



JDI!

## VZPOMÍNKY LEGIONÁŘE OTAKARA HUSÁKA

KNiha II.



NAKLADATELSTVÍ  
EPOCHA



EDICE PAMĚTI  
ČESKOSLOVENSKÉ  
OBCE LEGIONÁŘSKÉ

**JDI!**

VZPOMÍNKY LEGIONÁŘE OTAKARA HUSÁKA

KNIHA II.



JDI!

VZPOMÍNKY LEGIONÁŘE OTAKARA HUSÁKA

KNIHA II.

  
NAKLADATELSTVÍ  
EPOCHA



Copyright © Československá obec legionářská, 2018

Photos © Archiv Kanceláře prezidenta republiky, Fotoarchiv VHÚ-VHA Praha,  
sbírka ČsOL, M. Mojžíš, sbírka J. Charfreitaga

Czech Edition © Československá obec legionářská, Praha 2018

ISBN 978-80-87919-41-5 (Československá obec legionářská)

ISBN 978-80-7557-140-3 (Nakladatelství Epoque)

ISBN 978-80-7557-629-3 (ePub)

ISBN 978-80-7557-630-9 (mobi)

ISBN 978-80-7557-631-6 (pdf)

Památce matky a otce a těm, kteří pohár mého života naplnili štěstím až do kraje – své ženě Libuši, dcerce Elišce a naší babičce

táta

„JDI,“

řekl otec –

kolikrát v životě jak kámen dopadlo až na dno mého svědomí: „J D I!“

a já poslechl.

## OBSAH

Část druhá: V řadách francouzských chlupáčů – poilus — 11

Z Archangelska do Cognacu — 12

Země vykrvácená — 42

Dvojčata: 21. & 22. pluk — 51

Terron – vouziers — 150

Rodiče a kmotři ČSR — 180

Návrat domů — 210

Část třetí: Občan slouží budování armády (1. díl) — 223

Bílý slon — 224

Domov v posledním jednání světové války a po jejím skončení — 239

Náčelníkem vojenské kanceláře presidentovy — 273

První vláda Kramářova – Těšínsko — 322

Štefánik, Janin, Pellé, Piccione — 328

Slovensko, Podkarpatská Rus — 340

Podkarpatská Rus — 355

Přílohy — 359

Poznámka editora — 390





Vážení čtenáři,  
sestry a bratři,

v ruce držíte druhý díl rozsáhlých pamětí generála Otakara Husáka. Vychází u příležitosti 100. výročí bojů čs. vojáků ve Francii a vzniku samostatného československého státu. Jsou přímým svědectvím těchto událostí, protože autor se jich sám zúčastnil. Do Francie přijel na podzim 1917 v čele prvního transportu dobrovolníků z Ruska a od začátku se aktivně podílel na výstavbě čs. vojska, jeho výcviku, rozvoji a formování. Byl také jedním z organizátorů slavnostní přísahy v Darney, která se uskutečnila 30. června 1918 a kde on osobně vojákům předčítal slavnostní slib. Od roku 2002 slavíme toto datum jako Den ozbrojených sil. Následně se v čele I. praporu 21. pluku účastnil slavných bojů u Terronu. Krátce po skončení války, již na konci listopadu byl poslán v čele vojenské mise do právě vzniklé republiky, prezident Masaryk si jej ihned po svém příjezdu vybral za velitele své Vojenské kanceláře. Byl tak u formování armády, boje o integritu hranic nového státu i prvních politických machinací a pletich. Ve svých funkcích se setkával a jednal s mnoha domácími i zahraničními osobnostmi, na řadu z nich ve svých pamětech pamatuje a představuje je ze svého pohledu a dle svých zkušeností. Právě tyto osobní prožitky z období tak důležitých pro vznik a přežití republiky činí jeho paměti velmi zajímavými nejen pro laické čtenáře, ale i profesionální badatele. Doufám proto, že osloví co nejširší čtenářskou obec a přinesou jí mnoho nových a neznámých informací!

*plk. v. z. Pavel Budinský, Ph.D., MBA  
předseda Československé obce legionářské*



**ČÁST DRUHÁ  
V ŘADÁCH FRANCOUZSKÝCH CHLUPÁČŮ –  
POILUS**

## Z ARCHANGELSKA DO COGNACU

Archangelsk, jeden z největších ruských přístavů, byl spolu o 600 km severozápadně ležícím Murmaňem nejdůležitějším přístavem za války. Leží při ústí velotoku Dviny na jižním břehu Bílého moře asi na rovnoběžce 64,5. O dva stupně výše probíhá již polární kruh a tam přechází Bílé moře v Ledový oceán. Má jednu velkou nevýhodu: zamrzá. Murmaňský přístav, ačkoliv leží mnohem severněji, vlivem teplého Gofského proudu nezamrzá, je ale menší, není tak vybaven a také železniční trať spojující jej se zázemím nebyla tehdy dostatečně vybudována; pracovali na ní spolehliví zajatci Češi, kteří neutíkali do blízkého Finska. Strašné podmínky, v jakých tam žili, nedají se ani vylíčiti; umírali na cyngu<sup>1</sup> a mor po tisících; co pražec, to mrtvola zajatce, většinou Čecha. Do obou přístavů dováželi Spojenci válečný materiál; vyváželo se hlavně dříví a konopí. Archangelsk byl za války mohutně vybudován, práce v něm kypěla. Zboží se vykládalo a nakládalo, jeřáby skřípěly, na zesilování a prodlužování mola pracovala beranidla.

S kapitánem lodi a jeho důstojníkem měl jsem ještě nějaké jednání ohledně umístění a zásobování mužstva a po příchodu do společné kabiny se Šidlíkem a Kouklíkem padl jsem do koje a spal jako zabitý. Ráno jsem se setkal na palubě s francouzským abé Gracier, se kterým jsem se znal z francouzské kolonie kyjevské. Loď stále ještě nakládala, až konečně kol 11. hodiny vyjíždíme řekou na raide. Psalo se 16. 10. (viz pozn.), pluli jsme širokou Dvinou asi 3 hodiny a potkávali spoustu parníků všech národností. Dostal jsem novou kabinu, č. 9, společně s francouzským letcem Schwarzem. Pod postelemi měli jsme malé, ale velmi těžké bedničky s platinou, prý as za 80 milionů franků. Tak jsem měl lože dražší snad než babylonský Sardanapal.<sup>2</sup> Ve 4 hod. odpoledne vyjeli jsme na širé moře.

<sup>1</sup> Kurděje.

<sup>2</sup> Podle římského historika Ktésiasa poslední asyrský král, který si liboval v dekadenci, luxusu a velkém bohatství. Pravděpodobně se ale jedná o karikaturu Aššurbanipala, posledního významného, historicky doloženého asyrského krále, který byl velmi vzdělaný, ale zároveň krutý k poraženým nepřítelům, například vzbouřencům z Babylonu.

17. října. Jedeme stále na sever; moře je klidné tak, že mořská nemoc příliš neřadí. Zděšení Francouzek, že pojedou s nějakými cikány (Bohemiens), se rychle proměnilo v nadšení. Nesmrtelný hlas přírody promluvil. Navazovaly se styky a známosti, které na vzdory polárnímu klimatu nabývaly stále více na vřelosti. V transportu bylo  $\frac{2}{3}$  dobrovolníků mladších 30 let, mnoho se slušnými znalostmi francouzštiny. Všichni se bezvadně chovali; sám kapitán vbrzku prohlásil, že takový transport ještě nevezl. Mezi Francouzky bylo jen několik starších, jemných a vysoce vzdělaných dam, velkou většinou byly to mladé dívky a ženy, vychovatelky, guvernanky, společnice, písařky a úřednice různých zastupitelských úřadů a zahraničních firem; téměř všechny znaly dobře rusky. Naši hoši také, takže ani po této stránce nebylo žádných potíží. Brzy se vytvořily zábavné kroužky, hrálo se a tancovalo. Na žádost dam kapitán, zvláště když se stalo známým, že s námi jede 100 bývalých důstojníků jako prostí vojáci, povolil cirkulaci po palubě a i přístup do společenských místností, kde to naši zpěváci, hlavně náš tenor Rytíř se „Závišovými písněmi“ a ruskými romancemi, Kratochvíl s muzikanty, totálně vyhráli. Začalo to vždy úspěšnou „Marseillaisou“.

18. října ve čtvrtek obrátili jsme se směrem na západ a přiblížili asi na tři míle murmaňskému pobřeží poloostrova Kola. Budeme tu čekat na válečné lodě. Mořská nemoc přechází. Břeh je beznadějně pustý; ani keříček není vidět. Na vršcích, téměř horách, leží sníh a místy severní pláně jsou pokryty ledovci. Včera sem tam jsme zahlédli majáky. Ve 3 hodiny obracíme k jihu a 19. 10. stojíme v klidné zátoce Jukenki u mysu Svatý Nos (68. rovnoběžka, 8. poledník od Petrohradu). Museli jsme se vrátit asi 200 mil pro nebezpečí hlášených ponorek. Skalnatý břeh je obydlený; všude signální stožáry. V zátoce plno lodí i bárek hledajících bezpečí. Jednou tu prý stáli francouzští důstojníci 14 dní. Nad hladinu trčí vrak potopené lodi.

Případá mi, že i my jsme takovým vrakem; část posádky zachraňuje se tam a my jinam: plujeme do země, jejíž národ zpívá ve své hymně – Den slávy nastává (Le jour de Gloire est arrivé) a kde Ernest Denis vítá náš prapor, jehož barva bílá je čistá jako naše svědomí a červená jako naše krev.

Vzpomínám 1914 mobilsace, audience u cara, ministr Běljajev, rozhodnutí válečné rady, Družina, ten Blaník zanícených mladíků, prý fantastů, nejstrašnější pro nás rok 1915, rok velkého ústupu, intriky a jednání o mír, „Paléo logue“ s jeho slepým sobectvím špinícím čest Francie, 1916 Kyjev, růst vojska, spory v týlu, vítězství Brusilova, 1917 převrat, Kerenský, chaos, Zborov a konečně lodivod Masaryk,

po jeho rozkazu jsme nyní v Ledovém moři, v jehož mlhách číhají na nás ponorky nepřítele. Vracím se do kabiny zapsat, nač myslím a vzpomínám; můj zrak padá na dárek starého praporečnicka Družiny – hůl, kořen jakéhosi kavkazského keře Kisil, také bys mohla vyprávět o sněhu, blátě, písku a i sem tam o lidských hřbetech. Jdu znovu na palubu. Srdce plné smutku, hlava plná nadějí. Srdce tu necháváme, ale hlava vítězí: bojovat, bojovat všude, kde se dá, do konce.

20. října. Včera byl tady bál „dravec“, jako v Apollu. Mládenci se drželi, myslím, že by vypili celý bufet sami.

Stojíme stále, čekáme křižníky; pluly vysoko na sever. Prohledávají moře, slídí. Byli jsme u Alexandrovska, kde končí Murmanská dráha. Měli jsme se s nimi setkat u Rybáckých ostrovů. 21. října ve čtyři hodiny odpoledne vyjíždíme z klidné zátoky na širé moře. Nastává mořská nemoc celý týden. Moře je neklidné, až bouřlivé. To prý je dobře, ponorky se nemohou přiblížit, prozradí je pěna tříštících se na nich vln. Mimo to v nepravidelných intervalech kličkujeme, aby se nedostaly do boku lodi. Při každém ostrém obratu zvedá se žaludek, chudáci vojáci v břichu lodi!

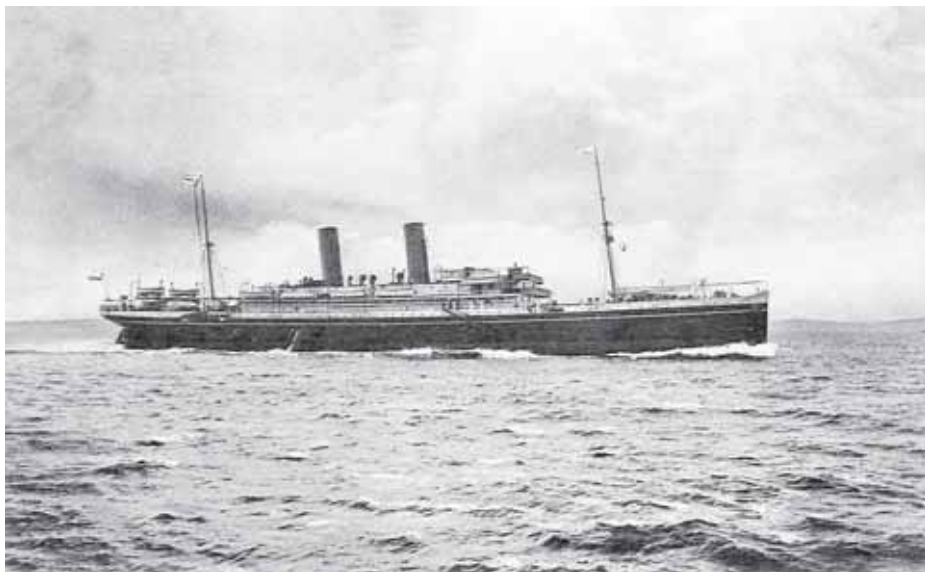
Malé parníčky, které nás doprovázely, byly na třetí den zaměněny anglickou lodí křiklavě pomalovanou. Náš konvoj má nyní 4 lodi.

Na přídi i zádi máme děla; dělali zkoušku se střílením. Svázali prázdné bedny a hodili do moře. Asi na půl míle vzdálenosti stříleli do cíle; první projektil přeletěl asi o 200 kroků, ale druhý již seděl v cíli. Prkénka vyletěla vysoko do vzduchu.

Později mi důstojník vykládal celý systém obrany. Mimo jiné ukázal mi na strážný koš, ve kterém byl námořník prohlížející dalekohledem hladinu moře. Měl tam koš s křičícími racky; ti prý slídí, hladoví, po potravě; jsou nacvičeni, že na periskopu je uvázána chycená ryba; vrhnou se na ní a dělostřelci hned do toho místa pálí. Houpal mě, asi jako nás všechny houvalo moře, ale si non e vero, e bene trovato (Není-li to pravda, je to dobře vymyšleno). Po setmění všechna okna muse-la býti zatemněna a na palubě se nesmělo kouřit. Zvláštní služba prováděla přísnou kontrolu; z diskrétnosti hlučně, aby nás na palubě (a i v záchranných člunech) nerušila, neboť tma nám nepřekážela, ba naopak. Ani abé Gracie proti tomu nic neměl, také rád pobýval na palubě v dámské společnosti a také mu zima nepřekážela.

Mořská nemoc začala silně řídit a předrážděnost lidí stoupala. Jako stravu dostávali ohříváné hovězí konzervy, kterým říkali „opice“. K tomu něco z těsta a polévku bez chuti. Kdo prodělal mořskou nemoc na sebeluxusnějším parníku, ví dobře, že i nejlepší a nejzamilovanější jídlo je protivné. Nebylo divu, že lidem

byla protivná i vůně barvy plechových krabic, a tak jídlo házeli do moře a krmili velké ryby, které loď následovaly. Chleba dostávali lidé, zvyklí na sytý černý ruský chléb, jen první dva dny a pak jen špatné vojenské francouzské suchary. Pasažéři se zřekli části svého chleba ve prospěch vojáků.



*Parník Kursk byl postaven roku 1910 pro nadnárodní Východoasijskou společnost se sídlem v Kodani. Loď jezdila na trati Libavá (dnes Liepāja v Lotyšsku) – New York. Po vypuknutí války byl používán armádou, po válce se vrátil na svou původní linku. V roce 1930 parník koupilo Polsko a do roku 1939 používalo jako SS Polonia (sbírka ČsOL).*

23. října lodní komitét podával stížnost na zásobovatele, Angličana Torra, že jím prodávané věci předražuje a vyzývali i naše ku stížnosti na špatné stravování. Dobrovolníci kamarádili s ruskými námořníky, ti je odborně poučovali a naši zase jím vykládali, co jsme vlastně zač a proč ještě chceme a musíme bojovat. Nedali se ale získat pro nějakou akci, která by nám v budoucnu bývala mnoho neprospěla, ba naopak. Dlouho, dlouho byli jsme zavaleni nedůvěrou všech, i vlastních lidí. Konečně naši dobrovolníci prožili již mnohem horší dny na frontě i v plenu (zajetí). A pak neměl nikdo, počínaje mnou, peníze; koupilo se trochu tabáku a byl konec; pro mořskou nemoc ani kouření nechutnalo.

Příklad důstojnické stovky dobře působil; bez rozdílu snášela vše dobré i zlé. Když pak někteří z nich, kteří nejlépe ovládali řeči, po předchozí poradě byli provisorně naznačeni na důstojnická místa, nežárlili na vybrané. Bylo přeci nutno transport v jeho dosud povrchní organizaci rozdělit na roty, čtyři atd.

Úřední dokumenty, které jsem na cestu obdržel, mimo jmenný seznam, byly více než jednoduché: nesly datum 3. 10. , t. j. 16. 10. nového kalendáře, a byly beze všech razítek a formulářů. Na lístku vytrženém z notesu potvrzoval major Vergé, že kapitán Husák je velitelem transportu, pověřen dovésti jej do francouzského přístavu a místní velitel se žádá o poskytnutí podpory a informací. Druhým se již naznačovala určitá organisace; cituji:

Příkaz 3-/16 10 1917.

Ešelon československého vojska částí naloděný na parník Kursk ku přeplavbě do Francie.

Komandantem ešelonu po dobu plavby a pobytu ve Francii až do doby, kdy budou učiněna francouzským vojenským velitelstvím dispoice definitivní, ustanovuje se br. kapitán Otakar HUSÁK.

Ešelon rozděluje se na 4 roty a zvláštní komandu borispolských důst. čekatelů. Komandantem jmenuje se:

1. rot.	lieutenant Šidlík	lieut. Vlasák
2. rot.	Kouklík	Kopal
3. rot.	Voců	Micko
4. rot.	Inger	Bednář

Dle telegrafické zprávy došlé dnes na loď rozhodly francouzské vojenské úřady, aby naše vojenské části ve Francii nosily uniformu francouzskou s československým národním odznakem.

Jménem Odbočky Č. Sl. N. Rady vyslovuji všem bratřím dík za disciplínu projevenou během transportu a přeji jim pro další budoucnost štěstí junácké!

V Archangelsku 3. října st. st. 1917

Plnomocník prof. Masaryka: štábní kapitán Chalupa

Stále bylo co zařizovati, a tak práce bylo dost. Dobré vůle také; kancelář vlastně neexistovala, všechno bylo primitivní a improvisovalo se. Ale průběhem dlouhé cesty se lidé poznávali osobně a seznamovali.

Vyjeli jsme někam až nad 74. rovnoběžku k Medvědím ostrovům. V neděli ráno máme býti u anglických břehů, zatím ale máme blíže k Islandu.

28. října v neděli časně ráno jsme se potkali se čtyřmi torpédoborci, které nás nyní doprovázejí: C66 a C69 objíždějí konvoj jak ovčáctí psi. Namalovaný křížník někam zmizel. Rovněž se nám ztratily dvě pomalu jedoucí nákladní lodi vezoucí



konopí. Již v Anglii jsem se dověděl, že pluly kratší cestou kol břehů Norska a jedna z nich byla torpédována. I náš *Kursk* byl na jedné ze svých předcházejících cest torpédován právě ve vodách, do kterých vplouváme; dostal torpédo právě v okamžik, kdy měnil ostře směr plavby a byl zasažen na zádi vedle šroubu. Díky důmyslnému systému uzavíratelných komor naklonil se jen na bok a záď se částečně potopila. Posádka se vrátila a doplula tak až do 60 mil vzdáleného Liverpoolu. Měla tedy již praxi a žádnou hrůzu před ponorkami. Mělo to velkou cenu.

Dopoledne bylo vidět vysoké skály nějakých ostrovů (Shetlandských?), odpoledne daleko na obzoru dvě hory (Orkneye?). Moře je mnohem klidnější a od včerejška již nikoho netrápí mořská nemoc.

Po celou dobu plavby zpěváci pod vedením Rytíře pilně cvičili. Nejen důstojníci ze stovky, ale i prostí vojáci se znamenitě společensky uplatňovali. Všichni byli jsme předmětem dotazů, co jsme to za podivný národ cikánů, který je tak překvapivě vzdělaný, co vlastně chceme atd. Otázky, které nás pronásledovaly všude a po celou dobu války; zpočátku urážely, pak jsme si zvykli a trpělivě vykládali. Také činnost úmorná, ale vděčná. Získali jsme tím národu trvale mnoho lidí a věrných přátel. Téměř každý z pasažérů lodi navázal styky s nějakým Čechoslovákem, psal mu, posílal dárky; ba došlo po válce i ku sňatkům.



*Paluba parníku Kursk cestou do Velké Británie (VÚA-VHA).*

Ze soboty na neděli 27. října pohřbívali jsme do moře rumunského majora Diamandi,<sup>3</sup> bratra ministerského předsedy, měl nějakou misi ve Francii, ale po cestě podlehl jakési staré chorobě; byl již při výjezdu z Archangelska vážně nemocen. Jednoduchý, dojemný obřad byl vykonán o půlnoci. Mrtvola v pytli z lodního plátna zatěžkaném kameny byla položena na široké prkno ležící na zábradlí. Po krátkém proslovu kapitána a modlitbě všech přítomných za zvuků Anděla páně zpívaného našimi zpěváky byl nebožtík sesunut do moře. K ránu se obřad opakoval; zemřela Francouzka, souchotinářka.

Moře je klidné, jedeme krásně, ačkoliv právě tyto vody Severního moře jsou nejvíce zamořeny ponorkami. Stále se neví, kam vlastně jedeme. Kapitán dostává rozkazy bezdrátovou telegrafií. Mluví se o Liverpoolu, také o cestě přímo do Brestu. Odpoledne mi pomocník kapitána řekl, že jsme na výši skotského Aberdeenu, na východním pobřeží. Noc byla krásná, skutečně poetická.

29. října v pondělí časně ráno vzbudil mne veliký hluk, že je vidět země, majáky. Sotva jsem se stačil obléci a již jsme vjížděli do široké řeky Tyne; po obou březích, v délce několika km, samá skladiště, mola, u kterých kotvily lodí a loděnice, ve kterých kypěla práce. V pozadí samá továrna, komíny a dým. Hoši čistí, vyholení a v naprostém pořádku se vyhrnuli na palubu a pozorují ten úžasný pracovní ruch, který již dávno neviděli. Na několika místech, na šikmo k vodě se sklánějícím břehu je vidět po šesti menších lodích, snad torpédovkách nebo ponorkách, v práci. Vidět žihadla plamenů v rukou svářečů, hluk pneumatických nýtovaček. Míjíme molo, od kterého odjíždějí lodí do Bergenu; nyní prý jezdí z Aberdeenu. Vedle kotví ponorka. Dojem této technické síly je mohutný, chlapcům září oči. Rytířův sbor zanotoval anglickou hymnu. Všechna práce na březích ustála; rozhostilo se ticho a velebně se nese píseň nad hladinou řeky. Dělníci, obecnost stojí obráceno k nám v pozoru; po skončení písně všechno propuklo v křik, hvízdalo, do toho sirény. Koukáme tázavě a nešťastni na sebe, že nás tak vypískali, ale lodní důstojníci spokojeně a šťastni vysvětlují, že nás tak vítají! Taková loď zpívající tak krásně hymnu tam jistě ještě nepřijela! Tož nyní zahřměla „Marseillaisa“, pak naše hymna a bojovné, pochodové písně. Všeobecné

<sup>3</sup> George Ion Diamandi (1867–1917) byl rumunský politik, dramatik, novinář a archeolog. Během první světové války se podílel na vyjednávání spojeneckých smluv, po vypuknutí bojů se dobrovolně přihlásil na frontu. Po porážce Rumunska byl poslán do Francie, během cesty ale zemřel. Od mládí trpěl chorobou srdce.

nadšení a spokojenost. Na místě, kde máme zakotvit, čekají nás užaslí důstojníci a úředníci. Informují se u kapitána, o co jde.

Tak jsme po plavbě trávající 13 dní zakotvili v Newcastlu; délka normální plavby do Archangelska je 1865 mil, což znamenalo denní průměr pro *Kursk* 143 míle (asi 230 km), s naší klikatou cestou, která vedla vysoko na sever, kde k ránu vše na palubě bylo zledovatělé, uplavali jsme snad třikrát více.

Na pasažéry do Francie čekal již zvláštní vlak do Londýna, my jsme se měli vyloďovat až na druhý den, ve středu. Pasažérky si ale přály ještě jeden večer (nebo noc) na rozloučenou, a tak se i stalo. Odpoledne byl pořádán pěkný koncert na palubě, který měl velký úspěch i u publika, které se shromáždilo na molu. Zatím angličtí důstojníci vnikli rychle do situace a nálady. Loď nepřevzali, takže nepodléhala suchozemským zákonům, kde kupř. požitek „ohnivé vody“ byl dovolen jen v určitých, a to málo, hodinách, ale večer byl bar, dávno již pustý, bohatě zásoben počínaje whisky vším. Malér byl v tom, že statky pozemskými jsme nikdy neoplývali, ale byli jsme pasažéry a kapitánem s důstojníky královsky hostěni. V životě jsem neměl tolik modřin od pomačkání a objímání jako tu noc od obra kapitána, jeho pomocníka a mechanika. Těch přípitků!

Loď se nedotýkala břehu, převzata nebyla, zákonitě kontrole nepodléhala a svědomí i těch nejpřísnějších puritánů bylo čisté. V roce 1920, když jeden legionářský transport z Vladivostoku zakotvil v přístavu suezském, příběhlo k nim několik členů posádky z *Kurska*, který tam náhodou také kotvil. Vyprávěli jim, jaký prý jsme to byli pořádný a veselý transport, a pozdravovali nás. I my jsme na ně vzpomínali.

Žádný režisér by byl nevykouzlil takovou Valpurginu noc, jakou jsme prožili. Pro nedostatek dam vypůjčili si od nich někteří naši junáci šaty; maškarní bál překonávající operní balet. Konečně úleva nervům po přestálé nebezpečné cestě. Všechno zapomenuto a nyní: Užij dne (nebo noci). Ohnivě mládí, „ohnivá voda“, ohnivě písňe k ránu sentimentální. Nikdo snad nespal. Ke čtvrté hodině ranní šel jsem se loučit s lodními důstojníky a kapitánem. Ten se přehrabával svou medvědí tlapou v ohromné citeře na stole, zamlženýma očima podíval se na mě, ještě jeden stakan whisky, pomačkal mne ve svém objetí a s námahou, těžce vypravil ze sebe: „Tak když už nebudu vozit Čechoslováky, tak nebudu hrát!“ Vzal citeru, položil na židli, sed si na ni, zkrřížil ruce na stole, položil na ně hlavu a spal. Tak jsem ho našel v 9 hodin ráno, když jako poslední jsem odcházel z lodi. Bylo to krásné, nezapomenutelné.

Přístavní důstojníci prohlásili, že za celou dobu existence Velké Británie taková loď k jejím břehům ještě nepřistála!

30. října civilní pasažéři odejeli krátce před námi. My jsme se začali vyloďovat v 8 hodin. Vše šlo jako na drátku. Nádraží bylo nedaleko. Organizace všeho prvotřídní. Poslední velké loučení a pochod na nástupiště. Hledám náš vlak a nic nevidím. Ptám se, kde jsou naše vagóny, a tu mi ukazují na dvě garnitury osobních vozů po obou stranách nástupiště. Vidím plyšová sedadla a ptám se znovu: to přeci není náš vlak! Ujišťují mě, ano, to jsou vaše vlaky. Žasneme, kdy pak se tohle „Čechomedánovi“ stalo za války, aby jel na sametu! První a druhá rota nastoupily do jedné, třetí a čtvrtá do druhé soupravy, každý má své pohodlné místo. V půl 12. vyjíždíme přes York, Sheffield, Leicester, Oxford do Winchesteru. Malá výprava z Rumunsku, 56 dobrovolníků a 3 důstojníci, se s námi sloučila.

Již při vjezdu do přístavu v Newcastlu jsme byli omráčení pracovním ruchem a nyní projíždíme průmyslovými oblastmi, nestačíme ani chápat vše, co vidíme z rychle jedoucího vlaku. Snad už není ani možno, aby úžas a obdiv více stoupal. Zračí se to v rozradostněných tvářích a hovorech vojáků. Válka je vyhraná! Předjíždíme vlaky s válečným materiálem, těžká auta, děla, bedny munice – Anglie vyráběla již tolik, že to všechno nestačila dovézt do přístavů. Mohutným dojmem působí koksárny, vysoké pece, ocelárny po setmění. Ano, tady byla záruka vítězství. Projíždíme mnoho tunelů.

V Yorku nás čekalo překvapení. Stojíme ve stanici a se zájmem pozorujeme (pochopitelně) bíle oblečené hezké dívky s odznaky červeného kříže, jak se vyhrnuly s naloženými vozíčky na nástupiště. Jeho úroveň byla ve stejné výši s podlahou našich vagonů. Byl to starý, ale pohodlný typ vozů, každý oddíl měl své dveře otvírající se na bok. Andělé zabočili rovnou k nám, otevřeli dvířka a do každého oddílu vsunuli táč s osmi v bílém papíru balenými balíčky a hned dál do vedlejšího a zase dál. Ihned bylo zjištěno, že to voní jídlem, a ihned přišly deputace, že na to nemají peníze. Můj pobočník Čermák rychle zjistil, že to je normální zásobovací služba, přirozeně bezplatná. Dívky zmatené odmítáním některých vojáků se smíchem vrací a podávají jim tácy. Ve 2 minutách je u mě několik deputací vojáků: „Bratře kapitáne, nemohl by ses nějak postarat, abychom zůstali v anglické armádě? Tady to mají vojáci nějaký náramný!“ Nálada stoupá. V Leicesteru nás krmili znovu, tam se již na nic neptáme a předháníme se v projevech díky andělům v bílém.

Jeli jsme ve dvou vlcích až s půlhodinovým časovým intervalem, sám jsem jel s druhým transportem. Ten dojel v 10 hodin večer, za úplné tmy, do Winchesteru,