



*„Jak žít, když je ti dvacet
a koncem léta budeš mrtvý?“*



Život a smrt v bitvě o Británii

Zápisky kaplana RAF
Guye Mayfielda

edice **OSUDY**



Život a smrt v bitvě o Británii

Zápisky kaplana RAF
Guye Mayfielda



karmelitánské
nakladatelství

KATALOGIZACE V KNIZE – NÁRODNÍ KNIHOVNA ČR

Mayfield, Guy, 1905-1976

[Life and death in the battle of Britain. Česky]

Život a smrt v bitvě o Británii : zápisky kaplana RAF Guye Mayfielda / z anglického originálu Life and death in the battle of Britain ... přeložil Jiří Gračka. – V Praze : Karmelitánské nakladatelství, 2022. – 287 stran. – (Osudy ; svazek 92)

Vydalo Karmelitánské nakladatelství ve společnosti KatMedia, s.r.o.. – Obsahuje bibliografické odkazy

ISBN 978-80-7566-251-4 (brožováno)

* 2-725:355 * 358.4 * 355.48(100)“1939/1945“ * 355.489(410)“1940“ * 929 * (410) * (093.3)355.48

– Mayfield, Guy, 1905-1976

– Velká Británie. Royal Air Force

– 20. století

– 1939-1945

– 1940

– vojenští duchovní – Velká Británie – 20. století

– vojenské letectvo – Velká Británie – 20. století

– druhá světová válka (1939-1945) – Velká Británie

– bitva o Británii (1940 : Velká Británie)

– válečné deníky

358 - Vojenské letectvo. Dělostřelectvo. Ženíjní jednotky. Technické služby armády.

Chemické vojsko [15]

929 - Biografie [8]

© The Trustees of the Imperial War Museum, 2018

Czech edition © KatMedia, s. r. o., Praha, 2022

ISBN 978-80-7566-251-4

OBSAH

Úvodní slovo (kardinál Dominik Duka).....	6
Předmluva (Piers Mayfield)	8
Úvod (Carl Warner, ed.)	12
1939	21
1940	29
1941	191
Vydavatelská poznámka	285
Zdroje pro další studium	286

Úvodní slovo

Deník otce Guye Mayfielda, vojenského kaplana RAF, je pozoruhodným kamenem v mozaice svědectví o 2. světové válce. Držíme v rukou původně ručně psané osobní poznámky jednoho z vojenských duchovních, účastníka a očitého svědka tehdejších událostí. Především jsme ale konfrontováni s příběhy jeho „farníků“ – pilotů, často velice mladých chlapců, kteří nesli tíhu mnoha rozhodujících bojů této války. Otec Mayfield poznal jejich životy, umírání v boji i zármutek jejich blízkých. Británie, o jejíž svobodné nebe jeho svěřenci bojovali – mezi kterými byli i naši piloti z 310. stíhací perutě –, byla několik prvních let této hrozné války jediným nezlomeným ostrovem odporu.

Válečný deník otce Mayfielda připravil k vydání jeho syn Piers. Do mých rukou se dostal spolu s další vzácností – s jeho mešním kalichem z polní výbavy duchovních Britského královského letectva. Považoval jsem za vhodné, aby se tyto vzpomínky a tato památka dostaly do rukou našich vojenských kaplanů i širší veřejnosti. Za českým vydáním stojí rektor pražského Semináře Jan Kotas, vzdělaný muž, kněz a pilot. Budiž mu vydání tohoto deníku odměnou a průvodcem na jeho vlastní pouti s pilotním diplomem. Měli jsme spolu radostnou možnost prohlížet si naši krásnou zemi z oblaků a vzpomenout na naše otce, jimž létání vstoupilo osudově do života.



Vydání knihy *Život a smrt v bitvě o Británii* je projevem vděčnosti statečným letcům, kteří bojovali za naši svobodu. Osobně věnuji tento deník jednomu z posledních svědků oněch bojů, svému příteli, armádnímu generálu Emilu Bočkovi. Dali všanc všechno, včetně svých životů, a přitom jim po draze vykoupeném vítězství začalo další martyrium. Na Stalinův příkaz se nesměli vrátit domů. Když už se tuto překážku podařilo zdolat a vrátili se do osvobozené země, totalitní moc jim vzala křídla, vystavila je perzekuci a skončili na dlažbě či ve vězení. Památná slova premiéra Winstona Churchilla *never in the field of human conflict was so much been owed by so many to so few*, která si můžeme volně přeložit *hrstka lidí v oblacích zachránila statisíce*, platí nejen pro bitvu o Británii, ale i pro všechna místa a okamžiky, kde se bojovalo za naši svobodu.

Dominik kardinál Duka

Předmluva

Piers Mayfield

Můj otec hodně psal. Ve třicátých letech 20. století pracoval v *Guardianu* – ne v tom známém deníku, který se tehdy ještě jmenoval *Manchester Guardian*, ale v týdeníku napojeném na anglikánskou církev. Snad i díky tomu si poměrně lehce osvojil zvyk vést si deník o tom, co prožil v Duxfordu. Již první dva zápisy, datované 12. prosince 1939 a 21. ledna 1940, naznačují, že jejich autor je zvyklý psát o světě kolem, což byla dovednost, která v jeho životě po několik let hrála významnou úlohu. V době bitvy o Británii i později si tak nejspíš pomáhal udržet pocit, že se svět úplně nezbláznil.

Nevím o tom, že by si vedl deník někdy předtím, a rozhodně si žádný nepsal po válce, kdy měl spoustu práce s jiným psaním. Vedle administrativní práce, kterou vykonával coby arcijáhen v Hastingsu, a pravidelné přípravy na kázání vydal v letech 1958 až 1966 tři knihy. Ve volném čase se věnoval olejomalbě. Ať jsme právě bydleli kdekoli, vždycky obsadil nějakou velikou místnost, kde jednu půlku zabíralo všechno, co potřeboval k psaní, a tu druhou malířský stojan a celý ten nepořádek, který zřejmě malíři kolem sebe potřebují, a taky rádio, na kterém poslouchal stanici Luxembourg a oháněl se přitom štětcem.

V roce 1964 se pustil do přepisování svého deníku, který si v Duxfordu v letech 1940 a 1941 zaznamenával ručně do modrých sešitů RAF – několik těchto originálů stále mám. Chtěl po sobě zanechat čitelnou verzi pro potomky, protože si nejspíš uvědomoval, že jeho obvykle černou barvou zaznamenaný rukopis je sice řádně rozmáchlý, ale někdy jsou to spíš špatně čitelné klikyháky. Přepsal proto záznamy na stroji s cílem odeslat je do Imperiálního válečného muzea.¹ Je přitom pochopitelné, že když se všemi těmi písmenky probíral, vracely se mu na mysl nejrůznější vzpomínky a úvahy – postřehy, které rukou vepsal na okraj strojopisu, a tak zase trochu zaneřádl to, co se snažil zkrášlit.

Jako malý jsem miloval příběhy, které nám vyprávěl u jídla, a když jsem povyrostl, přirozeně mě zajímalo, kolik z toho je jen fantazie a kolik skutečnost – poměr mezi nimi znal jedině on. Možná doufal, že vytvoří i něco, kde bude mít víc prostoru se rozvyprávět, až jednou odejde do důchodu. Jeho rukopisné dodatky působily dojmem, že kdyby měl čas, nejspíš by rád paměti svých zážitků z Duxfordu sepsal. Nicméně v posledních letech působení ve funkci arcijáhna na tom žel nebyl dobře a ve věku jednasedmdesáti let zemřel.

Ještě před smrtí požádal Thelmu, mou matku, aby mu udělala kopii toho, co sám sestavil, a zjistila, zda by o to Imperiální válečné muzeum nemělo zájem. Matka souhlasila, přestože na válku myslela nerada a nikdy

1 IWM – Imperial War Museum.

o ní nemluvila. Narodila se v roce 1908 jako dcera hlavního technického důstojníka královského námořnictva Malcolma Johnsona, takže za první světové války byla už dost velká na to, aby ji trápilo, co její otec musí dělat a co se mu může stát. Druhou světovou válku strávila v Lintonu, asi patnáct kilometrů od Duxfordu, s mým starším bratrem Robertem, který se narodil v srpnu roku 1940, tedy v době, kdy bitva o Británii vrcholila, a od září roku 1942 i se mnou. A my oba jsme jí poskytovali nadmíru důvodů ke starostem, co by to znamenalo, kdyby Británie válku prohrála.

V roce 1945 tedy měla za sebou přinejmenším devět let života ve strachu z toho, co se může stát jejím nejdražším, a s válkou už nechtěla mít nic společného. Přepisování duxfordského deníku pro ni navíc bylo obzvlášť bolestné i proto, že znala spoustu pilotů, jejichž život i smrt otec zaznamenal, a tak mě poprosila, abych jeho přání vyplnil já.

Když jsem nad textem seděl a opisoval ho, vybavil se mi popelník, který před sebou otec při práci vždycky míval na stole. Už kdysi dávno jsem usoudil, že musel pocházet z Duxfordu. Jevil se ideální pro kuřáka dýmek, což byl i otcův případ: byl kovový, těžký, kulatý a na průměr měřil hodně před dvacet centimetrů, po obvodu měl drážky k odkládání dýmky a uprostřed spoustu místa na popel. Připadalo mi, jako by to původně byla součástka z motoru Spitfiru, kterou hloubavý inženýr RAF připevnil na dřevo, aby nepoškrábala desku stolu, když si tu padre psal deník a při tom potahoval tabá-

kový dým. Jistě to nevím, protože stejně jako matka ani otec o válce nikdy nemluvil. Tak jako válka tu i tento popelník prostě byl a nikdy se o něm nemluvalo. A právě pro toto mlčení je dnes možnost objevovat, co v Duxfordu prožíval, tak dojemná.



Guy Mayfield před hangárem 19. perutě, RAF Duxford. Dnes tato budova slouží jako místo expozice věnované bitvě o Británii, v roce 1940 to ale bylo jen jedno z mnoha míst, která Guy navštěvoval, aby mohl s letci mluvit, zatímco pracovali.

Úvod

Carl Warner

Guy Mayfield, kterého Piers s láskou popisuje v předmluvě, dorazil do RAF Duxford 2. února 1940. Tak se ocitl uprostřed společenství mužů i žen, kteří se měli zúčastnit největší obranné letecké bitvy, jaká kdy byla svedena. Na stránkách jeho deníku najdeme jedny z nejlepších popisů fungování stanice stíhacích letounů za války. Záznamy nabízejí bohatý vhled do mysli muže, který obrovským, byť opomíjeným dílem přispěl k vítězství, a také do mysli ostatních obyvatel stanice, na jejichž duševním, tělesném i duchovním blahu mu tolik záleželo.

Roku 1940 byl Duxford v provozu již přes dvacet let a sloužil jako domov mnoha stíhacích perutí i zkušebních jednotek. Guy se nejčastěji zmiňuje o číslech 19 a 66, které tu sloužily už v době jeho příchodu, ale brzy se k nim přidaly ještě další, včetně několika jednotek, které vytvořily slavnou „Duxfordskou letku“. Tyto letouny a letci byli vyčleněni k operacím nad Severním mořem a nad kanálem La Manche, zejména během evakuace Dunkerku. V červnu roku 1940 pak všechno převálcovala každodenní rutina bitvy o Británii. Když bitva skončila, přešlo stíhací velitelství RAF do útoku a zahájilo „pročesávání“ oblasti severní Francie. Dux-

fordští piloti se zapojili také, a zaplatili za to vysokou cenu, jak prozrazují i stránky deníku z roku 1941.

O roli Duxfordu v tomto rozhodujícím konfliktu se už napsalo mnohé, ale jen málokterý text je tak upřímný, otevřený a objevný jako stránky tohoto deníku. Jeho příběh není nijak lakovaný narůžovo ani retušovaný. Bezprostřednost formátu v kombinaci s dodatečnými komentáři, které Guy dodal později, když se nad svými válečnými dojmy znovu zamýšlel (v textu knihy jsou uvedeny kurzívou v závorkách), představuje muže a ženy z Duxfordu v roce 1940 jako lidi z masa a kostí, kteří jednají pod obrovským tlakem. Je to příběh války v Duxfordu, který se však v létě roku 1940 nepochybně opakoval, i když byl jen zřídkakdy dokumentován s takovým umem, po celé Velké Británii. Už jen proto je tento dokument mimořádně cenný.

Sledovat jména, která prošla autorovým životem, je obtížné. Guy uvádí na scénu obrovské množství postav, mnohé z nich přitom označuje pouze přezdívkou. Tam, kde to bylo možné, jsem připojil dochované fotografie. Někteří ze zmíněných mužů dosáhli velkých úspěchů v jiných oborech: například „Dr. Applee“ (John Apley), jeden z důstojníků-lékařů v Duxfordu, později patřil mezi nejvýznamnější světové pediatry a stal se věhlasným autorem lékařských knih. Ian Little, s nímž si Guy rád dlouho do noci povídal, se stal profesorem rozvojové ekonomie v Oxfordu. Další kariérní osudy naopak neprobíhaly podle plánu: „F. L. Trewella“, smůlou pronásledovaný kaplan, kterého Guy po sérii několika faux

pas poněkud zoufale musí poslat ze stanice pryč, je pravděpodobně Frank Lionel Trewella. Z jeho záznamů vyplývá, že RAF v roce 1942 opustil, čímž se potvrdilo Guyovo podezření, že pro život kaplana se opravdu nehodí.

Zůstávají ale i takoví, kteří v jiných pramenech zaznamenáni nejsou, a s nimi spojené úvahy otevřené interpretaci, jak bychom ostatně od tak hluboce osobního vyprávění také očekávali. Můžeme se například ptát, proč se Guy ve svém zápisku ze 6. června 1940 o důstojníku Dinim (v textu „Dimmy“) vedle záznamu o jeho tragickém neštěstí a předčasné smrti zmiňuje i o tom, že „prožil nepěkný život“.

Kaplani – mnohými oslovovaní výrazem „padre“ – představovali významnou součást ozbrojených sil. Jako velitelé perutí byli kaplani RAF, pokud jde o „frčky na rukávech“, poměrně vysoce postavení. Reverend H. D. L. Veiner, který byl v roce 1918 pověřen úkolem vytvořit pro RAF oddělení kaplanů, k tomu napsal: „Zda je uniforma překážkou, anebo není, záleží na typu člověka, který ji nosí, a na tom, jak ji nosí.“ Jak ale uvidíme, Guyova vysoká pozice mu nebránila účinně působit jako rádce, přítel i mentor.

Guy se ocitl ve víru práce, která by mnohým z nás připadala až nemožně složitá, rozsáhlá a vyžadující stále širší záběr. Jeho život byl plný oficiálních i neoficiálních povinností, které musel zvládat s citem a rozvahou: „Práce na plánech nové márnice. Spousta povyku kolem velení v jídelně. Další pokus opatřit důchod pro

Wilsonovu matku. Hromada dopisů,“ shrnuje například pregnantně jedno odpoledne.

Díky této práci přišel do styku se všemi hodnostmi v Duxfordu – od velitele stanice až po nejmladšího letce. Všichni ho mohli požádat a často také žádali o pomoc v ošemetných otázkách, které nezapadaly do hierarchie velení a na které se těžko hledala odpověď v královských předpisech nebo nařízeních ministerstva letectví. Charakter této služby definoval „Woody“ Woodhall, velitel duxfordské stanice v době bitvy o Británii, jak na to Mayfield vzpomíná 13. března 1940: „Krátce po příjezdu si pro mě poslal a mluvil o morálce a disciplíně pilotů. Měl jsem zařídit, aby chodili na lůžko dřív. Měl jsem dohlédnout i na to, aby míň pili. Zeptal jsem se ho: ‘Ale jak to mám zařídit, pane?’ ‘Tak, že budete pít s nimi a půjdete jim příkladem.’“

Deníkem se pití táhne jako červená nit. Většina pilotů – a vlastně i značná část důstojníků, s nimiž se Guy stýkal – byli těžcí pijáci konzumující množství alkoholu, které by se dnes považovalo za děsivé, a zároveň den co den pracovali s tehdy nejsilnějšími a technologicky nejvyspělejšími zbraněmi. Guy se nejednou potýkal s následky opileckého večírku a doslova i obrazně zametal pozůstatky divoké noci. Často obratně zvládal i „ráno poté“, když jednal s piloty, kteří své opilecké bojovnosti litovali a někdy potřebovali i jemnou domluvu. A čas od času si jeho schopnosti vyžadovalo i prozaičtější řešení fyzických následků velké konzumace alkoholu.

Jeho úsudku se často dovolávali při řešení personálních otázek. Velitelé perutí, kteří byli zodpovědní za vedení svěřených pilotů do vzdušných bitev, ho občas žádali, aby posoudil „morálku“ letců. „Morálka“ přitom v tomto případě sloužila jako citlivý eufemismus pro „způsobilstvo k boji“. Je těžké nesoucíit v takové situaci s každým. Za prvé s veliteli letek, kteří byli jen o málo starší než jim svěřeni piloti a v brutálním světě manévrových vzdušných soubojů se museli spolehnout na schopnosti a temperament svých kolegů z perutě: tady nebyl prostor pro sentimentalitu. Za druhé se samotnými piloty: tito muži se snažili dělat svou práci, a přitom jim někdy, ne jejich vlastní vinou, chyběly specifické schopnosti přirozeného stíhacího esa. A za třetí s Guyem: byl vržen doprostřed této křehké dynamiky. Vrcholným dokladem jeho diskrétnosti je skutečnost, že mu nikdo z nich nepřestal důvěřovat, a přitom není těžké si představit, že takových rozhovorů v době svého působení v RAF vedl stovky.

Bylo zásadní, aby mu muži mohli věřit a jednat s ním důvěrně, zejména s ohledem na disciplínu RAF. Při jedné příležitosti, v dubnu roku 1940, musel Mayfield v tichosti zařídit, aby byl na jinou než leteckou práci přesunut člen pozemního personálu, u kterého byl upozorněn na to, že „nezpůsobilá“ letadla označuje jako bezpečná k letu. Informace přišla od mladičkého letce, který si dělal starosti, protože věc se týkala jeho nadřízeného a on se oprávněně obával porušit hierarchii velení. Guy situaci zvládl s přehledem: další tichá,

diskrétně vykonaná povinnost, o které bychom se bez jeho deníku nikdy nedozvěděli. A přitom tato povinnost dost možná zachránila dotyčnému pilotovi Francis Brinsdenovi život, a on tak zemřel až v roce 1993.

Nejvýznamnější úkol, před který byl Guy postaven – a který byl pochopitelně středem jeho každodenních starostí i filozofických obav –, spočíval v tom, aby mladým mužům, o nichž věděl, že koncem léta už mohou být mrtví, posloužil jako důvěrník, který je neodsuzuje. Piloti stíhaček byli od přírody navenek tvrdí a lehkomyslní – přinejmenším v hovorech mezi sebou. Deník ve svém jádru zachycuje příběh hlubokého přátelství, jaká Guy navázal s muži, kteří cítili, že s ním mohou bez přetvářky mluvit o svých obavách i slabostech. Guy neustále zápasí s tím, jak nesmírně těžké je v tak pustošivém konfliktu poskytnout dobrou radu, a přitom zůstat věrný své víře: „Ani veškeré moje modlitby je v oblacích neudrží. Je těžké uchovat si křesťanskou naději a víru v té drobné změně mezi dvěma životy.“

V mnoha rozhovorech se objevují předvídatelné lidské zájmy mladých mužů. Guyovým dnům tak dominují finanční a rodinné problémy i nevyhnutelné a zdlouhavé hovory o lásce a sexu. Pro současného čtenáře jsou někdy až nesnesitelně dojemné, snad nejvíc to platí o rozhovoru s jeho nejbližším přítelem, pilotním důstojníkem Peterem Watsonem, 3. května 1940:

Mluvil jsem o té dívce v Norwichi a v podstatě jsem mu řekl, že ještě není dost starý na to, aby

se usadil, a že zrovna tenhle kousek ani podle jeho vyprávění nevypadá tak lákavě. Všechno to přijal a odpověděl velmi sklíčeně: „Co na tom sejde? Stejně mě zabijou, a když ne, tak aspoň zmrzačí, k žití mi toho moc nezbude...“ Chodili jsme a mluvili hodně dlouho, upřímně a o spoustě věcí tak přímočaře, jak jsem nikdy s žádným mladým mužem mluvit nechtěl. Oba jsme cítili smrt. Tuší, že si musí pospíšet, dokud má čas...

O necelý měsíc později byl Peter Watson zabit. Bylo mu 20 let. Guyovy deníkové záznamy z doby po smrti jeho přítele patří podle mého názoru k tomu nejdojemnějšímu, co kdy bylo o ztrátě napsáno.

Přesto všechno se Guy snažil nezanedbávat ani své „oficiální“ povinnosti:

Povzbudilo mě, že počet komunikantů se zvýšil o 8. O Velikonocích jsme jich měli 15, běžný počet je tak 3 až 5. Formálně jich je na stanici 1 000, ale pokaždé je asi jen třetina mimo službu, a tak může přijít. Smalley mi řekl, abych se kvůli číslům netrápil: „Až uslyší první velkou ránu a nadělají si do kalhot, určitě přijdou.“

Důležitou součástí jeho práce bylo vyřizování záležitostí spojených s úmrtím – organizování pohřbů, psaní vdovám a dalším truchlícím příbuzným nebo rozhovo-

ry s nimi – a i tady se projevuje jeho citlivost. Poučný je zápis z února roku 1940:

Vedl jsem obřady za [pilotního důstojníka Arthura Delamore] z 222. perutě a pohřbil jsem to málo, co z něj zbylo, ve Whittlesfordu. Byl to plachý, elegantní mladík, se kterým si nikdo moc nerozuměl. Letěl při nočním výcviku a bez zjevné příčiny havaroval. Bylo potřeba o tom napsat příbuzným. Večer byla v poddůstojnické jídelně divoká tancovačka. Netančil jsem, ale bavil jsem se s každým, kdo měl zájem, a postával u baru.

Vystřízlivění rychle přináší myšlenka na muže, se kterými se Guy setkal jen krátce před začátkem bitvy o Británii a kteří válku nepřežijí. Kanadský velitel letu z 222. perutě Alvin T. „Al“ Williams, jehož odlet Guy popisuje 15. dubna 1940, se ztratil při potopení HMS Glorious v dubnu roku 1940. Alick Heath, o jehož „morálce se neprávem pochybuje“ o Velikonocích téhož roku, zahynul při letu s 254. perutí v Norsku. Peter King, Guyův spoluhráč ve squashi z 25. února 1940, byl zabit v září téhož roku.

S některými srdceryvnými úkoly, které musí plnit, je často spojen i černý humor – což je pochopitelné. Při cestě za manželkou pohřešovaného letce zmiňuje „dlouhý, nevkusný a zábavný rozhovor o tom, jak jí neprozradit, co za zprávu vezeme“.