

ВЕРНОСТЬ ТРАДИЦИЯМ РУССКОЙ ЭМИГРАЦИИ В ЧЕХОСЛОВАКИИ

РУССКОЕ СЛОВО

2022

01

АЛЕКСАНДР МЕНЬ:

СВОБОДА — НЕЛЕГКИЙ ДАР...
НО БЕЗ НЕЕ НЕВОЗМОЖНО
ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ
ПОДЛИННОГО ЧЕЛОВЕКА

ЦЕНА: 60 КРОН

02201





АЛЕКСАНДР МУРАТОВ
ДИНА МУРАТОВА

ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ПРАГУ: ПО МОРЯМ, ОКЕАНАМ И МАТЕРИКАМ

11 ноября 2020 года исполнилось 100 лет со дня прибытия на родину пассажиров последнего, 36-го транспорта Heffron из Владивостока. Чехословацкое общество легионеров посвятило этому юбилею специальный выпуск журнала *Legionářský směr* [1]. В нем на 111 страницах описаны маршруты 42 транспортов (а также контингент пассажиров, характеристика кораблей и другие сведения). Журнал «Русское слово» опубликовал к этой дате статью историка Линаиды Давыдовой [2], в которой освещена организационная и экономическая сторона деятельности железных дорог России по перевозке войск ЧС корпуса по Транссибирской магистрали. Наряду с этим заметен недостаток описаний транспортировки воинских частей корпуса морским путем из Владивостока в порты Европы и из них в Чешскую Республику, что мы и попытаемся восполнить данной публикацией.

[1] *Legionářský směr. Speciál. Transporty z Ruska. 2020. S. 2–112.*

[2] *Давыдова Л. Как была организована эвакуация чехословацких легионеров. Русское слово № 12/2020. С. 20–23.*



Военный министр Чехословацкой Республики М. Р. Штефаник во время инспекционной поездки в войска Чехословацкого корпуса в России. В первом ряду слева направо: генерал В. Н. Шокоров, М. Р. Штефаник, британский генерал У. Х. Боуз, Б. Павлу; во втором ряду, в папахе, — Р. Медек. Екатеринбург, 10 декабря 1918. Slovenské národné múzeum



Солдаты Чехословацкого корпуса перед посадкой. Владивосток, 1919. Фото: American Red Cross / Library of Congress USA

Переезд корпуса из Владивостока на родину морским путем начался в 1919 году, после создания Чехословацкой республики в октябре и окончания Великой войны в ноябре 1918 года, еще до перемирия с большевиками на Дальнем Востоке в 1920 году. Однако первые акции по перемещению чехословацких добровольцев на европейский театр военных действий начались еще в 1916 году. Поэтому следует начать рассмотрение вопроса с них.

О ПЕРВЫХ ТРАНСПОРТАХ

Попытки и первый опыт перемещения ЧС добровольцев с Юго-Западного и Румынского фронтов на Западный фронт Европы были предприняты в 1916 году в ходе Великой войны. Чехословацкие добровольцы уже второй год сражались в составе армии России, формировались их полки. Они послали приветствие созданному Чехословацкому Национальному Совету в Париж с признанием его руководящей роли. Ответ председателя Совета Т. Г. Масарика стал первым обращением к чехам России в лице делегатов проходившего в Киеве в апреле 1916 года Второго съезда Союза ЧС обществ России. Он приветствовал съезд, поблагодарил делегатов за признание Совета и создание дружины, но при этом отметил: *«Главная роль в освободительном движении принадлежит „людям из дома“ (имеются в виду военнопленные, находящиеся в России. — Примеч. авт.), роль людей из-за границы важна как вспомогательная, но и это немало»*. Национальный Совет видел в военнопленных резерв для включения в освободительное движение, ведь они после плена вернутся на родину, а «заграничные чехи» могут остаться за рубежом. Поэтому 5 июля в Петроград приехали заместители председателя Совета. Й. Дюрих должен был организовать набор чехов и словаков из лагерей военнопленных в экспедиционный корпус армии России, уже воюющий во Франции. У М. Р. Штефаника была иная цель — сформировать из пленных подразделения, которые подчинялись бы только ЧС Национальному Совету в Париже.

Тогда же Штефаником и Дюрихом обсуждались планы перевозки добровольцев из России. Но вскоре Дюрих отошел от чешской политики: он стремился подчинить движение чехов и словаков России власти империи и стал с нею сотрудничать.

Штефанику не удалось организовать транспорт добровольцев из России в 1916 году. Но в конце года он согласовал пропуск 760 земляков

из румынских лагерей военнопленных в Россию. Проезд их в начале 1917 года через Кишинев и Москву в северные порты осложнился эпидемией тифа и Февральской революцией. Только 5 июля 261 человек отплыл из Архангельска на судне «Двинск» в порт Ла-Рошель. В том же году на Салоникский фронт выехали чешские и словацкие добровольцы, служившие в Первом югославском батальоне в Одессе. Они в январе отправились в Мурманск и оттуда на французском корабле через Великобританию, Тунис и Мальту с другими чешским добровольцами 19 марта достигли Салоник в Греции. Так процесс начинался.

Второй раз перемещение чехословаков во Францию произошло в 1917 году. Началось это с переговоров Т. Г. Масарика с французским министром вооружений и военного производства А. Томасом в июне в связи со сдержанным отношением Временного правительства к созданию самостоятельных чехословацких воинских частей. Обсуждалась возможность перевозки 30 000 воинов и военнопленных на фронт во Францию. Но переговоры прервал успех Чехословацкой бригады 2 июля у Зборова. Уже 4 июля начальник Генерального штаба А. А. Брусилов издал приказ о формировании 2-й чехословацкой дивизии, а А. Ф. Керенский разрешил неограниченный набор чешских и словацких военнопленных. Это дало возможность ЧС Национальному Совету послать во Францию до конца года два транспорта. Первый транспорт (командир капитан Отакар Гусак) в составе 10 офицеров, 1100 унтер-офицеров и рядовых, 100 выпускников офицерских курсов, среди которых были участники боя у Зборова, выехал поездами из Житомира в Архангельск, где к ним присоединились 400 добровольцев с Румынского фронта. 16 октября они отплыли на корабле «Курск» в Великобританию, в Ньюкасл, а в ноябре высадились во Франции, в Гавре.

Второй транспорт (командир капитан Г. Гибиш) в составе 133 офицеров и 237 рядовых и унтер-офицеров вышел из Житомира в ноябре, но в связи с Октябрьским переворотом задержался на четыре месяца в Череповце и только 21 марта 1918 года в Мурманске погрузился на английский корабль, зашел в Великобританию и 31 марта причалил во Франции в порту Гавр. Прибывшие добровольцы стали в 1918 году полками № 21 и № 22 в составе бригады и приняли присягу Франции.

Третье перемещение ЧС корпуса происходило в 1919 и 1920 годах после провозглашения Чехословацкой республики и окончания Великой войны. Теперь корпус был формированием регулярной армии Чехословакии, ее иностранным легионом, совершающим эвакуацию из России в метрополию.

После окончания военных действий в Европе во Владивосток 16 ноября 1918 года приехали М. Р. Штефаник, министр воинства ЧС Республики (начальник всех ЧС войск в России, Франции и Италии), и М. Жанен, представитель Франции в Сибири. Генерал Штефаник и сопровождающие его лица поехали к войскам на запад. В Омске встретились с командиром 2-й дивизии Р. Гайдой, 5 декабря в Петропавловске провели смотр 1-го полка — того, который не подчинился приказу своего командира Й. Швеца. Результат был неутешительный — боеспособность низкая. 6 декабря Штефаник встречался с командованием и войсками в Челябинске и 8 декабря — в Екатеринбурге, когда шла Пермско-Кунгурская операция 2-й дивизии совместно с войсками Колчака. Эти встречи подтвердили сомнения Штефаника в боеспособности войск.

Новости, приходящие из Европы, особенно с родины, изменили боевой дух бойцов ЧС корпуса. Война в России для них утратила смысл, обострилось желание вернуться домой. Кроме того, стало очевидным, что полки перегружены ранеными, инвалидами, стариками, членами семей с детьми, примкнувшими колонистами и другим лицами. Журналист Й. Кудела писал: *«Штефаник, увидев ситуацию, пришел к мнению, что нашим полкам в том состоянии, в каком они тогда находились, на фронте нечего делать. <... > Если наше войско останется в Сибири еще на год, то оно распадется».*

НАСТУПИЛ 1919 ГОД

Генерал Штефаник принял меры: 5 января 1919 года приказом № 401 предписал проведение эвакуации в два этапа. Первый этап — эвакуация инвалидов, больных, лиц старше 50 лет (по заключению врачей — старше 42 лет), а также колонистов с семьями с целью освободить войска от неактивного в военном отношении состава. Сроки второго этапа эвакуации не определялись.

Седьмого января министр воинства провозгласил корпус «чехословацким войском в России, не участвующим в военных действиях». Во исполнение этого генерал Ян Сырови отдал приказ полкам покинуть фронт, передав позиции войскам Колчака. 8 января Штефаник подписал приказ об утверждении в структуре Финансового управления корпуса Военской сберегательной кассы, предшественницы Легиобанка в Иркутске (начальником был назначен Й. Полак), а также подтвердил гарантию выплаты вкладов республикой. Это повысило доверие вкладчиков и привлекало новых.

16 января в Новониколаевске объявлено о прекращении деятельности ЧС Национального Совета на родине в связи с обретением независимости и подписано Постановление военного министра № 588 о роспуске филиала ЧСНС для России. Правление его стало Отделом Военного министерства во главе с Рудольфом Медеком, члены правления назначены сотрудниками министерства с продолжением выполнения своих прежних функций. В тот же день Штефаник отправился в путь из России.

Эвакуация первой очереди протекала почти весь 1919 год (с января по ноябрь) двенадцатью транспортами. К началу года во Владивостоке собралось много потенциальных пассажиров: инвалиды, раненые, больные, колонисты с семьями, иностранцы и дети-сироты, приставшие к частям корпуса. Санитарные и эвакуационные поезда привозили пополнение. Но не приходили пароходы, обещанные Штефанику комиссаром американского Красного Креста на январь и февраль. Владивостокские руководители решили нанимать за свои средства места для эвакуируемых на судах союзников, чьи пароходы уходили из Владивостока. Доктор В. Гирса сумел договориться о местах на итальянском пароходе Roma. Это был корабль водоизмещением 4000 т. Он увозил на родину 727 бывших австро-венгерских военнопленных. Оставались свободные места.

ТРАНСПОРТ 1. ROMA

139 легионеров.

Командир — майор Франтишек Йирасек

Главный врач гарнизона Рудольф Раше отобрал 139 инвалидов и больных. Их погрузили на пароход Roma. Средства для оплаты взяли в финансовом управлении корпуса. 15 января 1919 года после выступления Гирсы под звуки оркестра 5-го стр. полка транспорт покинул Владивосток.

Через два дня он остановился в Йокогаме, с 27 до 29 января шел в Шанхай. Здесь при осмотре города встретили членов делегации министра Штефаника. 9 января остановились в Сингапуре, после пополнения запасов и угля 12 февраля вышли далее по водам Индийского океана в Коломбо на Цейлоне. Простояв там ночь, Roma направилась к Красному морю и далее по нему к Суэцкому каналу. 5 марта встали в очередь перед каналом. 10 марта в Средиземном море обошли Сицилию и остановились в Неаполе. 13 марта отсюда чехословацким санитарным поездом выехали в Австрию и 14 марта были в Чешских Будейовицах. В тоже день поезд пошел в Прагу. Здесь, к удивлению легионеров, их приняли за репатрированных военнопленных. Торжественной встречи не было. Путь Владивосток — Прага длился 54 дня.

ТРАНСПОРТ 2. MADRAS

415 инвалидов и больных, 34 «разных».

Командир — капитан Франтишек Вондрачек

Только через месяц после ухода Roma удалось привлечь британское Его Величества госпитальное судно Madras, на которое поместили пациентов, легионеров и гражданских, и поручили их шеф-лекарю — английскому врачу Дикесу, двум врачам-американцам и сестрам. Персонал и корабль не были подготовлены для работы с тяжелоранеными — не было специальных помещений и оборудования.

14 февраля корабль покинул Владивосток и в тот же день пристал в порту Модзи на острове Кюсю. Там приняли 55 инвалидов, они лечились в Японии. 19 февраля отплыли в Гонконг. В нем пробыли три дня; кто мог, выходил на берег. 27 февраля отправились в Сингапур. Здесь стояли несколько дней, осматривали город, получили помощь от американского консула.

С 8 марта начали путь на Цейлон. Умер от туберкулеза рядовой 9-го стр. полка Либор Минкс. Хоронили его с опусканием флага при строе английских солдат с оружием. Тело, зашитое в полотно, спустили в море. 14 марта Madras причалил в Коломбо. Осмотру города помешала жара. 24 марта вошли в Красное море, через четыре дня были в Суэцком канале.

29 марта пришли в Порт-Саид, затем в Александрию. К всеобщему удивлению, капитан сказал, что дальше везти не может, пришлось всем перейти на меньший пароход Empir. На нем вышли в Триест 5 апреля, но капитан заявил, что опасается блуждающих мин в Адриатическом море. Поэтому после оповещения чехословацкого правительства пошли на причал в Неаполь. 9 апреля 1919 года прибывших встретили посол в Италии Лев Борский и военный атташе подполковник Ян Шеба с итальянским поездом, которым эвакуированные доехали до Падуи, где пересели в чехословацкий состав и через Австрию отправились в Прагу, куда прибыли 17 апреля 1919 года, на 58-й день пути.

ТРАНСПОРТ 3. SHERIDAN

100 инвалидов и больных.

Командир — майор Йосеф Дошек

После двух месяцев ожидания американский военный грузовой транспорт наконец предоставил места. Он шел в США. Погрузились быстро. Жилые помещения под палубой были невероятно тесными. Плетеные спальные места размещены в три яруса одно над другим так близко, что лежащий ниже не мог сесть. Проходы узкие. Под потолком висят куртки, наполненные пером, — спасательные средства.

14 апреля вышли в море. Первая остановка в Нагасаки. Стояли два дня, пополнили запасы. С 19 апреля в пути на Филиппины. 24 апреля остановка в Маниле. Здесь легионеров разместили в городе в казармах. Они отдыхали от неудобств шесть дней. 30 апреля начали путь в США по Тихому океану. Остановившись на острове Гуам в порту Агане 6 мая и на Гавайских островах в Гонолулу 18 мая.

Утром 27 мая Sheridan прибыл в Сан-Франциско. Здесь легионеров встречало много земляков — американских чехов и словаков. Был прием в ратуше и другие встречи. Вечером 29 мая 100 инвалидов заняли места в отдельном поезде для проезда через страну на берег Атлантики.

Третьего мая после ряда остановок и встреч с земляками прибыли в Чикаго. Поезд сначала остановили у чешских заводов, чтобы оповестить



На палубе госпитального судна Madras. Владивосток, 14 февраля 1919.
Фото: American Red Cross / Library of Congress USA

о приезде, на вокзале прибывших встречали «соколы» в униформе. На другой день в «Стромовке» собралось 10 000 земляков. После третьего дня выехали в Питтсбург и 9 июня прибыли в Нью-Йорк. Здесь тоже состоялись торжественные встречи с земляками.

Пятого июля на американском пароходе Rijndam пошли в Европу. Через десять дней высадились во французском Бресте. Далее — по железной дороге через Париж, Швейцарию и Австрию. Границу пересекли 25 июля 1919 года. Путь от Владивостока до границы родины занял 102 дня.

В июне начали прибывать корабли Красного Креста США, обещанные Штефанику на январь — февраль. На них ушли транспорты №№ 4, 5, 7 и 8.

ТРАНСПОРТ 4. NANKING

1024 инвалида и больных, 7 «разных».

Командир — майор Франтишек Йирса

Корабль китайский. Перед посадкой всех осмотрели американские врачи. 15 июня транспорт покинул Владивосток, направился через Японию по Тихому океану в США, порт назначения — Сан-Диего. Через три недели пути в воздухе появились альбатросы — берег Америки близко. По радио сообщили о том, как будут встречать легионеров.

Третьего июля высадились в Сан-Диего. На берегу прибывших приветствовали земляки и местные горожане. Затем их отвели на вокзал, поместили в поезд и отвезли в лагерь Катр-Кеарну, где они прошли обязательный восьмидневный карантин. Большое возбуждение вызвало сообщение: весь транспорт перевезут в Вашингтон на встречу с президентом Вильсоном. В комфортабельных «пульманах» пять дней ехали в Вашингтон. Была задержка — ливневые дожди размыли путь. Приехав, разместились в казармах.

18 июля состоялась встреча. После полудня все построились перед Капитолием, немобильных привезли на автомашинах. Руководил мероприятием военный атташе подполковник Гурбан, известный многим по России. Это было первое широкое открытие ворот железной ограды Белого дома перед иностранными военными, удостоенными чести приема президентом. Вышли президент Вильсон с супругой и свитой. Раздались возгласы взволнованных встречей легионеров. Президент был видимо доволен. В своем коротком выступлении он поздравил всех и выразил свое отношение к проблемам войны. Сенатор чех Сабат переводил. Президент пожал руки стоящим близко офицерам и удалился под гром возгласов: «Zdar!» Все вернулись в казармы.

На следующий день — отъезд в Ньюпорт-Ньюс. 20 июля пароходом Susquehanna пошли во Францию, 1 августа высадились в Бресте, а через три дня поездом отправились на родину. Минувя Париж, прибыли на границу, спустя два дня въехали в Швейцарию, далее в Австрию. Первая торжественная встреча прошла в Чешских Будейовицах, заключительная — в Праге. В пути были 46 дней.

ТРАНСПОРТ 5. ARCHER

1903 инвалида и больных, 4 «разных».

Командир — капитан Теодор Новак

Большой грузовой корабль Американского тихоокеанского общества, оборудованный для перевозки людей. Посадка длилась четыре дня. Каждый получил постель и при ней коробку. На палубу поднялись генерал Чечек, доктор Конопасек и американские медсестры. Отплыли 26 июня. Генерал Чечек на моторном катере провожал корабль. Курс — через Японию в Тихий океан и в США, в порт Сан-Диего.



Перед отплытием на судне Archer, принадлежавшем Американскому тихоокеанскому обществу. Владивосток, 26 июля 1919. Фото: American Red Cross / Library of Congress USA

Первая остановка в Йокогаме, далее в Агоне и Гонолулу. 20 июля выгрузились в Сан-Диего. Прибывших встречали с музыкой. Далее проехали поездом 40 минут и вышли в лагере Катр-Кеарну. Здесь было подготовлено угощение, на следующий день земляки разобрали приехавших к себе. 28 июля снова погрузились на поезд, в пути были еще остановки и встречи. Так прибыли в порт Норфолк, откуда 5 августа отправились в Европу на корабле Atolus. 15 августа прибыли в Брест. Далее маршрут пролегал через Париж, Швейцарию, Австрию, а потом уже по Чехословакии: Горни Дворжиште, Чешские Будейовице. В пути питались сухарями и консервами. В Праге ждало разочарование: на вокзале было много людей, никто их не заметил — ни единого теплого слова.

ТРАНСПОРТ 6. LIVERPOOL MARU

587 инвалидов, раненых и больных, 3 «разных».

Командир — подполковник Леопольд Косовски

29 июня во Владивосток пришел этот японский грузовой корабль, чтобы загрузиться хлопком и везти его во Францию. Центрокомиссия договорилась о посадке на него легионеров. После загрузки трюмов хлопком удалось разместить 590 человек. 9 июля на палубу пришли прощаться доктор Гирса и члены штаба корпуса. В 12:45 «Наша Маринка» (так перекрестили пассажиры корабль) ушла из Владивостока в Марсель. Маршрут — южный: вдоль берегов Азии по Индийскому океану, через Красное море в Средиземное. Остановки в пути те же, что и у предшественников: Карачи, Шанхай, Гонконг. 8 августа вышли из Сингапура в путь к Цейлону. В пути умерли рядовой Франтишек Касса и инженер Фриц. Хоронили их в море.

12 сентября прибыли в Марсель. Забастовка рабочих порта осложнила перемещение тяжелых инвалидов и раненых на железную дорогу.

Пришлось обходиться собственными силами. На следующий день выехали на родину. На пятый день пересекли границу Чехословацкой республики. Продолжительность пути — 62 дня.

ТРАНСПОРТ 7. MEINAM

399 инвалидов, раненых и больных, 12 «разных».

Командир — капитан Антонин Новотны

Meinam — четвертый из пароходов, о которых Штефаник договаривался с Красным Крестом. На нем уже разместились группы сербов, румын, итальянцев и французов. Командиром легионеров стал капитан Антонин Новотны.

Вышли из Владивостока 4 августа в 15:00. Новотны начал наводить порядок — назначил хозяйственником и кладовщиком транспорта подпоручика Отакара Ваню, отдал распоряжение: «В спальнях запрещено курить и зажигать свечи. В местах, где обедают и ужинают, дважды в день подметать и поддерживать порядок. Обязательно стричься и бриться. За непослушание будут наказания по уставу. Запрещен выход на пристань в тапочках и т. п.»

Первая остановка была 8 августа в Шанхае. 17 сентября прибыли в Коломбо. Были еще распоряжения, включая запрет общения с проститутками, но один случай заражения «неприличной болезнью» все же зафиксирован. 26 сентября остановились в Джибути перед входом в Красное море.

10 октября пристали в Марселе. Приказано тщательно упаковать вещи, сложить в одном месте. Двадцать человек должны были охранять их и обеспечить сохранность при транспортировке на повозках к поезду. Выехали в Чехословакию 10 октября, пересекли ее границу через 67 дней пути.

ТРАНСПОРТ 8. HEFFRON

875 инвалидов, раненых и больных, 2 «разных».

Командир — майор Вацлав Бенеш

Новый американский пароход Heffron, водоизмещением 7610 тонн, длиной 134 метра, плавающий с мая 1919 года, совершал свои первые рейсы. Он был послан с грузом во Владивосток, чтобы после разгрузки взять на борт чехословацких легионеров. После завершения посадки 13 августа на палубу пришел генерал Чечек со своим штабом проститься с уезжающими. В середине дня отчалили. Море бушевало, многие не спали. В четыре часа утра сильный толчок и остановка. Пассажиры решили, что брошен якорь, но винт продолжал работать. Трудно было понять, движется пароход или стоит. Оказалось, что нос судна уперся в скалу. Начались спасательные работы, появились японские спасатели. При попытках отбуксировать корабль от скалы рвались тросы. Инвалидов переводили на баржу. Повреждение оказалось серьезным. Всех вывезли на пристань Модзи, а пароход отправили в сухой док на большой ремонт. Простояли в Японии до 31 октября, затем отправились в путь.

Первой остановкой был Шанхай. Здесь получили от американского Красного Креста одежду, подходящую для тропического климата. Доплыли до Сингапура. 19 ноября пошли по Красному морю к Суэцкому каналу, 11 декабря остановились в Порт-Саиде, 17 декабря прибыли в Триест. Не обошлось без осложнений и здесь: не дошла телеграмма, посланная из Суэца в Прагу о приближении корабля к Триесту, поэтому не был подоготовлен поезд.

Легионерам предложили выбор: ждать санитарный поезд из Праги или ехать товарными неотапливаемыми вагонами с подстилкой из соломы. Несмотря на то, что уже мало кто обладал крепким здоровьем, на следующий день согласились ехать по Европе, как «в теплушках по Сибири», и даже без печек-буржук. 17 декабря 1919 года проехали через границу Чехословакии. Путь занял 126 дней.

КОРАБЛИ, НАНЯТЫЕ ЦЕНТРОКОМИССИЕЙ

Дальнейшую транспортировку легионеров первой очереди эвакуации ускорило то, что в августе — сентябре Эвакуационную комиссию преобразовали в гражданскую Центрокомиссию с широкими финансовыми и экономическими полномочиями для обеспечения транспортировки персонала и грузов. Члены комиссии искали корабли в частных японских морских фирмах. В результате наняли четыре парохода, которые вывезли более 4000 легионеров первой очереди эвакуации. Это транспорты 9, 10, 11, 12.



Японское судно Scotland Maru. Владивосток, 1919.
Фото: American Red Cross / Library of Congress USA

ТРАНСПОРТ 9. KARACHI MARU

995 инвалидов и больных, 29 «разных».

Командир — капитан Антонин Новак

Этот японский корабль, построенный в 1919 году, имел водоизмещение 6000 тонн. На него легионеров перевозил с берега небольшой паровик «Смельчак». 3 октября 1919 года генерал Чечек распрощался с легионерами и корабль отправился в свое первое заграничное плавание. Известно, что в 1943 году он стал военным кораблем Shozan Maru и был потоплен американской подводной лодкой.

На второй день пути в Японском море ухудшилась погода, угрожал тайфун. Поэтому капитан отвел корабль к берегу Кореи и там бросил якорь. 7 октября продолжили путь. Но море снова бушевало, у многих легионеров началась морская болезнь. Возникали разные проблемы, в частности, с кипячением воды для питья, не хватало оборудования для страдающих от качки. До Сингапура шли без остановок, не могли пополнить запасы пищи, потом все нормализовалось, умерших не было. В Триест прибыли 27 ноября, корабль встречали итальянские военные и чехословацкий консул Шеба. Корабельный журнал не сохранился. Сведений о приезде в Чехословакию нет. В пути до Триеста были 55 дней.

ТРАНСПОРТ 10. SARETOWN MARU

1077 инвалидов и больных, 44 «разных».

Командир — майор Антонин Оборский

В этом транспорте кроме легионеров были чехословацкие граждане, женщины и дети, один итальянец и один поляк. С 24 октября паровой катер «Надежный» доставлял пассажиров на борт, якорь подняли 27 октября. Провожал транспорт снова генерал Чечек. В пути остановок было мало, первая — в Сингапуре. 5 декабря прошли Порт-Саид. Причалили 16 декабря в Марселе, далее через Францию, Швейцарию и Австрию — в Южную Чехию.

ТРАНСПОРТ 11. ITALI MARU

980 инвалидов и больных, 57 «разных».

Командир — майор Александр Штепан

Среди пассажиров было много женщин, детей и гражданских лиц. После погрузки и прощания с генералом Чечек 22 ноября утром под звуки оркестра 1-го полка корабль покинул Владивосток. Первая остановка в Сингапуре. Здесь зафиксированы два случая смерти: умерли японский моряк и легионер Йосеф Шифнер, который во время купания в море был покусан акулой и скончался от ран. Рождество 1919 года встретили в Красном море. Высадились в Триесте 6 января 1920 года. Первая часть прибывших поехала в Чешские Будейовице сразу, другая — позже. В пути провели 45 дней.

ТРАНСПОРТ 12. SCOTLAND MARU

943 инвалида и больных, 89 «разных».

Командир капитан Богумил Бочек

25 ноября в 17:00 на палубу корабля поднялись генерал Чечек и сопровождающий его член правительственной делегации, прибывшей в Сибирь. Генерал в своем выступлении просил уезжающих братьев, чтобы они дома информировали об условиях пребывания в России и о необходимости ускорения эвакуации войска: «Главное — нам нужны финансовые средства. Технических препятствий нет, кораблей достаточно, есть затруднения эвакуационной комиссии при оплате их». Мороз не дал оркестру 1-го стрелкового полка заиграть, но не помешал легионерам на корабле и стоящим на моле запеть «Kde domov můj». Ехали с остановкой на острове Кюсю, обошли Тайвань и Борнео. В пути умер легионер Алоис Копецкий, его похоронили в море. Сочельник 1919 года встретили в Индийском океане. Праздник был омрачен смертью Верки, дочери Грундовых. В Суэце встречали новый 1920 год. При выезде из Порт-Саида каждый поучил резиновый круг — команда приготовила спасательные средства, так как в Адриатике еще плавали мины. Пристали к берегу в Триесте 8 января 1920 года на 44-й день пути. Убедились, что японские моряки возят быстрее.

Так завершилась эвакуация «первой очереди» — почти 9600 человек ■

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ