

VOZNE LÉGIOVLAKU

Plošinový vozeň s obrneným automobилоm

Plošinový vozeň slúžil ako pojazdné stanovisko obrneného automobilu. Bol to jediný spôsob, ako transportovať obrnené automobily na dlhé vzdialenosti. Takto obsadzované vozne boli často začleňované do zostáv obrnených vlakov a slúžili ako pancierové prvky vlaku. Predlohou pre stavbu repliky automobilu, postaveného Jánom Queisnerom, bol jednovozový Austin, ktorý vznikol prestavbou pôvodne dvojvozového Austinu I. série ťažko poškodeného v boji.

V roku 1918 sa podarilo príslušníkom 1. pluku československých légii v Rusku ukoristiť nepriateľský vlak na stanici v Pemze. Súčasťou vlaku bol aj plošinový vozeň s jednovozovým Austinom. Tak začala jeho kariéra v légiách. Ihneď bol zaradený do stavu a nasadený do bojov s bolševikmi. Podľa ruského vzoru mu legionári dali meno, zvolili ale české „JURÁŠ“, ktoré nosil na bokoch veže. Službu v légiách ukončil v roku 1920, kedy bol pred odchodom vojska z Vladivostoku predaný. Jeho ďalší osud nie je známy, ale predpokladá sa, že sa do dnešných dní bohužiaľ nezachoval.

Obytný vozeň

Vozeň nie je prístupný pre verejnosť, pretože slúži ako zázemie pre súčasnú posádku Légiovlaku. Zvonka je upravený do podoby osobných vozňov, ktoré boli zaradované do legionárskych ešalónov.

Tepluška

Tepluška je označenie prevzaté z ruštiny pre pôvodne bežný nákladný vozeň so strechou, upravený zateplením stien pre dopravu osôb. Čs. legionári sa s takými stretávali už od začiatku vojny pri preprave na fronte a ďalších presunoch, ale sami nimi disponovali až od začiatku roku 1918, keď bol Československý zbor nútený začať ústup z Ukrajiny pred postupujúcimi vojskami Nemecka a Rakúska - Uhorska. Československé pluky druhej divízie, ktoré boli rozložené východne od Kyjeva, obsadili a držali železničný uzol Bachmač. Príslušníci zhromaždili vozne ako pre seba, tak aj pre ostatné jednotky zboru, a tak umožnili ústup z Ukrajiny.

Od marca 1918 sa československé vojsko na Rusi zabývalo vo vlakoch (ešalónoch) v počte 12 - 16 mužov na jeden vozeň. Vlaky slúžili ako pojazdná kasáreň a stali sa do roku 1920 domovom našich vojakov, ktorí si ich postupne dovybavovali a zdobili. V druhej polovici roku 1918 postupne dochádzalo k odstráneniu improvizácií, jednotlivé jednotky boli dopĺňované, nové sformované a tým dochádzalo aj k budovaniu logistických a podporných častí (kuchyne, pekárne, práčovne, zbrojárske, technické, krajčírské, dielenské, obuvnícke, stolárske a ďalšie dielne, sklady, štáby, nemocnice a iné), a to predovšetkým vo vozňoch.

Pri dobývaní Transsibírskej magistrály dochádzalo k obsadzovaniu železničných úradov na staniciach čs. legionármi. Celkom disponovalo čs. vojsko na Rusi 531 osobnými a 10 287 nákladnými vozňami, ktoré boli usporiadané v 259 vlakoch. V tomto počte nie je zahrnutých 27 ešalónov zdravotných a evakuačných a mnoho ešalónov spojeneckých vojsk. V roku 1919 sa čs. armádny zbor stiahol na Sibír k ochrane magistrály. Po nástupe Červenej armády

začiatkom roku 1920 začala evakuácia čs. vojsk zo Sibíri do Vladivostoku a potom 42 lodnými transportmi do vlasti.

Štábny vozeň

Každodenný život československých dobrovoľníkov na Rusi v období od marca 1918 do konca roku 1920 bol prepojený so železnicou. Na koľaje sa však nesťahovali len vojaci, ale skutočne celé československé vojsko. Okrem vojakov bola za najdôležitejšiu považovaná výzbroj a výstroj spoločne so zásobami všetkého druhu. Do vlakov sa ale presunuli aj všetky služby, dielne a väčšina skladov. Potom vznikali špecializované vozne rôzneho určenia. Štáby jednotlivých jednotiek so sebou priviedli do vagónu menšie či väčšie kancelárie všetkého druhu. Tento vlak je ukážkou nie príliš častej, špecializovanej úpravy vozňa.

V čase, keď čs. légie bojovali s boľševickými oddielmi, museli štáby jednotlivých plukov alebo divízií riadiť boje na frontoch. Pre tieto účely sa upravovali vozy do podoby kancelárií vybavených telefónnym a telegrafným spojením, mapami, pracovnými stolmi, písacími strojmi a pod. Pre svoju prevádzku potrebovali tieto kancelárie pripojenie na telefónne a telegrafné vedenie, preto v plnej miere fungovali v dobe státia vlaku v stanici. Na väčších staniaciach a v mestách sa štáby častejšie umiestňovali v budovách.

Spočiatku bolo ich vybavenie značne primitívne, ale s postupom času a získavaním nových vozňov boli používané nielen nákladné kryté obytné vozy - teplušky, ale predovšetkým upravené osobné vozidlá II., III. či IV. triedy. Vyššie štáby a velitelia sa postupne sťahovali do vozňov prvých tried či veľkopriestorových vozidiel vyšších úradníkov ruských dráh, a to aj vrátane vozidiel lôžkových reštauračných. Najrozšírenejšie boli osobné vozidlá II. a III. triedy, z ktorých boli vymontované lavice a prepážky. Nepostupovalo sa podľa žiadnych jednotných predpisov, vozne boli vybavované štandardným kancelárskym nábytkom alebo bol do nich nábytok vyrábaný z toho, čo bolo k dispozícii.

Štáby jednotlivých streleckých plukov tak využívali 16 - 22 osobných vozidiel, čo tvorilo cca 5 - 6% z vagónov ešalónov plukov. Štáby divízií mali k dispozícii 12-16 osobných vozňov a štáb československého vojska dokonca 54 osobných vozidiel, čo tvorilo štvrtinu vagónov siedmich ešalónov, v ktorých bol prevážaný tento štáb.

Zdravotný (sanitný) vozeň

Táto služba prešla dvoma odlišnými etapami. Najskôr v rokoch 1914 - 1917 súvisela s organizáciou československého vojska v rámci ruskej armády. Potom od marca 1918, keď bola začatá evakuácia na východ, začala pôsobiť už úplne samostatne a nezávisle na ruskej armáde.

Každá z troch divízií čs. vojska disponovala svojou nemocnicou, divíznym lazaretom, domom pre rekonvalescentov, skladom, zubným kabinetom a divíznym sanitným vlakom č. 1 - 3. V Jenisejsku bola zriadená venerologická nemocnica, spojená s bakteriologickým a sérologickým inštitútom, v Omsku potom ešte stála nemocnica. Nemocnica v Tomsku sa rozšírila o oddelenie pre choromyselných a v Irkutsku pôsobila venerologická ambulancia. Na evakuáciu ranených a chorých vojakov do Vladivostoku boli k dispozícii sanitné vlaky č. 4 a 5.

Centrom čs. zdravotnej služby sa stalo mesto Čeljabinsk, kde bola zriadená hlavná nemocnica s 800 lôžkami. Pozdĺž celej magistrály potom boli československými jednotkami využívané ďalšie nemocnice a zdravotnícke inštitúcie. Veľmi dobre sa vtedy osvedčili sanitné vlaky, ktoré boli využívané predovšetkým pre evakuáciu ranených, ale tiež pre ošetrovanie a operácie. Sanitné vlaky boli zložené z vozňa operačného, vozňa pre ťažko ranených, vozňa s kuchyňou, s pracovňou a ďalších určených pre personál a materiál.

Menšie zdravotné vlaky pozostávali len z niekoľkých vagónov, vďaka tomu boli dobre pohyblivé a mohli sprevádzať aj jednotlivé jednotky. Pre dopravu ranených z bojiska sa využívali rýchle vlaky s jedným až dvoma zdravotnými vozňami. Na rieke Volge disponovali legionári tiež nemocničnými loďami. Od roku 1919 sa postupne československé jednotky presunuli na nový úsek od Omska po Bajkal. Tomu bola prispôbená aj zdravotná služba a premiestnené nemocnice.

Plošinový vozeň

Pre presun materiálu slúžili bežné plošinové vozne.

Poštový vozeň

Československé jednotky boli až do bolševického prevratu súčasťou ruskej armády a pracovala pre nich vtedy ruská poľná pošta. Na Ukrajine zostal československý armádny zbor bez poľnej pošty do tej doby, než sa rozhodlo, že čs. vojsko zostane na Sibíri. Pri plánovaní štruktúry našej armády počas zjazdu vojska v Čeljabinsku v lete 1918 bolo uznesené zriadiť poľnú poštu.

Postupne boli v roku 1918 zriadené poštové úrady vlakových pôšt, poštové expozitúry a poštové stanice, divízny úrad, správa poľnej pošty a armádny poľný poštový úrad. Všetky tieto úrady boli umiestnené v železničných vozňoch, okrem poštového úradu v Jekaterinburgu, ktorý bol umiestnený v budove Národnej rady a jeho hlavné agendou bolo sprostredkovať poštovú dopravu medzi Informačno-osvetovým odborom a ďalšími čs. ústrednými úradmi.

Prevádzka samostatnej poľnej pošty československého vojska v Rusku sa začala 16. septembra 1918 na trati Čeljabinsk-Samara-Ufa-Syzran. Toto spojenie bolo postupne predĺžované až do Vladivostoku, kam dorazila prvá poštová zásielka dňa 8. novembra 1918.

Pošta bola prepravovaná prostredníctvom tzv. Poštových ambulancií, tj. Upravených teplušiek s posádkou legionárskych poštárov, ktorí počas jazdy spracovávali a triedili zásielky, a to v celej dĺžke (cca 7.000 km) bez vystriedania, čím dosiahli svetového diaľkového rekordu v poštovej ambulatnej doprave. Naša poľná pošta dopravovala tiež poštu spojeneckých vojsk na Sibíri a neskôr aj miestnych úradov a civilného obyvateľstva v okolí magistrály. Pritom bola považovaná za rýchlejšiu a spoľahlivejšiu než miestna ruská pošta. Pri odchode čs. plukov na východ boli poštové úrady na západe rušené a zriaďované nové medzi Irkutskom a Vladivostokom. Pri evakuácii do vlasti pracovala na každej lodi poľná poštová expositura pod vedením lodného poštmajstra. Bolo ich celkom šesť, posledná mala podľa mena lode poštovú pečiatku s nápisom «President Grant XXXV».

Krajčírsky vozeň

Pôvodne bolo ruské vojsko súčasťou cárskej ruskej armády, ktorá Českú družinu a neskôr pluky, vstrojovala a zásobovala. Čs. armádny zbor sa však formálne osamostatnil, takže prestal byť súčasťou ruskej armády. Okrem výstroja a výzbroje sa tak museli čs. vojaci postarať o vlastné zásobovanie - jedlo a ostatné potreby - pre asi 60 tisíc ľudí a 12 tisíc koní, ďalej palivo a materiál pre lokomotívy a vagóny, ale aj autá a lietadlá.

Keď začalo byť nutné obstarávať pre našich vojakov nové uniformy a na Sibíri nebolo možné zohnať v dostatočnom množstve látky, obrátili sa legionári z Vladivostoku na najbližších spojencov v rámci dohody, ktorými boli Japonci. Z Japonska sa dodávali jednak látky pre šitie nových uniforiem u našich jednotiek na Sibíri, časť uniforiem sa potom šila priamo v Japonsku pod dohľadom našich vojakov. Napriek tomu sa nové uniformy dostali k niektorým jednotkám ešte len v čase, keď sa vo Vladivostoku chystali na nalodenie a odchod späť do vlasti, preto sa týmto uniformám hovorilo "Vladivostocká" alebo "návratová".

Predajný vozeň – YMCA

V historickej časti tohto vozidla sa nachádza replika predajného pultu, aké boli v bufetoch legionárskych jednotiek na Sibíri. Predajne s potrebami a potravinami pre vojakov prevádzkovali jednak samosprávy jednotlivých plukov, neskôr podobné zariadenia prevádzkoval aj "strýko z Ameriky", teda celosvetová organizácia YMCA, spočiatku hlavne je členovia pochádzajúci z radov slovenskej menšiny v USA. Jej pomoc čs. légiám bola základom jej masového rozšírenia v Československu za prvej republiky. Tento vozeň slúži pôvodnému účelu, môžete si tu zaobstarať spomienkové predmety a publikácie o československých légiách.

Obrnený vozeň

Obrnené vlaky sa prvýkrát začali používať vo vojnách v druhej polovici 19. storočia. Ich úlohou bolo nielen zaistiť bezpečnosť na trati, ale v čase vojny tiež zapojenie sa do bojových operácií, odohrávajúcich sa v blízkosti železnice. Prvýkrát bol improvizovaný obrnený vlak našimi vojakmi použitý v marci 1918 pri bojoch s nemeckou armádou u železničného uzla Bachmač. V rámci otvorených bojov čs. legionárov s bolševikmi od mája 1918 boli obrnené vlaky jedným z najdôležitejších bojových prostriedkov našej armády.

Vývoj obrnených vagónov bol postupný. Spočiatku išlo o bežné vagóny, ktoré boli vyzbrojené guľometmi a niekedy aj delami na plošinových vozňoch. Pre ochranu posádky boli použité improvizované prostriedky na tlmenie striel, spravidla vrecia s pieskom. Následne dochádzalo k ďalšiemu zlepšovaniu obrnených vagónov a začali sa používať ukoristené, v továrni postavené špecializované vagóny i obrnené lokomotívy z výzbroje bývalej ruskej armády. K stavbe obrnených vlakov často poslúžil betón, traverzy, fošne a podvaly a vďaka umu našich predkov tak vznikali zo starých uhoľných vozov amerického pôvodu pohyblivé nedobytné.

Dielenský vozeň

Légie žili vo vlakoch na Transsibírskej magistrále viac ako dva roky. Počas tej doby si legionári museli väčšinu vecí obstarat' sami, preto okrem obytných a bojových vozidiel mali vo vagónoch aj sklady výstroje a materiálu a tiež špecializované dielne.

Tento vozeň Légiovlaku bol vďaka iniciatíve Nadácie Milana Rastislava Štefánika zrekonštruovaný slovenským Klubom historickej techniky Zvolen. Légiovlak je tak skutočne československý a pripomína, že za našu slobodu bojovali Česi spoločne so Slovákmi. Historický vozeň SK KHT 55 56 92 20 388-1, vyrobený v roku 1906, bol určený ako batožinový vozeň Cisársko-kráľovských štátnych dráh kkStB. Po vzniku samostatnej Československej republiky prešiel pod štátne dráhy ČSD, kde dostal označenie Zlb 2-31388. Aktívne putovanie po železničiach skončil okolo roku 1970, do roku 2000 potom dosluhoval ako skladový vozeň pre potreby Rušňového depa vo Zvolene a v stanici Hronská Dúbrava, kde postupne chátral. V žalostnom stave bol vozeň presunutý členmi Klubu historickej techniky pri rušňovom depe Zvolen - KHT do Zvolena, kde čakal na svoju opravu na muzeálne účely.

Výrobca: Vagónka Ringhoffer, Smíchov, Praha

Výrobné číslo: 72244

Rok výroby: 1906

Označenie KkStB: Gd 21283

Označenie ČSD: Zb 2-31388 do roku 1949

Zlb 2-31388 po roku 1949

V roku 2014 sa dohodli na rekonštrukcii vozňa jeho záchrancovia z KHT so zástupcami Nadácie Milana Rastislava Štefánika, ktorí hľadali vhodný historický vozeň pre repliku dielenského vozňa Légiovlaku, ako účasti slovenskej strany v projekte Légie 100. Vhodné podmienky pre začatie prác na oprave vozňa sa podarilo vytvoriť v Železničných opravovniach a strojárňach Zvolen, a.s. a finančne podporiť z dotácie Ministerstva obrany Slovenskej republiky.

Do časti interiéru zrekonštruovaného dielenského vozňa pripravila Nadácia Milana Rastislava Štefánika historické expozície slovenského dielenského vozňa, kovárne a kovoobrobne. Kovárňa je osadená vyhňou s nožným pohonom, nákovou na mohutnom kláte a zbierkou historického náradia. Kovoobrobňa sa pýši funkčným sústruhom z roku 1873 na nožný pohon a expozíciu dotvára pracovný stôl so zverákom a náradím. Vystavené historické exponáty sa podarilo zhromaždiť vďaka súkromným darcom.

V druhej časti interiéru vozňa je inštalovaná expozícia s tematikou prvej svetovej vojny, Československých légii, o Slovákoch - legionároch a zásluhách Milana Rastislava Štefánika na vzniku, formovaní a medzinárodnom uznaní légii.

Dokončený slovenský dielenský vozeň pre Légiovlak bol predstavený verejnosti dňa 12. mája 2015 v areáli podniku ŽOS Zvolen a.s. a 13. mája úspešne absolvoval na trati Zvolen - Kriváň a späť všetky prepísané skúšky, aby sa z historického exponátu mohlo stať prevádzky spôsobilé vozidlo. Po skúšobnej jazde bol sa vozeň vydal na svoju prvú veľkú cestu Zvolen – Vrútky - Praha. Tam bol odovzdaný nositeľovi projektu Légiovlak, Československej obci legionárskej, ktorá ho zaradila do súpravy Légiovlaku, aby mohol 19. mája 2015 slávnostne odštartovať z 1. nástupišťa železničnej stanice Praha hlavní nádraží na svoju niekoľko ročnú cestu po tratiach Českej republiky a Slovenskej republiky.

Tým sa nielen úspešne odštartoval slovenský vklad do projektu Légiovlak, ale aj ukončila oprava historického vozňa č. 72244. Toto všetko by sa asi neudialo bez prvotného impulzu Nadácie Milana Rastislava Štefánika, úsilia členov KHT, finančnej podpory Ministerstva obrany SR, veľkej ústretovosti ŽOS Zvolen a.s. a nezištnej pomoci ďalších organizácií, firiem a individuálnych nadšencov a podporovateľov projektu. Pôvodne batožinový vozeň Gd21283, dnes SK KHT 55 56 92 20 388-1 je v súčasnosti jedným z troch zachovaných vozňov tohto typu na území Českej republiky a Slovenskej republiky, avšak jediný pojazdný svojho druhu. Preto si právom po skončení projektu Légiovlak zaslúži ďalší muzeálny život, snáď už ako národná technická pamiatka, aby ostal čo najdlhšie a v čo najlepšom stave zachovaný pre ďalšie generácie, tak ako mnohé historické takto chránené vozidlá – dôkazy umu a šikovnosti našich predkov, svedectva pohnutej histórie a snáď aj romantiky cestovania v minulosti.

Ďalšie informácie o Légiovlaku nájdete na webe www.legiovlak.cz
alebo na profile ČsOL www.facebook.com/CsOL
Virtuálna prehliadka vozňov je prístupná na webe
<http://www.csol.cz/domains/csol.cz/index.php/legiovlak>