvizované prostředky k tlumení střel, zpravidla pytle s pískem. Následně docházelo k dalšímu zlepšování obrněných vagonů a začaly se používat ukořistěné, továrně postavené specializované vagony i obrněné lokomotivy z výzbroje bývalé ruské armády. Ke stavbě obrněných vlaků často posloužil beton, traverzy, fošny a pražce a díky umu našich předků tak vznikaly ze starých uhelných vozů amerického původu pohyblivé nedobytné pevnosti.