



Bram Vanderstok

Na útěku

**Příběh jednoho ze tří úspěšných účastníků
„Velkého útěku“**

OMNIBOOKS

Hlavní text © Estate of Bram Vanderstok, 1983
Předmluva © Robert Vanderstok, 2019
Úvod Simon Pearson © Greenhill Books, 2019
Mapy Peter Wilkinson © Greenhill Books, 2019
Překlad © Vlastimil Dominik, 2021

ISBN 978-80-88274-54-4

Považuji ho za rozeného vypravěče. Jeho útěky, jeho činy jako pilota Spitfíru, jeho zážitky ze zajetí a jeho neuvěřitelný útěk přes Pyreneje, to všechno vypráví dech beroucím způsobem, díky němuž jsem knihu přečetl na posezení. Četl jsem jen málo knih napsaných s takovou upřímností a skromností.

Dr. L. de Jong
Odbor dokumentace
Nizozemské Ministerstvo obrany

Předmluva

Robert Vanderstok

Konstatování „Pro vás už válka skončila!“ je známá fráze z mnoha hollywoodských filmů. I když je tento výrok afektovaný, jeho smysl byl samozřejmě donucen pochopit každý zajatý pilot. Jejich uvěznění v táboře pro válečné zajatce Stalag Luft III, z něhož se prý nedalo uprchnout, mělo za cíl zabránit těmto válečníkům v pokračování jejich vojenského poslání a připravit je o jejich bojové schopnosti. Britští a evropští piloti RAF v Severním areálu Stalag Luft III měli samozřejmě své představy, které se od jejich vězňů radikálně lišily. Byli stále v aktivní službě a jejich rolí, ba dokonce povinností bylo uprchnout a opět ohrožovat své nepřátele. Desítky let po této události historiky překvapuje, že uspěli ve své snaze naplánovat „velký útěk“ a donutit tak nacisty k rozsáhlému přesunu zdrojů a personálu. Tato událost, nyní nazývaná „Velký útěk“, byla zfilmována, zdokumentována a popsána mnoha autory a vojenskými historiky.

Zatímco podle původního plánu mělo uprchnout přes dvě stě mužů, okolnosti tento počet snížily na necelou polovinu. I tak to nebyl žádný malý čin a měl hmatatelný dopad na nacistickou válečnou mašinerii. Hitler původně nařídil zastřelit všechny uprchlíky jako varování pro ostatní zajatce. Lidé na vrchním velitelství ho přesvědčili, aby snížil počet popravených na polovinu dopadených zajatců.

Je pozoruhodné, že se tu chladnou zimní noc v březnu 1944 podařilo tunelem „Harry“ utéct šestasedmdesáti mužům. Stejně pozoruhodná je úspěšnost Němců, kterým se povedlo třiasedmdesát z nich znovu zajmout a padesát z těch třiasedmdesáti bylo bohužel zastřeleno. Nebo přesněji – zavražděno. Třiadvacet se jich vrátilo do různých táborů (sedmnáct se dostalo zpět do Stalag Luft III, čtyři poslali do Sachsenhausenu a dva na hrad Colditz). Když tu statistiku shrneme, jenom třem uprchlíkům se „útěk domů“ do Velké Británie povedl.

Toto je příběh jednoho z nich – mého otce Brama (Boba) Vanderstoka.

* * *

Před válkou a také po ní byl můj otec studentem medicíny. Současně se studiem se učil létat jako záložní důstojník Nizozemského královského letectva. Jeho sen stát se lékařem samozřejmě přerušila ta „drobná“ život měnící událost, které teď říkáme druhá světová válka. Ve dnech a měsících předtím nemohl v žádném případě takovou změnu života svého i své země předpokládat.

K invazi do Nizozemska došlo v květnu 1940. Holanďané neměli šanci se německému *Blitzkriegu* ubránit a po pouhých pěti dnech kapitulovali. Pro mladé lidi, jako byl můj otec, začaly být nové podmínky života v okupované vlasti nesnesitelné a současně motivující. Byl rozhodnutý odejít do Anglie na jediné spojenecké území v západní Evropě, které bylo schopné početným Hitlerovým vojskům odolávat.

Zatímco většina lidí si pamatuje mého otce jako úspěšného uprchlíka z nechvalně známého tábora Stalag Luft III, ve skutečnosti podnikl také řadu pokusů o útěk z okupovaného Nizozemska. Nakonec se mu to v roce 1941 podařilo cestou v nákladovém prostoru nákladní lodě *St. Cergue* plující pod švýcarskou vlajkou. Mnoha holandským občanům, kterým se podařilo uniknout před jejich novými německými vládci, a dostali se do

Anglie, se říkalo *Engelandvaarders*. Byli na to pyšní. Znamenalo to, že jste nadále vedli aktivní odpor proti nacistům.

Můj otec, který se znal s princem Bernhardem, debatoval s holandskou královskou rodinou, která se usadila ve Velké Británii, jak by mohl nejlépe sloužit své vlasti. Byl již letcem a RAF ho okamžitě přijalo do svých řad v hodnosti pilot officer (ekvivalent armádního podporučíka). Výborně létal a brzy se z něj stalo letecké eso. Tohoto pilota Spitfiru Němci 12. dubna 1942 sestřelili nad Francií.

Zajali ho a převezli do zajateckého tábora Stalag Luft III v Německu blízko Vratislavi. Když na ten tábor vzpomínal, říkal, že „to tam nebylo zas tak špatné“. Nevěděl, že jeho dva bratři, kteří zůstali v Nizozemsku a zapojili se do odboje, jsou také uvězněni. Na rozdíl od něj je poslali do koncentračních táborů a tam zahynuli.

Jak se píše v mnoha příbězích o Stalag Luft III, zajatí letci se rychle zapojili do snah o útěk. Organizátoři tohoto úsilí posoudili jejich schopnosti a určili jim odpovídající roli. Individuální přínos a předpoklad k úspěchu určovaly pořadové číslo uprchlíka. Můj otec se měl z tunelu dostat jako osmnáctý.

Práce na organizaci velkého útěku se docela podobala řízení velké společnosti, v níž se muselo složit dohromady mnoho střípků, aby do sebe dokonale zapadaly. Kopání tunelu bylo celkem jednoduché. Úkol komplikovaly další věci jako rozptylování vykopané zeminy, podpírání stropu a stěn, zavádění větracího vzduchu, elektrifikování tunelu a maskování vstupů do něj. Získání originálních dokumentů jako vzorů pro falešné doklady se dalo zvládnout, ale pečlivé zhotovení na pohled dokonalých úředních listin s malými štětečky s dvěma vlasy vyžadovalo mimořádnou trpělivost a výdrž.

Po měsících práce byl termín útěk nakonec stanoven na 24. března 1944.

Zatímco mnozí uprchlíci utíkali ve dvojicích, můj otec se domníval, že nejbezpečnější pro něj bude, když půjde sám. I dnes je hrozivé číst si příkaz k jeho zadržení v *Sonderausgabe zum Deutschen Kriminalpolizeiblatt* (Zvláštní vydání věstníku německé kriminální policie) publikovaném po jeho útěku. Jeho rodiče v Holandsku byli pod neustálým dohledem. Jeho otce týralo při výsleších gestapo.

Dovětkem tohoto příběhu je fakt, že svůj útěk úspěšně dokončil a během čtyř měsíců se dostal do Velké Británie. Vrátil se do služby, stal se velitelem 322. perutě Spitfirů a po zbytek války létal. Po skončení války se i se svou perutí vrátil do Nizozemska.

Nejdůležitější je, že se mému otci splnil jeho sen; stal se lékařem a emigroval do Spojených států. Jeho děti ho neznaly jako vojáka, ale jako lékaře. A trvalo roky, než jsme se dověděli o jeho skutečné a úplné minulosti. Velká Británie ho vyznamenala Řádem britského impéria, Francie mu udělila Válečný kříž a Nizozemsko dva Holandské záslužné letecké kříže. Stal se nejvíce vyznamenaným nizozemským vojenským důstojníkem. Dostal nabídku pracovat jako náčelník vzdušné obrany v nizozemském generálním štábu, což byla funkce zaručující nejslibnější vojenskou budoucnost. Žádná z těchto poct nebo příležitostí ke kariéře ho neodvrátila od jeho většího cíle stát se lékařem v Americe.

Příběh „Velkého útěku“ získal určitou nadčasovost, i když se před touto událostí i po ní uskutečnilo mnoho válek a konfliktů. Většina účastníků této události již dlouhou dobu nežije, ale jejich rodiny jsou na ně velmi hrdé. S touto hrdostí předkládáme jeho příběh.

Úvod

Simon Pearson

Tři čtvrtě století poté, co v březnu 1944 uprchlo z tábora Stalag Luft III ve východním Německu šestasedmdesát spojeneckých důstojníků, příběh jednoho z těchto mužů stále silně rezonuje s vynikající odvahou spojenou s jejich úsilím a zoufalou bolestí jejich obětí.

Byl jím Holanďan Bram Vanderstok, dnes více známý jako Bob Vanderstok, autor této knihy a osmnáctý muž z těch, kdo prošli 106 metrů dlouhým tunelem nazývaným „Harry“, zvěčněným hollywoodským filmem *Velký útěk*. Je možná ještě důležitější, že byl jedním ze tří mužů, kterým se podařilo vrátit se do Velké Británie, když podnikl nejúspěšnější útěk Evropou za války, do něhož byli zapojeni důstojníci RAF.

Tento útěk byl jen jednou ze šarvátek mnohostranného boje Boba Vanderstoka proti nacistům, do něhož ho přivedly události, jichž byl

svědkem, a znalosti toho, co Němci udělali jeho zemi a jeho rodině. Touto biografií, kterou napsal podle své paměti a zveřejnil v roce 1987, dlouho po těch letech, kdy zabíjel v boji a pak se věnoval záchraně životů jako lékař a chirurg, vydal v pozdějších letech svého života tuto knihu jako svědectví o Hitlerově režimu.

Když válka v květnu 1945 končila, Vanderstok bojoval s nacisty v mnoha rolích – jako stíhací pilot ve dvou letectvech; jako „zpravodajský důstojník“ pokoušející se organizovat nizozemský odboj; jako bojovný válečný zajatec utkávajícím se s Němci na jejich území; a po návratu do Británie jako příslušník spojeneckých vojsk osvobozujících Evropu.

Ovšem především byl hrdým vlastencem, synem Oranžsko-nasavské dynastie, který navázal silné vztahy s královskou rodinou své země.

Ale ačkoliv mu jeho odvaha a cílevědomost přinášely vítězství – válku skončil jako stíhací eso a nejvíce vyznamenaný holandský letec v historii – každý krok ve válce Boba Vanderstoka byl poznamenaný tragédií, dokonce i ve chvílích jeho triumfů.

Když Němci v roce 1940 Holandsko obsadili, Vanderstok byl stíhacím pilotem holandského letectva a zaznamenal několik sestřelů, ale země byla brzy poražena.

Když se rozhodl stát se *Engelandvaarderem* – jedním z holandských mužů a žen, kteří se rozhodli pokračovat v boji po boku britských vojsk – podnikl pozoruhodný útěk ukrytý v nákladovém prostoru nákladní lodě, kde musel snášet mnohá různá strádání. Ještě horší bylo, že si byl až příliš dobře vědom tíživé situace svých spoluobčanů a kolaborantů mezi nimi.

Když se po útěku z tábora Stalag Luft III nakonec dostal do bezpečí Španělska, o jeho pocit absolutního nadšení – jeho chvíle triumfu – ho připravila zpráva, že padesát důstojníků, kteří uprchli s ním, na Hitlerův rozkaz zavraždili.

A ještě horší bylo, že mu tuhle zprávu sdělil vysoce postavený britský úředník, nějaký pan Street, jenž řekl Vanderstokovi: „Jsme na vás velice pyšní. Byla to skvělá práce.“ A pak přiznal, že jeho syn Denys byl mezi těmi důstojníky RAF, které gestapo zastřelilo. Pro oba muže to musela být neuvěřitelně těžká chvíle. Ale tohle je podstata této knihy. Střídá se v ní upřímnost a radost s bolestí.

Vanderstok vykresluje také plastický obraz kosmopolitního Londýna, restaurace a suterénní kluby, kde se holandsští *Engelandvaarders* scházeli,

potěšení z nakupování u Austina Reeda v Regent Street, o zakázaném ovoci hlavního města v době války ani nemluvě. Jak se zjevným potěšením píše o čtyřicet let později: „Holky? Všude a nadšené. Anglické ženy jsme obecně hodnotili jako trochu chladné, trochu nafoukané a trochu viktoriánské. Ale...v noci, to byly bezvadné!“

Živě popisuje také letecké souboje, své sestřelení a zármutek a sklíčenost během prvních dní svého zajetí.

O svém věznění říká jednu věc, která vyčnívá nad všechny ostatní v mnoha knihách, a to o motivaci zajatců v táboře Stalag Luft III. Ve svých zážitcích z tábora, kde bylo mnoho jeho holandských krajanů, píše: „X byla organizace útěku a také působila co možná nejvíce škod nepříteli, kde to jen šlo. Morálka Němců upadala a my jsme mohli využívat víc strážných než předtím (pro získávání informací a materiálů). Stále jsme vedli válku!“

Přesně tohle měl v úmyslu Roger Bushell, „Big X“, vůdce Velkého útěku, a byl to přístup vyznávaný Bobem Vanderstokem víc než kterýmkoliv jiným mužem zapojeným do této akce. Zajatci v obrovském táboře u města Sagan (nyní polské město Zaháň; pozn. překl.) pokračovali v boji všemi možnými prostředky.

Vanderstok, zpočátku padělatel, se na doslova všech bojištích v táboře zapojil do akce beroucí dech svými ambicemi a rozsahem, jíž se účastnilo asi šest set mužů, armáda elitních spojeneckých vojáků nasazených za nepřátelskými liniemi. Bushell nařídil vybudování tří tunelů – legendárních Toma, Dicka a Harryho – takže pokud by jeden z nich Němci objevili, mohli použít zbývající dva. Přístupové šachty byly hluboké a tunely robustní vyztužené dřevěnými deskami z postelí a obložení místností, osvětlené elektrickým světlem a větrané. Dodnes se stále používají jako případové studie na kurzech stavebních projektantů.

Zajatci současně udělali z tábora Stalag Luft III předsunuté postavení britské rozvědky. Shromažďovali informace o průmyslu, vojenských manévrech a o německých tajných zbraních, které posílali v šifrovaných dopisech do Londýna.

I když útekový výbor měl v úmyslu dostat z tábora dvě stě mužů, hlavním cílem nebyl jejich návrat zpátky do Británie, protože věděli, že to není reálné, ale podpořit spojenecké válečné úsilí. Jak Vanderstok napsal o více než čtyřicet let později, vyšší důstojníci se „shodovali, že většina uprchlíků bude mít velmi malé šance dostat se do nějaké neutrální země

a ještě menší šance vrátit se do Anglie. Dva nebo tři piloti navíc budou mít v obrovské organizaci spojeneckých vojsk stěží nějaký význam, ale hromadný útěk ze Stalag Luft III bude důležitou událostí.“

Měl pravdu. Během čtyřiaadvaceti hodin od útěku došlo na Hitlerově vrchním velitelství ke vzrušeným debatám a jen o několik dní později se zpráva o tom ocitla v poště Winstona Churchilla.

Mezi muži, kteří z tábora uprchli, bylo neobvyklé, že Vanderstok putoval sám. Spoléhal se na své schopnosti a instinkty, stejně jako to dělal po zbytek svého života, a podařilo se mu vrátit se do Británie.

Znovu se připojil ke své skupině holandských vlastenců v Anglii a opět létal v RAF, ale začal se obracet zády k minulosti, ztracenému světu, v němž se radoval jako dítě v odlehlých částech holandského impéria, součást šťastné rodiny, mladík, který se učil na Zuiderzee ovládat plachetnici, vynikal v ledním hokeji a začal studium medicíny.

Vanderstok ztratil nejen padesát kamarádů z tábora Stalag Luft III, ale musel překonat utrpení svého otce, kterého po jeho útěku ze zajetí mučilo gestapo, a svých dvou bratrů, kteří zahynuli v nacistických koncentračních táborech.

Místo pomoci při obnově své země, pro jejíž osvobození tak tvrdě pracoval, odmítl příležitost velet poválečnému nizozemskému letectvu a odešel za novým životem do Ameriky.

Vanderstok byl na svou roli při porážce nacismu hrdý a po zbytek svého života zastával silné protinacistické postoje. Rovněž se oddával samotě a své cílevědomosti. Jak přiznává jeho syn Robert: „Velcí lidé často mívají velké chyby. Ale tyto chyby se těžko popisují v nějaké autobiografii... jedním z rysů jeho povahy bylo zachovávat si odstup ve všech jeho vztazích. V souvislosti s válkou je to pochopitelné, ale tenhle odstup si udržoval po celý život. Na jednu stranu ho to chránilo, ale na druhou stranu ho to oslabovalo. Všechny si držel daleko od těla. Projevování zranitelnosti nebylo součástí jeho povahy.“

Ale také se mu to bohatě vyplatilo. „Být sestřelen ve vzduchu nemusí být nezbytně něco hrdinského, ale je to docela ojedinělé,“ řekl Robert. „Ale útěk ze zajateckého tábora je cosi naprosto výjimečného. Jen málokdo z nás si může něco takového napsat do svého životopisu. Pro nás byl náš otec stejný hrdina svou prací lékaře jako létáním ve Spitfiru. Ale podstatou

tohoto příběhu nejsou hrdinství. Pro nás, jeho rodinu, je nejdůležitější jedinečnost jeho příběhu – a unikátní příběhy mohou být inspirativní.“

Úvod autora

Když mě požádali, abych své zážitky z druhé světové války sepsal, uvažoval jsem o dvou možnostech. Vzhledem k tomu, že o válce vychází spousta literatury, zvažoval jsem nejprve vyličení těch dobrodružství a okolností ve formě románu. Když jsem o tom dál přemýšlel, tak román by mi sice poskytoval víc dramatické volnosti, ale čtenář by nemohl odlišit realitu od smyšlenky. Pro mne je ta kniha důležitá, protože je součástí mého života. Tohle se mi skutečně stalo. Proto jsem se rozhodl napsat ji jako dokument, v němž jsou uvedena pouze skutečná fakta přesně tak, jak jsem je prožíval.

Neměl jsem v úmyslu jen chronologicky popsat, co se v těch letech 1940 až 1945 za války ve vzduchu odehrávalo. Na to je lepší číst knihy Churchilla, Eisenhowera a historiků, kteří přinášejí úplný přehled průběhu války v Evropě včetně všech těch událostí, s nimiž jsem neměl nic společného. V této knize vyprávím příhody a události, které souvisely se mnou, a jak jsem je já a moje rodina osobně prožívala.

Do každé války je zapojeno mnoho lidí a samozřejmě to platí pro válku, jako byla ta druhá světová. Není samozřejmě možné zmínit se o všech lidech, kteří byli součástí tehdejších událostí na bojišti, ale já jsem některá jména vynechal úmyslně; chybí zde jména lidí spojených s mimořádně nepříjemnými nebo ponižujícími událostmi. To nijak nemění její pravdivost a jen by to otvíralo staré rány, aniž by to někomu prospělo nebo změnilo průběh dějin.

Knihou *Velký útěk* Paula Brickhilla, podle níž byl natočen stejnojmenný film, velmi dobře a pravdivě popisuje život a události v táboře Stalag Luft III. Ovšem mnohé osobní zážitky nemohou být samozřejmě v Brickhillově knize uvedeny, protože většina z těch, kdo je prožili, o nich nemohou vyprávět, jelikož zahynuli.

Jsem jedním z těch šťastlivců, kteří válku přežili, a vzpomínám si na své emotivní zážitky a na své přátele, jako by se to stalo včera. Mnozí z nás tu hrůzu, nespravedlnost a krutost nikdy nezapomenou nebo neodpustí, ale

pokoušel jsem se psát bez příliš velké trpkosti. Myslím, že teď, po čtyřiceti letech, to dokážu. Není tajemstvím, že ne všichni lidé byli za války hrdinové a že jsme v těch dnech mohli vidět slabost mnoha svých krajanů, někdy i přátel a někdy dokonce členů své rodiny.

Když Paul Brickhill psal *Velký útěk*, požádal mne o povolení napsat o mém podílu na útěku, které jsem mu samozřejmě bezvýhradně dal. On mi na oplátku povolil použít části jeho knihy v případě, že bych někdy psal svůj příběh. Kresba tunelu v táboře Stalag Luft III je z jeho knihy; většina fotografií je mých.

Tuto knihu věnuji holandským stíhacím pilotům ve druhé světové válce – svým přátelům, svým pilotům, kteří oprávněně získali Vilémův vojenský řád pro Holandský letecký sbor, jak se tehdy jmenoval. Dnešní Holandské královské letectvo vzniklo po válce. Kromě těch pěti dnů v květnu 1940 Holandský letecký sbor ani Holandské královské letectvo neexistovaly. Všichni holandští piloti byli přiděleni k jednotkám britského RAF nebo Britského královského námořnictva. Také holandská 322. peruč' Spitfirů byla běžnou peručí RAF, i když skoro všichni její piloti byli Holanďané.

Tuto knihu jsem původně napsal v holandštině. Když získala velkou publicitu, opakovaně jsem dostával žádosti o její přeložení do angličtiny, což bylo v některých případech téměř nemožné. Každý jazyk má své fráze a slangové výrazy, které se nedají do jiného jazyka věrně přeložit. Jak by se řeklo jidišské *mazzel*, německé *überhaupt* nebo holandské *lellebel* v angličtině? Existují dokonce významné rozdíly mezi angličtinou, jíž jsme tehdy mluvili v Londýně a angličtinou, kterou mluvíme dnes ve Spojených státech.

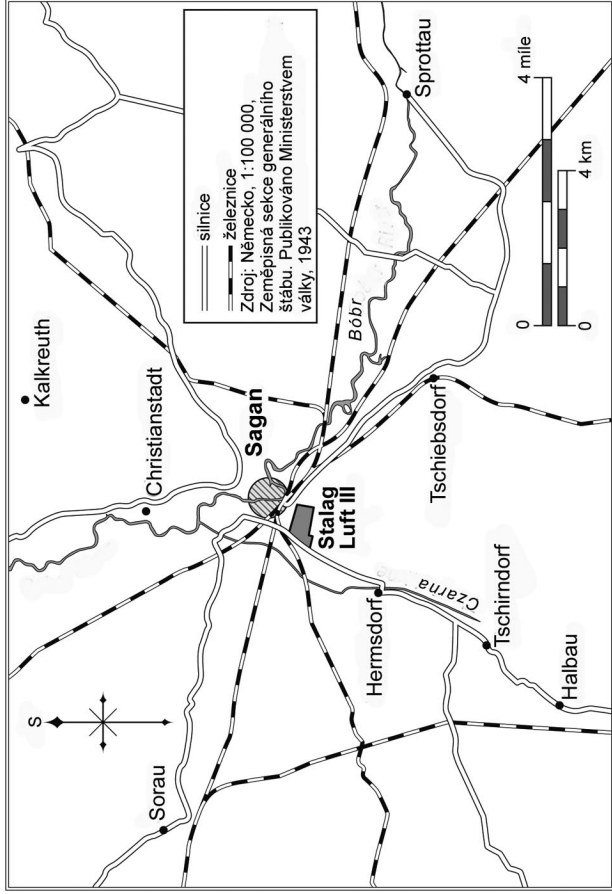
Anglická verze této knihy se od původní holandské verze trochu liší, ale dokumentární charakter díla se nezměnil. Tento text nadále odráží skutečná dobrodružství, jak se mně osobně stala. Některá jména jsem změnil a některé pasáže původního rukopisu, které jsem vyškrtl, jsem do textu znovu zařadil.

Bram (Bob) Vanderstok



Vanderstokova trasa útěku ze Stalag Luft III

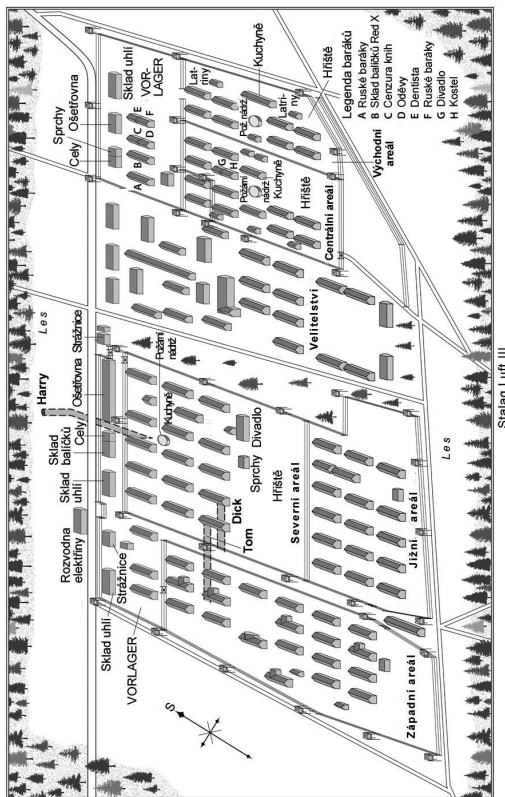
1. ledna 1985



Dopravní cesty kolem Saganu a Stalag Luft III



Umístění Stalag Luft III



kapitola 1

Sestřelen nad Francií

Bylo půl osmé ráno 12. dubna 1942. 41. peruť RAF měla předletovou poradu se svým velitelem týkající se operací ten den. Podél celého pobřeží od Brestu po Den Helder na severu Holandska byly aktivní německé radarové stanice, ale vědělo se, že spolehlivost německých radarů není zdaleka tak vysoká. Němci například dokázali radarem zachytit rychle letící letoun ve výšce pod tisíc stop až na velmi krátkou vzdálenost a pak už bylo ke vzletu vlastních stíhaček příliš pozdě.

Bylo proto možné se dostat k francouzskému pobřeží dřív, než byly připraveny k obraně protiletadlové kanóny. Bylo pochopitelně nutné vědět,

odkud německé stíhačky přilétají, kolik jich je a kolik času budou potřebovat k reakci na naši taktiku. Z těchto důvodů jsme podnikali tak zvané výpady, abychom dostali luftwaffe do vzduchu. Naše průzkumné Spitfiry letící ve velké výšce pořizovaly letecké snímky a naše radary na jižním pobřeží Anglie mohly sledovat reakci stíhacích letek Hermanna Göringa.

Musel existovat vážný důvod, aby Němci zareagovali velkým počtem letounů. Věděli, že výpad několika letounů nad Francií bude poměrně neškodný; mohly na ně střílet protiletadlové kanóny a nebylo potřeba nasazovat ve větším počtu letouny luftwaffe. Z tohoto důvodu jsme podnikali výpady s velkým počtem Hurricanů a Spitfirů, které vypadaly na obrazovkách německých radarů jako velké bombardovací svazy.

V 7.55 jsme seděli ve svých Spitfirech za absolutního rádiového ticha pilotů i řídicích věží. V 7.57 dal velitel perutě Hugo rukou signál k nastartování motorů. Se zaduněním ožilo dvanáct motorů Rolls-Royce Merlin; během několika vteřin jsme prošli seznam kontrol a Spity začaly pojíždět k závětrné straně travnaté dráhy. V 7.59 byl Peter (Hugo) se stále s otevřeným kokpitem připraven se svou Červenou letkou ke vzletu a kontroloval své muže. Zvednutá ruka, kryty kokpitů se zavřely a v 8.00 Červená letka vzlétla následovaná Modrou a Žlutou letkou.

Jako velitel Žluté letky jsem si těsně před vzletem nastavil gyrokompas a zařadil se vpravo od Petera. Na dlaně jsme si napsali kódové slovo pro ten den, takže se dalo smazat trochou slin v případě...

Spit nabíral rychlost a cítil jsem, jak mě gravitace tlačí do sedačky. Téměř ihned po zvednutí se ze země jsem zatáhl podvozek a pak jsem nastavil náběh listů vrtule. Potom jsem připravil kanóny a kulometry k palbě.

Udržovali jsme těsnou, ale bezpečnou formaci v kurzu 110 stupňů a vystoupali jsme do výšky deseti tisíc stop, které jsme říkali „andělská desítka“. Po chvíli jsme uviděli další perut' Spitfirů, pak ještě další a o něco výš několik dalších. V půli cesty přes Lamanšský průliv byla obloha plná Spitfirů a Hurricanů. Věděl jsem, že k dnešnímu výpadu nad Francií je nasazeno pětadvacet perutí. V duchu jsem si počítal pětadvacet krát dvanáct. No, to znamenalo tři sta stíhaček, každá se dvěma kanóny a čtyřmi těžkými kulometry. Šest set kanónů a dvanáct set kulometů, to už byla slušná palebná síla, s níž se muselo počítat. Tentokrát jsme nenesli pumy

ani přídatné nádrže, takže jsme měli ideální rychlost a manévrovací schopnost. Zachovávali jsme absolutní rádiový klid.

Když jsme přeletěli nad francouzským pobřežím, uslyšeli jsme první zprávu od naší pozemní řídicí stanice. Měli jsme změnit kurz a zamířit k Cíli A. Tuto zprávu jsme očekávali, protože jsme věděli, že nemáme žádné pozemní cíle. Ale Němcům, kteří se pokoušeli takové rádiové zprávy dešifrovat, to muselo připadat jako bombardovací nálet na určitý cíl. Pro nás to byl signál k rozšíření naší formace do tak zvané bitevní formace. To znamenalo, že jsme letěli asi dvě stě stop od sebe, abychom měli dostatečný rozhled.

V tuhle chvíli nás Němci uviděli a začali střílet z těžkých protiletadlových kanónů. V naší výšce jsem uviděl černé obláčky explodujících granátů, což znamenalo, že střílejí po nás. Ovšem jeden z těch černých obláčků se dostal docela blízko, a tak jsem své letce nařídil únikovou akci.

„Tady Žlutý velitel Jackknife, Žlutá letka 30 stupňů doprava!“ Po několika vteřinách jsme zopakovali změnu kurzu doleva, abychom se zase připojili k Červené a Modré letce. Ucítíl jsem slabý otřes, jako bych prolétal nějakou vzduchovou kapsou.

Protiletadlové kanóny nebyly moc účinné, protože jsme byli malé cíle. A díky své rychlosti a častým změnám kurzu jsme byli také obtížnými cíli. Výška, v níž jsme operovali, mezi sedmi a deseti tisíci stop byla pro jejich lehké kanóny příliš velká a pro jejich těžké protiletadlové kanóny kvůli problémům rychlost-úhel poněkud malá. Změnili jsme směr letu na sever a nějakou dobu nás protiletadlová palba neobtěžovala, ale jiné perutě hlásily intenzivní palbu těžkých protiletadlových kanónů. Ze svého místa jsem viděl oblast vlevo od sebe doslova posetou smrtícími malými černými obláčky.

Pozemní řídicí stanice v Anglii vyslala krátkou zprávu: „Jackknife, tady Olympic. Bandité vzlétají.“ Na to jsme čekali. Luftwaffe zahájila akci a Němci začali posílat do vzduchu své stíhačky, což bylo přesně to, co naše velitelství plánovalo a doufalo, že k tomu dojde.

Slyšeli jsme několik dalších velitelů perutí vydávat rozkazy, které naznačovaly, že už „bandity“ uviděli. Také já jsem brzy zpozoroval několik formací tří až pěti Focke Wulfů Fw 190 – malé černé tečky asi tři míle po pravé straně, ale kromě dalších rádiových pokynů se nic nedělo. Kvůli tomu

bylo několik perutí přesunutých na jiné rádiové frekvence. Bylo půl deváté ráno a slunce bylo stále daleko na východě bezoblačného nebe. Na západě jsem právě zahlédl přes úzkou část Lamanšského průlivu bílé doverské útesy.

V té době měly už všechny naše Spitfiry „kapkovité“ kryty kokpitu. Tenhle plexisklový zlepšovák umožňoval pilotovi o trochu lepší rozhled, než staré typy. Čelní sklo bylo vrstvené a bylo nejméně pět centimetrů tlusté. Nejen poskytovalo pěknou neprůstřelnou ochranu přímo před vaší hlavou, ale bylo vyrobené s optickou přesností, takže tvořilo nedílnou součást zaměřovače. Promítal se na něj malý svítící křížek jakoby visící ve vzduchu zjevně dvě stě yardů před letounem v místě největšího soustředění střel z našich kanónů a kulometů.

Zasáhnout z rychle letícího a zatáčejícího letounu rychle letící a zatáčející cíl nebylo snadné. Střely jsou navíc balistickými projektily, takže letí po balistické dráze k zemi. Střele nějakou chvíli trvá, než dorazí k cíli a během té krátké chvíle se cíl pohybuje rychlostí asi 300 mph. Těchto pět faktorů s naprostou jistotou vede k tomu, že minete, pokud stisknete spoušť ve chvíli, kdy máte ten malý křížek na nepřátelském letounu.

S dobrým tesařským okem a spoustou praxe s korekčními úhly může mít velmi dobrý střelec úspěšnost 2% zásahů. V holandském letectvu se o takovém ostrostřelci říkalo, že má „špičaté boty“. Když někoho kopnete botou se špičkou, tak to bolí. Někteří z nás měli na trupu dokonce namalované boty se špičkou jako varování: „Dej si pozor, kopnutí těchto bot tě může bolet!“

„Tady velitel Jackknife. Bandité na čtyřech hodinách nahoře.“

Hlavy všech pilotů 41. perutě se obrátily doprava a vzhlédly nahoru. Skutečně tam byli, devět Focke Wulfů Fw 190 letících ve třech volných formacích „V“ po třech letounech asi jednu míli vpravo a za námi. Z naší pozemní stanice Olympic v Anglii jsme slyšeli: „Jackknife, kohoutek kokrhá. Bandité po vaší pravé straně.“

Okamžitě jsme přepnuli malý přepínač. Během několika vteřin přišla zpráva: „Jackknife, kohoutka ven,“ a my jsme uposlechli.

Kohoutek byl velmi tajný malý přístroj. Na obrazovkách radarů kluků doma v operační místnosti vytvářel na vrcholku blikajícího bodu označujícího letoun malou deformaci. Naši operátoři radarů měli na obrazovkách nejen německé stíhačky, ale také naše. Díky tomuhle

geniálnímu kousku elektronického kouzelnictví věděli, kdo je přítel a kdo nepřítel. Takto jsme byli varováni, když se k nám nepřátelské letouny dostaly příliš blízko.

Ale stíhací pilot se i přes tuhle velmi důležitou informaci ze zvyku neustále rozhlíží kolem sebe, nad sebe a pod sebe. Pohled dozadu nebyl možný a křídla blokovala část výhledu dolů, ale k tomu jsme měli taktický systém, který byl účinný, pokud všichni dělali svou práci, jak měli, což byl v boji obtížný úkol.

V RAF se spoléhalo na „sytém partáků“ – stále zůstávat ve dvojicích. Perut' obvykle tvořily letky a každá letka sestávala ze čtyř stíhaček. Velitel perutě byl „Jednička“ Červené letky a Modrá a Žlutá letka měly dva velitele letek jako své „Jedničky“. Ostatní následovali pořadově – Červená Dvojka, Červená Trojka, Červená Čtyřka – a to stejné platilo pro ostatní dvě letky. Partáci byli „Jednička“ a „Dvojka“ a stejně tak „Trojka“ a „Čtyřka“.

Partáci se neměli nikdy vzájemně opustit. Dvojka a Čtyřka letěly za svým vedoucím a trochu po jeho straně, takže jsme svého partáka vždy viděli. Naši partáci také nelétali v turbulenci toho, co byl před ním. Dvojky a Čtyřky kryly prostor za letkami vedle nich. Jedničky a Trojky se mohly soustředit na prostor vpravo, vlevo, vpředu a nahoře.

Letěl jsem jako Jednička Žluté letky po pravé straně Petera Huga, našeho jihoafrického velitele perutě. Koutkem oka jsme si sledovali svá místa, abychom udržovali celkovou formaci neporušenou. Na druhou stranu jsme nespouštěli oči z těch „banditů“. Bylo potřeba čekat, co se bude dít; protože jsme ve skutečnosti neletěli na útočnou misi.

Pravděpodobně kvůli oslnění sluncem nebo z nějakého jiného důvodu nikdo nepozoroval Focke Wulf Fw 190, který se přiblížil přímo přede mnou na vzdálenost necelých sta yardů.

Do uší mi zapraskalo rádio: „Jackknife Žlutý lídr, bandité útočí!“

Stalo se to rychle i přesto, že se všichni pozorně dívali a očekávali, že spatří německé piloty, jak útočí. Věděli jsme, že bandité jsou na čtyřech hodinách nahoře, a přesto na nás nepozorovaně skočili. Pilot Focke Wulfu byl při střemhlavém letu rychlý, ale jelikož se už srovnával, ztrácel rychlost a na chvíli zůstal přede mnou jakoby viset.

Ubral jsem plyn a musel jsem udělat jen drobnou opravu, abych dostal toho Němce přímo doprostřed zaměřovače. Byla to tak neobvyklá situace,

že jsem vypálil současně z kanónů i z kulometů. Po první asi třívteřinové dávce jsem vydal rozkaz: „Jackknife Žlutý, útok!“

Ten Focke Wulf byl pořád přede mnou a uviděl jsem, jak z jeho trupu vychází slabý pramínek bílého kouře. To znamenalo, že jsem mu zasáhl benzínovou nádrž – nebo to byla kondenzační stopa? – ale stále byl ideálním cílem. Opět jsem spustil palbu, tentokrát jen z kanónů. Možná bylo lepší šetřit municí, protože nikdy nevíte, kdy ji budete potřebovat. Ten Focke Wulf sebou trhl doprava, udělal úplný výkrut a zanechával za sebou bílou a černou stopu benzínu a oleje.

Z rádia jsem uslyšel: „Dobrá střelba, Vane!“ Van byla tehdy moje přezdívka.

S úsměvem jsem řekl: „Jackknife Žlutý, opět se zformujte. Připojte se k peruti,“ a ohlédl jsem se po své Dvojce. Dvojka tam nebyla; kde je k čertu moje Dvojka?

„Proboha,“ pomyslel jsem si, „ten útok musel být mířený na něj a možná ho zasáhli.“ Zvolal jsem: „Jackknife Žlutá Dva, kde jste?“

Žádná odpověď nepřišla, ale po několika vteřinách jsem rozeznal hlas „Holand’ana“ (přezdívka Petera Huga), velitele naší perutě. „Jackknife Žlutý lídr, tvoje Dvojka je tady se mnou.“

„Ježíši,“ zamručel jsem, „ty o mně ještě uslyšíš, kámo.“

Ale na takové myšlenky a mručení jsem neměl čas. Zprava přilétal přímo na mne druhý Focke Wulf. Sklonil jsem před, dal plný plyn, udělal jsem ostrý výkrut doprava a letoun jsem zvedl. Znovu jsem toho Němce uviděl, teď ode mne vlevo a trochu vpředu. Opět jsem měl cíl přesně na správném místě. Ale když jsem otáčel hlavou zleva doprava, zpozoroval jsem vlevo další Focke Wulf, dost pode mnou. Teď jsem udělal chybu. Bandita přede mnou byl tak ideální cíl, že jsem na něj zamířil a vypálil do něj protipancéřové granáty ráže 20 mm. Část jeho ocasních ploch odpadla a zbytek stroje padal v trhavé spirále k zemi.

V tom chvilkovém vzrušení jsem zapomněl, že nemám svou Dvojku – nebyl jsem krytý zezadu! To byl nejdůležitější prvek taktiky leteckého souboje. Okamžitě poté, co jsem si uvědomil svou situaci, jsem uslyšel odněkud zezadu svého Spitfíru silné cvaknutí a...to na mne střelil ten další Focke Wulf. Viděl jsem stopovky jeho střel a zezadu z trupu jsem slyšel další cvakání. Směrovka vibrovala, ale během následujícího leteckého souboje jsem stále dokázal svůj letoun ovládat.

Směrovka začala vibrovat mnohem víc a v levé zatáčce jsem ztrácel výšku. Ten Němec byl teď za mnou a viděl jsem, že na mne střílí granáty ráže 20 mm. V následující chvíli nastala hlasitá exploze a bylo jasné, že mě zasáhl do té míry, že jsem se stal zchromlou kachnou. Byl jsem zasažený a můj Spit už nemohl létat, ale křídélka a výškovka stále fungovaly.

Při klouzání vzduchem v sedmi tisících stopách, v „andělských sedmi“, se toho nedalo moc jiného dělat. Chvíli jsem uvažoval, ale pak se vrátila realita.

„Proboha, nesmíš ztratit vědomí, dělej něco! Jestli budeš takhle pokračovat, ten Němec se určitě vrátí a napálí do tebe další plnou dávku.“

Naštěstí se to nestalo. Nouzové přistání? Bez směrovky a zřejmě i bez klapek? Ne, to by nebylo to správné řešení. Vyskočit padákem? No, to se zdálo jako jediná možnost. Nejprve odpojit elektrické kabely a kyslíkovou hadici. Pak se odpoutat, ale rozepnout jen pásy sedačky, ne padáku. Potom strčit ruku do rukojeti výtažné šňůry a jenom vylézt z kokpitu.

Nahoře na krytu kokpitu byla malá gumová koule, nouzové otevření, a já jsem jí energicky trhl. Kryt odlétl a ocitl jsem se v otevřeném kokpitu v rychlosti asi 300 mph. Jednoduché vylezení z kokpitu bylo zcela nemožné a s tím Focke Wulfem Fw 190 stále vedle mne jsem nechtěl zvednout letoun až skoro do zastavení. Spit se stále dal trochu ovládat a výškovka pořád fungovala. V kokpitu se objevil černý olej a cítil jsem benzín. Nemá smysl čekat na explozi nebo požár, a tak jsem co nejprudším pohybem kniplu dopředu udělal přemet. V tom okamžiku jsem byl ve vzduchu.

Byl to zvláštní pocit. Uvažoval jsem naprosto jasně, v pravé ruce jsem pevně držel rukojeť výtažné šňůry a vybavoval jsem si z paměti lekce o seskoku padákem: „Když jste ve vzduchu mimo svůj letoun, počítejte do deseti a pak zatáhněte za výtažnou šňůru.“ Začal jsem...: „Jedna, dva, tři...“ Pak: „Sakra, co je?“ Neviděl jsem žádný Focke Wulf, neviděl jsem žádný Spitfire – nezapomeň počítat – „osm, devět, deset“, zatáhnout. Ten nádherný bílý padák Irving se s plesknutím otevřel a já jsem prostě visel ve vzduchu, v „andělských šesti“.

Ne tak úplně. Padákové popruhy vedou přes ramena a mezi nohama a podle předpisů musí být co nejvíc utažené. Kokpit Spittiru je malý a pohyby těla jsou poněkud omezené, takže hodně utažené popruhy jsou nepohodlné. Měl jsem popruhy volné, abych mohl pohybovat rameny a snadněji se rozhlížet kolem sebe. Popruhy sedačky musí být pro případ

„negativního G“ samozřejmě pevně utažené, ale dvoje silně utažené popruhy jsou přece jen trochu moc. Takže když se padák otevřel, dostal jsem silný úder mezi nohy, což je u mužského těla nepříjemné místo pro rány.

Nebe bylo modré, slunce zářilo a přes Lamanšský průliv jsem viděl asi sedmdesát mil na západ vzdálené doverské útesy. A daleko ode mne byla spousta malých černých teček – moje perut' a ostatní mířící domů. Pode mnou byla obilná pole, louky, vesnička a pár polních cest; vypadalo to velmi mírumilovně a klidně. Byla ta země pode mnou místem tak zataženým do strašné a brutální války?

Rozhlížel jsem se a vypadalo to, že se nic neděje. Vlastně jsem měl pocit, že vůbec neklesám. Prostě jsem visel ve vzduchu – jde o vertikální proudění vzduchu? Najednou jsem zaslechl hluk motoru a kolem mne prolétl ohromnou rychlostí Focke Wulf Fw 190. Moje první myšlenka byla: „Bude střílet na člověka na padáku?“ Ale pak jsem uviděl, jak zakýval křídly a zmizel v dálce.

Po chvíli jsem zjistil, že klesám, a zdálo se mi, že stále rychleji. Místo svého dopadu jsem měl před sebou, přímo na vrcholku kostelní věže! Ze všech možností právě kostelní věž. To je samozřejmě poslední místo, kam byste chtěl s padákem seskočit. Představte si možnost, že jste se napíchl na ostrý vrchol věže a tímto legračním způsobem jste se zapsal do historie.

Když jsem byl v pilotní škole, učili jsme se, že člověk může padák řídit, alespoň trochu, když bude tahat za svazek šňůr na jedné straně. Padák pak bude klesat na tuto stranu. Zatáhl jsem pravou rukou za asi deset šňůr, protože jsem chtěl ten kostel minout. Ten zatracený padák se skoro celý zbortil a tak jsem ho velmi rychle nechal zase být. Hedvábí se okamžitě zase nafouklo a dostal jsem mezi nohy druhou ránu. Ale byl jsem od kostela dost daleko a přistál jsem na malém selském dvorku.

Sedlák a jeho žena ke mně přispěchali, jako by mi chtěli pomoci v případě, že bych se zranil, ale nic neříkali. Nervózně jsem řekl svou nejlepší francouzštinou.

„S'il vous plait, mes amis, aidez-moi, où sont les maquis? Je suis un aviateur anglais. L'église peut-être, vite, aidez-moi.“ Úplné ticho.

Zkusil jsem to anglicky: „Rychle mi pomozte! Jsem anglický pilot, zaveďte mě k lidem z odboje.“

V té chvíli vešla na dvorek skupina Němců. Namířili na mne samopal a zajali mě. Ten sedlák teď začal říkat své ženě: „*Lien, de moffen waren al op het erf...*“ „Lien, ti Němci už byli na dvorku.“

Proboha, to byla čistá holandština, můj mateřský jazyk. Nevěděl jsem, že lidé v tomhle malém severním koutku Francie stále mluví vlámsčinou, která je skoro stejná jako holandština.

Ať už to byl jakýkoliv jazyk, pochopil jsem, že jsem v jasný slunečný den seskočil velkým bílým padákem a že mě všichni viděli dopadnout na tenhle dvorek. Šance na únik byly nulové a v této chvíli by jakýkoliv pokus vedl ke střelbě. Klidně jsem podal svou pistoli tomu německému *Feldwebelovi*. Pak jsem si uvědomil, že mám stále na sobě padákové popruhy. Ti Němci byli zdvořilí, ale pořád na mne mířili puškami a nařídili mi, abych si sundal boty. Pak mě dovedli k otevřenému vojenskému vozidlu. Mezi dvěma německými vojáky mě odvezli do...hm, kam?

Dopravili mě na letiště a já jsem tam uviděl pod stromy zaparkovaných nejméně čtyřicet Focke Wulfů Fw 190 zakrytých obvyklou maskovací sítí a několik malých budov. *Feldwebel* mi nařídil, abych vystoupil, a odvedl mě do jedné budovy. Ukázalo se, že je to důstojnická jídelna téhle malé základny. Řada německých pilotů na mne zírala jako bych byl opice v zoo a pak mě představili nějakému poručíkovi.

„*Leutnant Hanselhoff, ich habe Sie abgeschossen* - to já jsem vás sestřelil.“ Nijak jsem netoužil cokoli říct a on pokračoval nepřijemným tónem: „Kolik máte sestřelů?“

„Šest,“ řekl jsem.

„*Ach so, ein Anfänger* – začátečník,“ řekl Hanselhoff. „Ale sestřelil jste dva naše; přišli jsme o jednoho pilota. Odchod!“ Pokračoval německy a mě odvedli zase do vozidla. „Začátečník?“ Ještě nikdo mi takhle neřekl.

Jeli jsme na velitelství v blízkém městě, které sídlilo ve velkém domě se schodištěm a řadou normálních cel v prvním poschodí. Do jedné z nich mě strčili a zamkli dveře. Žádný výslech, žádné jídlo, žádná voda, žádné boty. Vysoko na stěně bylo malé okénko, příliš vysoko na to, aby se na ně dalo dosáhnout, a pak zde byla postel s matrací, jinak nic.

Jenom jsem si sedl na postel a pokoušel se přemýšlet o tom všem, co se událo za posledních několik hodin. Bez dalších řečí nastala realita; byl jsem zajatcem. Automaticky jsem sáhl po balíčku cigaret v náprsní kapse. Žádné cigarety tam nebyly. Místo toho tam byla moje úniková souprava, úplně

netknutá. Nastala noc a slyšel jsem hluk bombardérů a protiletadlových kanónů. Jen jsem tam seděl, příliš unavený na to, abych usnul a říkal jsem si, co se teď bude se mnou dít.

Druhý den ráno jsem dostal hrnek vody a kousek chleba a směl jsem jít na záchod. S úsečným „*Heraus, bitte,*“ mě zase odvedli do vozidla. *Heraus, bitte* znamená „pojďte ven, prosím.“ To slovo „prosím“ jsem nečekal. Upřímně řečeno jsem očekával kopanec do zadku. Auto mě tentokrát odvezlo na železniční nádraží, kde jsem uviděl dlouhý vlak plný zajatců čekajících na odjezd. Po dvou hodinách se vlak dal do pohybu.

kapitola 2

Odbočka do mého mládí

Ten vlak byl kombinací zastaralých osobních vagónů třetí třídy a otevřených nákladních vagónů – s německými strážemi po zuby ozbrojenými puškami, pistolemi, ručními granáty, samopaly a kulometry na trojnožkách. V každém kupé vagónu bylo dvacet zajatců a v chodbičkách stálo mnoho strážných. Ve srovnání s poměrně zdvořilým přijetím na německé letecké základně byl teď postoj Němců dost odlišný.

Zdálo se, že na pořadu dne je křik, strkání a kopání. Mnozí ze zajatců seděli na lavicích nebo na zemi a ošetřovali si tržné rány a modřiny od pařeb německých pušek a bot. Nikdo z nás nesměl mít obuté boty, byli jsme špinaví a okna byla zavřená. Dokonce i žádost o použití záchodu byla rychle a hrubě odmítnuta.

„V žádném případě, *Schweinhund*. Jestli chceš srát, tak si to udělej do kalhot.“ Pažba pušky dala najevo, že bychom měli být raději poslušní.

Cesta tím vlakem trvala dva dny a dvě noci, kdy jsme seděli v přeplněném kupé. Stráž občas přišla s kbelíkem vody a sklenicí. Všichni se mohli té zteplalé vody napít a dvakrát během celé cesty jsme dostali dva velké kusy kynutého chleba, které jsme rozdělili mezi své spolence. Okna zůstávala zavřená, ale dveře do chodbičky byly otevřené, takže se dovnitř dostalo alespoň trochu čerstvého vzduchu. Zápach byl skoro nesnesitelný, protože někteří *Kriegies*, zajatci, zvraceli nebo nemohli zvládnout své přirozené funkce.

Prvních několik hodin jsem uvažoval o útěku. Mohl bych strážného překvapit (měl jsem stále svůj kapesní nůž) a pak se rychle převléknout do jeho uniformy. Snadno bych mohl rozbít okno a vyskočit (například v noci) v tunelu, když vlak pojedě pomalu. Ale tyhle úvahy rychle pominuly.

Sklo v oknech železničních vagónů je silné a pevné a já jsem neměl boty ani nic jiného čím bych ho rozbil. Vlak nejel moc rychle, ale na lidské kosti to stále bylo moc rychle. Přepadnout německého strážného? Ale kdepak, stáli tam ve dvojicích, byli ozbrojení, nevešli by do kupé, měli na nohou boty a prsty na spouštích pušek. No tak, snílku, zapomeň na to.

Útěk z vlaku se stal absurdní myšlenkou a tak jsem začal přemýšlet o jiných věcech. Kam nás vezou? Do koncentračního tábora? Do vojenského zajateckého tábora s oficiálními pravidly podle Ženevské konvence? Nikdo to samozřejmě nevěděl a nemělo smysl o tom přemýšlet. Nemohl jsem dělat nic jiného, než jen čekat, jak se to vyvine.

Začal jsem se oddávat snění o svém životě a jak pravděpodobně jedna střela nebo drobný manévr v mém Spitu úplně změnila mou životní dráhu. Bylo to něco, co jsem přes své znalosti šancí stíhacího pilota na přežití neplánoval a neočekával. Jakýsi jihoafrický pilot se špinavým obvazem na hlavě to už nemohl „vydržet“ a musel jít. Vystrčil hlavu otevřenými dveřmi a zavolal na strážného v chodbičce. Okamžitě dostal ránu a jeho zranění začalo znovu krváčet.

Řekl jsem německy: „Pane poručíku, ten člověk je nemocný. Má průjem. Prosím.“

Ten Němec, v žádném případě poručík, se mírně usmál a řekl: „Z okna.“

Ve dveřích se objevil druhý strážný s prstem na spoušti samopalů a ten první strážný vešel do kupé, aby otevřel okno. Ten chudák Jihoafričan si stáhl kalhoty a s pomocí dvou z nás se pokusil sednout si do okna se zadnicí vystrčenou částečně ven. Pak vypustil plnou dávku, kterou proud vzduchu rozfoukal a ohodil jí všechny v kupé.

Dva další požádali o tu stejnou výhodu, ale ten strážný řekl: „Ne, je tady moc *Schweinerei*,“ a okno zavřel. Jeden z našich kluků se o to pokusil ještě jednou: „Prosím, pane,“ ale strážný ho hrubě odstrčil na jeho sedadlo s úsečným: „*Nein!*“ Zápach stále sílil.

Rozuměl jsem úryvkům rozhovoru mezi strážnými. Tahle „srací situace“ byla ve všech odděleních stejná a byla velmi nepříjemná i pro německé strážné. Nějaký důstojník doprovázený *Feldwebelem* procházel

chodbičkou a vydával krátké rozkazy, na něž vždy dostával odpověď: „*Jawohl, Herr Leutnant. Heil Hitler.*“

O hodinu později vlak zastavil kdesi uprostřed otevřené krajiny a oknem jsme uviděli skupinu vojáků montujících kulometry na trojnožky. V půlkruhu bylo šest kulometů a zbytek do kruhu vyplňovaly větve nebo keře zabodnuté do země. Mezi kulometry byli další strážní s puškami v rukou a s ručními granáty na opasku. Tyhle granáty s rukojetí, ano, věděli jsme, co jsou zač. Ne, to bylo nemyslitelné. Ani němečtí vojáci by chladnokrevně nezavraždili skupinu neozbrojených zajatců.

Ale k čemu pak jsou ty přípravy? Brzy jsme věděli proč. Oknem jsme uviděli skupinu asi padesáti zajatců, jak pochodují k tomu kruhu a téměř okamžitě šly všechny kalhoty dolů. Takže to byl důvod té zastávky, protože zápach už byl pro samotné Němce příliš silný. Poté, co se vykadilo několik skupin, vešel do našich dveří ten poručík a zvolal: „*Raus, scheissen!*“ Překlad do angličtiny byl úplně zbytečný. Naše skupina šla ven srát.

Ten Jihoafričan se zakrváceným obvazem začal zase zvracet. S oběma rukama na břicho šel na okraj toho kruhu. Okamžitě zarachotil kulomet a před jeho nohama zapleskaly do hlíny střely. S tváří bílou jako stěna se podíval, odkud ty střely přišly a pak se zhroutil. Kalhoty šly nahoru. Toaletní papír jsme samozřejmě neměli. Svého kamaráda jsme odnesli do našeho kupé. Nebyl zasažený, ale to varování bylo jasné. Zaujali jsme svá místa v páchnoucím vagónu. Nikdo nemluvil. Slyšel jsem, jak si Němci monotónně stěžují, *Schweinerei* nebo *Jawohl, Herr Leutnant*. Když byla poslední skupina zpátky ve vlaku, opět jsme se rozjeli k neznámému cíli.

Teď jsem si uvědomil, co se stalo. Roztrásl se mi ruce, což se mi nestávalo. Nikdy jsem nepocíťoval moc strach, dokonce i kdyby se ke mně blížili Němci s puškami, ale teď jsem si uvědomil, že ty střely z toho Focke Wulfu byly mířeny na mne – aby mě zabily – a že ti strážní by stříleli, aby zabili.

To, že na mne stříleli, byla pro mne nová zkušenost, ale být zasažen a *sestřelen* bylo něco strašného. Skutečnost, že jsem si zachránil život s pomocí padáku, bylo také trochu víc ohromující, než každodenní půvab života stíhacího pilota. I když jsem neutrpěl fyzické zranění, emocionální šok byl větší, než bych si byl ochoten připustit. Pro mne válka skončila? To byla nepřijatelná myšlenka. A co moje studium medicíny, které jsem začal

před válkou? A jestli, ano, jestli se někdy stanu lékařem, budu ordinovat v germanizovaném Holandsku?

Jen jsme tak seděli v páchnoucím vlaku s prázdnými výrazy ve tvářích. Nikdo nemluvil a po úvahách o své budoucnosti, která nabrala tak náhlou změnu směru, mě vzpomínky přivedly zpět do dnů mého mládí a do nádherného a fantastického života v naší rodině. V té chvíli jsem si víc než kdy jindy uvědomoval lásku a soudržnost naší Vanderstokovy rodiny.

Můj otec, Cornelis Vanderstok, pracoval v Shell Oil Company jako inženýr z Delftské univerzity. Moje matka, Annie Snethlage Vanderstoková, byl výjimečná osoba s uměleckým talentem a klasickým vzděláním. Tři synové – Felix, já a Hans – se narodili v Indonésii (tehdy Holandská východní Indie) a dcera Ankie se narodila v Holandsku. Své rodiště Pladjoe na Sumatře si nepamatuji. Ale Balikpapan na Borneu, kde se narodil Hans, mám v živé paměti.

Dům byl postavený na kůlech, aby poskytoval určitou ochranu před hady a krokodýly, a naproti němu bylo podnikové fotbalové hřiště. Můj otec byl členem fotbalového týmu. Každou neděli tam bylo představení *Wajang*, stíny loutek promítané na plátno, doprovázené typickou hudbou gongů orchestru bicích nástrojů gamelan. Bylo mi pět let, ale vzpomínám si, jak nás asi jednou za měsíc posadili na kuchyňský stůl, kolem krku nám zapnuli prostěradlo a čínský holič nám stříhal vlasy.

Dům měl venkovní záchod, takový ten s dírou v prkně a s víkem, umístěný nad malou strouhou vedoucí k řece. Ten venkovní záchod na mne udělal celoživotní dojem, protože jeden den, když můj otec to víko zvedl, díval se přímo do očí krokodýla. Běžel zpátky do domu pro brokovnici a do té díry střelil. To monstrum bleskově vběhlo do řeky a zmizelo.

Shell Oil nás přeložil zpět do Holandska. Na nákladní lodi s ubytováním pro pasažéry jsme cestovali ze Surabaje na Jávě do Rotterdamu a ta cesta trvala měsíc. Byli jsme v Indickém oceánu, když jsem uviděl, jak všichni pasažéři spěchají na promenádní palubu na levoboku a křičí něco jako: „Tamhle vyfukuje!“ takže jsem k hrazení běžel také a nic jsem neviděl.

„Viděl jsi tu velrybu, Bobbie?“ Se zčervenalou tváří jsem řekl: „Ano,“ a dokonce ještě dnes se cítím trapně. Po několika dalších dnech jsme byli v Suezském průplavu a opět všichni běželi na bok a volali: „Tam, tam!“ Zase jsem běžel s ostatními a znovu, protože jsem měřil jen necelý metr,