

DALIBOR VÁCHA

OSTROVY V BOUŘI

TRAUMATA
VÁLKY

KAŽDODENNÍ ŽIVOT
ČESKOSLOVENSKÝCH
LEGIÍ V RUSKÉ
OBČANSKÉ VÁLCE
(1918–1920)



EPOCHA



DALIBOR VÁCHA

**OSTROVY
V BOUŘI**

ALTA
VÁCHA

TRAUMATA VÁLKY

Edice představuje nové pohledy na vojenské konflikty, jejichž traumatizující dopad lze sledovat i desítky let po jejich ukončení. Příběhy aktérů, svědků, obětí i zločinců zrcadlí hluboké společenské otřesy, které zejména Evropě přinesla válka. Odborně pojaté publikace se zabývají také každodenním životem „malých“ jednotlivců stížených válkou, a to na pozadí přelomových událostí starého kontinentu.

DALIBOR VÁCHA
**OSTROVY
V BOUŘI**

KAŽDODENNÍ ŽIVOT
ČESKOSLOVENSKÝCH LEGIÍ
V RUSKÉ OBČANSKÉ VÁLCE
(1918 – 1920)



NAKLADATELSTVÍ
ÉPOCHA

Copyright © Dalibor Vácha, 2016
Cover © Karel Kárász, 2016
Czech Edition © Nakladatelství Epoque, 2016

ISBN (pdf) 978-80-7557-250-9

*Věnováno památce Roberta Saka (1933–2014),
spisovatele, historika, učitele a přítele*



Předmluva

Je možná paradoxní, že rigorózní práce, předchůdce této knihy, vznikla dříve než publikace *Bratrstvo. Všední a dramatické dny československých legií v Rusku 1914–1918* (vydána taktéž v nakladatelství Epoque, 2015), která popisuje život dobrovolců v Rusku od léta 1914 až do předjaří roku 1918. *Ostrovky v bouři* se zabývají obdobím následujícím a jejich příběh se uzavírá až v roce 1920. Nicméně je nutné podotknout, že můj zájem o legie zpočátku opravdu vězel v turbulentním období ruské občanské války, kdy se toho v legiích a okolo nich dělo zdánlivě mnohem více než předtím. Text zmiňované rigorózní práce je jádrem předkládané knihy, mnohé však v něm bylo změněno, nahrazeno, a doufám, že i vylepšeno.

V *Bratrstvu* se čtenář mohl seznámit se samotným vznikem československých ozbrojených formací v Rusku a s každodenním životem Čechů a Slováků – dobrovolců – sloužících v ruských uniformách a pod velením Rusů v rámci ruské, zpočátku carské a posléze revoluční armády. První československá vojenská jednotka v Rusku, Česká družina, vznikla již v srpnu 1914 a úzce navazovala na politické aktivity českých krajanů v carské říši, vždyť měla být zhmotněním jejich touhy prokázat vlastní loajalitu k novému domovu a jeho panovníkovi. Teprve na přelomu let 1917 až 1918 se formuje a upevňuje přesvědčení, že Čechoslováci zřejmě Rusko opustí (jedním z propagátorů této myšlenky byl T. G. Masaryk, tou dobou přítomný v Rusku) a odjedou bojovat do Evropy, konkrétně na západní frontu do Francie.

Česká družina, zprvu zamýšlená výhradně jako oddíl s propagandistickými úkoly, se brzy po odjezdu na frontu proměnila v cosi jiného – byla využívána nejčastěji k průzkumným operacím, v dobové terminologii k rozvědkám. Z této jednotky o síle neúplného praporu nakonec vznikl do konce roku 1917 celý armádní sbor s víceméně kompletním týlovým zabezpečením, dělostřelectvem a zdravotní službou. Veteráni

České družiny měli za sebou velké množství rozvědek, s nimiž se dostali i do zpráv ruského hlavního stanu. Následně československá střelecká brigáda prošla křtem ohněm u Zborova, kdy jako jediná dosáhla jistého úspěchu v rámci tzv. revoluční ofenzívy na počátku léta 1917.

Čechoslováci zůstávali v Rusku, přesněji na Ukrajině, v městečkách jižně od Kyjeva, i přes bolševickou revoluci v říjnu 1917 a byli svědky turbulentních změn v ruské městské i vesnické společnosti. Neustále se jednalo a uvažovalo nad tím, co bude dál. Část vojska toužila po tom zůstat v Rusku a podílet se na jeho záchraně, druhá velká skupina zase podporovala ideu odjezdu na západní frontu. *Ostrov v bouři* úzce navazují na předchozí *Bratrstvo*, ale v každém případě mohou stát samostatně, kdy případná neznalost *Bratrstva* jistě čtenáře nebude zásadním způsobem omezovat (avšak mnoho v *Ostrovech* naznačených a analyzovaných tendencí má samozřejmě kořeny v době předchozí).

Obě knihy jsou zasazeny do kontextu moderního přístupu k vojenským dějinám, zejména k dějinám válečném každodennosti. Jejich účelem není pohlížet na válku pouze jako na sled bojových operací, ale hlavně jako na rámec každodenního života vojáků na frontě i v zázemí. Proto je vždy věnováno mnoho pozornosti stravování, oblékání, myšlení, vnímání atp. těchto specifických vojáků, kteří vlastně až do poloviny listopadu 1918 bojovali pro neexistující stát; teprve tehdy se totiž o vzniku Československa dozvěděli. Je nutné připomenout, že již zmíněná Česká družina vznikla už na konci léta 1914. Někteří muži tak válčili, trpěli a zabíjeli pro chiméru vysněného samostatného státu po dobu více než čtyř dlouhých let. V předkládané knize se ale zdaleka jen nepíše o všedních dnech; v prvé řadě je to opět text o válce, proto je velká pozornost věnována i tomu, jak dobrovolci vnímali válku, zabíjení, umírání i tomu, jak se válečné útrapy odrazily na jejich zdraví.

Knihy jsou podobně jako její předchůdkyně členěny do tematických kapitol, v jejichž rámci se postupuje obvykle chronologicky. Můžeme zde zmínit jeden zásadní předěl v popisovaném období, a tím je přelom let 1918/1919. Tehdy byly jednotky československých legií jednak stahovány k ochraně transsibiřské magistrály, současně se však děly zásadní změny v organizaci vojska jako takového, což vyvolávalo znepokojení i konflikty

v tomto politicky značně aktivním tělese. V tematických kapitolách jsou podrobně zkoumány otázky zásobování, stravování, vnímání boje a smrti i ve světle těchto změn. Knihu uzavírá kapitola, jejímž účelem bylo ukázat legionářskou cestu kolem světa do vlasti optikou každodennosti.

Při výstavbě textu bylo využito široké škály pramenů, z nichž pravděpodobně nejdůležitější byly osobní prameny (deníky, vzpomínky) a současně s nimi i tzv. legionářská literatura – romány, povídky, divadelní hry a třeba i básně napsané legionáři o legionářích. Obě knihy, jak *Bratrstvo*, tak i *Ostrov v bouři*, jsou určené nejen odborníkům na danou problematiku, ale i nejširší veřejnosti. Lze je chápat jako pokus o nový pohled na československé dobrovolnické formace v Rusku v průběhu první světové války a ruské občanské války. Předkládaná kniha patří do edice *Traumatata války* snad ještě více než její předchůdkyně, protože její hrdinové se z války světové dostali do krvavějšího a v mnohém i brutálnějšího konfliktu ruské občanské války. Traumatizující tak byly nejen nesmiřitelné boje plné ukrutností, ale hlavně fakt, že se na Rusi a na Sibiři bojovalo ještě dlouho poté, co v Evropě již zavládl mír.

Je příhodné zde vysvětlit i genezi názvu knihy, který je inspirován románem *Ostrov v bouři* (první vydání 1925), který patří do pentalogie známé jako *Legionářská epopėja* Rudolfa Medka (1890–1940) – a aby ne, vždyť Medkova osobnost je jedním z prvních a nejhlavnějších důvodů, proč jsem se československými legiemi začal vůbec zabývat. Medek vnímal legionářské vojsko jako pevný záchytný bod v bouři ruské revoluce; úprava názvu vychází z mé odlišné interpretace tohoto vojska, než jaká byla u Medka. Ten československé vojsko chápal jako jednolitý celek, zatímco já jej vnímám jako značně heterogenní skupinu – proto tedy *Ostrov*, nikoliv *Ostrov*.

Původní (posléze několikrát upravený) text byl napsán za milého, vždy však kritického vedení doc. Roberta Saka (1933–2014), který se bohužel nedožil vydání ani jedné z mých knih, ač na nich měl a má nemalou zásluhu. Právě proto byla tato kniha věnována jeho památce. Stejně tak chci poděkovat prof. Bohumilu Jirouškovi, který mi také zásadním způsobem pomáhal při mém snad úspěšném studiu každodenního života československých legionářů v Rusku, a též dr. Jiřímu Dvořákovi. Rád

bych také poděkoval dr. Petru Hofmanovi nejen za výběr obrazového doprovodu k oběma mým knihám o legionářích. Velké poděkování patří také mé manželce Kláře a dceři Klárce.

Kapitola první

Těplušky a ešelony

Železniční uzel Bachmač na Ukrajině znamenal pro velkou část československých legonářů nejen ozbrojené střetnutí s postupujícími německými jednotkami, ale též opětovné setkání s *těpluškami*. S těmito nákladními vagony určenými pro přepravu osob se mnozí dobrovolci seznámili již v předchozích letech, kdy v nich například cestovali jako *austrijáčtí* zajatci do zajateckých táborů v nitru ruské říše, nyní v nich však měli trávit mnohem více času. Československý armádní sbor ustupoval na jaře 1918 z Ukrajiny před silnými svazky armád Ústředních mocností, které byly pozvány na pomoc proti ruským bolševikům ukrajinskými separatisty, tzv. hajdamáky. Bylo již jasné, že jedinou reálnou možností je pro armádní sbor Masarykův plán o přesunu na západní frontu do Francie. Mnozí vojáci s plánem nesouhlasili, vždyť také někteří zůstali na Ukrajině nebo od sboru odešli (například Jaroslav Hašek a nejen on), ale většina považovala rozkaz o přesunu do Evropy přes Vladivostok za směrodatný.

Československé ozbrojené síly v Rusku ušly od začátku války dlouhou cestu. Zatímco na jejím počátku stála v srpnu 1914 Česká družina, nepravidelný oddíl o síle dvou až čtyř rot, předjaří roku 1918 bylo na bachmačském nádraží svědkem nakládání zhruba čtyřiceti tisíc mužů. Ti tvořili již osm střeleckých pluků a také základ divizních a sborových týlových služeb nebo dělostřeleckých, jízdních a dalších jednotek. Navíc se počítalo s výstavbou druhého armádního sboru ze zajatců roztroušených po vzdálené Sibiři.

16 Kapitola první

Centrum nového náboru bylo položeno do města Omsk, kde záhy vznikl tábor sdružující další příchozí dobrovolce. Takto vzniklé formace by mohly dle úvah Spojenců, Čechoslováků, ale i bolševiků zasáhnout do bojů po boku vznikající Rudé armády proti Němcům a Rakušanům. Proto nad omským táborem vykonávali dozor bolševici, avšak k boji proti nějakému společnému nepříteli už nedošlo. Omští dobrovolci byli navíc neustále pod velkým tlakem tamější bolševické organizace, která je nutila ke vstupu do internacionálních gard, předchůdců Rudé armády.¹

Co si ale vůbec představovat pod rusismem těpluška? Jak už bylo naznačeno, jednalo se o nákladní vagon, které byly určeny k přepravě vojenského personálu. Typická těpluška byla vybavena *nary* (někdy se jim říkalo také *prkna*), což byly několikapatrové široké palandy, a také typickými kamínky. Vagony mívaly červenou barvu, vojáci jim posléze říkali „rudé domky“.² Kapacita takových vozů byla zhruba okolo dvaceti mužů i s jejich osobními věcmi. Překotný ústup před postupujícími Němci a narůstající spory s bolševickými komisaři, kteří nechtěli Čechoslováky pouštět pryč a hodlali je využít v místním boji proti Ústředním mocnostem, však znamenal, že vojáci armádního sboru byli v Bachmači nuceni vzít zavděk prakticky čímkoliv. Tísnilo se v přeplněných vagoncích, v některých jich bylo třicet až čtyřicet, i když podle vojáků samotných se ideální počet udával okolo čtyřadvaceti.³

¹ Victor Miroslav FIC, *Československé legie v Rusku a boj za vznik Československa 1914–1918 II*, Brno 2007, s. 28–29, 125–129.

² Jan RADA, *Pan Brouček na Sibíři a jiné satiry*, Praha 1928, s. 23.

³ „S různými pocity před neláskavou budoucností nastupujeme dny nového období. Ve vagoncích je nás tolik, kolik se tam vejde! Kde jaké místečko na dvojitých prýcnách je obsazeno. Uprostřed vozu máme kamna...“ Záznam ze dne 3. března 1918, Osobní deník Jana Faláře, in: Jana KREJČOVÁ (ed.), *Českoslovenští legionáři, Rodáci a občané okresu Prachatice*, Prachatice 2000, s. 64; srov.: „Proto mohou ležet pouze na boku, aby každý zabral co nejméně místa, a proto odpoledne vospávají, že se jich pět na jedné stanici rozešlo po sousedních vozech na besedu, aby si ostatní mohli aspoň trochu vynahradiť špatnou noc.“ Josef KOPTA, *Třetí rota*, Praha 1947, s. 403.

Situaci nijak zvlášť neusnadňoval ani rozvrat, který na ruských železnicích trval už od předchozího roku. Jen s vypětím sil se dařilo shánět potřebný počet vagonů a ještě větší potíž nastávala v otázce lokomotiv a potřebného personálu. Například štábní kapitán Eduard Kadlec ze 6. střeleckého pluku se nijak nerozpakoval a jen 7. března nechal přímo v Bachmači pro potřeby svých jednotek zabavit dva osobní vlaky i s lokomotivami, když z nich předtím jeho vojáci donutili vystoupit civilní cestující.⁴ V některých případech bylo nutno vyložit nákladní vagony již připravené k odjezdu, jen aby dobrovolci měli kam složit svůj vlastní majetek.⁵ Kapitán Kadlec během následujícího dne iniciativně posílal na všechny strany malé skupinky vojáků, které měly získávat lokomotivy a vagony pro oddíly první divize.⁶ Jeden z jeho podřízených, Alois Borkovec, komentoval Kadlecovy rozkazy lakonicky: „Naši rekvirovali kde jakou lokomotivu s vagony...“⁷

Zřejmě nejúspěšnější z vyslaných důstojníků byl podporučík Maixner, kterému se podařilo obstarat po dohodě s bolševickým komisařem v nedalekých Konotopech dvě lokomotivy a devadesát vagonů v obstojném technickém stavu.⁸ Dalších úspěchů dosáhli vojáci ve Vorožbě. O tom, jakým způsobem byly zadány rozkazy, jak získávat vozový park zanechal vzpomínku Svatopluk Weinstein: „Jedem na východ, shánějte lokomotivy, vozy, uhlí! Bližší rozkazy? Dohromady žádné – zde má široké pole působnosti iniciativa...“⁹

A jak bude ukázáno dále, iniciativa vojákům ani důstojníkům rozhodně nechyběla nejen v tomto ohledu. V některých případech prostě vlaků nebyl dostatek: vojsko se sice mnoha majetku zbavilo ještě u Kyjeva,

⁴ *Bachmač. K 20. výročí bitvy u Bachmače vydal pěší pluk 6 „Hanácký generála Janína“*, Olomouc 1938, s. 25.

⁵ B. EMR, *Vzpomínka na odjezd*, in: Tamtéž, s. 165.

⁶ Tamtéž, s. 33.

⁷ Alois BORKOVEC, *Do Sibíře...*, in: Adolf ZEMAN a kol., *Cestami odboje III. Jak žily a kudy táhly československé legie*, Praha 1928, s. 238.

⁸ *Bachmač*, s. 34.

⁹ Svatopluk WEINSTEIN, *Před dvaceti léty. Vzpomínka ne statistická*, in: tamtéž, s. 128.

18 Kapitola první

kde ho rozprodali, ale pořád ho zbývalo dost.¹⁰ Čtvrtý pluk se dostal až do Bachmače s množstvím povozek plných vojenského materiálu a zásob, ale nakonec dostal k dispozici pouhé tři vlakové soupravy. Velitel pluku Stanislav Čeček „...nařídil, aby byl rozprodán nebo odevzdán veškerý přebytečný materiál. Tak se celý náš tábor pojednou proměnil v hotový ‚bazar‘. Byly prodávány koně, povozy, sedla, zkrátka všechno, co se nevešlo do vlaku...“¹¹

Převážná většina vojáků tedy v Bachmači (popřípadě v její blízkosti) nastupovala do obyčejných nákladních vozů, které byly plné špíny a nepořádku, o klasických vybavených těpluškách se jim mohlo doslova jenom zdát. Chyběla zejména kamínka, což se ukázalo v nejbližších dnech velmi chladného března 1918 jako nepříjemná komplikace. Voják Vilém Hojgr zanechal vzpomínku na vozy, které se podařilo přistavit jeho jednotce nedaleko vesnice Česnokovka, a to jen několik hodin po ukončení přestřelky s německými předsunutými oddíly: „Bez řeči jsme si vlezli mezi bratry do vagonu, který ještě nebyl zařízen. Byl bez kamen a bez pryčů, takže jsme leželi jen na podlaze, a v každém vagoně nás bylo hodně přes třicet. Venku už zase mrzlo. Ale když se zavřelo a my si lehli navzájem na nohy, bláto se zapařilo a my spali jako v ráji. Příštího dne jsme se probouzeli již někde u Konotop. Byla to na nás podívaná! Tváře jako komináři, takže jsme se skoro ani nepoznali. Z plášťů se ještě kouřilo, a konce plášťů, které byly suché, byly jako prkna. Hodně jsme se nadřeli, než jsme se zase podobali vojákům.“¹²

¹⁰ Josef MĚCHURA, *Rozvědčící u Kazaně*. Praha 1932, s. 16n.

¹¹ Metoděj PLESKÝ, *Velezrádci IV. Na řece Volze. Vzpomínky ze světové války 1918*, Praha nedatováno, s. 111.

¹² Vzpomínka Viléma Hojgra in: Josef KOPTA – František LANGER – Rudolf MEDEK, (edd.), *Od Zborova k Bachmači. Památník o budování československého vojska pod vedením T. G. Masaryka*, Praha 1938, s. 196; srov.: „V naprosté tmě tlačili jsme se k sobě v marné snaze zahřátí se. Všemi skulinami dral se chlad dovnitř rozviklaných vozů bez kamínek.“ Josef KYNCL, *Od Bachmače k vystoupení*, in: A. ZEMAN a kol., *Cestami III*, s. 230. „Cesta vlakem byla mizerná. Byla ještě zima, va vagoněch také, kamínka jsme neměli, abychom si mohli zatopit, teprve jsme se museli zařizovat, shánět a vlastně ani nebylo čím topit.“ Oldřich JURMAN (ed.), *Legionářská odysea. Deník Františka Prudila z ruské fronty*, Praha 1990, s. 38.



*Z počátků anabáze – transport 1. čs. dělostřelecké brigády
na nádraží Tamala, březen 1918*

Václav Cháb zase vzpomínal na jakéhosi učitele, který se snažil dokázat, že v těplušce nemůže být dostatek vzduchu pro více než třicet nocležníků, a pokud jich bude víc, tak se přes noc prostě udusí: „Ale je ráno, všichni vstávají a neudusil se nikdo,“ okomentoval tuto svéráznou teorii Cháb.¹³ Potíže nastaly i s přepravou živého inventáře. Část ho vojáci rozprodali, ale stovky vycvičených a mnohdy s vypětím sil sehnaných nebo zachráněných koní (pro dělostřelectvo nebo pro průzkumné čety) chtěli dobrovolci vzít s sebou. Muži museli v nákladních vagoněch improvizovat přepážky, ke kterým mohli zvířata uvazovat a sami se uskovňovali, aby nemuseli koně prodávat, nebo je nechávat na Ukrajině.¹⁴

A tito dobrovolci měli ještě velké štěstí oproti jedincům, kteří se k vlakům dostali jako poslední. Pro ně již nebyly určeny ani těplušky, ale

¹³ Václav CHÁB, *Bachmač. Březen 1918*, Praha 1948, s. 36.

¹⁴ M. PLESKÝ, *Velezrádci IV*, s. 111.

ani nákladní vagony – vojáci si prostě vyšplhali na obyčejné plošinové vagony. Budoucí československý generál Matěj Němec se z Bachmače přepravoval na plošinovém vagonu až do Kurska, což je několik stovek kilometrů. Jediný zdroj tepla, který měli k dispozici, byl otevřený oheň rozdělaný na kovovém plátu přímo na voze.¹⁵ Téměř zázrakem sehnané vagony se spojily do tzv. *ešelonů*: za lokomotivu (vojáci jí říkali *kocour*), byly nákladní vagony se zbraněmi a majetkem armádního sboru (zásoby), plošinové vagony s vojáky nebo dělostřeleckým materiálem, těplušky a v neposlední řadě tzv. *klasňáky*, vozy druhé nebo třetí třídy, v nichž se přepravovali důstojníci a političtí pracovníci československého odboje v Rusku.

Těpluška měla být zpočátku pro vojáky jen dopravním prostředkem do Vladivostoku a vojáci v nich měli strávit pouze nějaký ten týden. Přesto (nebo možná právě proto) již od počátku začali vojáci s jejich úpravami, což je fenoménem, který nelze v otázce každodenního života československých legií v Rusku od roku 1918 opominout. Stejně tak se *ešelon* stal specifickou jednotkou vojenského i politického života vojska.

Život v těpluškách

Prostor těplušky, někdy se jim také říkalo *škatulky*, byl zpočátku velmi chaotický a rozhodně neútulný. Vojáci s sebou nepřinesli příliš mnoho osobních věcí, přesto se vůz většinou podobal spíše zmatenému skladišti. Zřejmě v největším pořádku byly zbraně, pušky a granáty. Vojáci je neodevzdávali do žádných společných skladů, ale ponechávali si je celou dobu u sebe. Těpluška byla zaplněná batohy, botami, kabáty, příkrývkami a dalším oblečením. Z ostatních předmětů je nutno zmínit snad jen

¹⁵ „Hřáli jsme se sice u ohně, který hořel na železném plátu uprostřed plošiny vagonu, ale druhá strana byla ztuhlá mrazem.“ M. NĚMEC, *Návraty ke svobodě*, Praha 1994, s. 94; srov.: „Na cestu vlakem, alespoň v prvních dnech, nerado se vzpomíná: nedařilo se nám valně. Ve vozech, které byly přeplněny, nebylo prken, ani kamen, a noci byly chladné.“ M. PLESKÝ, *Dějiny 4. střeleckého pluku Prokopa Holého 1917–1920*, Praha 1937, s. 128.

předměty denní potřeby včetně těch kuřáckých a jídelních (obvykle universální *kotělok* a lžíce), několik fotografií a dopisů z domova a možná pár knih, výtisků novin nebo časopisů. Jistě se objevily nějaké hudební nástroje – housle nebo *garmošky* (harmoniky).

Vojáci spali pod kabáty, dek byl jako všeho ostatního nedostatek. Spalo se jen tak na prknech paland, málokdo měl dvě pokrývky, aby si jednu mohl dát pod sebe. Teprve později se vojákům podařilo získat celtovinu, kterou sešili, nacpali slámou a získali tak poměrně pohodlné slamníky.¹⁶ Jedna z mnoha dochovaných fotografií z pozdější doby ukazuje horní patro takové palandy. Jednalo se o několik silných prken připevněných od stěny ke stěně, na nichž mají vojáci tenké slamníky a přikrývky. U hlavy je na stěnu připevněna po celé délce palandy polička na drobné předměty a prádlo.¹⁷ Dokud byla zima, nevětralo se, což se odráželo na nízké kvalitě vzduchu. Také osvětlení nebylo zrovna nejlepší, převážná většina těplušek byla bez oken a panoval i nedostatek obyčejných svíček, o lampách, popřípadě petroleji do nich ani nemluvě. Svíce se improvizovaly, jako ostatně všechno, proto místo knotů se používalo tkaniček do bot.

Záhy se však vnitřní obraz těplušky začínal měnit k lepšímu. Právě ve zmiňovaném Kursku a na přilehlých nádražích se podařilo po nejednoduchých jednáních s bolševiky získat další desítky vagonů. Muži se tedy nemuseli tísnit po třiceti, jejich počet se ustálil na přijatelnějších zhruba dvaceti obyvatelích. Špatné vagony byly vyměněny za lepší, vojáci se z plošinových vozů přestěhovali do krytých, do nevybavených těplušek se pořizovaly palandy i kamínka. Upravování vnitřního vybavení těplušek bylo dlouhodobou záležitostí, která byla vedena nejen touhou po pohodlí, ale také čínorodostí vojáků.

Zanedlouho se ve vagonech začaly objevovat stojany na pušky, košíky na ruční granáty a truhličky na munici. U kamínek přibyla krabice

¹⁶ „Před jednou těpluškou ležela hromada sena a slámy, bůhví kde sehnané, kterou si hoši cpali do primitivních slamníků, sešitých z palatek, aby je holá prkna netlačila.“ A. ZEMAN, *Osvoboditelé*, Praha 1936, s. 129.

¹⁷ Týž a kol., *Cestami odboje IV. Jak žily a kudy táhly československé legie*, Praha 1928, s. 58.

22 Kapitola první

na otop, za nějž sloužily ukradené kusy nádražního plotu, uhlí posbírané po nádraží a ostatně jakékoliv kusy a kousky dřeva, které vojáci při toulkách okolo nádražních budov našli. Vojákům neuniklo snad nic, co se dalo spálit. Spotřeba otopu byla velká, v březnu a dubnu bylo nutno topit celý den i noc, vojáci se střídali na směny, aby oheň nevyhasl. Rudolf Medek v jednom z románů popsal takový klasický obraz března 1918: „Vůz byl uprostřed volný. Stála zde malá kamínka, u kterých seděl starší chlapík s kapičkou u nosu a zvolna přikládal silná polena dříví, kusy všelijakých latí, občas hrudu černého uhlí a různé tříštky zurážených železničních plotů.“¹⁸

Teplota a její udržování na snesitelné úrovni byla jedním z mnoha sporných bodů života těplušky. Za prvé muselo být rozhodnuto, kdo se bude starat o otop a o kamna, vojáci se hádali ohledně nočních i denních služeb, v neposlední řadě byla problémem intenzita vytápění. Pokud se topilo moc, vojákům na horních lůžkách bylo příliš vedro, a pokud se topilo méně, vojáci dole a zejména v blízkosti špatně těsnících dveří nebo škvír téměř omrzali.¹⁹ Zcela přesně to charakterizoval Pavel Fink v autobiografickém románu *Válčící národ*: „Který sakrament jen vymyslíl tyhle těplušky? Vždyť je to hotová mučírna! Buben je do běla, na krok nelze se k němu přiblížit, nechceš-li se zalknout žárem. Odsedneš-li, pořád ještě z předu přismažuješ, ale záda již ti přimrzají ke vratům.“²⁰ V některých vlcích byly posléze ustanoveny funkce tzv. *dněvalných*, dva muži v každé těplušce měli za úkol se starat o její čistotu, zásobu dřeva a vytápění.²¹

K základním prvkům vybavení, jako byly palandy, rychle přibývaly police na noviny a knihy. Zpočátku tiskovin mnoho nebylo, zvláště těch

¹⁸ R. MEDEK, *Mohutný sen*, Praha 1930, s. 38; srov.: A. ZEMAN, *Osvoboditelé*, s. 123.

¹⁹ „Jelikož dobrovolci spali po šesti i více nad sebou na každé straně, byla v obou patrech nestejná teplota: bylo-li horním příjemně teplo, tu krajním dole div nepřimrzly vlasy ke stěně vagonu – mrazem hřebíky a kov byly pokryty jíním – a bylo-li dole teplo, tu nahoře bylo již nesnesitelné vedro.“ Otakar VANĚK – Vojtěch HOLEČEK – Rudolf MEDEK (edd.), *Za Svobodu III*, Praha 1926, s. 29.

²⁰ Pavel FINK, *Válčící národ*, Praha 1925, s. 573.

²¹ J. KYNCL, *Od Bachmače*, s. 232.

českých, častým čtením byly různé staré otrhané kalendáře. Přednostní místo bylo určeno pro nejnovější výtisk *Československého deníku*, nejdůležitějšího informačního média té doby pro dobrovolce. V jednodušších časech, když byl dostatek cigaretového papíru, se stará čísla novin schovávala, jindy se z nich stal materiál na ubalení cigaret. Vojáci přinesli lampy (někdy koupené, jindy ukradené), tu a tam sehnali (stejným způsobem) klasický ruský samovar. V některých vozech vojáci dokonce vyrazili, když přišlo hezčí počasí, prkno ve stěně a vytvořili tak okénko, skla byl samozřejmě nedostatek jako všeho.²² V těpluškách se objevily improvizované stolky a stoly a nikomu nevadilo, že jeden takový stůl byl vyroben z ukradených dveří od jakéhosi nádražního záchodu.



Osobními vagony – zde pro převoz raněných a nemocných – disponovali dobrovolci v předjaří 1918 jen zcela výjimečně

Adolf Zeman připomínal, jakým způsobem si dobrovolci opatrovali vše potřebné: „... potkával stále takové ‚široké‘ postavy bratří, vlekoucích cosi pod svými plášti. Ale dělal, jako když to nevidí. Těplušky, které

²² „Jiní prořezávají okénka do tmavých dobytčáků a zasazují do nich neuměle skla...“ V. CHÁB, *Bachmač*, s. 92.