

HURRICANE NA SUMATŘE

Terence Kelly

Název originálu: Hurricane in Sumatra
Vydáno nakladatelstvím
Arrow Books Limited
20 Vauxhall Bridge Road, London SW1V 2 SA
v roce 1991.

✘Terence Kelly 1985

Český překlad 1998

Terence Kelly se narodil v roce 1920 v Liverpoolu. Za druhé světové války sloužil před tím, než padl do japonského zajetí, jako stíhací pilot Hurricanu ve Velké Británii, Evropě a na Dálném východě. V první polovině šedesátých let se začal věnovat psaní a divadlu. Je úspěšným autorem divadelních, rozhlasových a televizních her. Vedle Hurricane na Sumatře mu vyšly další dvě knihy faktu, *Hurricane nad džunglí (Hurricane over the Jungle)* popisující letecké boje v Singapuru a Holandské východní Indii a *Piloti Hurricanů a Spitfirů ve válce (Hurricane and Spitfire Pilots at War)*, která se zabývá jeho vlastními zkušenostmi z pohledu vojenského letce. Napsal rovněž několik novel, z nichž ta poslední, *Fepow*, byla navržena na Bookerovu cenu. V současnosti žije se svou ženou blízko Henley-on-Thames.

Věnování a poděkování

Tato kniha je věnována všem mužům a ženám, kteří se před více než čtyřiceti lety zúčastnili krátkého sumatránského tažení, zvláště však pilotům a pozemnímu personálu stíhacích a bombardovacích perutí RAF a RAAF, kteří nesli hlavní tíhu bojů s postupujícími Japonci, obsluhám holandské baterie Boforsů a 12. baterie 6. pluku těžkého protiletadlového dělostřelectva, které statečně bojovaly na letišti P.1 a v rafinérii Pladjoe, Maréchauséanům - domorodým bojovníkům *par excellence*, dále těm, kteří se tak úspěšně přičinili o organizovaný odsun značného počtu mužů, žen a dětí ze sužovaného Singapuru, kapitánům a posádkám malých plavidel, které uprchlíky odvážely do bezpečí a kterým se podařilo unikat všem útokům letadel a lodí mnohonásobně silnější japonské flotily.

Mezi ně patří i většina těch, jimž patří poděkování a bez nichž by tato kniha nevznikla. V první řadě musím poděkovat pilotům a příslušníkům obsluhy letadel a ochrany letiště, kteří se zúčastnili v této knize popisovaných akcí a kteří, stejně jako ti ostatní níže uvedení, mi ze všech koutů světa zaslali své vzpomínky ve formě pásek, dopisů, poznámek a fotografií. Seznam je dlouhý: Maršál letectva Sir Harold Maguire, John A. ("Red") Campbell, "Bertie" Lambert, "Dough" Nicholls, Campbell White, "Herb" Plenty, Martin Ofield, Hedley Bonnes, Tom Jackson, Ambrose Milnes, "Denny" Sharp, "Bill" Taute, "Ted" Ravenscroft, "Ted" Smith, "Des" Timmins, "Soapy" Hudson, "Bob" Chapman, John Vibert, Martyn Lovejoya Arthur Sheerin. Příslušníky armády, kteří s Japonci bojovali a kterým rovněž patří můj dík, jsou bombardýr F. East, A.H.C. Roberts, Eric Rice, A.N. Simpson a G.W. Jones, z námořnictva potom Commander Len Cooper, poručík Smythe a reverend Eric Sinclair. Poděkování dlužím rovněž mnoha jiným, mezi něž patří "Bill" Belford, "Syd" Lewis, Andrew Mills, M. Cullerton, Eric Horton, Norman Chick, "Perce" Wellington, "Jim" Home, Harold Pearce a "Pete" Robins. Mé zvláštní díky patří Donaldu Wrightovi za jeho neuvěřitelný příběh útoku ze Sumatry a Phillipu de Leonovi, který se mnou měl nekonečné potíže, a J.J. Jiskootovi, se kterým mě

seznámil. Seznam by nebyl úplný bez Denise Russell-Robertse, jehož nádhernou knihu *Spotlight on Singapore* by si neměl nechat ujít žádný zájemce o tuto oblast. Mezi další autory, z jejichž děl jsem čerpal, patří Lionel Wigmore (*The Japanese Thrust*), Jasuo Izawa (*Combat Diary of the 64. Sentai*) a David Thomas (*The Battle of the Java Sea*). Nelze opomenout ani poděkování pracovníkům Imperial War Muzea, kteří dokázali doslova vyhrabat vzácné fotografie z tažení, kde mělo jen málo lidí fotoaparát (a ti, kteří jej měli, prakticky o všechno přišli při útěku či v zajetí), a mnoha společnostem sdružujícím válečné zajatce z Dálného východu, které mi poskytly významnou pomoc při získávání informací. Nakonec bych se chtěl omluvit všem, na které jsem ve svém výčtu zapomněl, a ujistit je, že všechny poskytnuté informace, ačkoliv třeba i zdánlivě nevýznamné, jsem při psaní této knihy bral v úvahu a že se podílí na jejím charakteru. Děkuji.

Předmluva od Maršála letectva Sira Harolda Maguireho KCB, DSO, OBE

Vedle děl spojeneckých vojenských historiků, která se však většinou o sumatránském tažení sotva zmiňují, existuje rovněž množství knih a článků popisující zkušenosti jednotlivců i celých skupin následující debakl v Singapuru. Mnoho se jich věnuje útokům ze Sumatry, avšak kniha, kterou držíte v ruce je odlišná. Terence Kelly se rozhodl zaznamenat události, které se odehrály v únoru 1942 v životně důležité oblasti Palembangu, z mnoha různých pohledů. Do svého vyprávění zahrnul vzpomínky Holanďanů, Japonců a samozřejmě Britů, kteří byli součástí oněch událostí. Nevyhýbá se ani široké otázce vojenské a ekonomické důležitosti ostrova pro obě strany. Do své knihy začlenil i obraz možného výsledku tažení v případě, že by byla obrana proti útočícím silám, které se z dnešního pohledu jeví nevýznamné, úspěšnější.

Vedle nesporných spisovatelských schopností měl Terence Kelly pro tento úkol dobrou kvalifikaci. Jeho výzkum byl velmi podrobný, jeho zájem stálý. Tažení se sám zúčastnil a ve svém úsilí vyhledat přeživší a zaznamenat jejich vzpomínky prokázal záslužnou práci. Vytvořil vyprávění, které považuji za jedinečné. Výsledkem je kniha, která zaznamenává mnohé vzpomínky na události, které se odehrály již před čtyřiceti dvěma lety, a tvoří dokument, který jistě bude jako zdroj informací sloužit budoucím historikům.

Úvod

Některé důležité vojenské události mohou být zastíněny událostmi jinými, většího významu či proslulosti do té míry, že jen obtížně hledají svou cestu do knih historiků - to potkalo také bitvu o Palembang.

Palembang leží přibližně v jedné šestině délky, měřeno od jihu na sever, Sumatry, pátého největšího ostrova na světě, ostrova, který překračuje rovník, ostrova, vedle kterého se zcela ztrácí jeho východní soused - Malajsie, ostrova, který se svými 2000 km délky sahá od Nikobarských ostrovů v Bengálském zálivu na severu až ke Krakatoji a západnímu cípu Jávy na jihu. Tento pozoruhodný ostrov je zemí obrovských kontrastů, jednou neuvěřitelně krásný, jindy nevýslovně krutý. Na západě se tyčí do výše až 3700 m pás pohoří vytvářející obrovský sběrač dešťové vody, kterou je každodenně a v neuvěřitelné intenzitě ostrov zaléván. Pramení řeky hledající si bystře cestu po východních svazích pohoří, aby se poté jejich tok zklidnil na širokých planinách a nakonec se zcela rozplynul v tisíce kilometrů dlouhých a často více než 160 km širokých močálech lemujících východní pobřeží ostrova. Mezi hřebeny hor a močály je země pokryta převážně džunglí, jejíž neproniknutelnost vyniká zejména ze vzduchu; jen hnědé stuhly mocných řek vlévajících se v rozložitých deltách do Molucké úžiny, Jihočínského a Jávského moře ruší nekonečnou a neměnnou zeleň džungle. Je to země řídké obydlená, jen s několika komunikacemi, země, kde lze ještě dnes najít velké dosud neprozkoumané oblasti obývané divou zvěří a nezkrotnými kmeny. Je to země zamořená nemocemi: dysentérií, cholerou, tyfem, malárií, malárií horečkou i tetanem. V rozsáhlých mangrovnickových podrostech, močálech i husté džungli číhají v nesčíslných počtech komáři, hadi a pijavky.

Rychle tekoucí, od půdy splavené častými dešti čokoládově zbarvené řeky jsou plné krokodýlů, v okolních teplých mořích je pánem žralok, v lesích se nerušení potulují tygři.

Jednou větou řečeno, Sumatra je přesně tím typem krajiny, který klade na invazní síly maximální nároky. Přesto byla tato rozlehlá země, pro Japonce ze strategického hlediska životně důležitá, oplývající bohatstvím nerostným - ropou, uhlím, zinkem, bauxitem, zlatem a stříbrem, i rostlinným - kaučukem, koprrou, tabákem a rýží, ve skutečnosti ovládnuta relativně malým výsadkem Japonců v pouhých čtyřadvaceti hodinách, dokonce bez známky odporu jejích dosavadních pánů - Holanďanů. Palembang, město rozkročené nad mocnou řekou Moesi splavnou i pro velké čluny plných 112 km od pobřeží až k městu, byl klíčem k Sumatře; a polní letiště P.1, na kterém byla umístěna perut' Hurricanů, bylo klíčem k Palembangu. Invaze byla Japonci připravována velmi pečlivě. Dvacet tisíc vojáků vezených třiceti transportními loďmi s doprovodem bojových plavidel mělo obsadit Palembang a rozvinout se na sever i na jih - ale až po splnění dvou počátečních cílů: prvním bylo obsazení letiště P.1 a rafinérie Pladjoe; druhým spojení výsadkářů s prvosledovou jednotkou asi tisíce pěšáků plavící se proti proudu tří řek. V celém pečlivě připraveném plánu není jediná zmínka co dělat v případě, že výsadkáři svého prvotního cíle nedosáhnou.

A téměř nedosáhli. Proti výsadkářům nestály jednotky pravidelné pěchoty. Odpor Japoncům kladla pouze hrstka spojeneckých pilotů - zejména Američané, Australané, Britové a Novozélanďané - malá jednotka pozemního personálu RAF a obrany letiště, pár protiletadlových baterií a nakonec malé, ovšem výborně bojující, domorodé jednotky. Na letišti byli výsadkáři zastaveni a po řekách postupující oddíly platily krvavými oběťmi. Pouze na základě rozkazů, které, jak se později ukázalo, byly vydány na základě zmatku, nekompetence a desinformací, se obránci letišti museli z území, které jim dosud nepřítel vyrvat nedokázal, stáhnout, a piloti rozsévající zkázu mezi po řekách postupujícími oddíly byli uzemněni. Byli vojáky, rozkazy splnili a 15. února 1942 Palembang, stejně jako Singapur, padl.

Ve světle celosvětového konfliktu byla bitva o Palembang pouhou potyčkou, ale každý, kdo se jí zúčastnil, o ní může vyprávět - příhody, které se díky odvaze, vytrvalosti, představitivosti a dokonce humoru, který obsahují, vyrovnají kterýmkoliv jiným.

Hurricane na Sumatře je více než jen popisem oněch neskutečných čtyřadvaceti hodin, pokrývá všechny stránky sumatrského tažení: japonské plánování, masakr malých plavidel opouštějících Singapur, pečlivě plánované útokové trasy přes Sumatru pro ty, kteří byli příliš cenní na to, aby se stali válečnými zajatci, statečné úsilí beznadějně přečíslených leteckých sil a neporovnatelně slabších plavidel, odvahu obyčejných mužů a žen, ale také zbabělost a zmatek v řadách jejich takzvaných velitelů a nakonec i překotný útěk z obsazovaného ostrova.

Středem toho všeho jsou ale pouhé dva dni: 14. a 15. únor 1942, které mohou být právem prohlášeny za stejně významné, jako kterékoli jiné této války.

Terence Kelly. Frieth 1985

1. Japonský příběh

Většina zemí, dokonce i těch poražených, uchovává přesné záznamy o svých válečných taženích. To však neplatí o Japonsku. Ničivé bombardování v posledních měsících války na Dálném východě a následné požáry, které se přehnaly Tokiem, zničily většinu oficiálních japonských záznamů. Po obsazení Japonska spojenci byly proto ze vzpomínek pamětníků sestavovány "historické monografie" pokrývající různé operace a události, a právě z těchto monografií byly čerpány informace odrážející tehdejší japonský pohled na sumatrské tažení. I když se obecně má za to, že z dostupných pramenů obsahují tyto monografie nejpřesnější a nejspolehlivější informace, musíme mít stále na paměti, že většina jejich obsahu byla rekonstruována dle vzpomínek důstojníků velících jednotkám či štábům v době průběhu konkrétní operace. Rovněž je nutno upozornit na to, že tito lidé sami často získávali informace z bitevního pole zprostředkovaně, například jak operace probíhá a zvláště údaje o nepřátelských ztrátách.

Když jsem byl v zajateckém táboře v Japonsku, po jistou dobu nám byly dodávány v angličtině tištěné noviny *The Nippon Times*. Ohlašovaná vítězství Japonské armády a

námořnictva, zejména údaje o potopené tonáži spojeneckých plavidel a počtu zničených letadel, byla tak přehnaná, že se i nám, válečným zajatcům, zdála prostě absurdní. Není pochyb o tom, že do jisté míry byly tyto zřejmě zveličené údaje vydávány účelově s propagandistickým podtextem, je ale také jisté, že oslavné články byly ovlivněny barvitými a optimistickými zprávami z bojišť. Zvláště piloti mají sklon k neuvědomělému přibarvování skutečností, jak bylo jasně ukázáno porovnáním počtu spojeneckými piloty nárokováných sestřelů v bitvě o Británii a německých záznamů o skutečných ztrátách. Letadlo se pohybuje vzduchem velmi svižně a pilot si může jen zřídka kdy dopřát luxus dalšího obletu cíle, aby se ujistil o svém prvním dojmu o výsledku bombardování, a i když stíhač věří, že dosáhl vzdušného vítězství, jeho bezprostřední starostí je především neusadil-li se za ním jiný nepřítel, ne sledování oběti mizící v moři nebo v džungli. Z monografií je zřejmé, že Japonci měli stejný sklon k přeceňování svých úspěchů jako jejich protivník, neboť jak bude dále ukázáno, počty zničených letadel nárokováných během jednoho náletu vysoce převyšuje celkový počet strojů na letišti v kterémkoliv čase (zde je nutno přiznat, že část nároků může být přičtena útokům na strategicky rozmístěné dřevěné napodobeniny). Na druhou stranu japonské záznamy o bojích značně, téměř neuvěřitelně, nadsazují velikost sil protivníka, vytváří kasárna, která nikdy neexistovala a popisují boje, ke kterým údajně došlo, ovšem až po evakuaci Spojenců.

Pravda je zrádná a ani ten nejpilnější výzkumník nemůže udělat více než vybírat z dostupného materiálu. Informace a doslovné citace, které lze nalézt na následujících stránkách, ačkoliv se mohou zdát na první pohled přehnané, vzájemně si odporující nebo dokonce absurdní, jsem převzal z monografií, neboť ty jsou nejlepším zdrojem, z kterého lze získat japonský náhled na popisované události. Hodnocení a popisy událostí tak, jak je viděli Spojenci, jsem vybíral z bohatství hlášení, materiálů, které se mi nezdaří být vědomě zkreslené a které nejlépe odpovídají skutečnostem, které znám z osobní zkušenosti. Hodně informací je protichůdných, tomu se ale nebylo možno vyhnout, protože jsem nechtěl být jediným soudcem a rozhodčím. Ostatně je známo, že dvacet různorodých kritik jedné hry dá čtenáři lepší představu o její kvalitě, než jedno, i když pečlivé a s nejlepším svědomím připravené, hodnocení. Tedy i já optimisticky věřím, že vzájemně se doplňující, často si i odporující, pohledy, názory a zážitky dají čtenáři plnější a barvitější obraz událostí několika málo pozoruhodných dní, které se odehrály před více než čtyřiceti lety, než by mohl získat z chladného popisu událostí vzniklého bezcitným vypuštěním všech i jen trochu podezřelých okolností.

O útoku na Palembang bylo rozhodnuto začátkem února 1942. Provedením operace byla pověřena 38. divize pod velením Tadajoši Sana. Divize opustila Hongkong 20. ledna 1942, v Kamranhském zálivu, který v té době patřil k Francouzské Indočíně, byla spolu s pomocnými jednotkami zformována do výsadečného uskupení pod silnou ochranou válečných plavidel.

Plán předpokládal, že 1. výsadečová brigáda obsadí v čase den "X" minus jedna (přesné datum dosud určeno nebylo) letiště P.1 (pod tímto označením bylo známo Palembangské letiště), a blízkou rafinérii Pladjoe. První sled vedený plukovníkem Tanakou sestávající ze sedmi rot pěchoty s dělostřeleckou, ženijní a zdravotnickou podporou měl předcházet hlavní síly divize. Dvě z těchto rot měly zaútočit na Muntok na ostrově Banka (velký ostrov východně od Sumatry) o půlnoci dne "X" minus jedna, jedna rota měla obsadit a držet blízké letiště a další dostala za úkol pokračovat v postupu na východ a obsadit téměř 100 km vzdálený Pangkalpinang. V den "X" měl zbytek prvního sledu, posílený částmi jednotek, které již splnily své úkoly na ostrově Banka, postupovat na motorových invazních bárkách proti proudu řek Moesi, Salang a Telang a spojit se s parašutisty. Hlavním směrem útoku byla řeka Moesi, po které útočily tři rotu pěchoty podporované rotou horského dělostřelectva, každá ze zbývajících řek měla být zabezpečena rotou jednou.

Hlavní síly 38. divize naloděné na osmadvaceti transportních lodích měly dne "X" plus dva dosáhnout ústí Moesi a s využitím vysokého přílivu směřovat k Palembangu. Po vylodění měla divize napomáhat, pokud to bude nutné, obsazení Tandjoengkarangu (známý též jako Oosthaven), zajistit ropná pole v blízkosti Palembangu, obsadit Bencoolen na západním pobřeží a připravit cestu pro tažení na ropná pole v Djambi na severu. Splněním těchto cílů by si Japonci zajistili vládu nad celou jižní částí Sumatry i s jejími neocenitelnými ropnými poli, navíc by mohli v poklidu čekat, až jim celá větší, dosud neobsazená, severní část ostrova spadne do klína jako zralá hruška po pádu Singapuru.

První neklamnou známkou invaze na Sumatru byl bombardovací nálet na letiště P.1 dne 23. ledna. Útok byl proveden těsně po poledni sedmadvaceti bombardéry se stíhacím krytím, letouny startovaly z obsazených základem v severní Malajsii. Dle monografie byl útočící svaz napaden patnácti spojeneckými stíhači, ze kterých bylo pět sestřeleno, jedna stíhačka shořela na zemi. Vlastní ztráty zahrnují čtrnáct poškozených strojů.

V následujících třech týdnech bylo P.1 vystaveno sérii bombardovacích i hloubkových náletů, které měly ke dni "X" plus jedna - stanovenému na 11. února - zničit, nebo alespoň neutralizovat, spojenecké letectvo. Na žádost námořnictva byl ale původní den "X" přeložen na 15., na 9. února původně plánovaný vzdušný výsadek se ve skutečnosti uskutečnil až čtrnáctého.

Operaci (která nesla označení Operace "L") byla společnou akcí armády a námořnictva. Flotile velel viceadmirál Jizaburo Ozawa, armádním silám generálporučík Hitoši Imamura, velitelem 3. letecké skupiny byl generálporučík Mičio Sugawara. Plán operace počítal rovněž s možnými zpožděními vynucenými nepřízní počasí, problémy v průběhu prvotního vzdušného výsadek nebo nepředpokládanou silou odporu nepřítele. Námořní a armádní velitelé se měli v takovém případě dohodnout na odsunutí dne "X" do poledne 4. února. Co se týkalo operací letectva, měl je Imamura konzultovat se Sugawarou.

Smíšené letecké síly rozmístěné na velkém počtu obsazených letišť v Malajsii a na Borneu, které byly určeny k zajištění operace, byly přesně určeny. Námořnictvo disponovalo přibližně stovkou bombardérů, třiceti stíhačkami, šesti pozemními průzkumnými letouny a čtyřiceti hydroplány, pod armádní velení spadalo padesát bombardérů, sedmdesát stíhaček a devět "bitevníků" - celkem třístapět strojů, které mohly bezpochyby být, pokud se to bude zdát nezbytné, obětovány. Na tomto místě stojí za zmínku, že pokud je autorovi známo, neměli spojenci na Sumatře v žádném okamžiku více než čtrnáct letuschopných stíhacích strojů - a i těch čtrnáct platí pouze pro ráno, kdy seskočili výsadekáři.

Dvakrát byl den "X" odložen, nakonec byl konečně stanoven na 15. února, a nálety mající neutralizovat letiště P.1 mohly začít. Japonské verze hodnocení těchto náletů budou uvedeny později v jejich příslušném chronologickém pořadí.

Útok na Palembang byl připravován s velkou pečlivostí ale i slepou vírou, že vyčleněné síly budou postačující a že úspěch operace je zaručen. Ačkoliv bylo parašutistů (kteří se zdáli být rozhodujícím prvkem operace) pouze čtyřistašedesát, nebyla učiněna žádná opatření pro jejich případné posílení v průběhu bojů. Rovněž odhady pravděpodobných sil protivníka byly značně hrubé. Celkově Japonci předpokládali, že se střetnou s odporem dvou až tří pěších rot se čtyřmi nebo pěti lehkými tanky, několika protiletadlových kanónů a několika letadel. Zřejmou hrbkou, která měla za následek podcenění letectva Spojenců, bylo, že Japonci nedokázali objevit druhé letiště, známé jako P.2, asi šedesát pět kilometrů jihozápadně od Palembangu. Z dochovaných materiálů jasně vyplývá, že podezření o existenci dalšího letiště měli, ovšem jeho skutečnou polohu neznali ani přibližně. V dokumentech stojí, že "...říká se, že je umístěno mezi severním letištem (P.1) a Palembagem". To je ve skutečnosti velmi překvapivý závěr, protože pokud by se tam P.2 skutečně nacházelo, byl by okruh P.2 za převažujících povětrnostních podmínek nebezpečně blízko okruhu letiště P.1 a navíc by těžko uniklo pozornosti mnoha pilotů navštěvujících P.1.

V každém případě nebylo P.2 jakoby zázrakem objeveno, a stalo se základnou, odkud vedly bombardovací a stíhací peruté RAF a RAAF nezlomný odpor proti japonské přesile.

2. Přichází RAF

29. ledna 1942 odstartovalo z letiště Kemajoran v tehdejší Batávii, dnes Jakarta, třináct Hurricanů 258. peruté. Cílem bylo letiště Seletar v Singapuru, na P.2 Hurricany doplňovaly palivo. Těchto třináct strojů bylo částí první dodávky šestnácti letadel z celkem osmačtyřiceti, která měla ve třech skupinách odstartovat z paluby letadlové lodi HMS *Indomitable* vzdálené asi 480 km jihozápadně od Jávy a posílit obranu Malajsie. Tři stroje z první skupiny skončily kvůli vadným brzdám za Kemajoranskou ranvejí s těžkými poškozeními, při mezipřistání na P.2 napříč hlubokých kolejí, které po sobě zanechaly pojíždějící Flying Fortressy (B-17), byly odepsány další dva Hurricany. Po doplnění paliva přelétlo zbývajících jedenáct strojů do Singapuru. Operačního nasazení se však dočkaly až 31. ledna, protože prohlídka ukázala, že

kulometry Hurricanů jsou doslova obaleny hustou vazelínou a vystřelit z nich by, dle zbrojířů, pravděpodobně znamenalo odpadnutí křídla za letu. Prvního bojového vzletu se peruť dočkala 31., kdy osm Hurricanů odstartovalo proti nepříteli, který měl převahu okolo deseti ku jedné. Peruť sestřelila jeden bombardér a jednu stíhačku, sestřeleny byly dva Hurricany, tři další byly poškozeny. Jeden ze sestřelených pilotů, Novozélanďan Bruce McAlister, zahynul.

Jedenáct strojů 258. perutě nebylo prvními Hurricany v Singapuru. 13. ledna bylo z konvoje přepravujícího veškeré vybavení 17., 135., 136. a 232. perutě, které směřovaly na Střední východ, odkloněno do Malajsie 24 pilotů, po šesti z každé perutě. Směsice byla označena jako 232. peruť a vybavena jedenapadesáti Hurricany IIB přepravenými dalším plavidlem. Piloti, kteří již byli z nějakého důvodu v Singapuru, se k 232. peruti rovněž připojili. Zbytek původní 232. (osmnáct pilotů) spolu s dalšími šesti piloty pokračoval v cestě na palubě *Indomitable*. Zmíněných šest pilotů, spolu se zbylými osmi z 258. perutě odstartovalo 29. ledna do Kemajoranu. Mezitím směřovala k Jávě transportní HMS *Athene* vezoucí dalších čtyřicet nebo padesát Hurricanů.

Zdá se tedy, že pokud by se čekalo s operačním nasazením na uschopnění posledního stroje, bylo by teoreticky možné dostat do vzduchu v jedné chvíli ne méně než devadesát šest Hurricanů se zálohou snad až padesáti dalších strojů. Nikdo se o to však ani nepokusil. Piloti i stroje byli nasazováni okamžitě jakmile to bylo možné. Vzlety probíhaly s téměř neměnnou pravidelností - díky nedokonalé hlásné službě startovaly Hurricany pozdě a ještě ve stoupání se setkávaly s mnohem většími nepřátelskými formacemi, výsledkem byly těžké ztráty lidí i techniky. V době přiletu prvních jedenácti Hurricanů 258. perutě zbývalo z původních čtyřiaadvaceti pilotů 232. jedenáct, devět padlo a čtyři utrpěli tak těžká zranění, že byli odesláni do zázemí. Hurricanů bylo ztraceno dvacet jedna, mnoho dalších bylo více méně poškozeno.

Bylo již téměř jisté, že Singapur padne, ale přeprava dalších pilotů 232. a 258. perutě s pravidelnou zastávkou na P.2 do Singapuru pokračovala. Nadále docházelo ke ztrátám jak činností nepřítelů, tak následkem nehod. Zejména měkký terén letiště P.2 se v tomto směru vyznamenal.

Po nevysvětlitelném zmatku, který překazil zamýšlenou ofenzivní akci proti nepříteli obsazenému letišti v Malajsi dne 3. února, byla 258. peruť až na čtyři nebo pět strojů přesunuta na palembangské civilní letiště známé jako P.1, zatímco jedenáct pilotů 232., kteří odstartovali z *Indomitable* pokračovali v Hurricanech do Singapuru následování dalšími pěti v *Lockheedu* Hudson. V Singapuru zanechaný zbytek 258. peruti a zbylí piloti 232. pokračovali po několik dní v hektické snaze zastavit útočnicka a utrpěli vážné ztráty. Mezitím ale začali Japonci ostrov ostřelovat z děl, takže všichni zbylí piloti a stroje byli staženi na letiště Kallang, jediné zbylé letiště mimo dostřel. 10. února byly všechny letuschopné Hurricany přelétuty na Sumatru, piloti, na které nezbyl stroj, buď následovali Hudsonem nebo byli převezeni lodí na Jávu.

258. peruť byla jednou ze tří perutí (dalšími byly 242. a 605.), které původně měly odstartovat z paluby HMS *Ark Royal* ve Středozemním moři a přes Maltu přelétnout do Alexandrie. Všichni piloti 242. a polovina 605. peruti opravdu do Egypta z paluby *Ark Royal* odlétli. Na zpáteční cestě však byla loď torpédována a potopena, takže se zbytek pilotů ocitl v Gibraltar. Když vypukla válka na Dálném východě, byli piloti 258. perutě letecky přepraveni napříč Afrikou do Súdánu, kde se spolu se čtyřiaadvaceti piloty 232., sestavené z osmnácti "domácích" z 232., tří ze 605. a tří náhradníků sebranych po cestě, nalodili na *Indomitable*. Pozemní personál 242., 258. a 605. perutě původně směřující na Střední východ byl rovněž přesměrován na východ Dálný. Na Sumatře měla 232. peruť vlastní pozemní personál převezený ze Singapuru do Palembangu, kam dorazil 4. února, 258. se musela spokojit s pozemní obsluhou z dřívějších Singapurských základů, která však neměla zkušenosti s Hurricany.

Co se bombardérů týká, vyslala RAF na Sumatru 84. peruť přezbrojenou po bojích na Středním východě na Blenheimy a jednotlivé piloty z jedné nebo dvou dalších perutí, kteří přelétávali posilové Blenheimy a Hudsony z Heliopole a podobných míst. Královské australské vzdušné síly vyčlenily pro obranu Sumatry Hudsony 1. a 8. perutě RAAF. Bombardéry operovaly z letiště P.2.

Vedle malých domorodých jednotek pod velením Holanďanů kladli dále, pokud je známo, ozbrojený odpor japonským silám pouze příslušníci 12. baterie 6. pluku těžkého protiletadlového dělostřelectva, kteří byly na Sumatru přesunuty ze Singapuru asi dva nebo tři týdny před pádem ostrova a bránili ropnou rafinérii Pladjoe (čtyři kanóny), letiště P.1 (osm hlavních) a letiště P.2 (dva kanóny), a holandská baterie rychlopalných Boforsů, která se rozmístila po čtyřech kanónech v Pladjoe a na P.2 a se šesti zbraněmi na P.1.

Jak jsme již uvedli, japonská invaze na Sumatru, připravovaná od začátku ledna, měla být provedena příslušníky 38. divize za podpory pomocných jednotek. Invazi měl předcházet výsadek parašutistů, kterých samotných mělo být více, než špatně připravených a špatně vyzbrojených obránců Pladjoe a P.1. A dokonce i tyto slabé síly zaujímaly svá postavení spíše shodou okolností, určitě tam nebyly na základě nějakého pečlivě připraveného plánu, který měl Japoncům zabránit nebo alespoň ztížit získání neocenitelného bohatství a strategických základů Sumatry.

Začátkem ledna 1942 byl do Singapuru převelen komodor letectva S.F. Vincent, aby převzal velení osmi perutí sestaveným do teoretické stíhací skupiny. Po příjezdu se ohlásil u vicemaršála letectva Pulforda, který mu řekl, že ho o jeho příjezdu nikdo neinformoval a že pro něho žádnou práci jednoduše nemá. Nicméně 1. února (kdy už rychlý postup Malajsií Japoncům umožňoval ostřelování většiny Singapurských letišť) byl Vincent Pulfordem pověřen, aby z pilotů evakuovaných ze Singapuru a dostupného pozemního personálu zformoval v Palembangu novou 226. stíhací skupinu. První únor 1942 můžeme tedy považovat za den vzniku pokusu o organizovanou obranu oblasti Palembangu.

Dokument *Historie 226. skupiny* (oficiální dokument Ministerstva letectví) podává zřetelný obraz zmatku, nedostatků a nepřipravenosti této doby, kdy japonské vrchní velení již pouze upřesňovalo detaily invazní operace a rozkazů velitelům.

"2. února přilétlo na letiště P.1 asi čtyřicet Hurricanů... 232. a 258. perutě. Navíc přistálo také několik Buffalů z dalších perutí, ale vzhledem k nebojeschopnému stavu a věku se tyto stroje ani nikdo nepokusil použít a jakmile to bylo možné, byly odeslány na Jávu. 232. peruti velel S/Ldr Llewellyn, 258. peruti S/Ldr Thomson.

Ubytování na letišti P.1 neexistovalo. Chyběla kuchyně, krytá stání, voda i těžký flak. Jako úkryt sloužilo pouze několik zákopů, obranu zajišťovaly čtyři holandské Boforsy.

Okamžitě byla přijata odpovídající opatření, letci i mechanici byli ubytováni na podlahách škol a skladů v Palembangu a rovněž stravování bylo prozatím zajištěno polními kuchyněmi. Většina mužů neměla žádné vybavení, neboť byli nuceni zanechat svou výstroj v Singapuru.

Úplně chyběly transportní prostředky. To se sice později poněkud zlepšilo, ale po celou dobu trvání bojů o Sumatru a Jávu se tento problém nedařilo uspokojivě vyřešit. Nejen že bylo značně obtížné najít transportní prostředky pro dopravu pozemního personálu na letiště, ale nebyla vozidla ani pro obránce letiště, takže v případě útoku nebyli schopni rychle zaujmout pozice. Později, v době útoků parašutistů na P.1, to mělo mít vážné následky.

Holandřané měli v Palembangu malou operační místnost s jedinou a navíc špatnou telefonní linkou pro spojení s hotovostním pilotem. Do srubů pilotů nevedla ani jedna linka. Tento stav nemohl být napraven, protože chybělo jakékoliv vybavení. Rádiové spojení s letadly bylo rovněž naprosto nevyhovující. Vysílač byl umístěn, dosti daleko, v budově námořnictva. Každá zpráva musela být telefonem předána do této budovy a poté byla vyslána někým jiným, obvykle Holanďanem nezvyklým této činnosti, letadlům. Příjímač sestával z malého soukromého bezdrátového přístroje umístěného v operační místnosti. Příjem byl silně rušen pravidelnými denními elektrickými bouřemi. Operační stůl tvořila pouhá mapa v měřítku 1:500 000 s vyznačenými pozicemi hláskářů. Pro vynášení poloh vlastních a nepřátelských letadel a případných dalších informací nebylo k dispozici nic.

Pozice hláskářů vytvářely dva soustředné kruhy okolo Palembangu, jeden s poloměrem 50 km, druhý ve vzdálenosti 100 km, několik dalších pozorovatelů bylo vybudováno ještě dále - jedna na severním cípu ostrova Banka, jedna u ústí řeky Moesi a další na ostrově Tanjung Pinang jižně od Singapuru. Nejužitečnější byly dvě posledně jmenované, ostatní stanoviště byla nedostatečně obsazena, rozpoznávání letadel prakticky neexistovalo a obecně lze říci, že varování přicházela až z pozic vzdálených 50 km. To však neposkytovalo dostatek času k vyhlášení poplachu a vzletu stíhačů. Komunikace mezi pozorovateli a centrem probíhala buď pomocí telegrafu obsluhovaného zaškolenými domorodci nebo prostřednictvím připojení se na telefonní dráty...

Prostředky rádiového navádění letadel na vlastní letiště při špatném počasí nebyly k dispozici. Vzhledem k každodenním tropickým bouřím, které létání velmi znepříjemňovaly a kladly extrémní nároky na navigaci, to byl značný handicap.

Sady náradí pro pozemní přípravu Hurricanů rovněž téměř neexistovaly. Stroje byly udržovány náradím, které bylo zakoupeno nebo vyrobeno až na místě. Podobná situace byla i s náhradními díly, dodávky střeliva, zvláště průbojného a zápalného de Wilde, glykolu a kyslíku do dýchačů byly naprosto nedostatečné. Na letišti nebyla nabíječka baterií, chyběly i bateriové startovací vozíky. Stroje 258. perutě byly obsluhovány pozemním personálem od Buffal. Všechny uvedené faktory přispívaly k nízké bojovosti....

Byla přijata opatření pro zlepšení ubytování a stravování, zabaveny byly dostupné dopravní prostředky. Rovněž byl připraven příjem pozemního personálu tří perutí, jejichž příjezd z Batávie byl očekáván v krátké době.

Rádiová komunikace byla vylepšena přímou linkou spojující vysílač v budově námořnictva s kontrolorem v operační místnosti a všichni postradatelní muži kopali zákopy na letišti.

Většina pozemního personálu byla neozbrojena, celkový počet pušek a revolverů v držení RAF na celé Sumatře byl dvě stě až tři sta.

Předpokládalo se, že osm kulometů Browning na každém Hurricanu na nepancéřovaná japonská letadla postačí a že odstranění čtyř ze dvanácti zbraní propůjčí letounu větší obratnost i stoupavost. Čtyři vnější kulometry byly tedy demontovány, polovina jich byla použita na náhradní díly, zbylých 50% mělo být upraveno pro pozemní obranu letiště. Místní firma měla pro tyto kulometry vyrobit lafety, bohužel útok na letiště započal dříve, než byly upravené kulometry k dispozici."

Taková byla tedy situace: na jedné straně početné, perfektně organizované a boji zocelené invazní síly formující se v Kamranhském zálivu, téměř pět set výsadkářů ve stadiu závěrečných příprav, nezbytná podpora stíhacích a bombardovacích letadel, transportních i bojových plavidel a v neposlední řadě také dokonalé zásobování materiálem a potravinami; na druhé straně snad dva tucty plně bojovných Hurricanů s piloty, z nichž někteří na získání bojových zkušeností teprve čekali, snad padesát více méně letuschopných Blenheimů a Hudsonů na P.2, baterie Boforsů a baterie těžkého flaku (dosud bez munice) rozmístěné na třech místech a slabá, nesourodá směs pozemních sil sužovaná komunikačními a jazykovými problémy, s výjimkou domorodých jednotek většinou neozbrojená a horečně se snažící vybudovat jakous takous organizaci. Vyhlídky mohly být stěží označeny jako nadějně.

Mohlo by se zdát, že vzhledem k fatální situaci v Singapuru mělo vyšší velení Spojenců malé či žádné povědomí o situaci v Palembangu. Nebyla to tak úplně pravda. Na cestě z Austrálie přistál na P.1 pravděpodobně kvůli doplnění paliva se svým, pokud si vzpomínám, Flying Fortressem Wavell. Mezi hotovostními piloty 258. perutě byl jeden ze čtyř našich amerických pilotů, P/O Kleckner - říkali jsme mu "Kleck". Kleckner byl drsný Texan, který v žádném případě netrpěl zbytečným respektem před vyššími šaržemi. Vyrázil kupředu a střetl se s generálem na půli cesty mezi jeho letadlem a letištní budovou. Po celých snad dvacet minut, co zabralo tankování, tam stáli a povídali si. Tématem rozhovoru byla, jak nám později Kleckner sdělil, situace na P.1, naše problémy a nedostatečné vybavení. Navíc Kleckner Wavellovi sdělil i své mínění, proč je situace taková jaká je, a co by se mělo udělat, aby to v budoucnu šlo lépe. Často jsem si kladl otázku, co si Wavell o Klecknerových názorech myslel. Bohužel Kleck už neměl mnoho času na další přemýšlení - krátce na to byl sestřelen a zahynul.

Sumatránská kampaň byla zahájena nálety na P.1. Japonská Monografie č. 69 i *Historie 226. skupiny* shodně uvádějí, že k prvnímu útoku došlo 6. února - toto datum ovšem nesouhlasí se zápisy v mém deníku učiněnými v oné době. Navíc se neshodují ani další podrobnosti obou pramenů. Dle Monografie byl Palembang 6. února napaden v 17:30 formací sestávající z jednoho průzkumného letounu a třiceti dvou stíhaček, na zemi bylo spatřeno na šedesát spojeneckých letadel, z nichž bylo jedenáct zničeno. Dalších patnáct bylo sestřeleno v boji. Akce se mělo zúčastnit rovněž třicet tři bombardérů, ale vzhledem ke špatnému počasí byly odkloněny nad Muntok.

Podání událostí dle *Historie* zní takto:

"6.2.42. Okolo 11:00 byl na P.1 podniknut první nálet bombardovacích a stíhacích letadel. Varování od pozorovatelského stanoviště přišlo jen několik minut před tím, než se nepřátelské stroje objevily nad letištem, takže Hurricany nestihly nabrat výšku a byly napadány po jednom či po dvou okamžitě po vzletu. Odpovídající rádiové spojení neexistovalo. Díky uvedeným faktorům a také nezkušenosti pilotů byly sestřeleny čtyři Hurricany za cenu jednoho Zera

pravděpodobně zničeného a jednoho či dvou poškozených. Tři ze sestřelených pilotů - jeden zraněn, se vrátili."

Tento popis události je natolik rozdílný od toho, co si stále pamatuji a co je uvedeno o pár řádek dále, že se musí určitě vztahovat k nějakému jinému náletu. Svě zázitky jsem sepsal již před mnoha lety na základě vlastních podrobných dobových poznámek a od té doby jsem nenarazil na žádná nová fakta, která by naznačovala, že bych je měl pozměnit. Dokonce ani žádný z přeživších pilotů, se kterými jsem ony hektické dny prožíval a kterým jsem popis dal přečíst, si nemyslí, že je chybný. Jejich vlastní vzpomínky jej většinou potvrzují.

"Pravidelný let ze Singapuru přistál dne 3. února již časně ráno. Odpoledne, jak bylo pravidlem, lilo jako z konve. Později déšť ustal, ale obloha zůstala zatažena těžkými hrozícími mraky, pouze na severu se oblačnost začala protrhávat. My, piloti, jsme posedávali na verandě letištní budovy směrem ke konci severojižní ranveje. Povíдали jsme si a kouřili. Seznam pilotů, kteří měli toho odpoledne pohotovost, byl napsán křídou na skle. Já sám jsem na tomto seznamu uveden nebyl, pohotovost jsem držel dopoledne, navíc počet letuschopných strojů stačil tak právě pro polovinu pilotů.

Vzpomínám si, že jsme tam tak seděli, pozorovali páru stoupající z vysychající ranveje, a přemítali o smutném osudu Singapuru, ze kterého jsme právě o vlásek unikli, a o zázračné skutečnosti, že navzdory všemu, co se okolo nás odehrávalo, jsme stále naživu. Myslím si také, že jsme si byli vědomi, že reprezentujeme, mimo domorodých jednotek, veškerou obranu ostrova. Ostrova, o kterém jsme nikdy předtím neslyšeli, ostrova, který jak se ukázalo, je dostatečně velký, aby pojal Itálii a ještě zbylo spousta místa okolo. Mluvili jsme také o tom, jaká bude situace za pár dní, až se zlepší organizace a až dorazí očekávané Hurricany z Jáv.

Právě na toto poslední téma se stočila konverzace, když jsme zaslechli zvuk leteckých motorů. Všichni jsme pocítili uspokojení. Někteří vyskočili ze židlí a rozběhli se k ranveji. Jiní, mezi nimi i já, se rozhodli, že je příliš, příliš horko a vlhko, a zůstali sedět.

Pamatuji se, že jsem byl naplněn obdivem ke kamarádům, kteří navzdory peřině oblačnosti dokázali P.1 najít, a uvědomoval jsem si, jaké mají štěstí, že přilétli právě když přestalo pršet a mohou tedy přistát. Potom jsme na severu v modré mezeře v mase šedivých mraků, které překrývaly oblohu jako břidlicové desky střechu, spatřili prvního Hurricana. Až na to samozřejmě, že to nebyl Hurricane ale námořní Zero. Pozorovali jsme první stroj, a poté další a další, jak se pomalu a jeden za druhým objevují v mezeře a nasazují střemhlav k nízkému průletu nad letištěm. Bylo obvyklé, že při prvním přeletu na novou základnu prováděli piloti nízké průlety. Ty každému řekly, že už jste tady. Každý nechal rozdělané práce a šel se na vás podívat, lidé v budovách vyběhali ven nebo se alespoň vrhali k oknům, průlety přerušovaly veškerou konverzaci, v dané chvíli byly prostě událostí číslo jedna.

Teprve když se stíhačky přiblížily, uvědomili jsme si, že mají hvězdicové motory, že to nemohou být Hurricany. Trvalo to jen chvíli, než nám došlo, co jsou zač - námořní stíhací letoun typ "0" - Zero. To už bylo ale pozdě. Vzduch byl naplněn hvízdáním kulometných střel, výbuchy granátů a řevem motorů. Pilot prvního Zera vybral střemhlavý let do stoupání asi tak dvacet stop nad mou hlavou, krvavě rudé kruhy na křídlech nás ohromily. Za mnou se ozval zvuk tříštěného skla a o pár metrů nalevo vykřikl a poté se zhroutil muž. Druhé Zero vzdálené pár set metrů se zdálo nalétávat přesně na mě, pamatuji se na ohničky u jeho hlavní. Praštil jsem sebou na zem, a když přelétl, rozběhl jsem se.

P.1 bylo plné utíkajících mužů; hotovostní piloti utíkali ke svým strojům, pozemní personál jim běžel pomoci do kabin a odstartovat, ostatní, kteří neměli proč zůstat, se běželi schovat do džungle.

I já jsem začal utíkat - náhle jsem ale musel zastavit. Pár kroků ode mě jsem spatřil něco naprosto neuvěřitelného. "Red" Campbell (jeden z pěti amerických pilotů 258.) klidně stál, revolver v ruce, a střílel na nejbližší Zero. Bylo to samozřejmě zbytečné, ale nebylo to prázdné gesto. Čítával jsem o lidech, kteří neznají strach, a Campbell byl jedním z nich.

Je velký rozdíl být bezbrannou obětí plošného náletu, jaký musí snášet například obyvatelé měst, nebo být přesně určeným cílem útočnicka. Nebezpečí je v druhém případě samozřejmě mnohem větší, na druhou stranu člověk může zaměstnat hlavu i tělo a neomezit se pouze na držení palců, čekání na konec a doufání ve štěstí. A to co se před námi odehrávalo, toto první krveprolití této zvláštní války, bylo určitě svým způsobem zajímavé.

Sledovali jsme své přátele v Hurricanech pojíždějících nebezpečnou rychlostí, trhající dráhu na kusy, jen aby už byli ve vzduchu, míhající se Zera, vnímali řinčení skla, rachotání kulometů i menší kadenci kanónů. Postupně se přidávalo i pomalé bum, bum, bum Boforsů a

nakonec i srdci milé staccato browningů. Na pozadí šedivých mraků se odehrávaly vzdušné souboje. Zero řítící se s vyjícím motorem střemhlavým letem do džungle, Hurricane snažící se vykrotit Japonci, který se mu usadil za ocasem a sázel do něho jednu dávku za druhou, ještě jeden zásah, dosud tenký bílý proužek glykolu zesílil a zčernal - přesto se mu povedlo přistát. A potom tam stál Campbell, bez nervů a nabíjecí revolver.

Když vše skončilo, vrátil jsem se na verandu a zvedl převrženou židli. V jedné z chromovaných noh byl čistý průstřel. Vešel jsem do letištní budovy a uviděl tu spoušť, trosky se povalovaly všude, rozpis hotovosti napsaný křídou na skle byl rozptýlen po místnosti. Snažil jsem se kusy skla sestavit, abych se dověděl, kdo to vlastně vzlétl. Boforsy přestaly střílet a nebe se začalo rozjasňovat. Vyšel jsem opět ven. Žádné letadlo nebylo v dohledu, jen vzdalující se hluk jejich motorů dozníval v dáli. Z džungle se začali vynořovat lidé.

Ačkoliv si to osobně nepamatuji, měl nálet jeden ironický důsledek, který by Japonce určitě rozesmál, pokud by se o něm dověděli. Na stěně letištní budovy visel (jak mi vyprávěl velící důstojník 258. perutě Thomson) výpravný obraz formace britských bitevních lodí s hrdě vlajícími vlajkami. Nyní visel tento propagandistický kousek nakřivo a každým okamžikem hrozil zřícením. Na tom by ještě nebylo nic zvláštního, ale titulek obrazu zněl: "Diktátoři budou svrženi".

Útok byl překvapivě téměř totálně neúspěšný. Z Hurricanů, kterým se podařilo odstartovat, přistály všechny, většinou na P.2. Několik lidí z pozemního personálu bylo zabito či zraněno.

Z letadel na zemi nebylo poškozeno žádné."

Podání *Historie 226. skupiny* je tak odlišné od japonské i mé verze, že se určitě musí vztahovat k nějakému jinému náletu. Čas náletu je nesprávný, počet obětí je nesprávný, navíc odkaz na varování od pozorovatelů je také špatně - pokud bychom byli varováni, určitě bychom neposedávali a nepovídali si. Navíc, když se dostaneme k dalšímu útoku, ke kterému dle mých poznámek došlo 4. února, ale *Historie* (a musím přiznat opět i japonská Monografie) ho klade až na 7., opět se podrobnosti příliš neshodují.

Dle Monografie Japonci věřili, že na P.1 stále zůstává okolo třiceti letuschopných strojů, a následujícího dne v 15:20 provedli další nálet za účasti šesti bombardérů a jednatřiceti stíhaček z 59., 64. a 90. leteckého pluku. Údajně bylo zničeno dvacet letadel na zemi, ve vzduchu byla sestřelena většina z deseti obránců, vlastní ztráty činily dva stroje.

Historie uvádí:

"7.2.42. Japonci opět zaútočili na P.1 bombardéry a nízko létajícími stíhači. Na zemi byl zničen značný počet strojů. Varování opět přišlo opožděně... Šest Blenheimů a tři Hurricany totálně shořely, jedenáct Hurricanů, jedno Buffalo a jeden Hudson, který právě přistál, bylo poškozeno. Ve vzduchu byly sestřeleny tři Hurricany - dva piloti se později vrátili. Jedno Zero zničeno pravděpodobně, jedno nebo dvě další poškozena. Navíc byl sestřelen jeden Blenheim, který shodou okolností přistával právě v době náletu. Pilot byl zabit."

Mé podání událostí je následující:

"Neměli jsme vždy takové štěstí, a po pravdě řečeno, jedním z nejhorších dní se měl stát hned ten příští, 4. únor 1942, kdy bylo letiště opět napadeno, a tentokrát byl útok mnohem lépe připraven. Náletu se zúčastnily i bombardéry a Japonci už neudělali tu chybu, aby proti pozemním cílům útočily všechny zúčastněné stroje. Opět jsme nebyli varováni a na startující Hurricany čekala vyčleněná Zera.

Toho dne jsme startovali několikrát, ke konci dne bylo z 258. perutě devět strojů hlášeno jako zmizelých nebo sestřelených a mnoho dalších bylo poškozeno. Z celé perutě zůstaly jen dva Hurricany, které přistály na P.1, nepoškozeny - můj a stroj Bertie Lamberta. Tři piloti 258. perutě padli, jeden umíral, dva byli nezvěstní a tři těžce zranění."

Následujícího dne došlo dle japonské Monografie ke dvěma útokům. První nálet byl proveden sedmnácti bombardéry a pětadvaceti stíhačkami z 59., 64. a 90. leteckého pluku, které zničily dvě spojenecká letadla ve vzduchu a devět na zemi. Druhého útoku se zúčastnilo sedm bombardovacích a devětadvacet stíhacích letadel, sestřeleno bylo pět nepřátelských stíhaček a na zemi byly zničeny další čtyři stroje. Z obou útoků se nevrátila celkem tři letadla.

Dne 8. února jsem letěl spolu s dalšími piloty v dopravním Lockheedu Loadstar na Jávu, abychom přelétli na Sumatru další Hurricany, a proto nemám o operacích tohoto dne žádné záznamy. Dle *Historie 226. skupiny* bylo letiště P.1 znovu napadeno, varování od předsunutých

hláskářů přišlo ale tentokrát včas, takže Hurricany stihly nabrat výšku před přiletem Japonců. Historie dále dodává, že nálet trval jen velmi krátkou dobu a ani jedna strana neutrpěla prokazatelné škody. Na druhé straně bojový deník 232. perutě, jedné z perutí 226. skupiny, uvádí nejen že perut' ztratila dva piloty, ale i jejich jména (F/Lt E.M. Taylor a Sgt S.M. Hackforth), čísla strojů, na kterých letěli a také detaily, jak k sestřelům došlo - Taylor byl sestřelen na okruhu P.1 a Hackforth po napadení pěti Zery. Bohužel, tento bojový deník byl opět vypracován až dodatečně (ve skutečnosti až koncem března výkonným důstojníkem perutě na základě "jeho vlastních osobních poznámek" a s pomocí dvou pilotů 232., kteří byli po zranění evakuováni). Dle mých poznámek v tomto období čtyři piloti 258. perutě padli - Kleckner, (PO) Scott, Keedwell a Glynn, a Nicholls, (Sgt) Scott, Nash, White a McCulloch byli sice sestřeleni ale přežili. Počet jmen souhlasí s počtem strojů ztracených za toto období.

Není samozřejmě příliš důležité, zda jsou správné záznamy *Historie 226. skupiny*, bojový deník 232. perutě nebo mé vlastní poznámky a další informace. Není ani důležité, zda se uvedené nálety odehrály 3., 4. a 5. nebo 6., 7. a 8. února. Důležitá je skutečnost, že Japonci útočili s jasným záměrem smést stíhací obranu Sumatry před zahájením invaze. Je nutno říci, že ačkoliv se jim podařilo síly obránců značně zredukovat, cíle nedosáhli.

Hlavní příčinou jejich neúspěchu byla samozřejmě existence P.2. Je pozoruhodné, že letiště takové vyjímečné rozlohy v blízkosti P.1 (v leteckém měřítku) zůstalo neodhaleno. Je pravdou, že díky nepřítomnosti budov obvyklých na jiných spojeneckých letištích vypadalo letiště ze vzduchu pouze jako rozlehlá planina v džungli, je pravdou, že letouny, které právě nestartovaly nebo nepřistávaly, mohly být schovány pod stromy po obvodu letiště. I přes tyto skutečnosti je překvapivé, že letiště zůstalo Japoncům utajeno, zvláště když museli více méně vědět, že druhé letiště, odkud se stále objevovaly již v předchozích dnech údajně zničené Hurricany, existuje.

Dalším faktorem, který mohl přispět ke zmatení Japonců, byly napodobeniny letadel rozmístěné po P.1. Hloubkový útok je velmi vzrušující činnost prováděná ve velké rychlosti a v malé výšce, kdy země pod letadlem ubíhá ohromujícím tempem. Přechod do klesání probíhá ve značné vzdálenosti od letiště a cíl si pilot volí, když je ještě malý. Po stisknutí spouště hladina adrenalinu rychle stoupá, mysl je plně zaměstnána jednak tím, jak udržet nos letadla v přímce s cílem, jednak odhadováním správného okamžiku vybrání klesání, aby nevetlěl do překážek na obvodu letiště. Pilot jednoduše nemá čas, aby si uvědomil, že místo nad skutečnou stíhačkou přelétává nad umnou atrapou.

Vliv uvedených dvou skutečností nejlépe ilustrují původní japonské záznamy o výsledcích náletů na P.1 ve třech po sobě následujících dnech. Prvního dne, jak bylo již uvedeno, údajně útočili na šedesát letadel na zemi, druhý den na dvacet a třetího dne více méně dokončili zničení nepřátelského letectva. Brzy měli krvavě seznat, že to není ani zdaleka pravda.

Nyní je čas obrátit naši pozornost k samotnému letišti P.2. Podmínky, které zde panovaly, jsou příhodně popsány G/C (tehdy F/Lt) H.C. Plentyem, pilotem Lockheedu Hudson 8. perutě RAAF.

"Hlavním dojmem z dění na P.2 byl organizovaný chaos. Vzdálenosti mezi ubytovny, operačním sálem a stánkami byly tři, respektive dvě míle. Strava byla spartánská; několik prvních týdnů bylo jediným dostupným masem zebu, poněkud tuhé, vysušené a hlavně stále stejné. Dopravními prostředky byly téměř výhradně vlastní nohy. Posádky neustále putovaly mezi ubytovny, operačním sálem a stánkami strojů. Velení skupiny často vydávalo rozkazy, které vyžadovaly nedosažitelné časy přesunů na těchto tratích. Dokonce ani Sebastian Coe by je nedokázal zaběhnout... Stroje byly tankovány ze 40-galonových sudů. Pumpy byly do závěsníků zavěšovány ručně. A nejhorší bylo klima, Ježíši Kriste, to byl ale HIC."

Plentyho perut' zahájila operační činnost z P.2 dne 6. února; sesterská 1. perut' se stala operační o týden dříve. Oficiální Historie RAAF sestavená W.R. Lysterem uvádí následující popis operací obou perutí z předinvazního období:

"1. perut' znovuzahájila operační činnost 31. ledna. Pět letadel bylo vysláno bombardovat Japonci obsazené letiště Alor Star v severní Malajsii... Před dosažením malajského pobřeží se formace vlivem velmi špatného počasí rozpadla. Dva stroje letěli stále pospolu, další tři útočily individuálně. Mezi 4:30 a 4:50 byly nad cílem postupně všechny bombardéry. Protože pumpy byly svrženy ze střední výšky 5000 stop, mohly posádky pozorovat jejich účinky na kovové ranveji, hangárech a administrativních budovách. Nepřítel neprojevoval žádnou obrannou činnost ani ve vzduchu ani na zemi a všechny stroje se bezpečně vrátily.

1. a 2. února prováděla 1. peruť průzkumné lety nad Jávským a Jihočínským mořem a hledala nepřátelská hladinová plavidla a ponorky. Všechny stroje se vrátily aniž posádky nepřítele spatřily. Dne 2. února také odstartovala tři letadla 1. peruť... aby zaútočila na Singgoru... Jeden Hudson se musel pro poruchu motoru vrátit, zbylé dva pokračovaly směr Singgora... odkud byla hlášena velká koncentrace železničních vozidel a válečného materiálu. Oba piloti cíl našli, odbombardovali ve 4:00 dne 3. února... a vrátili se na P.2.

Ve snaze získat včasné informace o případné invazi na Sumatru či Jávu pokračovala 1. peruť ve dnech 3., 4. a 5. února v provádění hlídkových letů nad vodami obklopujícími Sumatru a nad Jihočínským mořem. Nepřítele posádky Hudsonů nespátřily, na moři byla pouze spojenecká plavidla opouštějící Singapur. Jeden pilot 4. února ohlásil několik hořících lodí na ostrovech jižně od Singapuru.

Dne 5. února odstartovaly dva Hudsony 1. peruť doprovázené jedenácti Hurricany (pravděpodobně z 232. peruť) směrem na Seletar. Kvůli silné japonské protiletadlové palbě musela formace pokračovat postupně na Sembawang, na Tengah a konečně do Kallangu. Kapitány letounů byli F/Lt J.G. Emerton a F/Lt J.A. Lockwood a jejich úkolem bylo evakuovat velícího důstojníka letectva vicemarála letectva Pulforda a ostatní vysoké důstojníky RAF. Nejruznějšími pasažéry obsazené Hudsony se vrátily na P.2 s dodatečným doprovodem čtyř zbývajících Buffal 453. peruť. Maršál Pulford se rozhodl zůstat v Singapuru.

8. peruť...se stala operační okolo 5. února. Toho dne pátraly dva stroje pilotované posádkami RAF přeřazenými k 8. peruti nad Jihočínským mořem po nepřátelském konvoji, ale vrátily se s nepořízenou...

Zpravodajská hlášení z období okolo 5. února varovala před nálety na Palembang, následně byla proto přijata příslušná opatření pro obranu P.2 a příletových tras...

V tomto období byla rovněž zachycena a rozšířována japonská zpráva naznačující, že nepřátelský konvoj je sestavován na Anambaských ostrovech. Dne 6. února ráno v 6:20 odstartoval stroj 1. peruť zjistit další podrobnosti. Na celé trase bylo jasno, takže Hudson posádky F/O P.J. Gibbese vystoupal do 15 000 stop, až nad Anambaskými ostrovy byla oblačnost 7/10 ve 2000 stopách. Nad Metakem spatřila posádka v 5000 stopách skupinu sedmi stoupajících stíhaček, které směřovaly evidentně k jejich Hudsonu, téměř současně se objevila tři letadla ve 12 000 na levém boku - všechna byla identifikována jako Zera. Posádka zahájila únikový manévra a Hudson se střemhlavým letem skryl pronásledovatelům v kumulů o 5000 stop níže. Průzkum Anambaské skupiny nebylo možné provést severně od 03°20' SŠ, nicméně druhý pilot F/O A.B. Jay stačil nakreslit dobrou skicu Metackého zálivu a lodí v něm: jednoho křižníku třídy Kako, čtyř torpédoborců a čtyř obchodních lodí tonáže okolo 10 000, 5000 a 3000 tun. Plavidla byla zakotvena...

Nepřátelské stíhačky pronásledovaly Hudson okolo sedmdesáti kilometrů, úniková taktika se však ukázala jako úspěšná a stroj neutrpěl žádné poškození...

Na základě hlášení průzkumného Hudsonu rozhodlo velitelství o náletu na Anambaské ostrovy. Deset Blenheimů Mk IV. mělo být doprovázeno pěti Hudsony z 8. peruť, ale po porovnání vzdálenosti, kterou bylo nutno urazit s plným pumovým nákladem s doletem Hudsonů, bylo rozhodnuto nechat je doma. Dalším faktorem byla také extrémní obtížnost nalezení P.2 po soumraku.

Rutiní průzkumné lety nad Jihočínské moře pokračovaly každý den. Jejich úkolem bylo jednak včas varovat před blížící se japonskou invazí, ale také ze vzduchu zajišťovat spojenecké konvoje ze Singapuru. Výsledky pozorování byly vždy negativní, až 13. února přinesl Hudson zprávu o japonském konvoji severně od ostrova Banka. Deník 1. peruť popisuje události 13. února takto: "Z jistého důvodu, známého zřejmě pouze velitelství skupiny, nebyla tohoto dne vyslána nad Jihočínské moře obvyklá průzkumná skupina čtyř nebo pěti Hudsonů, jejichž pozorování by jistě zabránilo pozdějšímu zmatku a nesprávnému pochopení situace. Přesná hlášení ze správně naplánovaného průzkumu by objasnila skutečnou situaci a navíc by měla neocenitelnou hodnotu pro stroje, které byly příštího dne vyslány Japonce bombardovat. Letadla 13. února startovala v nepravidelných intervalech, jejich úkolem bylo pouze potvrdit hlášení jiných zdrojů o japonském konvoji severně od Banky. Posádka každého vyslaného stroje hlásila konvoj v jiném složení a v jiné zeměpisné poloze." Jeden ze zmíněných strojů byl z 1. peruť a hlášení, které přinesl, bylo neúplné, neboť byl napaden stíhači a donucen předčasně uniknout. Předpokládalo se, že tyto stíhačky odstartovaly z paluby letadlové lodě. Dvě další pozorování přišla od letadel 8. peruť.

Navíc k průzkumným letům byly Hudsony RAAF zaměstnány i speciálními úkoly a bombardováním nepřátelských letišť. Dne 10. února ve 3:00 odstartovaly dva Hudsony posádek

kapitánů F/Lt K.R. Smithe a F/Lt C.C. Verca do Singapur, aby evakuovaly velícího důstojníka letectva (A.O.C.) maršála Pulforda. Přistání v Singapur v tomto období bylo velmi nebezpečnou záležitostí, vzduch byl plný stíhaček a střemhlavých bombardérů a tři severní letiště byla intenzivně ostřelována. Hudsony měly štěstí, pod ochranným pláštěm hustého dýmu, který stoupal z hořících zásobníků naftu na námořní základně, přistály v Kallangu těsně před úsvitem. A.O.C. nebyl připraven Singapur opustit, takže se stroje vrátily na P.2 pouze s Air Commodorem Statonem a dalšími vysokými důstojníky RAF. Po přistání žádal Staton vyslání dalšího stroje pro Pulforda, ačkoliv šance na proklouznutí japonským sevřením byla za denního světla mizivá. F/Lt Smith se stejnou posádkou odstartoval na svůj druhý let toho dne v 10:30, tentokrát se vrátil s vicemaršálem letectva Maltbym (a jinými), A.O.C. maršál Pulford se opět rozhodl zůstat."

Na den 12. února mělo velitelství připraveno velké plány, ale nakonec byl výsledek velmi frustrující. Dvacet tři Blenheimů mělo zaútočit na plavidla na Anambaských ostrovech a jedenáct Hudsonů mělo bombardovat letiště Kluang. První skupina Blenheimů zahájila vzlety v časných hodinách, ale dva z nich skončily na stromech v blízkosti krytých stání 1. perutě, další vrazil do budovy při pokusu o přistání po poruše při vzletu a čtvrtému se opakované přistání povedlo přežít "pouze" s těžkým poškozením. Vzlet a přistání na P.2, zvláště v noci, bylo nebezpečnou operací, zejména díky údajně krátkému a špatně položenému osvětlení dráhy. G/C Plenty uvádí, že piloti Hudsonů rozsvěcovali přistávací světlomety i při startech. Vzpomíná na osvětlené stromy před sebou těsně po odlepení a nervy drásající okamžiky, než se letoun v maximálním stoupání jen tak tak přehoupl přes jejich vrcholky. Po uvedených nehodách Blenheimů začaly explodovat pumy prvních dvou, vážně tak byly ohroženy stroje 1. perutě. Proto velitel perutě za pomoci přistávacích reflektorů vyvedl Hudsony ze stání až na místo startu, zatímco poněkud otřeseným posádkám Blenheimů byl vydán rozkaz o zrušení mise.

Ve 2:15 se z P.2 odlepil první Hudson, ostatní v krátkých intervalech následovaly - start proběhl tentokrát bez nejmenších problémů. Nad Kluangem se stroje setkaly s hustou protiletadlovou palbou a poprvé také s nočními stíhači. Nepřítel měl ale špatnou mušku, a tak se poté, co pozorovala zásahy pum na letišti, jeho budovách a hangárech, všechna letadla vrátila na P.2.

3. Exodus ze Singapur

V těchto dnech dosahovala vlna uprchlíků ze Singapur svého maxima. Tyto události jsou velmi dobře popsány v knize Lionela Wigmore *The Japanese Thrust* vydané v Austrálii v roce 1957. Wigmore píše o mořích mezi Singapurem, Sumatrou a Jávou pokrytých po několik dní tečkami malých lodí, které se pokoušely vyklouznout sevření japonského námořnictva a letectva; o stavu naprostého zmatku; o tom, jak sto mužů oficiálně požádalo Austrálii o evakuaci ze Singapur a pouze třicet devět uspělo; o generálmajorovi Gordonu Bennettovi, velícím důstojníkem 8. australské divize v Singapur, který se na rozdíl od Pulforda neostýchal ostrov opustit, jak se spolu s majorem Mosesem, poručíkem Walkerem a několika plantážníky, kteří se dobrovolně přihlásili ke službě v Malajsii, zmocnili malého domorodého plavidla a podnikli dobrodružnou cestu k východnímu pobřeží Sumatry, dále přešli Sumatru do Padangu, z Padangu na Jávu a z Jávy do australského Melbourne, kam dorazili 2. března. Po válce proběhlo vyšetřování okolností, za jakých se Bennett vzdal velení divize a opustil Singapur, závěry jsou však poněkud nepřesvědčivé. Já sám jsem vyslechl mnoho hodnocení Bennettova činu od Australanů, kteří mi pomáhali s touto knihou, většina je nelichotivých. Nejlépe však vypovídají Bennettova vlastní slova, kterými popisuje setkání s generálem Sturdeem, tehdy velitelem generálního štábu, bezprostředně po svém útěku ze Singapur: "Přijetí bylo k mému zklamání chladné až nepřátelské. Žádný další člen vojenské rady se ani neukázal. Po několika minutách normální konverzace mi Sturdee řekl, že můj útek byla hloupost nebo něco v tom smyslu... Potom se vrátil ke své práci a nechal mě bez povšimnutí stát ve své kanceláři."

Air Commodore Modin, který byl nejvyšším britským důstojníkem v zajateckém táboře v Palembangu a po válce sekretářem jachtklubu RAF, popisuje situaci na mořích jižně od Singapur takto: "Zdálo se, že nepřítel dosáhl naprostého překvapení tím, že uzavřel Bankou úziny právě v době očekávaného vrcholu exodu ze Singapur. Lze považovat za pravděpodobné, že naše plavidla obdržela jen málo, pokud vůbec nějaké, zpravodajských

informací a varování o činnosti nepřítele v a nad úžinou, a pochybuji, že kdy bylo zajato více povrchových plavidel s menším úsilím."

Mohli bychom uvést libovolný počet příběhů civilistů - mužů, žen i dětí, a vojáků, kteří se v této době zoufale pokoušeli uniknout do bezpečí před postupujícími Japonci - příběhů o odvaze, o šikovnosti a vynalézavosti, o osobním obětování. A musíme rovněž připomenout, že ti, kteří se zakrátko měli stát aktéry obrany P.1 neměli nejmenšího tušení o masovém útěku ze Singapuru, a naopak ti, kteří se tohoto exodu zúčastnili, buď jako uprchlíci či jako jeho organizátoři, neměli jedinou informaci o událostech odehrávajících se o pouhých dvě stě mil jižněji.

Dva důstojníci, řečeno slovy Lionela Wigmore : "se stali základem organizování pomoci účastníkům tohoto zvláštního stěhování národů". Byli jimi kapitán I. Lyon od "Gordon Highlanders" a major H.A. Campbell od "King's Own Scottish Borderers". Kapitán Lyon "s pomocí vojína RAMC (Royal Army Medical Corps) zřídil skladiště jídla a příkrývek v neobydlené části ostrova u Moro, v jihozápadní části souostroví Rhio. Zde byla uprchlíkům poskytována první pomoc, instrukce a prostředky pro další část cesty až do večera 17. února." Major Campbell " spolu s holandskými úřady zřídil na Sumatře střediska, kde bylo možno získat dopravu, jídlo a ošacení". Campbell zorganizoval hlavní používanou únikovou trasu proti proudu řeky Inderagiri do Rengatu, dále po silnici do železničního uzlu Sawahlunto, a odtud do Padangu. "Informace o trase a o navigaci po Inderagiri byly podávány v Priggi Rajah u ústí řeky. V Tambilahanu byla zřízena polní nemocnice, kde byla poskytována další zdravotnická pomoc. Uprchlíci si odpočinuli a byli také reorganizováni do vhodných skupin v Rengatu a v blízkém Ayer Moleku... V Padangu bylo zřízeno britské vojenské velitelství, které mělo organizovat evakuaci a případně i pomoci Holanďanům s obranou města."

Vše to vypadá jako velmi efektivní činnost a vkrádá se myšlenka, že bylo škoda, že stejné úsilí, které bylo vynaloženo na útek, nebylo vynaloženo o něco dříve při organizování obrany. Navíc, ačkoliv většina uprchlíků neměla nejmenšího tušení co se děje na jihu v Palembangu, je velmi nepravděpodobné, že to nevěděli ani organizátoři evakuace v Rengatu, protože města byla spojena telefonní linkou. Navíc, mezi Rengatem a městem Pakanbaroe, kde bylo letiště zásobované z P.2, vedla silnice, která byla kratší a lepší než mezi Rengatem a Padangem. Je ironií, že pokud by byli někteří z uprchlíků místo odsunu do zázemí letecky dopraveni na P.1, mohlo být toto letiště udrženo.

Události pátku třináctého února devatenáct set čtyřicet dva utvrdily v mnohých pověřivost. V Singapuru vládł chaos a zmatek. Japonští generálové, překvapeni nepatrností odporu početně mnohem silnějšího protivníka, připravovali podmínky kapitulace; generál Percival, který se již smířil s nevyhnutelností porážky, poslal Wavellovi kabelogram, že Japonci jsou pět set yardů od pobřeží a že vlastní vojska jsou již natolik unavena, že nemohou vydržet silný útok ani provést protiútok. Aniž by to otevřeně formuloval, žádal o souhlas ke kapitulaci. Wavell žádost odmítl, bylo to však gesto určené pouze divákům - následujícího dne ve zprávě Churchillovi sděluje, že prodloužení odporu je nepravděpodobné.

V souladu s připraveným scénářem evakuace klíčových osob ze Singapuru se do doků a přístavů valil široký proud "důležitých" uprchlíků, navíc značně posílený dezertéry. V přístavech se doslova přelával na všechna malá, často pod pohružkou násilí i na již obsazená, plavidla: sportovní jachty, džunky, sampany, veslice i vlečné rybářské traulery. Cokoliv schopné udržet se na vodě bylo buď najmuto, zrekvírováno nebo jednoduše ukradeno. Před uprchlíky se prostíralo otevřené moře beze zbytku, jak jsem již uvedl, ovládané japonským námořnictvem a letectvem; vzadu pod příkrovem hustého kouře z hořících ropných zařízení a zásobníků ležel poražený ostrov.

Mezi muži, jejichž hodnota byla považována za příliš vysokou, než aby mohli zůstat na ostrově a stát se tak válečnými zajatci, byli dva, oba vojáci pravidelné armády (jednomu se podařilo zajetí nakonec uniknout, druhému nikoliv), jejichž osudy byly typické pro většinu těch, kteří se zúčastnili tohoto smutného a zoufalého podniku. Prvním byl major Donald Wright, štábní důstojník Třetího indického sboru, druhým potom brigádýr Bird, který sloužil jako střelecký instruktor na štábu velení pevnosti v Singapuru.

Každý opustil Singapur na jiném plavidle; Wright na malém motorovém člunu *Hung Jow*, který pojal třináct uprchlíků, a Bird spolu s asi osmdesáti lidmi na úzké, rychlé, asi sto stop dlouhé motorové jachtě. Na cestu vyrazili kryti tmou, v nevelké vzdálenosti minulí hořící parník *Empress of Asia*, který po zásahu pumami najel na břeh a nyní plameny spolu s pekl

odehrávajícím se v Singapuru ozařoval armádu malých prchajících lodí a vystavoval je tak trvalému ostřelování. Ale naděje těchto mužů mířily vysoko - zůstat na ostrově znamenalo buď smrt nebo zajetí, na jihu, vzdálená něco více než čtyřicet hodin plavby ležela dosud, pokud jim bylo známo, nepokořená Sumatra a čekala svoboda. Neměli, stejně jako šedesát zdravotních sester na *Vyner Brooke*, osmdesát mužů pod velením poručíka Wilkinsona na *Li Wo* či kapitán Carston, velitel *Mata Hari* s téměř pěti sty uprchlíků, mužů, žen i dětí, na palubě, kteří všichni opustili Singapur předchozího dne, nejmenšího tušení o tom, že mohutná japonská flotila poskytující krytí invazním silám vytvořila napříč jejich trasy téměř neprodyšný uzávěr.

Mezitím obdržel holandský admirál Doorman Wavellův rozkaz, aby na jižním pobřeží Jávy shromáždil zbytek lodí spadající pod velení ABDA a vyplul na sever do Bančké úžiny pronásledovat nepřátelskou flotilu. Doorman disponoval zdánlivě mohutnou, ve srovnání s japonskou však poněkud skromnější, silou sestávající z jednoho těžkého křižníku - britského *Exeteru*, čtyř lehkých křižníků - australského *Hobartu* a holandských *De Ruyteru*, *Trompu* a *Javy* a deseti torpédoborců. Japonci měli v oblasti kombinované Jižní expediční loďstvo pod velením viceadmirála Ozawy a dvě formace rearadmirála Hašimota a kapitána Kojimy dohromady s jednou letadlovou lodí, šesti těžkými křižníky, jedenácti torpédoborci a mnoha dalšími plavidly.

Výjimečnost situace tedy spočívala v tom, že nechráněná armáda převážně drobných plavidel se vydala na svou pouť bludištěm malých i větších ostrovů, které překračujíc rovník se rozprostírá mezi Singapurem a Sumatrou, na základě oficiálních instrukcí (o kterých se vyjádřil Churchill jako o: "připraveném scénáři evakuace asi tři tisíc určených osob po moři na Jávu"), aniž měl někdo z lidí na palubách plavidel ponětí o tom, že směřují do vod plně ovládaných japonským námořnictvem; zatímco ve stejné době se spojenecká flotila, také na základě oficiálních instrukcí, horečně připravovala na setkání se stejným nepřítelem ve stejném prostoru. Jistým způsobem byla situace těchto tisíců mužů a žen, vojáků i civilistů, mladých i starých, kteří brázdili modré tropické vody na palubách jachet, houpali se v malých člunech, prodírali se potmě minovými poli, tísnili se v horkých a vlhkých prostorech, byli vystaveni jak nepřátelskému bombardování, tak krutému spalujícímu tropickému slunci, podobná davu uprchlíků hledajícímu ve slepé nevědomosti útočiště, které se ovšem ukáže být bitevním polem.

K dalším osudům těchto uprchlíků a dobrodružstvím, která zažili, se vrátíme později.

4. Předehra k invazi

Zatímco muži a ženy, kterým se podařilo utéci ze sužovaného Singapuru, prchali směrem k jihu, pozemní personál stíhacích perutí vyložený na Jávě směřoval směrem opačným. Martin Ofield, z pomocné 605. perutě "County of Warwickshire", stručně shrnuje svůj příjezd na Sumatru v neděli 8. února takto: "Vylození v Oosthavenu. Potom vlakem až k místu, kde končily koleje, noční několikamilový pochod k řece Moesi, přívozem přes řeku, a dále nákladáky na ubytovny. Byly jsme rozděleni do dvou skupin. Já byl členem skupiny odvezené do rozestavěné školy, druhá skupina byla ubytována v asi míli vzdáleném skladišti. Dozvěděli jsme se, že jsme v Palembangu. Příštího dne k nám promluvil vyšší důstojník, který nám nastínil současnou situaci na válčících - něco určitého jsme neslyšeli po několik týdnů. Pád Singapuru byl očekáván každým dnem, další na řadě měl být Palembang, Japonci pravděpodobně nasadí parašutisty. Očekávali jsme, že zde najdeme naše piloty a letadla, neboť opustili Anglii před námi, byli zde však pouze dva, Wright a Hutton, od kterých jsme se dověděli, že jsme měli být nasazeni na Středním východě. Dvě ostatní perutě naší skupiny se staly operačními na P.1, pro 605. nebylo dostatek letadel, takže naše jednotka zajišťovala ve dne kopání zákopů a v noci strážní službu."

Hedley Bonnes, také ze 605. perutě, podává barvitější popis: "Přistáli jsme na Jávě v Tandjeonprioku, šli na letiště a po nějakou dobu tam obsluhovali letadla. Sdrátovali jsme dohromady několik roztřískaných mašin, pár Wildebeestů a tak. Letadel tam byla spousta. Nějaká americká ještě zabalená v bednách, myslím, že to byla Buffala.

Jednoho dne nás vyparádili, zahrnali na nádraží, naložili na vlak a odvezli do jednoho z místních přístavů, kde jsme nastoupili na loď, která nás odvezla do Oosthavenu, kousek od Krakatoi. Jedinkrát v životě jsme slyšel (a už bych to nechtěl zažít znovu), jak se někdo ozval: "zhroutil se při spatření lodě", ne "zhroutil se při spatření člunu!". Nalodili jsme se tedy na

člun. Pluli jsme dlouho, navíc jsme nebyli zvyklí na to tropické vedro. Domorodci na palubě se rozhodli porazit vola a jeho střeva se povalovala po celé palubě! Nějak jsme se nakonec dotrmáceli do Oosthavenu, kde nás naložili do dalšího vlaku poháněného lokomotivou na dřevo, a odburáceli jsme do Palembangu. Trvalo to dlouho, den nebo den a půl, než jsme se tam dostali. Pamatuji se, že jsme z vlaku vystupovali pozdě v noci. Do Palembangu jsme dorazili pozdě a museli jsme se zbavit našeho vybavení, nesli jsme nekonečně náhradních dílů a podobných věcí a taky plnou polní. Samozřejmě jsme neměli žádnou dopravu, takže po vlastních napochodovali k řece, kde jsme dost dlouho čekali na nějaké čluny, které nás měly převést. Řeka tekla hrozně rychle, nějak jsme se dostali na druhou stranu a ubytovali se ve skladišti. Ty věcičky, co jsme sebou táhli, náhradní díly a tak, se nás samozřejmě nepustily, takže jsme je příštího rána na zádech odnesli na letiště. Potom jsme museli vyřešit, co s pozemní obranou a tak. Pamatuji si tu věc, co jsem dostal na starost... proboha, vždyť jsem byl zbrojír, střelec! Dali mi parní válec, abych se o něj staral. Víte co mám na mysli: co budete dělat s parním válcem při náletu? Určitě ho nebudete řídit. Takže jsem dělal to nejsamozřejmější: zalézal jsem pod tu bestii. Nebylo to tam nejhorší. Určitě jsem na tom byl líp než kámoš. Měl takovou tu věc se lzící na jednom konci co se s ní přemísťuje hlína.

Párkrát se po nás na P.1 střílelo. Pamatuji si, jak jsem byl při jedné příležitosti se dvěma chlápky, Perksem a Broadmoorem, kteří byli příštího dne při náletu zabiti. Jediného upozornění na přibližující se letadla, kterého se nám se dostalo, byla stoupající vlajka. To už po nás ale Zera střílela. Červená vlajka na letištní budově!

Bylo to hektické období, ale dokonce i v těch časech v sobě mělo něco gentlmanského. Když padl soumrak, sbalili jsme to a vrátili se do Palembangu. Několikrát jsem zůstal na letišti. Bylo tam toho nutno udělat strašně moc. Spal jsem v na zemi v letištní budově ve starém spacáku..."

Palembang vděčil za svou existenci dvěma skutečnostem: ropě v Pladjoe a řece, kterou spolu s městem ve svém deníku pěkně popsal Tom Jackson ze 605. perutě.

"9. únor 1942. Řeka nabízela úchvatný pohled. Stáli jsme na břehu a pozorovali její spěchající vody. Byla špinavá a zlověstná. A také plná hrozivých aligátorů. Malé pramice se pohupovaly v proudu, posádky zoufale veslovaly. Zdálo se, že postoupit kousek proti proudu vyžaduje velké úsilí a hodně času, záhy jsme si ale uvědomili, že chytají ryby a chtějí pouze zůstat více méně na místě. Po chvíli jsme se vydali na cestu zpět do Borsummy (pobočka obchodní společnosti Borneo Sumatra), městem jsme se pohybovali samozřejmě pěšky. Koupil jsem si Rowntree's čokoládové lupínky, kterých tam bylo všude plno, mražený ananasový plátek a trs banánů. Pouliční prodavači mě fascinovali, zdálo se že prodávají úplně všechno, co kdy bylo na prodej. Od tkaniček do bot až po teplé obědy. Ledové nápoje, zubní pasty, americké časopisy, přílohy Timesů, balíčky zahraničních známek, v těstíčku upečené banány, nakrájené maso, rýži, hnědý cukr, americké a anglické cigarety, doutníky všech velikostí, boty, deštníky a klobouky. Ani u Woolworthsů toho tolik neměli. Mražený ananas byl výborný. Po čerstvém ananasu mě vždy bolela pusa, takže jsem ho moc nejedl. Když jsem se vrátil do Borsummy, napsal jsem dopis domů a šel si lehnout - pod moskytiéru na zbrusu novou matraci."

Ubytování pro muže, kteří přibyli na letiště již dříve, popsal Martyn Lovejoy, opět ze 605. perutě: "Ubytování jsme byli v džungli na jižním konci letiště. Budova byla původně obývána domorodci... řekl jsem opravdu budova? To totiž není tak docela pravda, byla to typická domorodá obydlí, nadzemní stavby, některé tak vysoké, že mizely v zeleni stromů. Byli jsme tam sotva pár dní, když se chlápci, kteří měli na starost vaření, museli vyrovnat s vtípkováním místních opic - kdykoliv rozdělali oheň, zasypaly je opice sprškou kokosových ořechů. Byli jsme přesvědčeni, že je tomu naučili domorodí obyvatelé, jejichž domy jsme ukradli. Nebo jim možná jen nevoněl kouř a vůně vaření. A nebo již tušily, co nás čeká v nadcházejících hodinách?"

Na P.2 vládl klid, který je možné nalézt jen ve středu hurikánu. Celkem asi padesát Hudsonů a Blenheimů, pod krytem zeleně na okrajích tohoto rozlehlého letiště v džungli prakticky neviditelných, zůstávalo nepoužito. Jejich posádky, hlavně Australané, se poflakovaly okolo dřevěného bungalovu, který sloužil jako ubytovna i jídelna, kouřily nekonečné cigarety a z nedostatku činnosti se nudily. Nečinnost jim byla nařízena, létání bylo na několik dní zastaveno. Během prvního únorového týdne byl nasazován každý letuschopný stroj, v noci do bombardovacích náletů nad Malajsií, ve dne do průzkumných letů nad Jihočínským mořem.

Šest dní před tím, než se japonská invazní flotila objevila severně od ostrova Banka, byl vydán rozkaz, že příští průzkumné lety budou vedeny výhradně z Jávy, aby měly bojem znavené posádky čas se zotavit a aby mohly být jejich stroje opraveny a připraveny na nasazení proti útočnickům v okamžiku, kdy se objeví. Bohužel, útočníci v konvoji čítajícím více než padesát válečných a transportních lodí se dokázali přiblížit velmi blízko nezpůsobování a tudíž i nenapadení. Admirálové museli být překvapeni snadností, s jakou dosáhli Sumatry, stejně jako byli překvapeni snadností postupu v Singapuru jejich pozemní protějšky. Protože si byli vědomi toho, že jejich uskupení má větší akční rádius i větší palebnou sílu, než jakékoliv spojenecké hladinové síly, které by proti nim v oblasti mohly být postaveny, měli se Ozawa a Hašimoto na pozoru pouze před ponorkami a letadly. Proti prvnímu nebezpečí se cítili poměrně dobře zabezpečené kordónem torpédoborců a stíhačů ponorek, které byly součástí flotily, ovšem proti druhému druhu útoku byly vždy zranitelné. Je pravda, že konvoji poskytovaly leteckou ochranu stíhačky z letadlové lodi *Rjuko* a navíc mohlo být povoláno i letecké krytí z předsunutých základen v Malajsii; na druhou stranu obávaná mračna, které se pravidelně každého odpoledne vylévala na zem v podobě "Sumater", mohla útočícím bombardérům zajistit ideální krytí. Není pochyb, že admirálové blahorečili nepřetržitému bombardování a ostřelování P.1, jak věřili jediného letiště v praktickém dosahu horizontálních bombardérů a v možném dosahu britských Hurricaneů. Závěr si mohli udělat jen jediný, perutě bázející na P.1 byly prakticky vymazány. Japonci se tedy přiblížili nezpůsobování a v postupu nezpomaleni do vzdálenosti pouhých sedmdesáti mil od bodu, kde se měla vojska nesená na osmadvaceti transportních lodích vylodit, zatímco ve vzdálenosti pouhých patnácti minut letu stálo čtyřicet až padesát spojeneckých bombardérů v klidu a míru - nepoužito. Až odpoledne posádka osamocené Hudsonu během průzkumné akce hodnocené jako "soukromá iniciativa navzdory omezujícím rozkazům" spatřila invazní flotilu. Dokonce i v této situaci vyslalo velení do akce pouze Blenheimy. Startovaly v malých skupinkách, kvůli počasí někteří piloti cíl ani nenalezli, a těch pár, kterým se to povedlo, si po přistání nečinilo žádné dramatické nároky.

Jestliže onoho pozoruhodného rána pátku 13. února vládla na P.2 setrvačnost, na P.1 se odehrávalo drama. Vzhledem k nepřetržité aktivitě předcházejících dní, která značně zdecimovala stavy perutě, očekávali příslušníci 258. perutě posily, které měli onoho dne přiletět z Jávy. Toužebně očekávanou posilou mělo být osm Hurricaneů vedených velitelem skupiny W/C Maguirem a mimo jiných pilotovaných také Campbellem, (Sgt.) Scottem, Milnesem a mnou.

Odstartovali jsme z letiště Tjillilitan, kam jsme přelétli své stroje předchozího dne z Kemajoranu, a po dvou hodinách přízemního letu se pod námi objevilo P.1. Vždy jsem měl za to, že jsem letěl jako číslo Maguiremu, ale jeho líčení událostí tohoto letu se zdá být s mými vzpomínkami v rozporu - tedy pokud mi nepřikázal přistát před ním, což by bylo pro číslo velmi neobvyklé. Dle Maguireho byl při přistávacím manévru s již vysunutým podvozkem napaden nepřátelskými stíhačkami, které se z ničeho nic nad P.1 rovněž objevily, a musel provést rychlý únikový manévr, samozřejmě v malé výšce. Pronásledován párem Hajabus sledoval, jak se za ním vedoucí japonské dvojice dostává do střelecké pozice, když byl náhle k jeho velkému úžasu a překvapení promptně sestřelen svým vlastním číslem. Druhý japonský stroj Maguireho předlétl a byl později Maguirem a dalším pilotem sestřelen.

Mezitím se dostal do problémů Scott. Jsem si jist, že šel na přistání jako poslední z nás, což nakonec podporují i Campbellovy vzpomínky. Na pásce, kterou pro mě později připravil, uvádí doslova:

"Samozřejmě jsme přistávali s posledními zbytky paliva, ale když jsem zajel do stání, otočil se a vypnul motor, uvědomil jsem si, že lidi pobíhají všemi směry a že Hurricaney, které už na letišti byly, rychle pojíždějí šílenou rychlostí a startují, pokoušel jsem se dostat trochu benzínu a znovu odstartovat, ale nikdo mě neposlouchal, všichni se utíkali schovat do zákopů. Tak jsem si spočítal, že nejrozzumnější věc, kterou můžu udělat, je zapadnout do zákopu taky a pozorovat, co se bude dít.

Mezitím byl Scotty již na okruhu, klesal po větru, podvozek a klapky venku, a asi dva tisíce stop nad ním seděla dvě Zera. Jeden z Japonců zamával křídly a druhý se chystal sklonit nos a jít přímo dolů. Co je na tom zvláštní je skutečnost, že kdyby to udělal, kdyby sklopil nos a šel přímo dolů, Scotty by neměl šanci. Japonec však vytáhl stíhačku do souvratu, který tak rád při útocích dělali, na vrcholu obratu se přetočil přes křídlo a řítit se dolů. Nabral velikou rychlost a to byl problém, neuvědomil si, že Hurricane má vysunutý podvozek i klapky a letí zatraceně pomalu. Měl sotva čas vystřelit, když musel prudce přitáhnout, aby Scottyho

nepředlétl. V příštích okamžicích se nejprve obě letadla zdála splynout v jednu siluetu, potom se jedno objevilo se složenými křídly a druhé pokračovalo pomalu dále s podvozkem a klapkami venku. Co se stalo bylo zřejmé: přitáhl tak divoce, že konstrukce Zera povolila, pokračoval v letu, vypadal jako husa, složil křídla a nakonec havaroval. Jeho kolega poté záutočil a Scottyho zapálil.

Poslední věcí, kterou jsme viděli, bylo jak kouřící Hurricane, vypadalo to, že hoří, zatočil a zmizel za stromy. Mysleli jsme si, že Scotty už to má za sebou. Probíhal nálet, bylo rušno, a na konci toho všeho, dobře za půl hodiny, se na prašné cestě objevil Scotty, padák pod paží a našťvaný, že jsme se na něho vykašlali a nevydali se ho hledat. Samozřejmě, že nikdo nepředpokládal při pohledu na hořící Hurricane letící tak nízko, že by měl nejmenší šanci vyvážnout. Co se ale stalo, jak nám řekl, bylo toto: odhodil kryt kabiny, vyskočil, zatáhl za uvolňovač, padák se naplnil, stroj havaroval a on přistál. Myslím si, že pokud by se rekordy tohoto druhu sledovaly, Scotty by držel historický rekord nejnižšího seskoku padákem, který pilot přežil!"

Mé vlastní vzpomínky na tuto událost souhlasí až na některé maličkosti s Campbellovými:

"Jediným koho chytli byl (Sgt) Scott. Byl na finále již nad obvodem letiště a navíc ve stejné úrovni se mnou, když jsem již pojížděl po přistání. S hrůzou jsem pozoroval námořní Zero za jeho ocasem, štíhlé, zelené jako džungle, s neproporcionálně velkým hvězdicovým motorem a ohníčky u hlavní kanónů. Viděl jsem, jak motor Scottyho Hurricana začal chrlit kouř, a dokonce i jeho hlavu, když potáhl, aby získal dostatečnou výšku k opuštění stroje - to se mu opravdu povedlo, vyskočil ve výšce asi osm set až devět set stop a přistál na padáku kousek od letiště."

Japonské záznamy tuto událost potvrzují, zároveň napravují jeden omyl, kterého jsme se všichni dopouštěli - věřili jsme, že stroje, které nás napadaly, byly bez výjimky námořní Zera. Oba typy, Mitsubishi Reisen (rei = nula = zero, sen = typ, ve spojeneckém kódu "Zeke") a Nakadžima Hajabusa (také známá jako "Oscar"), byla podobně vypadající letadla s pouze malými odlišnostmi v oblastech podvozkových krytů a krytu kabiny. Rovněž tvar křídla při pohledu shora či zdola byl odlišný, toho si však v zápalu boje pro nedostatek času nikdo nemohl povšimnout. Ostatně, nepamatuji se, že bychom v době, kdy se popisované události odehrávaly, měli ponětí o nějaké Hajabuse, nevěděli jsme ani, že Japonci mají i nějakou jinou stíhačku než Zero.

V každém případě byla tato událost zaznamenána Jasuo Izawou v "bojovém deníku 64. Sentai (pluku)", ačkoliv japonská monografie se o celém náletu vůbec nezmiňuje. Izawa uvádí: "Dne 13. února doprovázelo 29 Hajabus 7 lehkých bombardérů nad Palembang, kde se poručík Masabumi Kunii, veterán a velký pilot, vrhl na Hurricana a sestřelil ho. Bohužel při vybírání střemhlavého letu se křídla jeho Hajabusy složila jako křídla motýla a on zahynul."

Izawův popis potvrzuje můj dojem, že Scott byl sestřelen stejným strojem, který později ztratil křídla, a ne jeho číslem, jak uvádí Campbell. Ačkoliv se tokem času často vzpomínky stávají rozmazané a zmatené, některé se vryjí tak do paměti, že i po letech zůstanou jasné a ostré. Popsaná událost byla pro mne touto výjimkou. Věřím, že dokonce i nyní bych mohl označit přesnou polohu mého Hurricanu před letištní budovou na P.1, odkud jsem zděšeně a bezmocně pozoroval, jak je jeden z mých přátel před mýma očima masakrován.

Samozřejmě v té době nebyl čas na srovnávání poznámek. P.1 překypovalo aktivitou. Zbývající Hurricany, které přilétly z Jávy, se s téměř prázdnými nádržemi snažily horečně dostat do bezpečí, ostatní letuschopné stroje rychle pojížděly a startovaly přímo před hlavně nepřátelských stíhaček, zatímco nad tím vším odhazovaly bombardéry svůj smrtonosný náklad. Mechanici, kteří měli co do činění se startujícími stroji, pomáhali s bušícími srdci pilotům do kabin a v okamžiku, kdy se jejich svěřenci vydali svou cestou, se rozběhli tak rychle, jak je jen nohy nesly, ke svým druhům, kteří neměli od počátku důvod vystavovat se dešti kulek a kanónových střel, do úkrytů pod řídkými banánovníky a keři po obvodu letiště. Nepamatuji si ale paniku. Strachu bylo letiště plné - ve skutečnosti je na světě málo horších věcí než být terčem prudkého útoku na vlastní letiště. A musí se to brát osobně! Ale pozemní personál na P.1 byl vždy báječný. Neotřesení poraženeckou morálkou, která svírala Singapur, byli mechanici vždy tam, kde jich bylo třeba, připraveni dozbroit a dotankovat své Hurricany, nastartovat jejich motory a pomoci svým pilotům do vzduchu, a dokonce, jak měly ukázat události následujícího dne, přeškolit se na pěšáky a postavit se nepříteli s puškami a pistolemi.

Nálet ze 13. února způsobil překvapivě jen malé škody. Proti ztrátě Scottova Hurricane a P/O Emertona od 232. perutě (který byl naposledy viděn pronásledován nepřátelskými stíhačkami těsně nad vršky stromů) stály nárokován sestřely dvou armádních bombardérů typ 97 a tři stíhaček, a poté, co Japonci zmizeli za severním obzorem mohl být obnoven normální provoz letiště.

Pod normální provoz lze zahrnout i odpolední akci, která stojí za připomenutí zejména proto, že naznačuje hrozivé letové podmínky, které vystavovaly piloty usedající do strojů s omezeným doletem, bez rádionavigační techniky či pomůcek, a jejichž jedinou nadějí byl omezený rádiový kontakt se základnou a někdy ani to ne, velkému nebezpečí.

Přišlo hlášení, že na západním pobřeží ostrova Banka byly spatřeny zakotvené nepřátelské létající čluny, a rozkaz zaútočit na ně. Odstartovalo pět Hurricaneů pod velením Maguireho. Maguire letěl v trojici s Thomsonem a de la Perellou, a pár Dobbyn (který byl později sestřelen a zabit na Jávě) na číslu s Lambertem zajišťoval výškové krytí. Při vzletu bylo počasí nedobré, nad cílem velmi špatné a při návratu hrozné. Žádný létající člun piloti nespátřili a jak Maguire po návratu hlásil, vletěli do "jedné z největších "Sumater", které jsem za svůj život zažil, a je s podivem, že jsme se šťastně dostali zpátky bez dalších ztrát". Lambert upřesňuje:

"Když jsme dosáhli ostrova Banka, vedoucí trojice asi dva tisíce stop pod námi, počasí se značně zhoršilo. Když začala trojice klesat, aby pátrala po ohlášených cílech, po jistou dobu jsme je navzdory špatné dohlednosti s Dobbynem viděli, nakonec nám ale zmizeli. Po jisté době hledání se obě skupiny, aniž létající čluny spatřily, odděleně vrátily na základnu. Na cestě zpátky jsme, Dobbyn a já, museli proletět středem divoké elektrické bouře. Házelo to s námi jako s korkovými zátkami na rozbouřeném moři do té míry, že pokoušet se udržet ve formaci bylo pro mne jednoduše příliš nebezpečné. Dvě věci z této akce mi utkvěly hluboko v paměti: první je ohnivá stopa blesku, který se zdál sjet z nebe přímo přede mnou a přesně v ose vrtule, a druhou základna, když jsme se nad ní konečně objevili, pod těžkými mraky zahalená intenzivním deštěm a mlhou."

Tak skončil pátek 13. února 1942 na P.1. Piloti se vrátili do svého přestavěného nevěstince a mechanici, mimo těch, kteří drželi noční stráž, do rozestavěných škol a skladů. Nikdo z těch, s kterými jsem hovořil, nemá na tento večer nějakou zvláštní vzpomínku. My piloti jsme se sešli v restauraci nad kinem Luxor; do omrzení jsme rozebírali události uplynulého dne; příliš mnoho jsme pili a kouřili. Pozemní personál, ač méně privilegovaný, dělal více méně to samé. Pravděpodobně nikdo nepovažoval tento den za nic víc než další vzrušující a zapamatování hodný den, jakých již zažil a ještě zažije mnoho; příští události jej však měly vyzdvihnout nad ostatní.

5. Mezihra na moři

Ještě před tím, než se vrátíme k událostem na P.1 a ropných polích Pladjoe, které se odehrály v nejdramatičtějších z dnů, 14. února, se budeme věnovat osudům uprchlíků ze Singapuru, zejména těch třech skupin mužů a žen, kteří měli zakrátko získat zkušenosti, které ti, kteří to přežili, nikdy nemohou zapomenout. Za dále uvedené informace jsem vděčný mnoha zdrojům, zejména však musím poděkovat Denisovi Russell-Robertsovi, který mi poskytl nejen fotografie doplňující dva ze tří příběhů, ale dovolil mi i převzít některé myšlenky z jeho vlastní knihy. Čtenáři, kterého tyto příběhy zaujmou tak, jak zaujaly mne, mohou jediné doporučit, aby si opatřili výtisk nádherné knihy Denise Russell-Robertse *Spotlight on Singapore*, kde jsou osudy zúčastněných vyličený mnohem barvitěji a detailněji.

Mata Hari byl malý pobřežní parníček o výtlaku něco málo nad tisíc tun, který před vypuknutím války pravidelně pendloval nahoru a dolů podél pobřeží Malajsie mezi Singapurem a Penangem. Jeho velitelem byl kapitán A.C. Carston, RNVR, Novozélanďan, který zahájil svou vojenskou kariéru u Gallipoli a Středním východě a většinu svých mírových let strávil na moři. Krátce před vypuknutím druhé světové války převzala nad parníkem kontrolu Admirálita a Carston vykonával se svou lodí doprovodné a hlídkové plavby v okolí Singapuru a v Malacké úžině, po Pearl Harboru se tato činnost ještě zintenzívnila a rozšířila dokonce až do přístavu Tonkah v Thajsku, kde mu jen o vlásek unikl úspěch v podobě zajetí či zničení tří zakotvených italských lodí; jejich posádky, jakmile na obzoru spatřily *Matu Hari*, otevřely záklopký a raději svá pravidla potopily.

V době, kdy bylo přijato rozhodnutí evakuovat civilisty a klíčové osoby ze Singapuru, byl Carston již považován za veterána a padla tedy na něho zodpovědnost za téměř pět set pasažérů, z toho přibližně jedné třetiny žen a dětí, kteří se ocitli na palubě jeho malé lodi. Dle plánu měli opustit Singapur v noci 12. února, proplout minovými poli v okolí ostrova a v Duriánské úžině a za rozbřesku, pokud jim bude přát štěstí, být již v takové vzdálenosti od Singapuru, aby jim již nehrozila nevíтанá pozornost nepřátelských bombardérů. Potom měla *Mata Hari* proklouznout kanálem k západnímu pobřeží ostrova Singkep, pokračovat přes Berhalskou úžinu k Toehjoehským ostrovům přímo proti Muntoku na ostrově Banka, proplout Banckou úžinou a odtud přímo do Batávie, odkud by s největší pravděpodobností pokračovala buď do Indie nebo do Austrálie. Nebezpečí hrozící od letadel a ponorek na tak dlouhé pouti si Carston uvědomoval, ale doufal, že pokud se v noci dostane dostatečně daleko od Singapuru, nemusela by je letadla už později objevit, a co se ponorek týká, věřil kapitán, že by se mohl ubránit, protože *Mata Hari* byla vybavena jako stíhač ponorek a nesla i hlubinné nálože.

Za plánem se parník začal opožďovat téměř okamžitě po vyplutí. Nejprve se dostali do křížku se skupinou dezertérů, kterým se porouchal člun, a kteří se pokusili zastavit *Matu Hari* tím, že ji pokropili svítivým střelivem z lehkého kulometu, nicméně Carston pokračoval v plavbě. Brzy na to je ale zahalil tak hustý kouř z hořících nádrží paliva v Singapuru a na okolních ostrůvcích, že na navigaci úzkým volným koridorem v hustě zaminovaných polích nebylo ani pomyšlení. *Mata Hari* strávila převážnou část této noci na kotvě. Krátce před úsvitem se nicméně Carston rozhodl navzdory nebezpečí vyplout, aby se před útoky nepřátelských letadel mohl ukrýt na některém z ostrůvků na jižním konci Duriánské úžiny. To se však nepodařilo, krátce po rozednění se objevilo půl tuctu bombardérů. Ačkoli pumy padaly po obou stranách lodi, žádná ji naštěstí nezasáhla, a tak *Mata Hari* vyvázla téměř bez škrábnutí. Nakonec již bez zvláštních příhod dosáhli Nepravého Duriánského ostrova, kde se skryli pod převislými mangrovníky.

Pozdě odpoledne přikázal Carston opět zdvihnout kotvu, tentokrát se záměrem dosáhnout Toehjoehských ostrovů za úsvitu dne 14. února. Po počátečních problémech se konečně vše zdálo jít podle plánu, příd' lodi nerušeně rozrážela klidné a jiskřící tropické vody směrem ke svobodě a bezpečí a nálada na palubě stoupala každým okamžikem. V devět hodin večer, když projížděli Berhalskou úžinou mezi Singkepem a Sumatrou, se pokračující válečný stav připomněl stovkám pasažérů na přeplněných palubách *Maty Hari* vzdálenými záblesky. Kapitán Carston je svým cestujícím vysvětlil jako pouhé blesky tropické bouře a plnou parou pokračoval v kurzu. O dvě hodiny později se přímo před příd' lodí objevila druhá série záblesků. Protože však neměl žádné informace o přítomnosti Japonců v blízkém okolí, pokračoval Carston dle plánu zanechávaje ostrov Berhala na severozápadě. Teprve okolo jedné hodiny ráno se dozvěděl skutečný stav věci. Z neproniknutelné tmy zaslechl volání šesti trosečníků HMS *Scorpion*. *Scorpion* byl dělový člun, který značnou část své kariéry odsloužil v Číně na řece Jang-c' , po Pearl Harboru byl včleněn do Malajské pomocné flotily a nyní po boji s japonským křižníkem a dvěma torpédoborci spočíval již šest hodin na mořském dně. Trosečníci mu také řekli, že *Giang Bee*, která nesla více než dvě stě uprchlíků, z nichž přežilo méně než padesát, a která byla jednou ze čtyř lodí (vedle *Maty Hary* a *Giang Bee* ještě *Vyner Brooke* a *Kung Wo*), které opustily Vnitřní a Vnější rejdy Singapuru společně, byla potopena. Nyní Carston věděl s určitostí, jakého původu byly záblesky, a že pokud by pokračoval původním kursem dostal by se přímo před hlavní lodí japonské flotily.

Naskýtaly se tři možnosti, jak pokračovat. Carston zvolil tu třetí, kvůli nedostatku informací zdánlivě nejvýhodnější, ve skutečnosti však vedoucí přímo do japonské náruče. Mohl se otočit zpět, Malackou úžinou se dostat k severnímu cípu Sumatry, obeplout ho a potom přímo na západ do Indie; to by bylo poměrně riskantní, protože dříve spojenecká letiště v Malajsií byla již obsazena Japonci. Mohl nabrat kurs k blízké deltě řeky Inderagiri a po řece do Rengatu, který byl, což mu ovšem v té době nebylo známo, místem, kde byla uprchlíkům ze Singapuru poskytována pomoc a odkud byli dále evakuováni; to by byla bývala ta správná volba, která by zavedla jeho svěřence do bezpečí - Carston ale tuto variantu zamítl, protože neměl příslušné mapy a věděl, že pro lodi velikosti *Mata Hari* je řeka tak jako tak nesplavná. Třetí, a zvolenou, variantou byla plavba k ústí řeky Moesi, kde doufal najít lodivoda, který by je dovedl do Palembangu; protože nevěděl, že Sumatře hrozí bezprostřední nebezpečí invaze, zdála se být tato možnost relativně nejbezpečnější.

Změnil tedy kurs přímo na jih a za úsvitu dosáhl zálivu Sakhanah na Sumatře, asi dvacet mil od delty Moesi. Domníval se, že by mohl cestující vyložit již tam, od posádky rybářského člunu se ale dověděl, že mangrovníkové močály, které záliv lemují, sahají mnoho mil do

vnitrozemí, jediné průchody jsou po položených kmenech stromů a navíc jsou stezky známé pouze domorodcům. Zvedl tedy kotvu a vyplul směrem k Moesi. Na cestě je, k velkému ulehčení posádky i pasažérů bez povšimnutí, minula velká formace japonských bombardérů směřující na západ - byly to, což opět Carston nemohl vědět, Hudsony a Ki-57 nesoucí výsadkáře k P.1.

Po příjezdu k ústí řeky, opět bez patřičných map, hledal Carston marně lodivoda. Až pozdě večer se dozvěděl, že by se jeden měl nacházet na palubě malé říční lodi, která je právě míjela. Vyslal pro lodivoda svého zástupce v malém člunu a zlostně a netrpělivě čekal na jeho příjezd. Ještě před tím, než se objevil, byly v blízké Bancké úžině vidět paprsky světlometů a ozývala se palba z děl. Z rozsahu těchto projevů Carston usoudil, že buď probíhá námořní bitva, nebo začala invaze na Sumatru. Nicméně pokračoval v čekání, neodvážil se vplout do rychlých, mělkých a nebezpečných vod Moesi bez map nebo lodivoda. Konečně se jeho zástupce vrátil - bez lodivoda, který jim odmítl pomoc poskytnout se slovy, že se právě připravuje k odjezdu na Jávu!

Nyní měl Carston dvě možnosti: riskovat plavbu po řece vzhůru, nebo se pokusit pod pláštěm noci proklouznout mezi plavidly, která rychle uzavírala ústí Moesi. Rozhodl se pro druhou variantu. Byla bezměsíčná noc a naděje, že se dostane do Palembangu nebo alespoň dostatečně vysoko proti proudu byly mizivé. Zkusí moře. Nejprve musel ale přijmout ještě jedno rozhodnutí. Pokud jsou lodi, jejichž světlometry nyní prohledávaly okolí ústí řeky a které se stále přibližovaly, japonské, a *Mata Hari* jimi bude zastavena, měl by bojovat nebo se vzdát? Nepotřeboval moc času, aby se rozhodl. Výzbroj *Maty Hari* byla ubohá - jeden čtyřpalcový kanón a obstarožní kulometry Lewis. Čeho jiného mohl dosáhnout ozbrojeným odporem než zbytečné ztráty téměř pěti set životů? Zrušil bojovou pohotovost, stáhl vlajku a jakmile se dostal z nebezpečných mělčin ústí Moesi vyrazit plnou parou jihovýchodním směrem Banckou úžinou.

Po jistou dobu probíhalo překvapivě vše bez problémů. *Mata Hari* se nepozorována proplétala, jak Carston brzy z náhodných úzkých paprsků světlometů a temných siluet míjených lodí poznal, nepřátelským konvojem. To však nemohlo trvat věčně. Brzy po půlnoci je jeden ze světlometů, které pročesávaly okolí, zachytil - přejel, vrátil se a už je nepustil. Potom zaslechli výstřel z děla. Carston přikázal zastavit motory a signální důstojník lampou odvysílal co jsou zač. Čekali. Pět set mužů, žen a dětí napjatě, se strachem a obavami očekávali příští dění. Co se bude dít? Instrukce předané signální lampou? Rozkazy megafonem? Nebo strašlivé zvuky dělostřelby, hvízdající granáty, trhající se kov, zápach korditu, výheň plamenů, křik raněných a umírajících mužů, žen, dětí? Nic z toho překvapivě nepřicházelo. Po nekonečném desetiminutovém čekání v roli osvětleného cíle se náhle *Mata Hari* opět ocitla ve tmě. Stále netrpělivě čekali, co se bude dít. Nedělo se nic. Uplynulo dalších deset minut. Carston, který tomu stále nemohl uvěřit, přikázal znovu nastartovat motory a loď se pomalu rozjela. Stále nic nerušilo tmu; jediným slyšitelným zvukem bylo tiché pulsování motorů *Maty Hari*, a pleskání vody o její boky. Z vteřin se staly minuty, z minut čtvrt hodiny, ze čtvrt hodiny hodiny. Více než dvě pokračovala *Mata Hari* vpřed nepozorována, a jak pomalu narůstala její rychlost, rostl i optimismus posádky i pasažérů. Ve 3.00 ráno byli již v polovině délky úžiny; ještě dvě hodiny a budou na volném moři. K tomu již ale nemělo dojít. Osud, ten krutý protihráč, rozdal karty jinak. Znenáhla byli znovu osvětleni. Tentokrát nikdo na nic nečekal. Signální lampa jim mezinárodním kódem prikazovala, aby zakotvili, rozsvítili poziční světla a nespouštěli čluny.

Hra však ještě nebyla zcela u konce. Světlomet zhasl. Další zprávy nepřicházely; Japonci, vylodivující se na Sumatře nechtěli rušit tajemství noci víc než bylo nezbytné. *Mata Hari* stála na kotvě, osvětlená jen hvězdami a několika vlastními světly, perfektní cíl, pokud by to měl být její osud. Bylo to dlouhé, předlouhé čekání.

Konečně se rozednilo. Japonský křižník se objevil ve vzdálenosti menší než jedna míle. Poslední naděje se rozplynuly a Carston nařídil zničení všech tajných dokumentů shromážděných během čekání na jednom místě. Křižník je pomalu obeplouval, děla je stále sledovala. Každým okamžikem mohla začít střílet, nebo mohl být spuštěn člun, jehož posádka by přijala jeho kapitulaci a převzala jeho loď. Náhle se však, k překvapení všech, objevil jeden z velkých motorových člunů, které opustily Singapur. Před zraky cestujících na přeplněných palubách *Maty Hari* se odehrálo strašlivé, ale zároveň i vzrušující, představení. Člun, HM Launch 311, pod velením poručíka Christmase, RNZVR, s posádkou patnácti mužů a padesáti sedmi vojenskými pasažéry, který se snad mohl kličkovaním, uhýbáním a zatáčením zachránit, se místo toho pustil do boje. Bylo to ušlechtilé, ale beznadějně. Vyzbrojen pouhým jedním tříliberním dělem mohl 311 v každém případě dosáhnout jen velmi mála. Ale alespoň šel pod

hladinu s hrdě vlající vlajkou, alespoň ukázal Japoncům, že v nepříteli je více bojeschopnosti, než by mohl usuzovat z kapitulace Singapuru téhož dne.

Přerušeni vyvolané touto nepatrnou epizodou poskytlo Carstonovi čas k utopení všeho vybavení lodí, které by mohli Japonci považovat za cenné, takže když k *Matě Hari* přirazil člun z křížníku, leželo na mořském dně v Bančké úžině množství materiálu.

Pro nervózní pasažéry byl způsob převzetí *Maty Hari* dobrým znamením. Japonský poručík se choval zdvořile a ohleduplně, japonští námořníci obsadili můstek, strojovnu a vysílačku, kotva byla zdvižena a loď se vydala zpět do Muntoku. Tam ji Japonci opustili zakotvenou na rejdě přeplněné japonskými bojovými i transportními plavidly. Poručík přikázal spustit japonskou vlajku a nad lodí naposledy zavlál britský "*White Ensign*". Příštího dne byli všichni na její palubě převezeni na břeh. Carston opouštěl svou loď poslední za pomalého současného spouštění britské vlajky a vytahování "*Výcházejícího slunce*". Vše probíhalo slušně a korektně. Nebude to ale trvat dlouho, a věci se změní. Japonskému námořnictvu nepatřily ani zajatecké, ani internační tábory.

Příběh *Maty Hari* skončil smutně, ale osud posádky a uprchlíků z *Vyner Brooke* byl tragický. Loď opustila Singapur pod velením poručíka R.E. Burtona, RNR, přibližně ve stejné době jako *Mata Hari*. Na přeplněných palubách se mezi uprchlíky nacházelo rovněž šedesát čtyři australských zdravotních sester vedených majorem (Matron) Irene M. Drummondovou z 2/13. všeobecné australské nemocnice. Po proplutí Durianskou úžinou nabral *Vyner Brooke* na rozdíl od *Maty Hari* východní kurs. Burton zamýšlel zakotvit na ostrově Linga, který leží severně od Singkepu. Protože však byli napadeni japonskými bombardéry, rozhodl se nakonec plán změnit a zamířil přímo k Toehjoehským ostrovům, kterých úspěšně dosáhli rána příštího dne.

Burton měl nyní na výběr - buď objet ostrov Banka ze severu, proplout Gasparskou úžinou mezi Bankou a Belitungem a přímo na jih do Batávie; nebo zamířit na jih, minout Muntok, Bančskou úžinou a dále do Batávie, tentokrát směrem jiho-jiho-východním. Pokud nic jiného, první cesta by byla o něco málo kratší - a určitě bezpečnější. Naneštěstí byl v Toehjoehském souostroví zakotvený *Vyner Brooke* znovu napaden letadly a ačkoliv byl útok opět neúspěšný, rozhodl se Burton, že nejrozmumnější věcí bude zamířit do Bančké úžiny, která byla vzdálena pouhých padesát mil. Potřetí se *Vyner Brooke* stal středem pozornosti japonských bombardérů a tentokrát stálo štěstí při útočnickovi. Loď byla zasažena, výbuch si vyžádal mnoho obětí včetně dvou sester. *Vyner Brooke* se potopil velmi rychle, do hlubiny s sebou stáhl dalších více než sto cestujících. Devět sestřiček bylo naposledy spatřeno na záchranném voru, dalších dvaadvacet se s dalšími ženami mačkalo v jednom ze dvou plavbyschopných záchranných člunů, mnoho mužů, civilistů a důstojníků i mužstva nešťastné lodi plavalo podél člunu. Křehkému plavidlu se podařilo později dosáhnout břehů ostrova Banka, unavení muži a ženy přistáli na pláži asi míli nebo dvě od Muntoku, kde se setkali s trosčnickými z jiné lodi. Jeden z důstojníků vyrazil vyjednávat s Japonci, skupina žen a dětí za doprovodu jednoho muže se vydala pěšky do Muntoku, australské sestřičky zůstaly na pláži, kde se staraly se o raněné. Příštího rána se objevila japonská hlídka vedená důstojníkem. Japonci vtrhli mezi trosčnickými, okamžitě oddělili všechny muže, nahnali je na pláž až k čáře příboje a postříleli je z kulometu. Masakr přežil jediný, topič jménem Lloyd, který, ač těžce raněn, předstíral smrt. Potom se Japonci vrátili, postavili kulometry a zkosili všechny ženy. Znovu jedna z obětí přežila - sestra Bullwinkelová, která následkem poranění bránice ztratila vědomí. Když opět přišla k sobě, stavěla se také duchapřítomně mrtvou. Když Japonci zmizeli, odplazila se do džungle, kde ji po několika dnech našel Lloyd a několik dalších trosčnicků z jiné lodi. Ačkoliv bylo pravděpodobné, že pokud se vzdají Japoncům, budou zmasakrováni, nedostatek vody a jídla a stav zraněných je přinutil vydat se do Muntoku, kde naneštěstí narazili na námořního důstojníka, který je doprovodil na velitelství námořnictva. Sestra Bullwinkelová válku přežila, totéž se povedlo i Lloydovi (ačkoliv jsem četl více než jednou opak).

Lloyd (který byl členem posádky bitevní lodi HMS *Prince of Wales*, která byla potopena u Malajských břehů) mi o událostech před čtyřiceti dvěma lety napsal: "Jeden z důstojníků se rozhodl jít se vzdát do Muntoku, protože někteří z nás byli raněni. Později se vrátil s četou Japončů, kteří nás gesty rozdělili na vojáky a civilisty. Nahnali nás na pláž, zastavili nás v malém zálivu a přikázali, abychom se otočili směrem k moři. Nic nám nedocházelo, až když za nás postavili kulomet. Muž po mé pravici utrousil: "tak tady to do nás napálí". Odpověděl jsem mu: "Do mě ne". V tom okamžiku se celá první řada včetně mě vrhla vpřed do moře. Muži za mnou padali, já schytl čtyři kulky, poslední do hlavy, a ta mě musela uspala. Probudil jsem se

o několik hodin později, jak ležím na pláži, tak jsem se odplazil do podrostu. Za několik dní jsem u pláže narazil na mrtvá těla sestřiček v nejrůznějších polohách, některá polosvlečená, některá nahá. Myslel jsem si, že jsem zůstal jediný naživu, později jsem ale potkal sestru Bullwinkelovou a amerického novináře, kteří měli rovněž to štěstí. Nějak se nám povedlo přežít pár dalších dní, než nás chytila japonská hlídka."

Další osobou, která přežila potopení *Vyner Brooke* i následující události, byla Ellen M. Hannahová, nyní paní Allgroveová, jedna ze sester, která našťástí nebyla ve skupině zmasakrované na pláži. Napsala, že z původního počtu šedesáti pěti sestřiček, které opustily Singapur, válku přežilo pouhých dvacet čtyři.

Jedním z nejzářnějších příkladů odvahy postavit se osudu v beznadějně situaci zaznamenaným za války je příběh třetí skupiny mužů - posádky *Li Wo*. Vyprávěl mi ho jeden z mála účastníků, kteří měli to štěstí, že přežili, tehdy poddůstojník C.H. Rogers, který se sám ocitl dvakrát na listině padlých a nezvěstných. Rogers sloužil na HMS *Repulse*, když byla v Jihočínském moři potopena, poté se chvilku protloukal hlídkováním v Jahorské úžině a nakonec byl zařazen do posádky HMS *Li Wo*. *Li Wo* byl říční člun o výtlačku asi tisíce tun vyzbrojený jedním 4-palcovým dělem na přídi a dvěma páry kulometů Lewis. Kapitánem lodi byl poručík T. Wilkinson, prvním důstojníkem poručík R.G.G. Stanton, DSO, celkem čítala posádka osmdesát mužů. 13. února strávili na kotvě v Singapuru, v přístavu Keppel, za úsvitu 14. února vypluli. Dvakrát byli napadeni japonskými bombardéry, našťástí svržené pumy *Li Wo* nezasáhly, a Wilkinson se rozhodl proklouznout do bezpečí Banckou úžinou. Zbytek příběhu *Li Wo* je nejlépe popsát Rogersovými slovy:

"Když jsme směřovali do této oblasti, spatřili jsme na pravoboku na obzoru konvoj asi třiceti lodí směřující směrem k ostrovu Banka. Nedokázali jsme je identifikovat, dokud jsme se nepřiblížili asi na šestnáct tisíc yardů. Náhle se na obzoru vpravo vpředu vynořily špičky tří komínů, které patřily, jak se později ukázalo, japonskému lehkému křižníku vyzbrojenému 6-palcovými děly. Téměř zároveň jsme zpozorovali na levoboku japonský torpédoborec v čele konvoje, který sestával ze dvou skupin o čtyřech a šesti lodích. Nyní bylo jasné, že lodě jsou nepřátelské a že jsou zde za účelem invaze. Lodí proběhl rozkaz připravit se k boji, prvním cílem bude vedoucí plavidlo nejbližší skupiny.

Na stěžně vylétly bojové zástavy a dělo bylo připraveno k palbě. Celkem nerušeně jsme se přiblížili až na dva tisíce yardů, když byl vydán rozkaz "pal". První salva byla krátká, druhá přelétla příď nepřátelské lodi ale třetí ji zasáhla přímo pod můstkem. Okamžitě se objevil oblak kouře a vypukl požár. Zasažená loď se stočila doleva, ostatní lodě skupiny provedly obrat napravo a začaly na nás střílet z hlavní malých ráží. Poškozená loď směřovala nyní přímo proti *Li Wo*, její posádka střílela z ručních zbraní. Kapitán se rozhodl dorazit ji tím, že do ní najede - vrazili jsme do ní plnou parou přímo do prostředka; zaklínili jsme se, příď se do japonského plavidla doslova zakousla. Byli jsme nepříteli opravdu blízko.

Nyní byl na řadě kulometný souboj, rychlý a divoký, mnoho mužů padlo nebo bylo zraněno. Kulometčíci *Li Wo* nakonec vyhráli, smetli obsluhy dvou kulometů japonských, takže Japonci začali loď, která již hořela po celé délce, opouštět. My jsme zabrali plnou parou zpět. Zatímco se odehrával tento boj, japonský křižník obeplul zadní část konvoje a velkou rychlostí mířil k nám. Když jsme se konečně odpoutali od plavidla, které jsme právě zničili, a nabrali kurz pryč, zahájil nepřátelský křižník nalevo od nás ze vzdálenosti asi osmnácti tisíc yardů palbu. Kličkovali jsme mezi dopady granátů vzedmutými vodami a naše mínění o kvalitě japonských dělostřelců bylo velmi nízké - některé salvy dopadaly tři sta i více yardů od nás. Postupně se ale zaměřovali a nakonec se trefili, granát zabil či zranil mnoho mužů. Mě zasáhly tři střepiny do nohy, ale nebylo to nic vážného. Po asi deváté salvě přišel příkaz opustit loď a všichni, kdo mohli, skočili přes palubu. Chvilí po tom byla loď zasažena přímo do skladiště munice za dělem a také do prostředka. Na ten obrázek, kdy jsem jí spatřil naposledy před její poslední poutí na mořské dno, nikdy nezapomenu - vlající zástavy, kapitán na můstku a ačkoliv nakloněná doleva, stále směřující vpřed. Potom náhle zmizela - a *Li Wo* více nebylo. Za tuto akci byl poručík Wilkinson posmrtně vyznamenán Viktoriínským křížem."

Poté, co jeho loď zmizela pod hladinou, mohl se Rogers pokusit o jedinou věc - zachránit sebe. Nedaleko spatřil záchranný člun, tak začal plavat směrem k němu. Naštěstí pro něho byl dostatečně daleko, protože do člunu vrazila jedna z japonských lodí a asi třicet trosečníků bylo zmasakrováno kulomety, ručními granáty a dokonce i "kusy uhlí a dřeva". Nicméně, když Japonci po nějaké době zmizeli, Rogers a sedm dalších dorazilo k nyní napůl ponořenému

člunu a vylezlo do něho. Z těchto zachráněných "měl poručík Stanton vzadu prostřelenou hlavu, jiný důstojník poraněné břicho a ustřelenou část paže a poddůstojník Huntley ztratil chodidlo a byl ve velmi špatném stavu."

Bez vesel, mnoho mil od pevniny, a v záchranném člunu plném vody uplynula hrozná noc, za svítání zemřel Rogersovi v náručí důstojník, o kterého se staral. Ve vzdálenosti asi šestnácti mil spatřili pevninu, stejně se k ní ale nemohli dostat. Navzdory přítomnosti žraloků se Stanton a jeden dělostřelec rozhodli plavat k asi dvě míle vzdálenému japonskému torpédoborci, Huntley svému zranění podlehl, jeden voják přepadl do moře a jeden muž se vydal zkusit štěstí plaváním k pevnině, takže ve člunu nyní zbyli pouze Rogers a dva další muži. Plavidlo bylo plné vody a bylo zřejmé, že se na hladině již dlouho neudrží. Naštěstí navečer spatřili nedaleko poškozený velrybářský člun, dokonce s netknutou plachtou. Právě když se seznamovali se svým novým dopravním prostředkem, zaslechli volání a uviděli dva vory se sedmi dalšími trosečníky z *Li Wo*. Rogers poručil několika z těchto mužů, aby se přemístili do člunu, ostatní zůstali na vorech, které byly vzaty do vleku. Nakonec, po mnoha hodinách vysilujícího veslování, kterému naštěstí napomáhal silný vítr, který se náhle zvedl, téměř po osmačtyřiceti hodinách od potopení *Li Wo*, dosáhlo deset k smrti unavených a hladových mužů břehů ostrova Banka, kde padli do zajetí.

6. Japonci přicházejí

Pro ty, kteří sumatránskou kampaň přežili, patří sobota 14. února k nejnezapomenutelnějším dnům v jejich životech. Tento den se měl stát dnem střetnutí, překvapení, zmatků, odvahy a vzdoru. Během dvaceti čtyř hodin se z chlapců stanou muži a muži, kteří dosud nezabili, a dokonce ani nikdy nepředpokládali, že, ač ve válce, zabíjet budou, překročí tuto hranici, zpoza které není návratu. Mnoho jich zemře, někteří ve vzduchu, někteří na moři, někteří v džungli, jiní při přepadení na silnici do Palembangu a další budou zmasakrováni střelbou i bodáky v příkopech lemujících silnici poté, co se vzdají.

Asi dvacet minut před úsvitem odstartoval z P.2 k útoku na invazní flotilu první Hudson. Poté měl v minutových odstupech následovat zbytek Blenheimů a Hudsonů. Stroje měly zamířit k řece Moesi, podél jejího toku letět až ústí naproti Muntoku na ostrově Banka. Cílem měly být transportní lodě (o kterých se předpokládalo, že se již mohou v ústí nacházet), ne bojová plavidla. Bombardéry měly letět ve výšce asi tisíce stop, dostatečně nízko pro přesné zaměření pum a také dostatečně blízko spásnému krytu oblačnosti (v přibližně dvojnásobné výšce), pokud by byly napadeny čekajícími Zery vzdušného krytí.

Stroje konvoj objevily a napadly, bohužel neúspěšně. Někteří z pilotů posléze sváděli neúspěch na to, že nesené dvěstěpadesátí liberní pumy byly příliš malé na to, aby potopily některé z mnoha údajně zasažených plavidel. Dva Blenheimy byly sestřeleny stíhačkami, dalších šest a dva Hudsony byly poškozeny natolik, že musely být vyřazeny ze stavu.

Nikdo další mimo zúčastněné perutě o akci nevěděl. Ozawa křížující se svou obrovskou flotilou transportních a bojových lodí u ostrova Banka nevěděl; Lt. Commander Cooper, svého času starší úředník společnosti Gurthie & Co, Singapur, nyní velící minolovce *Jerantut* zakotvené u břehu řeky Moesi a ukryté pod maskovacími sítěmi a mangrovníkovými větvemi, stejně jako jeho druzi poručíci Smythe na *Kliasu* a Brown na *Hua Tongu*, nevěděl. Eric Sinclair, který uprchl ze Singapuru na motorové lodi *Derrymore* spolu s panem Gortonem, budoucím australským premiérem, nevěděl, neboť *Derrymore* byl předchozí noci torpédován a když se konečně rozednilo, zjistili, že se nacházejí spolu s mnoha jinými trosečníky namačkáni v malém, jako cedník děravém záchranném člunu mezi mnoha drobnými ostrůvky souostroví Tisíce ostrůvků u Sumatry. Donald Wright nevěděl - *Hung Jow* po noci strávené na kotvě uprostřed minových polí u Singapuru mířil plnou parou na jih bez sebemenšího podezření, že směřuje přímo k invazní flotile. Novozélandský velitel "A" letky 258. perutě Denny Sharp nevěděl - zatímco jeho druzi z perutě neklidně usínali v přestavěném nevěstinci, on se po nedostatku paliva vynuceném nouzovým přistání na cestě ze Singapuru na P.1 na ostrově Singkep a následné plavbě člunem na Sumatru připravoval vyrazit na cestu proti proudu řeky Djambi. Brigádýr Bird v přiděleném motorovém člunu M.L. 433 směřujícím, ještě před Sinclairem, přímo do zkázy v Bancké úžině nevěděl, stejně tak jako šedesát čtyři australských sestřiček na *Vyner Brooke*. Vicemaršál letectva Pulford a rearadmirál Spooner, velitelé

leteckých a námořních sil v Singapuru, kteří směřovali na jih vstříc smrti na nepatrném horečkou zamořeném ostrůvku v souostroví Rhio, ani pan Bowden, zástupce australské vlády v Singapuru, kterého však jeho diplomatický stav před Japonci neochránil, nevěděli. Holandský admirál Doorman, stále daleko na jihu seskupující své síly, generál Bennett, velitel 8. australské divize, který tak neslavně opustil své muže odsouzené buď k rokům v zajetí nebo dezerci, ani Australané, kteří si samopaly a granáty vynutili vstup na palubu *Ospreye* vezoucího k záhubě oba velitele a Bowdena, nevěděli. Brigádýr Steele, hlavní inženýr 1. australského sboru, na cestě na P.1, kde měl prozkoumat plány na jeho zničení, odkloněný ovšem generálem Laverackem do Oosthavenu, kde měl dohlížet na přípravy přijetí 3400 mužů z lodí *Orcades*, nevěděl, stejně jako již vylodění muži 3. Husarů. Pozemní personál stíhacích perutí na P.1 a síly pozemní obrany RAF pod Creeganem a Tautem, kteří budou ještě před koncem dne jmenováni hrdiny, holandsí vojáci - "o trošku víc než domobrana" - kteří se Japoncům nebránili, ani Achínské Maréchauséské domorodé jednotky, od kterých naopak Japonci dostali pěkně do nosu, nevěděli o nic víc než věděli holandsí civilové klepající se pod moskytiéry v pohodlných postelích v pohodlných domech v té lepší části Palembangu. Dělníci v Pladjoe, jehož ropa, životně důležitá pro pohon válečného soukolí, měla být lesknoucí se odměnou pro Japonce stejně důležitou jako celá Sumatra, holandsí dělostřelci od Boforsů na P.1 ani jejich britští kolegové z 12. baterie těžkého flaku s 3.7 protiletadlovými kanóny na P.1 a Pladjoe, nevěděli.

Nikdo mimo létajícího a pozemního personálu, kterého se to přímo týkalo, a těch, kteří jim vydali rozkazy, nevěděl. Protože takové to bylo. Komunikace mezi jednotkami neexistovala. Byly pouze malé a naprosto nekoordinované jednotky letectva, pozemní armády a námořnictva, jejichž příslušníci dělali vše, co bylo v jejich silách, ovšem bez nejmenšího povědomí o tom, že by byli součástí obecného plánu obrany ostrova. Jedinými, kteří onoho 17. února 1942 přesně věděli co mají dělat, byli Japonci.

Wavell napsal předchozího dne Churchillovi: "Pokud bude jižní Sumatra ztracena, stane se déletrvající obrana Jávy nepravděpodobnou... Z hlediska letectva je obrana Jávy tvrdým oříškem; bez jižní Sumatry je to hrozivý problém... Je zřejmé, že udržení jižní Sumatry je nezbytné pro úspěšnou obranu Jávy." Japonci by s tímto stanoviskem jen těžko nesouhlasili. Ale, ačkoliv měli převahu na všech jevištích této války, podrobení Sumatry pro Japonce představovalo vážný problém. Jednou věcí bylo dopravit převahu vojáků na břeh ostrova; druhou a mnohem obtížnější bylo dostat je tam, kde jich bylo potřeba: na ropná pole Pladjoe, do Palembangu a na P.1.

Pohled na mapu tento problém objasní. Jejich tři cíle leží vzdušnou čarou okolo pětasedmdesáti kilometrů ve vnitrozemí od ústí řeky Moesi, jejíž vody si prořezávají svou cestu k moři nepřehlednými a zdánlivě bezcílnými zákrutami skrz neproniknutelné močály nebo zemi porostlou džunglí, která se rozprostírá stovky mil na sever i na jih. Žádné silnice ani železnice. Jedinými proveditelnými způsoby útoku byl tedy výsadek parašutistů nebo nasazení jednotek nesených na člunech nebo motorových bárkách proti dravému proudu Moesi. A Moesi nenabízí žádné krytí - džungle může být hustá na březích, ale dále nesažá. Navíc, jako všechny řeky na Sumatře, je Moesi plná mělčin a bahnitých břehů, které by nutily invazní konvoj kličkovat od břehu ke břehu.

Dále, Japonci museli oprávněně předpokládat, že pokud se střetnou s popsány problémy, nepřítel, který si je jich jistě také vědom, přijme protiopatření - zajistí odpovídající síly pro obranu P.1 proti výsadekům a nastraží podél toku Moesi ošklivá překvapení v podobě min, skrytých kulometných hnízd, potopených lodí blokujících plavební dráhu a rozlité zapálené ropy z ropných polí Pladjoe a Sungei Gerong, které se příhodně nacházejí na jejich březích. Zdá se pravděpodobné, že rychlost jejich útoku provedeného dokonce ještě před pádem Singapuru byla diktována právě tím, že si uvědomovali, že zpoždění i jen pár dnů může otřesenému nepříteli poskytnout čas obnovit ztracenou rovnováhu a zahájit přípravu obrany.

Piloti Hurricanů, kteří časně ráno dorazili na P.1, byli informováni, že všechny letuschopné stroje budou v pohotovosti, aby mohly doprovodit formaci bombardérů k útoku na nepřátelský konvoj v Bancké úžině. Byl jsem jedním z pilotů, ale nevzpomínám si, že by nám někdo řekl, že konvoj byl japonskou invazní flotilou. Jsem si jist, že jsme neměli nejmenšího tušení, že je to invazní flotila; že jsme neměli tušení, že invaze na Sumatru je na spadnutí. I když připustím, že od onoho památného dne uplynulo již více než čtyřicet let, jsem stále přesvědčen, že pokud bychom věděli, že Sumatře hrozí invaze, vryla by se nám tato skutečnost tak hluboko do

paměti, že bychom ji nikdy nezapomněli. Myslím si také, že pokud bychom tenkrát celou věc promysleli, museli bychom dojít k závěru, že konvoj a invazní flotila jedno jsou, ale ty dny byly velmi rušné, my jsme byli mladí a naším jediným zájmem bylo přežít do příštího dne, zkrátka neohlášený příjezd invazní flotily naše myšlenky nezahrnovaly.

V každém případě jsme seděli připoutáni v kokpitech a čekali, až se nad námi objeví naše bombardéry. Bylo nás čtrnáct, převážně z 258. perutě, snad jeden nebo dva z 232. Byl to maximální počet strojů, který se nám během operací v Singapuru, na Sumatře i na Jávě podařilo najednou v jedné akci dostat do vzduchu. Byl to také, náhodou, maximální počet strojů, která jsme následně byli schopni nasadit na obranu Jávy.

Tento let jsem již podrobněji popsal ve své knize *Hurricane over the Jungle* (která se zabývá vzdušnými boji celého tažení ze Singapuru až na Jávou), takže nyní jen stručné shrnutí. Blenheimy se neobjevily, velící důstojník přesto rozhodl, že máme odstartovat. Letěli jsme k ostrovu Banka, ale konvoj jsme nenašli - což se při pohledu zpátky zdá být pozoruhodné. Na cestě nás zahřál u srdce pohled na vrstvou mraků poloskrytou velkou formaci Hudsonů mířící pár set stop pod námi opačným směrem. Moc nás to těšit nemělo - byla to japonská letadla nesoucí dvě stě šedesát parašutistů k P.1 a dalších sto k Pladjoe. V uplynulých letech proběhlo mnoho sporů, zda to byly opravdu Hudsony nebo téměř identicky vypadající Kawasaki. Díky Jasuo Izawovi (a japonským záznamům) dnes víme, že to byly Lockheedy Hudson (které Japonci jak nakoupili přímo u společnosti Lockheed, tak stavěli na základě poskytnuté licence). Izawa uvádí: "Dne 14. února 1942 dosáhlo Palembangu 40 transportních Ki-57 ("Topsy") a Lockheed 14 se 400 výsadkáři, které následovaly za 27 těžkými bombardéry "Sally" s doprovodem Hajabus ze 64. a 59. pluku."

Když jsme se na zpáteční cestě z našeho bezcílného a vlastně zbytečného letu přiblížili k P.1, byla peruč instruuována, aby nepřistávala na P.1, ale pokračovala na P.2. Protože jsme neměli rádiové spojení (v žádném případě ne neobvyklá situace), nedostala se tato informace ani k Lambertovi ani ke mně. Navíc byla předávána ve stejné chvíli, kdy jsem nad námi zpozoroval skupinu stíhaček, které jsem tehdy považoval za Zera, pravděpodobně to však byly Hajabusy. Protože jsem nebyl schopen ani rukama ani divokým máváním křídly upozornit Thomsona doprovázeného Lambertem, vrhl jsem se na Hajabusy, zatímco zbytek perutě se elegantně vypařil. Příštích půl hodiny, možná i déle, jsem zažíval horké chvíle. Během této doby mě japonské stíhačky prohnaly ve výšce stromů a střech dvakrát nad Palembangem, sestřelil jsem jednu, a pokusil se (myslím, že neúspěšně) sestřelit dvě další Hajabusy, a nakonec, téměř bez paliva, přistál na P.1, abych zjistil, že je podezřele opuštěné. Po pár minutách se ke mně připojil ještě Lambert. Mohu čtenáře ujistit, že je to jedinečným způsobem záhadný a nepříjemný pocit. Odstartovat z rušného letiště a po necelých dvou hodinách se vrátit aby jste zjistil, že je opuštěné a tiché jako hřbitov. Pocit se změnil v okamžiku, kdy se najde odvážlivec, který vyběhne z krytu džungle lemující letiště, aby vám sdělil důvod této situace - letiště je obklíčeno parašutisty. Poněkud v chvatu jsme, Lambert a já, vyšplhali zpátky do našich Hurricaneů a nabrali směr k P.2, kde se nám podařilo jen tak tak přistát s posledními kapkami benzínu v nádrži.

Většina lidí, kteří přežili, věří, že útok parašutistů se onoho dne odehrál časně ráno. Já si to pamatuji jinak; vždy jsem si byl jist, že to bylo až později dopoledne. Navíc je tento můj dojem podpořen i mým letovým zápisníkem, ve kterém je na 14. února, ještě před shora uvedeným cvičením "Doprovod bombardérů. Banka", uveden let z P.1 v délce jedné hodiny, Jasuo Izawou, který uvádí: "Parašutisté otevřeli své vrchlíky v 11:26", a japonskými Monografiemi. A nyní je, snad, ta správná chvíle pro studium okolností výsadku z oficiálního japonského stanoviska.

Předchozího dne byla ze Sungeipatani v Malajsií přepravena první skupina výsadkářů na letiště Kluang a Kahan, kde se k nim připojily těžké bombardéry 98. letecké jednotky a z nichž již operovaly stíhačky 59. a 64. pluku, zatímco dobře chráněný konvoj nesoucí hlavní síly se blížil k ostrovu Banka.

Za úsvitu dne 14. února bylo nad Malajsií polojasno se spodní základnou mraků v tisíci metrech a dohledností mezi deseti a dvaceti kilometry. V 8:30 odstartovalo z letiště Kluang a Kahan čtyřicet Ki-57 ("Topsy") a Lockheedů 14 s muži "První útočné jednotky" na palubách. Obě formace se setkaly nad Batupahatem, odkud nabraly kurz k ústí řeky Moesi. Před nimi letělo dvacet sedm těžkých bombardérů "Sally" s doprovodem velkého počtu Hajabus. Nad oblastí P.1 byla významná oblačnost, povětrnostní situace nad ústím řeky Moesi (kde se stroje objevily dle plánu v 11:20) značně ztěžovala navigaci, na druhou stranu napomohla k momentu překvapení.

Tyto informace jsou čerpány převážně z Monografie č. 69, která je velmi podrobná, a nezdá se být důvod pochybovat o její přesnosti až k místu skutečného seskoku výsadkářů. Dále, bohužel, jsou události značně romantizovány a obsahují mnoho chyb a nepřesností. Naštěstí existuje druhá Monografie č. 67, která je stručnější, promyšlenější, a která až na jednu výjimku (bude uvedena později) souhlasí s fakty uvedenými ve spojeneckých pramenech. Z této Monografie jsou následující informace pokrývající vlastní seskok a následné pozemní boje.

Monografie č. 67 uvádí: "Dne, na který připadl vzdušný útok, 14. února, se kouř z hořících ropných nádrží v Singapuru rozšířil na jih a svým příkrovem zakryl Sumatru, takže pro posádky strojů nesoucích výsadkáře nebylo snadné pozorovat zemi. Těsně před dosažením oblasti ústí řeky Moesi se objevily tak husté mraky a mlha, že pro objevení ústí řeky musela formace sestoupit. Po nalezení tohoto kontrolního bodu pokračovaly stroje podél toku řeky. Viditelnost nad cílovou oblastí byla dobrá. Před Palembangem se jednotka rozdělila - první formace zamířila nad letiště - druhá nad rafinérii.

Přibližně v 11:30 seskočili výsadkáři nad oběma cíli. Divoká, leč nepřesná, protiletadlová palba přicházela z obou cílových oblastí. Jeden stroj nesoucí vybavení pro jednotku útočící na rafinérii byl sestřelen, další s výsadkáři přinucen nouzově přistát."

Domnívám se, že chybný dojem, že útok byl zahájen dříve, má svůj původ v tom, že se až do útoku Japonců onoho dne neudálo nic, co by stálo za zapamatování. Naopak, útok sám byl dostatečně dramatickou událostí, aby se všem zúčastněným vryl tak hluboko do vědomí, že se jim zdá, že jim byl den zahájen.

Okamžitá obrana letiště byla omezena na to, co mohly poskytnout holandské baterie Boforsů, dvě baterie flaku, několik uzemněných pilotů, snad sto příslušníků pozemního personálu RAF - kteří byli ve většině případů beze zbraní (Holanďané z nějakého důvodu trvali na jejich odzbrojení již předchozího dne) - a ti vojáci pozemní obrany RAF, kteří byli právě ve službě. Ti nezahrnovali celou pozemní obranu příslušnou dvěma perutím, protože pracovali na směny na základě rozpisu - jedna skupina mužstva a jeden nebo dva důstojníci byli venku na letišti, druhá směna zatím odpočívala v Palembangu. Navíc k uvedeným silám se na letišti zdržovalo půl roty, snad okolo sta mužů, Maréchauséanů, kteří však nebyli pravidelnou armádou, spíše druhem vojenské policie. Těmto domorodcům veleli holandské důstojníci, z nichž se v době seskoku parašutistů většina nacházela ve městě a buď se nemohli nebo se ani nepokusili dostat se na letiště, když už bylo zřejmé, že bylo napadeno.

Služebně nejstarším důstojníkem na P.1 byl G/C Darley, druhým byl W/C Maguire, důstojník, který měl velet původně navrhovanému pluku složeného z 232., 242., 258. a 605. perutě. Dne 14. února byl Maguire požádán Darleyem (který byl onoho ráno náhodou nemocen), aby na den převzal velení. S Maguirem byli na letišti ještě důstojníci obrany 232. a 258. perutě F/O "Paddy" Creegan a "Bill" Taute. Dozorčím důstojníkem dne byl jeden z pilotů 258. perutě P/O "Micky" Nash, značný počet pilotů 258. a pár pilotů z 232. perutě (jejich přítomnost na letišti nebyla nutná, protože bylo méně letuschopných strojů než pilotů) bylo ve městě. Mezi piloty 258., kteří byli ve městě byli Campbell, Macnamara, (Sgt) Scott, Milnes a Cicurel a také hlavní inženýr perutě Tudor Jones.

Maguire (nyní Air Marshal Sir Harold Maguire) pro mě dle svých vzpomínek připravil následující popis událostí:

"Ráno jsme dostali Hurricany do vzduchu časně a asi za dvacet minut jsme spatřili první japonské transportní stroje mířící k Palembangu. Část jich zamířila nad letiště. Byli napadeni dvěma britskými protiletadlovými bateriemi, oběma velšskými, jednou těžkého a druhou rychlopalného lehkého flaku, ale pokud jsem mohl pozorovat, vybuchovaly granáty jako obvykle ve špatné výšce. Neviděl jsem, že by naše palba někoho zasáhla, ačkoliv se několik strojů rozhoupalo a parašutisté následně vyskákali poněkud nepravidelně hlavně na jižní cíp letiště. Někteří byli vysazeni ve východní části a pár jich spadlo k západu. Později nám zejména tito poslední Japonci způsobili jisté obtíže, protože měli nepříjemný zvyk schovávat se na stromech a přesně nás ostřelovat. Můžete si představit, že tam vládl jistý zmatek.

Asi hodinu po seskoku parašutistů jsem se šel podívat, zda je silnice volná, a ačkoliv byli lidé, kteří se po ní pohybovali, ostřelování, v té době se po ní ještě dalo odjet. Vrátil jsem se zpátky a zjistil, že v této fázi nemáme žádný prostředek, jak se spojit s Palembangem 2, důvod již neznám. Po chvíli se spojení navázat podařilo, okolo dvanácté hodiny bylo však znovu definitivně přerušeno. Pokoušeli jsme se přivolat letadla, která byla ve vzduchu, aby se s nájezdníky vypořádala, ale myslím si, že buď neměla dostatek paliva nebo to prostě nestihla. Přibližně v této době jsme se dověděli, že všechny stroje, které z P.1 odstartovaly, budou

přistávat na P.2. Po obdržení této zprávy jsem rozhodl, že skupina mechaniků pokoušející se opravit letadla v exponované poloze na hranici džungle musí být stažena. Většina z nich byla neozbrojena a domníval jsem se, že budou užitečnější na P.2.

Nejsem si jist, kolik obránců bylo v této fázi na letišti Palembang 1. Byli tam příslušníci obrany RAF, byli tam holandsští Maréchauséané, ale většina jejich důstojníků byla ve městě. Těch pár zbylých byli Indonésané a mluvili jen svým jazykem a samozřejmě holandsky, takže naše komunikace s nimi byla příšerná; ale požádali jsme je, aby střežili severní stranu, kde měli své zákopy a tak dále, což činili, dokud jsme letiště nakonec neopustili. Zformoval jsem vojáky, kteří byli postradatelní, a řekl jsem jim (těm bez dopravních prostředků), aby se pokusili dojet do města, aby se drželi v podrostu na pravé straně cesty a nezkoušeli bezstarostně pochodovat po vlastní silnici. Jako jistou formu ochrany jsme s nimi po silnici poslali několik ozbrojených skupin. Některým skupinám se podařilo proklouznout, jiné byly napadeny ze zálohy a mnoho lidí padlo nebo utrpělo zranění. Jeden z novozélandských pilotů, jehož jméno si již bohužel nepamatuji, se pohyboval po silnici mezi letištěm a městem, nosil informace z města, sbíral raněné a zbloudilé - odvedl znamenitou práci.

Okolo deváté hodiny nás začali ostřelovat z pušek i kulometů z jižní a západní strany letiště a Bill Taute se vydal s malou pečlivě vybranou skupinou na západ, aby se snajpery vypořádal. Provedl to úspěšně. Creegan (který velel příslušníkům vzdušných sil) a já jsme se zatím radili, kde bychom měli soustředit ty zbylé síly, které byly odpovídajícím způsobem vyzbrojené a vedené. Shodli jsme se na řídicí věži a oblouku, který byl lemován zákopy na obranu proti letadly. A také jsme to provedli. Zároveň jsem rozhodl, že všechna zbylá letadla, která byla těžce poškozena a nemohla být snadno opravena, musí být zničena. Provedla to skupina dobrovolníků a provedla to efektivně. Letadla, u kterých byla ještě naděje, jsme přitáhli blíže chráněné zóny. Sebrali jsme všechna dostupná vozidla - nebylo jich moc, myslím, že tři nákladáky - a zaparkovali je také v chráněné zóně. Po celou dobu jsme odesílali tolik vojáků, kolik jen bylo možno, tedy těch nepotřebných pro obranu do města. Ti, co odcházeli později, byli, z toho, co jsem se později dověděl, mnohem úspěšnější, protože se spojovali s protiletadlovými dělostřelci, kteří zničili své kanóny a také opouštěli letiště."

Bill Taute, mírovým povoláním architekt, byl Jihoafričan a jako takový byl zvláště užitečný - mohl velet Holanďanům. Byl důstojníkem zodpovědným za pozemní obranu 258. perutě již ve Velké Británii pod svým (a také mým) tehdejším velitelem perutě Novozélandčanem S/Ldr Cloustonem, který byl podivnou shodou okolností právě v této době Palembangu, kam uprchl ze Singapur, do kterého byl krátce předtím převelen. Tauteho vzpomínky celkově potvrzují přesnost Maguireho líčení:

"Myslím si, že myšlenka byla taková, že na letišti musí být neustále odpovídajícím způsobem organizovaná skupina mužů v těch palebných pozicích, která jsme měli k dispozici. Zajišťování obrany mělo být nepřetržité, ve dne v noci. Předpokládám, že to bylo rozdělené do tří směn po osmi hodinách. Nebo tak nějak. Dělalí jsme všechno možné, abychom sehnali nějaké kulometry - nebylo jich moc. A kulometry Lewis byly úplně k ničemu. Měli jsme dva Vickersy Maxim - znáte je, takové ty s pásy. Nebyly úplně špatné - ale pocházely z roku 1914 nebo snad 1918, zkrátka veteráni. Ale alespoň něco. Dále tam byly jeden nebo dva Holanďany obsluhované Boforsy, umístěné ve správně vybudovaných postaveních. Armádu, myslím britskou armádu, reprezentovaly dva posty 3.7 flaku. Jeden na jižní hraně letiště - poměrně daleko, téměř na konci dráhy. Asi půl míle od ní. A druhý na severním cípu. A to byla veškerá obrana, kterou jsme měli k dispozici. Museli jsme spolupracovat s armádou. Neptejte se mě na jejich jména, už si je nepamatuji. Byli to britští protiletadlovci a palebná postavení si postavili sami. Byl jsem se na ně podívat. To byla totiž moje parketa. Vybuodovali si pěkná postavení obklopená zákopy a obložená pytli s pískem.

Systém výstrahy proti náletům nestál za moc. Někdo seděl s telefonem v křoví míle od letiště a poplach před útočícími letadly byl vyhlášován poněkud diluviálním způsobem - vztyčením červené vlajky nad budovou velitelství. Na řídicí věži. Toho dne, kdy byli shozeni parašutisté, jsem se svou skupinou právě přijel na letiště, abychom vystřídali noční směnu, myslím že mohlo být tak osm, možná osm třicet, zaujímali jsme svá postavení, když se na věži objevila červená vlajka. Za pár minut se objevila letadla blížící se ze severu, okamžitě jsme v nich poznali Hudsony. Vypadaly jako Hudsony pobřežního velitelství. Takže jsme si jich moc nevšimli. Mysleli jsme si, že jsou to přátelská letadla, naše vlastní stroje. Až potom jsme si všimli, že jsou okolo nich stíhačky, které vypadají jako japonská námořní Zera. A potom začali

skákat parašutisti a měli padáky různé barvy. Byly většinou bílé a jeden nebo dva myslím oranžové. Spadli za okrajem letiště, místo co jsme byli my, bylo mezi nimi a letištěm.

Takže jsem rozhodl, že nejlepší věc, co můžeme udělat, je vyrazit a najít je. Nemůžete čekat, že je najdete všechny, ale můžete jít a najít je tam, kde myslíte, že by mohli být alespoň někteří. Seskočili do oblasti onoho těžkého flaku tam na jihu. Všude okolo bylo dost rámusu, dělostřelci od Boforsů stříleli z těch svých špuntovek, někteří z našich zaútočili s Maximy, nikoho ale netrefili. Sebral jsem tolik mužů, kolik bylo možné, a vyrazili jsme přes zanedbanou ananasovou plantáž. Už jste někdy zkusili pospíchat přes ananasovou plantáž? Dobrotivý bože, je to ale bolestivá procedura. Ty zatracené listy jsou ostré jako jehly. Řežou. A vy nemáte čas jít mezi řádky. Směřujete k určitému bodu, a k tomu bodu je to šikmo přes řádky, takže musíte více méně rostliny přeskakovat. Dostali jsme se na kraj džungle a najednou Ha! Ha!, někteří muži začali poskakovat, vykřikovat a bít se po stehnech, lýtkách i rozkrocích. Byli tam červení mravenci! Je překvapující, jak to může být bolestivé, když vás červený mravenec kousne - víte kam! A víte, co vás zasáhlo! Jsou to velcí mravenci, opravdu koušou!

Nějak jsme se nakonec dostali na místo, odkud byla slyšet střelba. Na stromech se schovávali japonští parašutisté a ostřelovali palebné postavení onoho kanónu. Takže jsme okolo udělali více méně půlkruh, myslím, že by se to dalo tak nazvat, a strefili pár těch hochů. Bylo slyšet, jak z těch stromů něco padá. Byl to velmi uspokojující zvuk. Protože, ačkoliv jste zatraceně dobře věděli, že tam, odkud přišli tihle, jich je mnohem víc, alespoň pár jste jich zlikvidovali. A více už jsme jich nenašli. Zdálo se, že už tam žádní nejsou, ale střelba přesto pokračovala. Takže jsme se rozhodli, že jsou na opačné straně palebného postavení flaku a vyšli jsme na cestu, která byla spíše stezkou vysekanou v džungli, vedoucí od děla okolo západní strany letiště nazpět k budově velitelství. Po obou stranách cesty se ozývala střelba, nebezpečí viselo ve vzduchu.

Došel jsem k závěru, že abychom se vypořádali s těmi chlapíky, potřebujeme kulomet, takže jsem poslal dva muže, desátníka a seržanta, aby toho Vickerse přinesli. Zatímco byli pryč, pokoušeli jsme se zjistit, odkud ti Japonci střílí. Neviděli jsme nic, byla to velmi hustá džungle - myslím si, že vyšplhali tak vysoko do korun stromů, aby viděli na flak, a odtud ho ostřelovali. Určitě víte, že výstřel z moderní pušky není doprovázen kouřem jako za starých časů, ani zábleskem, takže opravdu není vidět, odkud vyšel. Vše, co můžete dělat, je upřeně zírat do džungle okolo vás a doufat, že Japonce spatříte, občas se nám to povedlo, potom ho můžete střílet a on ze stromu spadne. Potom se vrátili ti dva s kulometem. Postavili jsme ho na kraj cesty a v tom okamžiku se objevila skupina Japonců ženoucí se po cestě. Nemohli vědět, že jsme si právě přinesli kulomet, tak jsme je trochu vyděsili. Okamžitě zmizeli. Potom střelba ustala a my si představovali, a asi správně, že se stáhli, že už mají pro tentokrát dost. Vyšli jsme na cestu a dorazili k palebnému postavení flaku, objevil se kapitán, hodně nám děkoval, že kdyby nebylo nás a tak dále, a po jistou dobu jsme tam stáli a vzájemně si blahopřáli, mysleli si, že je to všechno v nejlepším pořádku, a hodiny zatím plynuly. Je zajímavé, že si neuvědomíte, kolik času uplyne.

V tom se po cestě přihnal džíp s velicím důstojníkem Maguirem. A hned mě seřval jako malého kluka, že nejsem blíž letišti. Proč, seděl jsem snad a popíjel čaj nebo pivo? Ten kapitán mu to vysvětlil - "Jste úplně vedle. Tito lidé přišli, aby nás zachránili před masakrem." Mac odpověděl: "Oh, dobře. Potom je to v pořádku. Teď už by jste se měli vrátit, vaši práci jste už udělali. Co budete dělat s tím dělem?" "Jo", odpověděl, "znehodnotíme ho. Zničíme." Nebo udělejte cokoli, co můžete udělat, aby byl kanón k nepotřebě. "A potom to tu zabalíme a půjdeme do Palembangu." Potom se Mac obrátil ke mně: "Mimochodem, měl by jste se vrátit do budovy velitelství. Musíme se rozhodnout, co dál. A po cestě zapalte skladiště benzínu."

Jedním z důstojníků obsluhy flaku na P.1 byl poručík Simpson, který mi vysvětlil, že jeho baterie byla původně určena ke službě na Středním východě, ale po vypuknutí války na Dálném východě byl konvoj v Durbanu rozdělen do dvou částí. První pokračovala dále na místo svého původního určení - Basry a druhá část byla Sundskou úžinou (který leží mezi Sumatrou a Jávou) odkloněna do Singapuru, kam dorazila asi dva týdny před pádem ostrova. Jejich lodí byla SS *Monarch of Bermuda*. Po pár dnech byli převezeni na Sumatru na přeplněných místních plavidlech, která unikajíc těžkému bombardování pronikala proti proudu Moesi až do Palembangu. Když se usadili v roztroušených postaveních na letišti, brzy zjistili, že úkol strefit nepřátelské letadlo 3.7 kanónem přes otevřená mířidla (většina vybavení potřebného pro spojení děla s velicím centrem skončila v Basře) je nesplnitelný, ačkoliv se jim jednou povedlo zaznamenat úspěch v podobě odstřeleného křídla japonského Zera. Napolo zuhelnatělé tělo

pilota později našli v džungli. Zajímavostí ve vyprávění poručíka Simpsona je, že Hudsony shazující výsadkáře údajně nesly kokardy RAF.

Dalším svědkem byl bombardýr East, který v době přeletu výsadkových letounů (který umísťuje mezi 10. a 11. hodinu) dohlížel na vykládku zásob z pobřežního parníku *Iroh* asi půl míle od rafinérie Pladjoe, kde byla umístěna druhá část jeho baterie. Byl vyhlášen vzdušný poplach, ale protože letadla byla rozpoznána jako Hudsony, nebyla palba zahájena. Teprve když byla rafinérie náhle napadena nízko letícími Zery a téměř zároveň spatřili snášející se výsadkáře, uvědomili si co se děje. Velící důstojník, major Coulson, okamžitě svolal dohromady všechny muže z velitelství, vydal jim pušky a munici a nahnal je do seskokové oblasti. Nárokují si, že během pětihodinového střetnutí úspěšně zlikvidovali tuto skupinu asi sta parašutistů, mezi vlastními padlými byl i kapitán Sherrington. Následně se dověděli, že Japonci se plaví vzhůru po řece na invazních bárkách (to muselo být buď ráno 15. února nebo se to provalilo již dříve "tichou poštou"), takže bylo rozhodnuto vyhodit zásobníky i rafinérii do povětří. Chvilu to trvalo, protože muži museli být nejprve vyškoleni, jak zacházet se střelnou bavinou a kam položit nálože. Když bylo vše připraveno, stáhli se všichni do Palembangu, zůstalo pouze půl tuctu mužů včetně Easta. Potom byly odpáleny nálože a jak byl později East informován, právě v tom okamžiku dosáhly první bárky rafinérie. Následnými výbuchy nádrží s benzínem a naftou zaplavil řeku proud ohně a hořící palivo nesené proudem rychlostí šesti uzlů zpopelnilo většinu této části výsadkových sil.

A.H.C. Roberts ze stejné baterie potvrzuje toto vznešené úsilí: "Zničením první vlny útočníka jsme dosáhli významného úspěchu. Ale Japonci sytili oblast dalšími parašutisty a po řece přibývajících vojáků. Na rozkaz od Holanďanů jsme začali pomalu ustupovat ke břehu řeky a dovolili Japoncům rafinérii obsadit. Během bojů jsme utrpěli značné ztráty. Japonci ovládali oblast z kulometných hnízd zřízených na vršcích zásobníků s vysokootanovým leteckým benzínem. Co jsme nevěděli, a nevěděli to ani Japonci, bylo, že do každého tanku byla umístěna zápalná puma. Ty byly odpáleny všechny ve stejném okamžiku a my se překotně stáhli na druhý břeh řeky, ale i tam byl žár nesnesitelný. Když jsme před Japonci ustupovali zpátky k pobřeží, neviděli jsme slunce po čtyři dny, tak intenzivní byl oheň a kouř z hořících rafinérií."

Robertsovy vzpomínky potvrzuje také kapitán P.H.S. Reid, který byl za vynikající služby během pobytu v zajateckém táboře později vyznamenán Řádem britského impéria: "Ropné rafinérie vyhořely a utrpěly největší škody způsobené výbuchy během bojů s výsadkáři, zejména když v rafinérii Pladjoe (Shell) holandský Kapitein Ohl odpálil 68 granátů a změnil ji tak v moře plamenů; rafinérie Sungei Gerond N.K.L.M. byla zničena časovanými náložemi. Samozřejmě, že Japonci částečně zprovoznili obě rafinérie poměrně rychle, ale ještě dnes (březen 1975) je Pladjoe částečně mimo provoz."

Japonský popis těchto událostí uvádí Monografie č. 67:

"První formace, tak jak bylo naplánováno, shodila parašutisty po obou stranách letiště. Po seskupení výsadkáři napadali nepřítele v množství malých potyček. Využívali momentu překvapení a odpor nepřítele byl poznamenán zmatky. Krátce po seskoku napadla skupina, která seskočila jihozápadně od letiště, nepřátelské posily přijíždějící po silnici z Palembangu. První automobil v této koloně byl převrácen a zbytek nepřátelských vojáků se stáhl směrem k městu. [Toto vyjádření je jediným chybným v Monografii - převrácené vozidlo směřovalo z P.1 do Palembangu.] Terén obklopující letiště byl pokryt hustou džunglí, výjimkou byly pouze mýtiny podél silnice. Obě strany čelily při nasazení větších sil za těchto podmínek obtížně řešitelným problémům; proto se většinou bojovalo muž proti muži...

Výsadkáři druhé formace, kteří byli rovněž rozděleni do dvou skupin, mezitím seskočili do těsné blízkosti rafinérie. Jednotka, která seskočila západně od toku Moesi, měla tu smůlu, že přistála v bažinaté oblasti jižně od rafinérie. Tento počáteční handicap překonali a podařilo se jim proniknout do rafinérie, ale museli překonávat tuhý odpor nepřítele. Teprve až příštího dne se nepřítel stáhl a rafinérie mohla být obsazena celá. Škody na strojním zařízení byly malé a rafinérie mohla být okamžitě uvedena do provozu.

Četa, která seskočila na jih od řeky, nedosáhla svého cíle, kterým mělo být obsazení neporušeného zařízení rafinérie. Nepřátelské zápalné střely odpalované ze severního břehu řeky zařízení zapálily. Pozdější zkoumání ukázalo, že způsobené škody jsou jen povrchní a hlavní části technologie jsou opravitelné."

Nic z toho, co se odehrávalo v Pladjoe a Sungei Gerongu, nebylo samozřejmě známo obleženým obráncům, a také budoucím uprchlíkům z, P.1. I kdyby věděli, co se tam děje, bylo by s podivem, kdyby je to zvláště zajímalo - měli dost svých vlastních problémů. Mezi těmi muži, kteří přežili, není jediný, který by nemohl o těchto událostech vyprávět po zbytek svého života. Jedním z příkladů je mechanik Tom Jackson, jeden z příslušníků pozemního personálu 605. perutě, který si psal deník a o 14. únoru si poznamenal:

"Toho rána jsem přišel na letiště kopat zákopy. Poplach byl vyhlášen asi za pět minut devět. Signálem vzdušného útoku bylo vytažení červené vlajky na stožár řídicí věže. Pokud jste se zrovna náhodou nedíval, jiným způsobem jste se to nedověděl. Pokračovali jsme v práci a zrovna si říkali "Je čas na snídání" - začínali jsme pracovat před snídání - když jsme zaslechli přilétající letadla. Po jistou dobu jsme nic neviděli, jen jsme seděli na okraji zákopu a čekali, připraveni skočit při prvním náznaku nepřítelství dolů. Konečně jsme zaslechli motory a uviděli stroje. Dvanáct dvoumotorových bombardérů směřovalo na letiště a pokud by letěli rovně, ocitly by se přímo nad našimi hlavami. Každý se cpal do zákopu. Měl jsem s sebou fotoaparát a čekal jsem nahoře. Moc jsem se nebál, protože jsem věděl, že padající bomby uvidím a budu mít dost času se schovat. Udělal jsem jeden obrázek, když byly nad hranou letiště a druhý, když letěli nade mnou. Tehdy jsem poznal, že to byly Blenheimy!

Za půl hodiny jsme opět zaslechli motory, tentokrát jsme pokračovali v práci, protože jsme si říkali, že jsou to zase Blenheimy. Někdo se podíval nahoru a poznamenal: "To nejsou Blenheimy, ale houf Hudsonů." Všichni jsme se dívali směrem k letišti a sledovali letadla, která se prodírala nízko ležícími mraky napříč letištěm. Najednou se okolo letadel objevilo několik bílých teček. Tečky se zvětšovaly, až se z nich stali parašutisté. "Do prdele! Výsadbáři!" Udělal jsem tři obrázky tohoto zajímavého výjevu a potom jsem se musel schovat. Přilétly bombardéry a vysypaly náklad na letiště, za nimi se objevily stíhačky, které napadly stání. Sedm kluků se rozhodlo přeběhnout na pozorovací stanoviště.

Byl to ale kravál! Bomby, kulky, granáty a hlavně vědomí, že pár set metrů od nás jsou stovky Japonců, nám poněkud roztrásla kolena. Zajímalo nás, proč nám sebrali naše pušky! Byl jsem tam s "Pug" Watsonem, dalším rádiovým specialistou. Společně jsme usoudili, že nejrozmumnější bude rychle odsud vypadnout. Protože jedinou další alternativou bylo vyrazit vstříc útočnickům ozbrojeni fotoaparátem a dvěma ocelovými přilbami, nezabralo nám toto rozhodování příliš času. Vkradli jsme se do džungle po straně dráhy se záměrem dosáhnout pozorovacího stanoviště, kde jsme doufali být relativně v bezpečí. Z pekla bych si přál, abych do té džungle nikdy nevstoupil! První obtíž bylo překonání ostatního drátu, který byl položen právě středem propletenosti stromů a keřů. Dlouho nás to nezdrželo a zakrátko jsme se ocitli obklopeni opravdu hustou hmotou. Slyšeli jsme venku řádící válečnou mašinerii, vytí strojů útočících na letiště, rány těžkého flaku, rachtání kulometné palby a občasné bručení bombardéru následované výbuchy explodujících pum.

Netrvalo dlouho a my se ocitli ve vážném svrabu. Šaty potřhané, těla poškrábaná a měli jsme toho po krk. Většinou po kotníky v bahně a slizu, občas až po kolena, brodění vodou a poloplavání hlubokými překážkami, škrábance od ostrých překážek, bičování od pružných překážek a zdržování od pevných překážek! Bojovali jsme čtyři hodiny, abychom urazili půl míle. A na naší cestě jsme těch mil museli urazit hodně. Když jsme znovu dosáhli hrany letiště, přeběhli jsme dráhu a potom asi minutu leželi a lapali po dechu. "Pug" za pár minut na to potkal kamaráda, a já se vydal na místo v lese, kde zůstala opuštěná snídaně. Když jsem se tam dostal, stačil jeden pohled a opět jsem utekl. Místo bylo pokryto krví. Bomba vybuchla mezi skupinou chlapců, kteří vařili na malé mítině nebo se jen tak motali kolem, a několik jich zabila. Jako obvykle nikdo nic nevěděl, tak jsem sedl na bicykl a vydal se na cestu do Palembangu. Nedostal jsem se daleko, když mě zastavil armádní důstojník, který chtěl vědět: "Kam se k čertu ženeš!" Odpověděl jsem, že nemám nejmenšího tušení, načež on vybuchl. Řekl mi, že Japonci nastražili léčku v jedné zatáčce kousek dále po cestě, kde vyhodili do vzduchu těžký nákladník, který vezl do Palembangu raněné, a já že bych jim lehkomyšlně vplul přímo do rány a oni by mě odstřelili. Připojil jsem se k malé skupině příslušníků RAF v armádním táboře po straně silnice a čekal, co se bude dít. Měli jsme být v zákopech, protože všude okolo mezi stromy hvízdaly kulky, ale nikdo nevypadal na to, že by si myslel, že ty kulky a on mají něco společného, tak jsme seděli jen tak na okrajích.

To všechno dohromady bylo velmi podivné. Já osobně jsem se v nejmenším necítil být spojem s válkou, která okolo mě zuřila. Po nějakých třiceti minutách čekání začali hledat dobrovolníky, kteří by donesli municí těžkým 3.7 protiletadlovým dělům, která zastupovala obranu letiště. Dva nebo tři z nás se přihlásili a každý dostal beztvary balík granátů. Abychom

se dostali k dělům, museli jsme po pražcové cestě, která byla ostřelována. Takže jsme se plazili a tlačili náklad před sebou. Zdály se to být míle od cesty k dělům. Když jsme se konečně k dělostřelcům dostali, ukázali nám kulky zakousnuté do obrovských pneumatik děl. Děla střílela na radiolokační vůz, který stál vzdálen asi sedmdesát pět yardů již mimo rozsah mířidel. Nemohli nastavit zapalovače na tak krátkou dobu, aby ho vyhodili do vzduchu, takže do něho pumpovali granát za granátem a pokoušeli se ho zapálit. Japonci se nacházeli mezi vozem a palebným postavením.

Šli jsme zpátky pro druhou várku, a když jsme ji doručili, bylo nám řečeno, že děla budou stáhnuta. Vrátili jsme se do tábora, poflakovali se kolem, dokud někoho nenapadlo, že kvůli japonské léčce se děla do Palembangu nedostanou. Bylo rozhodnuto pokusit se projít. Bylo známo, že domorodé jednotky odešly do džungle, aby se dostaly za Japonce, ale přesnou situaci neznal nikdo. Velký armádní vůz, šestnáct koňských sil, byl natankován benzínem, zkontrolován a naplněn puškami, revolvery a samopaly po zuby ozbrojenými armádními důstojníky, poddůstojníky a mužstvem. Já jsem byl na zádi s fotoaparátem a plechovým kloboukem, jinak beze zbraně. S puškami vykukujícími ze všech oken i kufru jsme vyrazili."

7. Vně kruhu

Dramatické chvíle se odehrávaly nejen na letišti, ale rovněž ve vzduchu, na moři i ve městě. Hudsony a Blenheimy startovaly z P.2 k neustálým, povětšinou však neúspěšným útokům proti invazním silám. Mnoho pilotů zahynulo a mnoho strojů bylo ztraceno, buď padli za oběť doprovodným japonským stíhačkám nebo byli zničeni divokou protiletadlovou palbou z bojových a transportních lodí. Také mezi těmi, kterým se podařilo vrátit se na základnu, byly některé stroje tak poškozeny, že se již dalších událostí zúčastnit nemohly. Byla to opravdu smutná práce počítat přistávající stroje, vytahovat mrtvé a umírající z těch, které přistály, a také pozorovat ty, kterým se nějak podařilo dobelhat se zpět, aby skončily havárie při přistávacím manévru. Pro posádky, které přežily, muselo být dvojnásobně frustrující, pokud porovnávaly japonský úspěch potopení *Prince of Wales* a *Repulse* ve čtyřiceti minutách s jejich vlastní neschopností dosáhnout v průběhu tohoto dlouhého, krvavého a draze zaplaceného dne nějakého významnějšího úspěchu. Plenty znovu připomíná, že hlavní překážkou v dosažení úspěchu bylo, že na tomto bojišti nebyly k dispozici těžší pumy než dvěstěpadesátky. Vyjádřil to takto: " Stejně tak jsme na ně mohli sypat kuličky, způsobily by stejnou škodu jako dvěstěpadesáti liberní pumy." Je jistě pravděpodobné, že kdyby na P.2 byla peruť torpédových strojů, které mohly zaútočit za prvního světla nebo pod krytem časných ranních mlh nebo odpoledního špatného počasí, měli by Japonci mnohem větší problémy.

Piloti Hurricanů měli také rušno a vyprávění Douga Nichollse, jednoho z pilotů 258. peruť, je pro jejich osudy typické:

"Pamatuji se, že jsem stoupal téměř na pádové rychlosti pod formací japonských bombardérů s horním krytím Zer. Vše, co jsem mohl dělat, bylo pověsit se na vrtuli, a předtím než se stroj opravdu propadl, pěkně osolit jeden bombardér. Po vybrání pádu jsem se začal rozhlížet po mém čísle, které mezitím zmizelo. Rozhodl jsem se dostat se dále od letiště. Letěl jsem ve čtyř stech stopách a chtěl nabrat nějakou výšku. Vydal jsem se na západ od letiště, kde jsem zpozoroval soubor. Byl tam osamocený Hurricane - kdo to byl nevím; domnívám se, že to bylo moje číslo - obléтал kumuly, bezstarostně klouzal nebem a tři Zera mu seděla za zadkem, tak jsem přešel do útoku, bohužel jsem si nevšiml dalších tří stíhaček asi o tisíc stop výše; spustily se na mě zpoza těch kumulů, nasypali to do mého Hurricane a já vyskočil. Přistál jsem v bažině. Propadl jsem větrovým několika stromů a zabořil se do mokřiny, která se později ukázala být vrcholkem malého ostrůvku, protože jsem zkoušel jít třemi nebo čtyřmi různými směry a pokaždé narazil na hlubší vodu. Udělal jsem si něco s kotníkem, sotva jsem mohl chodit. Pokoušel jsem se najít místo ke spaní. Našel jsem starou chýši na sušení kaučuku, ale komáři řádili tak, že jsem se opět vydal na cestu. Nakonec jsem našel kládami zpevněnou stezku přes jeden úsek bažiny a dosáhl sušší země, ovšem stále v husté džungli, s hustým podrostem a zanedbanými starými gumovníky.

Čas od času jsem vystřelil z pistole, po dlouhé době se ozvala z poměrně velké vzdálenosti odpověď. V tom mi došlo, že jsou tu všude okolo parašutisté a že to nebylo moc chytré. Tento pocit ještě zesílil, když se konečně mezi stromy objevili malí hnědí chlápíci se směšnými klobouky a pevně ovinutými lýtky a puškami namířenými na mě. Myslel jsem si, že jsem udělal

pěknou blbost. Naštěstí to byli holanďští vojáci a velel jim bílý důstojník. Sebral mi revolver, ovázal mi zranění na noze a potom mě vlekli, napůl jsem skákal a napůl šel, k asi sedm mil vzdálenému nákladáku. Nakonec jsme se dostali do Palembangu, a to jen proto, abychom zjistili, že se stejně nemůžeme dostat na letiště, které je již odříznuto. Nějak se mi podařilo potkat Ambrose Milnese a někdo, myslím, že to byl Vic de la Perelle, nám řekl, že se nemůžeme dostat na letiště a abychom se sami vrátili zpátky na Jávu."

Ani Cooper a Smythe pod maskovací sítí převislých mangrovníků v ústí řeky Moesi netrpěli nečinností. Cooper píše:

"Okolo 11:00 dopoledne se nad námi objevilo asi padesát podezřelých letadel. Brzy bylo jasné, že útočí na Palembang, jeden nebo dva stroje byly sestřeleny. Bohužel, protože mí důstojníci byli naprosto nezkušení, strávil jsem předcházející tři noci na můstku, a teď jsem předával těch pár map co jsme měli Brownovi, kapitánovi *Hua Tong*. *Hua Tong* (dříve říční parník na Jang-c') právě vlekl můj člun k mé lodi, když nás napadly bombardéry. *Hua Tong* byl zasažen do přídě a můj člun se převrátil. Převrácený člun jsem spolu s kormidelníkem a dvěma veslaři zahnal ke břehu. Mangrovníkový močál k mému zděšení obsahoval více hadů než jsem kdy viděl předtím nebo potom. Dvakrát nebo třikrát jsme byli ostřelováni z kulometů z prolétávajících letadel, ale jakmile zmizela, otočili jsme člun a vrátili se na *Jerantut*. Porušili jsme rádiový klid a obdrželi příkaz vrátit se do Palembangu."

Toto líčení potvrzuje poručík Smythe, v civilním životě zaměstnanec singapurské firmy Mansfield & Co, Blue Funnel Line - zástupci a provozovatelé společnosti Strait Steamship Co - který byl v březnu roku 1941 jmenován velícím důstojníkem HMS *Klias*, pobřežního parníku o 209 tunách přestavěného na minolovku. *Klias* (jedna z lodí, která přispěchala na pomoc plavidlu *Empress of Asia*, které přeplněno vojskem byla bombardována a potopeno západně od Singapur, a která intenzivně pátrala po minách v Durianské a Rhioské úžině u Singapur) byl jedním ze dvou malých plavidel, které doprovázely *Jerantut* do Bancké úžiny, tím druhým byl samozřejmě *Hua Tong*.

Armáda malých plavidel evakuujících důležité osoby a dezertéry ze Singapur se zatím rychle blížila do nebezpečné oblasti, stále netušíce, co pro ně osud přichystal. Byl mezi nimi i *Hung Jow* s Donaldem Wrightem a jeho dvanácti společníky na palubě. Měli štěstí! Události přinutily velitele lodí změnit plán plout na Jávu a tedy i vjet do pasti Bancké úžiny.

"Okolo deváté hodiny se nad námi začaly objevovat skupiny po desíti a dvanácti bombardérech, ale byli jsme pro ně tak nevýznamný malý cíl, že nás nechávaly na pokoji - nebo tak jsme si to alespoň mysleli. Nějakou dobu to vycházelo, později onoho dne ale přímo nad námi přelétala letka dvanácti strojů, my si mysleli, že jsme v bezpečí, když se oddělila poslední čtveřice, otočila se a vrhla se na nás. Mysleli jsme si, že už to máme spočítané, oni nás ale přelétli, zaútočili na malý obchodní člun na levoboku a zasáhli jej. Okamžitě jsme otočili a jeli k postižené lodi, chtěli jsme pomoci. Když jsme se přiblížili, viděli jsme, že je na tom dost zle, na palubě bylo mnoho raněných. Přirazili jsme k jejímu boku a souhlasili, že převezmeme na náš malý člun tolik raněných, kolik se jich vejde, a že zdraví muži z naší lodi přestoupí na poškozený obchodní člun. Bohužel, v tom se ozval výkřik a spatřili jsme nalétávající čtyři další bombardéry. Okamžitě jsme odrazili a byli vzdáleni sotva sto yardů, když letadla shodila své bomby a zasáhla obchodní loď přesně na ono místo, kde jsme se před několika minutami nacházeli. Člun se potopil.

Bombardéry se otočily a šli po nás. Ujížděli jsme maximální rychlostí, plných, myslím, patnácti uzlů, kličkovali a Japonci svrhli bomby a netrefili nás. Potom se otočili a zmizeli směrem na Singapur, předpokládali jsme, že už nemají nic, co by na nás hodili. Vytahali jsme z vody tolik raněných, kolik jsme mohli, když se objevil další člun, mnohem větší než náš, a vzal na palubu všechny zdravé. Řekli jsme, že najdeme nejbližší vhodné místo, vyložíme raněné a zajistíme jim nejlepší možnou péči. Náš člun byl nyní tak přetížen, že se nikdo neodvážil ani přejít z levoboku na pravobok nebo naopak, protože se bál, že se ta naše skořápka otočí dnem vzhůru. Naštěstí počasí nám přálo, voda byla jako zrcadlo. Okolo deváté hodiny večer jsem ze tmy uslyšel hlas: "Můžete mě svézt?", a znovu "Můžete mě svézt?". Rozsvítili jsme světlo a na hladině spatřili chlápka na nafukovací matraci (ta matrace byla ve skutečnosti záchranným člunem "dinghy", který nosili stíhací piloti pod padáky). Připádlal k nám a vylezl na palubu. Byl to sestřelený pilot, jmenoval se Puckridge, a nonšalantně pronesl: "Měl jsem štěstí, že jsem vás slyšel. Právě jsem si pěkně zdřímil".

Původním záměrem kapitána lodi, podporučíka RNVR, bylo plout do Batávie, ale protože nyní bylo na palubě příliš mnoho lidí, rozhodl se nepokoušet osud a zamířil k ústí řeky Inderagiri, kam to nebylo moc daleko. Doufali jsme, že když poplujeme vzhůru po řece, můžeme pro zraněné na palubě najít nemocnici..."

Bylo to více než jen dobré rozhodnutí - bylo to jediné rozhodnutí z těch, které mohl podporučík učinit, které nabízelo šanci k úniku.

Novozélandčan, F/Lt. Sharp (který nouzově přistál se svým Hurricanem na ostrově Singkep a poté překonal celou Sumatru s cílem znovu se přidat k 258. peruti v Palembangu) dorazil k ústí řeky Djambi:

"Příštího rána jsme zvedli kotvy a vyrazili podél pobřeží. Kapitán věděl co hledá, ale chvíli mu to trvalo. Nakonec našel tyče, které "to" označovaly, "to" bylo ústí řeky. Otočil před lodi ke břehu, mně se zdálo, že směřujeme do mangrovníkového močálu. Nicméně nakonec jsme se ocitli na volné řece. Asi míli a půl od ústí byla zřejmě rybářská vesnice, měli tam chatrče a takové ty věci, které lze očekávat v rybářské vesnici. Přirazili jsme k malému molu, šli jsme po cigaretách. Vyrazili jsme na břeh a skutečně se nám podařilo nějaké cigarety dostat. Bylo to místo plné bláta a špíny, obyvatel mi bylo líto. Úroveň země, na které stála jejich obydli, byla jen nejvíce dva, možná tři metry nad hladinou řeky.

Vyrazili jsme odtud časně ráno, okolo osmé, deváté hodiny. Řeka nebyla moc zajímavá, protože džungle nebo mangrovnický se prostíraly k samým břehům, tok kalné vody neustále někam zatáčel, nikde nebylo poznat, jak je hluboká. Šířka řeky kolísala mezi nějakými pětasedmdesáti a sto padesáti yardy, občas jsme minuli jednu z vesnic podobných té u ústí. Pozdě odpoledne, okolo páté šesté hodiny, jsme dosáhli Djambi. První věcí, kterou jsem udělal, bylo, že jsem pogrataloval posádce, poděkoval jsem jim za to, co pro nás udělali a podělil je cigaretami - peníze jsem neměl - a slíbil jsem jim, že se o nich zmíním guvernérovi. A hned poté jsem šel navštívit guvernéra. Hlavním důvodem bylo samozřejmě to, že jsem se chtěl dostat zpátky do Palembangu a připojit se k peruti.

Dopadlo to dobře. Dostal jsem od guvernéra nějaké peníze. Musel jsem mu podepsat směnku, rychle jsem vypadl a noc strávil v penziónu podobném těm, které mají v Indii..."

Zatímco Sharp vynakládal veškerou svou energii, aby se dostal do Palembangu, vynakládali Holanďané ve městě veškeré své úsilí, aby se dostali odtud, jejich paniku však vyvažoval nezajem domorodé populace. Zdálo se, že pro většinu Holanďanů už vůbec nepřichází v úvahu postavit se Japoncům na odpor, ostatně stejně se chovali, či v chronologickém řazení se zachovají, civilisté na Jávě. Na rozdíl od svých koloniálních současníků Britů nepovažovali Holanďané svá Východoindická území za pouhé stupínky v kariéře, ale za místa, kde budou natrvalo žít až do smrti. Mladí svobodní úředníci se do rodného Holandska vraceli jen proto, aby si našli ženu a vrátili se s ní na Javu, Sumatru, Bali či jiný ostrov, vychovali tam rodinu a byli tam, s největší pravděpodobností, jednoho dne pochováni. Města, nebo alespoň ty čtvrti, kde žili Holanďané, byla následně budována jako obrovské zahrady s pohodlnými, prostornými a úhlednými domy, širokými přímými ulicemi, nádhernými záhony květin obleženými hotely a honosnými restauracemi, ve kterých měšťané - překvapiví labužníci - a jejich manželky vyprazdňovali nadrozměrné Rijstaffels a polykali obrovská množství piva.

Zdálo se, že vůbec neuvažují nad tím, co se stane s těmito koloniálními skvosty nebo v jakém postavení se ocitnou, pokud Japonci válku vyhrají. Vzdali se veškeré naděje, že Britové, Australané a Američané vyrukují na poslední chvíli s nějakým zázrakem a vytáhnou za ně kaštany z ohně, zastrčili hlavy do písku svých pohodlných obydlí a doufali, že se vše v dobré obrátí a že nejrozmumnější věci v tomto mezidobí bude nedělat nic, za co by na jejich hlavy mohl dopadnout hněv Japonců. Není pochyb, že by tento přístup Holanďané vášnivě popírali, ale důkazy jsou nezvratné. Tím neříkáme, že neexistovaly výjimky. Ty by se samozřejmě našly. Holandské námořnictvo, ačkoliv totálně selhalo při útoku na Sumatru, hrdinně bojovalo v bitvě v Jávském moři; holandské piloty byli v Singapuru a několik jich létalo po boku Spojenců při obraně Javy; vyznamenalo se také několik, bohužel však jen velmi málo, armádních důstojníků. Jako celek bylo však úsilí Holanďanů velmi chabé a snad nejlépe o tom svědčí fakt, že raněný Holanďan v zajateckém táboře byl raritou, a dále potom poznámka pana J.J. Jiskoota (tehdy byl majorem u ženistů holandské armády), který na adresu svého bývalého spolužáka z Královské vojenské akademie v Bredě plukovníka Vogelensanga (který velel obraně Palembangu)

pronesl: "Můj spolužák Vogelensang vzal i se svými vojáky nohy na ramena a já mu za prdeli vyhodil do vzduchu most v Lubukbatangu."

Co se týká civilistů, lze typický stav jejich mysli charakterizovat výtahem z deníku manželky tajemníka okresu Palembang:

"14. února. Poplach vyhlášen v 9.00. Všude přistáli parašutisté. Odhadem asi 700. Podle nových zpráv je vše pod kontrolou. Nezní to moc optimisticky. Raději balíme tři kufrы pro M. Rudiho a pro mne. Také stříbro do košíku s jídlem. Zamýšlíme spolu s P. zůstat v Palembangu tak dlouho, dokud to půjde. K P. přichází pro radu kam a jak utéci mnoho zoufalých lidí... Ale on sám neví, co doporučit, aby nakonec nezůstali při útěku na Jávu opuštění v Tg. Karangu (Tandjeonkarang, přístav na jižním cípu Sumatry). My zamýšlíme, pokud budeme muset utíkat, zamířit nejprve do Rajoe Agoengu a odtud "O-vozem" vzhůru na sever. Stále ale doufáme, že Britové dorazí včas a Palembang udrží."

Ne všichni Evropané v Palembangu mysleli na útěk; někteří si byli až příliš dobře vědomi, že na letišti jsou obklíčeni přečíslení a pro takovou situaci nevyvíčení muži. Mezi nimi se ve městě nalézali piloti z 232. a 258. perutě, kteří onoho rána neměli pohotovost. Piloti z 232. však neměli takovou motivaci jako piloti z 258, kteří (aniž věděli, že se posádky stáhly na P.2) předpokládali, že jejich druzi jsou v nebezpečí a cítili potřebu jim nějak pomoci. Jsem provždy zavázán jednomu z těchto pilotů 258. perutě, dalšímu z našich Američanů "Red" Campbellovi, který se v ovzduší paniky, která jej obklopovala, vrátil do našeho nevěstince a posbíral všechny cenné věci opuštěné piloty pohotovosti, mezi nimiž byl i můj zápisník, který se mi podařilo, pravděpodobně naprosto vyjímečně, ukrývat před Japonci po celých tři a půl roku v zajetí. Nicméně, před tím, než se vrátil pro tyto poklady, pokusil se Campbell, který měl ryzí charakter, pomoci nám svým vlastním způsobem přímo:

"Byl jsem ve městě s "Ting" Macnamarou, Cicurelem, Tudorem Jonesem a dále s pilotem jménem Peter. Nikdy jsem se nedověděl jeho příjmení (byl to Lamont). Když shodili výsadkáře, pokusili jsme se dostat zpátky na letiště. Scotty tam byl taky. Takže, když shodili výsadkáře, mobilizovali jsme se a první věcí, kterou jsme provedli, byl nájezd na holandský zbrojní sklad ve městě, kde jsme se vyzbrojili puškami. Pamatuji se, že jsem dostal pušku a krátký automat. Ne těžkého Thompsona, ale spíš druh malé automatické pistole. Vyrázili jsme na parašutisty.

Dorazili jsme k blokadě. Japonci již tuto silnici odřízli a my dorazili k místu, kde ji zablokovali. Setkali jsme se tam s pár vojáky armády a s množstvím Holanďanů směřujících opačným směrem. Rozhodli jsme, že zřídíme něco jako obrannou linii a zkusíme ji ubránit. Tehdy si naposledy pamatuji, že jsem viděl Scottyho. Nechal jsem ho, aby držel určité postavení (měl tam s sebou pár vojáků), "Ting" Macnamara a já jsme vyrazili jiným směrem. Šli jsme obhlédnout okolí a zjistit, zda bychom nemohli proniknout k letišti. Narazili jsme na vojáky holandských Amboněských sborů - jejich domorodých jednotek. Ukazovali nám cestu k letišti, poté se ozvala střelba, všichni jsme se kryli, pamatuji se, že jsme leželi v nějakém přerostlém rákosí, objevili se oni vojáci, vypadali jako Japonci, a Ting na jednoho vystřelil - já si vzal na mušku druhého a našťěstí minul. Ting ne. Zasáhl a rána byla smrtelná. Ukázalo se, že to jsou holandské jednotky, což jsme ovšem zjistili, až když jsme se na ně šli podívat.

V tom se ale objevili Japonci. Bylo jich... nevím přesně... čtyři nebo pět. Vylezli z křoví a dodnes netuším, na co mysleli. Stačilo, aby sklonili hlavě, začali střílet a byli jsme mrtví. Ting vyrazil jedním směrem a já začal, jako naprostý blázen, utíkat pryč od nich. Rozběhli se za mnou a z nějakého důvodu, který nikdy nepochopím, byli rozhodnuti připíchnout mě k zemi bajonetem. Z pušek nestříleli a já utíkal jako John Wayne. Pistoli jsem měl venku, pokoušel se střílet přes rameno a sundat je z cesty. Naštěstí se objevili Amboněští vojáci s karabinami a meči, vpadli mezi Japonce a zlikvidovali je. Nikdy v mém životě jsem se necítil tak potěšen. Vrátil jsem se, abych si Japonce prohlédl, protože jsem jejich směrem vyprázdnil pistoli a nemohl jsem uvěřit, že by se nic nestalo. V jednom těle jsem našel otvor po kulce, dodnes věřím, že byla ode mne. Nemohl bych věřit, že jsem se netrefil ani jednou.

Přesvědčili jsme se, že touto cestou k letišti nepronikneme, a vrátili se zpátky pro Scottyho. Ale oni se mezitím přesunuli. Jeho skupina se přesunula do jiné oblasti, znovu byli odříznuti, aby nakonec skončili pochodem na druhou stranu ostrova a svou pouť zakončili v Indii. Vždy jsem si přál, abych se tenkrát vydal jejich směrem, ale každý dělá to, co se mu v dané chvíli zdá správné."

8. Muž proti muži

Ačkoliv v Palembangu vládla panika, na letišti to v žádném případě nevypadalo tak špatně, jak by se dalo důvodně očekávat. Parašutistů nebylo sedm set, jak věřila tajemníková manželka, ale pouze tři sta šedesát, a z nich bylo v Pladjoe na sto prakticky zlikvidováno. A těch dvě stě šedesát na P.1 (kterým kladla džungle stejné překážky jako obráncům) muselo mít rovněž obrovské ztráty způsobené nehodami při seskoku, spojeným úsilím pozemního personálu a ochrany letiště Creegana a Tauteho a vznešenou snahou Maréchauséanů. A ti zbylí bez pochyby museli šetřit každým nábojem. Mohli snad dočasně z operačního hlediska znemožnit provoz na letišti, mohli zničit pár vozidel a způsobit poměrně těžké ztráty obráncům, ale nedokázali se zmocnit žádného vojenského materiálu a s výjimkou občasného přetnutí silnice nedokázali zaujmout žádné významnější postavení.

Stejně jako se Japoncům částečně nepodařilo v Pladjoe zabránit sabotážím na zařízení rafinérie, selhali i na P.1 v úsilí zmocnit se zásob leteckého paliva a tedy i letadel. Taute (který bude za svou činnost v tomto dni později vyznamenán Vojenským křížem a který, jak jsem již uvedl, dostal od Maguireho instrukce zničit skladiště benzínu) jim to překazil. Sklad benzínu se nacházel na západním konci letiště poměrně blízko travou krytých chýší s pumami a municí. Sestával z obrovského množství čtyřiceti čtyř galonových sudů naskládaných na sebe a přikrytých větvemi:

"Už jste se někdy zapalovali sklad benzínu? Můžu vám říci, že to není tak jednoduché. Můžu vám říci přesně, kolik bylo hodin. Vím to, protože každé odpoledne, jako podle hodinek, okolo třetí hodiny začalo lít jako z konve. Vraceli jsme se na letiště po pěšině od postavení flaku, když začalo pršet. Normálně nás to nějak neznepokojovalo, protože to byl teplý déšť a byli jsme v teplé zemi, jen jsme byli mokří. Dorazili jsme ke skladu benzínu. Mimo pušky ráže 0.303 jsem měl ještě pistoli osmatřicítku. Normální vybavení důstojníka. A potom ještě zápalky. Vyslál jsem jednoho maníka napřed k Maguiremu do hlavní budovy a zůstal jsem tam jen s jedním ze seržantů. Myslím, že to byl seržant Moses. Solidní chlap na kterého bylo spolehnoutí. Chvíli jsme jen tak stáli a dívali se na sklad. Zeptal jsem se: "Mosesi máte zápalky?" On odpověděl, že má. Řekl jsem "Dobře, udělám do těch sudů pár děr a uvidíme, jestli to dokážeme zapálit." Připomínám, že lilo. Vytáhl jsem pistoli a šestkrát vystřelil. Ve spodních sudech se objevily úhledné dírky. Bez problémů. Benzin tryskal ven z otvorů. Tryskal do jámy, která už byla plná vody. Takže jsme dostali vrstvu benzínu na vodě, do které se shůry neustále valila další voda. A teď zápalku. Ha! Ha! Ha! Samozřejmě, že jsem se sklonil, abych zápalku chránil před vodou a potom jí upustil. Musel jsem dávat pozor - zápalky byly vlhké, jako všechno okolo. Ale nešlo to. Nakonec jsme skončili tak, že jsme s Mosesem stáli proti sobě nad příkopem plným benzínu, nad hlavami jsme drželi..., jak se to jmenuje? Stanový dílec! To je ono... stanový dílec, aby nám na zápalku nepršelo.

Měli jsme suché zápalky a kanálem pod námi tekla benzín. Škrtl jsem a povídám: "Mosesi! Jakmile tu zápalku upustím, uskoč! Jo?" "Ano, pane." Tak jsem zápalku pustil a fjúúúú... Skákat jsme nemuseli. Přehodilo nás to přes cestu. Jo, do bahna. Na sobě jsme měli tropické soupravy. Každý chloupek na nohou nám to sežehlo! Řasy mi zmizely. I jemu! Klobouk mi zmizel! Ale chytlo to. Vybouchlo to s našim ušim libě znějícím třeskem. Benzin na vodě vytvořil moře plamenů. Oheň prošel otvory v sudech a ty explodovaly. Od nich chytil i zbytek a celé to vylétlo do vzduchu. Můžu potvrdit, že to byla ohlušující rána. Okamžitě jsme vzali nohy na ramena. Běželi jsme jako o život. Naštěstí to nebouchlo najednou. Vybouchovalo to postupně. Spodní prostřílené sudy explodovaly jako první, a dále si představuji, že teplo a plameny buď roztavily, zprohýbaly nebo zdeformovaly ostatní sudy a oheň se postupně rozšířil na celý sklad. Přišli jsme zpátky na velitelství. Mac už na nás čekal. Povídá: "Velmi dobře. Vidím, že jste sklad zapálili. A teď co bych pro vás našel dalšího.""

Ačkoliv piloti 232. perutě hráli v průběhu dálně-východního tažení obecně důležitější roli než piloti 258., neplatí to pro Sumatru. Zejména proto, že větší část 232. operovala ze Singapur. Někteří piloti i jiní příslušníci perutě však svůj díl práce na Sumatře odvedli. Operační deník perutě se ztratil při evakuaci z Palembangu, ale záznamy později doplnil výkonný důstojník perutě F/Lt H. Welch (kterému se podařilo uniknout do Indie) na základě údajů svého osobního deníku a pomoci dvou pilotů, kteří v dané době nebyli schopni operačního nasazení a byli odsunuti spolu s pozemním personálem.

14. února ztratila peruč pilotu P/O McCullocha (neplést s jeho jmenovcem od 258.), kterého téměř bez paliva na cestě z Jávy napadla a sestřelila Zera; zraněný pilot byl převezen na Jávu a později dorazil do Colomba na palubě nemocniční lodi. Měl více štěstí než někteří z pozemní obsluhy. Deník uvádí:

"Japonci dnes zaútočili na letiště Palembang 1 a pozemní personál peruč se ocitl v boji. Jeden důstojník, dva praporčíci a jeden vojnín padli, dva zmizeli, předpokládá se, že padli, a jeden vojnín zmizel. V době japonského útoku se na letišti vzdáleném asi deset mil severně od města nacházeli hlavní inženýr peruč F/O H.L. Wright se všemi příslušníky létajícího personálu a údržby. Výkonný důstojník F/Lt Welch, důstojník zodpovědný za obranu P/O J.H. Clough a výstrojný důstojník P/O B.A.M. Clark se zbytkem příslušníků peruč byli ve městě... Japoncům se obsadit samotné letiště nepodařilo, ale přeřali a drželi jedinou silnici do města. Hurricany nemohly letiště dále používat, protože v jeho bezprostředním okolí dokázali Japonci vybojovat rozhodující vzdušnou převahu. Bylo tedy rozhodnuto nasazovat Hurricany z Palembangu 2, který ležel asi čtyřicet mil na jihozápad. Posádka letiště dostala rozkaz dostat se zpět do města a právě při těchto pokusech jsme utrpěli ztráty. F/O Wright zorganizoval skupinu a sehnal nákladák, na který zbrojír přídělali kulometry. Na jeden nákladák bylo mužů příliš mnoho, proto se někteří usadili na cisterně, která vyrazila před nákladním autem. Asi po jedné míli byli přepadeni, cisterna se převrátila, zablokovala silnici. Pod vrakem zůstal přimáčknut AC1 H. Kilpatrick. Jiný vojnín AC2 J.L. Duff utrpěl zlomeninu nohy a pravděpodobně také čelisti. Byl odnesen na kraj silnice a zbytek skupiny se pokoušel zvednout cisternu a zachránit Kilpatricka. Bylo to obtížné, protože neměli žádné nástroje ani vhodné kusy dřeva, a ještě před tím, než se jim to mohlo podařit, zaútočili Japonci v plném počtu. F/O Wright padl a ostatní se museli uchýlit do úkrytů. Duffa již nikdo nikdy nespátřil. Kilpatrick byl stále živ, později se k němu pod krycí palbou připlížil zdravotník Corp. Orderly a píchl mu dvojitou dávkou morfia, která ho pravděpodobně usmrtila.

Mezitím byli v armádním služebním vozidle, které používala 3. baterie těžkého flaku, na cestu vysláni F/Sgt J.A. Smith a Sgt L. Ratcliffe. V automobilu byli rovněž příslušníci armády, cestou však byl vůz přepaden Japonci a všichni ve vozidle byli zabití. AC2 R.A. Presdee byl jedním z neozbrojených mužů, kteří směřovali do města v pochodovém tvaru. Také tuto jednotku Japonci přepadli a protože o dalších osudech Presdeeho není nic známo, předpokládá se, že byl při přepadení zabit. LAC T.E. Thompson měl onoho dne na letišti službu řidiče transportéru, od té doby o něm nikdo neslyšel. Většina příslušníků peruč dorazila na Palembang 2 v noci ze 14. února."

Toto líčení potvrzuje jako velmi přesné dopis, který mi po více než čtyřiceti letech uplynulých od popisovaných událostí poslal G.W. Jones, tehdy zbrojír 605. peruč. Píše:

"... Snídaně nebyla. Spadla puma, při přímém zásahu neměli chlapci šanci. Asi ve 2:00 odpoledne jsme se rozhlédli, zjistili, že se lidé vytrácí, a rozhodli, že je čas pohnout se do Palembangu. Řidič předjel s cisternou. Tři muži a řidič se tísnil v kabině, dva muži stáli na levém stupátku, Norman (Norman Conew - další zbrojír 605.) a já na pravém a dva se vmáčkli mezi kabinu a nádrž. Vyrazili jsme směr Palembang, ale asi po půl míli se objevil problém. Norman vykřikl, že je zasažen do nohy. Sklonil jsem se a uviděl, že se kulka zarazila mezi koženou podrážkou a svrškem jeho boty. Právě jsem se narovnal, když bylo vozidlo zasaženo, prudce změnilo směr a začalo se převracet na levou stranu. Norman a já jsme byli vymrštěni do vzduchu, přeletěli jsme před nešťastný vůz a rozplácli se na silnici. Rychle jsme vstali a vrhli se do lesa po straně silnice hledat úkryt. Někteří z našich kamarádů zůstali uvězněni pod vozidlem. Odvážili jsme se na silnici, abychom jim pomohli ven, ale střetli jsme se s další palbou Japončků. Avšak podle zranění, která jsem viděl, nebyla naděje je zachránit.

Rozhodli jsme se jít lesem podél silnice, dokud se neobjeví pomoc. Bylo to obtížné plížit se čtyři stopy vysokou travou, aniž bychom se přitom prozradili ostřelovačům. Dále nás okusovali velcí červení mravenci. Norman utrpěl zranění hlavy a neustále ztrácel vědomí, takže jsem ho většinu cesty vlekl za sebou. Moje košile připomínala rudý prapor. Měl jsem roztrženou bradu, rozseklý ret a mezi předními horními zuby širokou mezery. Cítil jsem, jak mi následkem nešetného přistání na silnici po nehodě začíná tuhnout pravá noha. Po dalších asi dvou hodinách pomalého postupu nás našla pátrací skupina z Palembangu a vzala nás do budovy, která sloužila jako středisko první pomoci. Holandská sestřička mi ošetřila zranění - rána na bradě vyžadovala čtyři kovové svorky. Byl jsem unavený a hladový, ale tou dobou se moje čelist už usadila a já se po čtyři dny živil protlačováním banánů mezerami po vyražených zubech."

Převrácená vozidla a na silnici ležící postavy", na které se Jones odvolává, mohla být následkem útoku, ke kterému došlo krátce před příjezdem cisterny a který ve svém podání podrobně líčí Hedley Bonnes:

".... Krátce po seskoku parašutistů. Zrovna jsem se nacházel na silnici. Už si nepamatuji, jestli jsem šel na letiště nebo od něj. Ale viděli jsme ta zatracená letadla přelétat a mysleli si, že jsou to Hudsony. Nevím jestli nesla znaky RAF. Jsem si téměř jist, že na bocích měla terče. Mohla to být japonská hinomaru, mohly to být znaky RAF. Sledovali jsme ty proklaté stroje nad námi a když začali vyskakovat, hned mi samozřejmě došlo, že tolik členů posádky v nich být nemůže. Takže problémy neměli oni - v průšvihy jsme byli my! Jeden nebo dva odvážlivci stříleli. Holanďané nás noc předtím odzbrojili, tvrdili, že potřebují zbraně a ostatní materiál pro své vlastní vojáky. Tvrdili, že jich mají málo a že my, jako letectvo, stejně zbraně nepotřebujeme. Prý nás budou chránit. Ale spoléhejte na naši pozemní obranu. Jasně, že to byla práce té proklaté páte kolony. Jeden nebo dva z těchto chlapíků to dostali a později onoho dne se nám povedlo získat další zbraně. Od mrtvých Japonců. A pár našich chlapců na tom také nebylo dobře, tak jsme si vzali i od nich.

Výsadbáři seskočili a hodně jich skončilo na stromech a podobně. Vždyť víš, jak taková džungle vypadá. A šli po nich ti domorodci, holanďští domorodí kluci. Jsem si téměř jist, když tak mě oprav, že měli takový slogan. Vždy mně to znělo jako "Mah Jongg! Mah Jongg". V jedné ruce Luger a parang ve druhé. Pročesávali džungli... zdálo se, že je to baví. Pamatuji se, že jsem viděl jednoho chlapíka, myslel jsem si, že má na struně navlečené fíky, ale bůh ví, že to byly uši. Uši! Myslím si, že si přišli na hodně uší. Byl jsem akorát rád, že jsou na naší straně. Zeptali jsme se jednoho, jestli se k nim můžeme připojit. Odpověděl, abychom zmizeli. Měli jsme na sobě tu pitomou světlou khaki, oni byli kamuflovaní zelenou. Tak jsme se vydali po silnici. A na jejím konci čekala mela.

Ted' odkazují na vzpomínky Teda Ravenscrofta, Billa Kellyho a chlapců, kteří jeli do města v nákladáku, narazili na skupinku výsadbářů, ti na ně začali střílet a zabili řidiče. Teda Ravenscrofta škrábla na hlavě kulka, která přilétla odzadu. Bill Kelly byl rovněž ve voze s řidičem, když náhle nákladák prudce a s ořesy zastavil. Bill Kelly vyskočil a bezprostředně na to jej jeden z Japonců zasáhl do břicha. Japonci je zajali a nahnali do příkopu. Na korbě vozu byli Perks a Broadmoor a Hall a ještě jeden, na jehož jméno si už nevzpomínám. Měli poraněná záda, opravdu velmi ošklivá zranění. A Japonci je dorazili... což pro ně asi bylo pozhánáním, opravdu. A ačkoliv měl Bill Kelly prostřelené břicho, dověkli ho také do příkopu. Japonci nad nimi stáli a debatovali, jak se jich zbavit. Muselo tam být osm devět našich chlapců a asi pět Japonců. Myslím si, že neměli dost munice a nechtěli plýtvat tou, co jim ještě zbývala. Ale zatímco se tak dohadovali, vynořili se z džungle Ambonésané a rozhodování jim usnadnili. Naši chlapci se tak dostali z příkopu a potom jsem se objevil já. Domorodci zmizeli a situace se trochu uklidnila. Naložili jsme Billa Kellyho i ostatní na nákladák a dostali je pryč. A my jsme nasedli na jiný vůz a po silnici v pořádku dorazili do Palembangu."

Tento příběh do značné míry odpovídá líčení Desmonda Timminse, tehdy hlavního mechanika také ze 605. perutě. Stejně jako ostatní čekal Timmins na snídani, sledoval přilet letadel s parašutisty a rozpoznal je jako Hudsony. Ve stejné době však doprovodné bombardéry shazovaly protipěchotní pumy a když Timmins skákal do zákopu, ucítil náhle "naráz zezadu" a byl sražen obličejem k zemi. Když letadla zmizela, aniž by si uvědomoval, že je těžce zraněn, vyškrábal se Timmins ze zákopu a zjistil, že všude okolo leží mrtví a těžce zranění. Jeden z přeživších, hlavní mechanik C.J. ("Tich") Hornsby, když spatřil krev, která se z Timminse valila, mu roztrhl košili a jeho vlastním obvazem mu poskytl první pomoc.

Později, poté co naložili mrtvé a těžce raněné na nákladák, se vydali po silnici do Palembangu. Asi po míli nákladák zpomalil, vjel na krajnici a jedním kolem skončil v příkopu. Timmins líčí:

"Všichni na korbě jsme skončili na jedné velké hromadě. Jak jsem se dověděl později, padli jsme do léčky japonských parašutistů, kteří zatarasili silnici osobními a nákladními auty. Pamatuji se, jak stáli za zádi nákladáku a gestikulovali, abychom vylezli. Nemohl jsem se dostat zpod těl mrtvých a zraněných kamarádů. Když jsem se pokoušel seskočit z korby, jeden z výsadbářů začal z revolveru bez míření střílet do vozu. Pamatuji se, jak stěly narážely do zadního čela kabiny. Bůh ví, jak je to možné, že mě netrefil.

"Donutili nás lehnout si do příkopu, leželi jsme tam jeden přes druhého. Pamatuji se, jak po nás šplhaly tisíce obrovských červených mravenců a pamatuji se, jak mi Tich upravil posunutý

obvaz na ráně na zádech. Dobu, kterou jsme tam tak leželi, nedokáži odhadnout, mohlo to být deset minut nebo půl hodiny. Po chvíli mi Tich Hornsby pošeptal, abych držel hlavu u země a začalo se ozývat praskání výstřelů z pušek. Když jsme zvedli hlavy, leželi Japonci na silnici mrtví. Jeden prý utekl do džungle. Z vysokého porostu za námi se vynořilo půl tuctu Javánců v zelených uniformách vedených holandským důstojníkem. Pamatuji se, že měl zelené ovínovačky, stejně jako nosili naši vojáci v první světové válce, a že se mi zdálo, že má v jedné ovínovačce díru po kulce. Jeden z Javánců se vydal za výsadkářem, který zmizel v džungli, a když se vrátil prohlásil, že mu uřízl hlavu!"

Mezitím, jak Timmins rovněž uvádí, pumpovali britští dělostřelci Boforsů do nákladňáků blokujících silnici granáty. Po vytvoření průjezdu barikádou přijel holandský obrněný nákladňák a odvezl je do centra první pomoci na předměstí Palembangu. Odtud byl Timmins dopraven na P.2, kde podstoupil operaci, a odkud pokračoval na Jávu, kde v nemocnici vedené řadovými sestrami strávil většinu z těch pár týdnů, které mu zbývaly před pádem do zajetí.

Timmins potvrzuje smrt Perkse, Broadmoora a Halla, o které mluví Bonnes. Hallova smrt měla poněkud ironickou dohru. Hall, který byl zabit, byl zaměněn s jiným mužem stejného jména, Bobem Hallem ze 605. perutě, kterému se ale povedlo uniknout bez úhony. Jeho rodiče však byli vyrozuměni, že padl na Dálném východě. Jeho matka proměnila jeho pokoj ve svatostánek a tak to zůstalo až do doby, kdy se po válce Hall vrátil domů.

Na P.1 měl "Paddy" Creegan (údajně se stal později jedním z aktivistů IRA) napilno - jak potvrzuje jeho kolega Taute:

"A co uděláme teď. Ano. Správně. Po straně letiště, tam co byl Bofors, se nacházel příkop a napříč k němu se táhly zákopy. Některé byly zhruba rovnoběžné s ranvejí. Schovávalo se v nich sedm nebo osm Japonců, kteří tam přeběhli z nedaleké džungle. Tyto zákopy svíraly pravý úhel s příkopem. S docela hlubokým příkopem. Myslím si, že to byl přírodní vodní tok nebo něco takového. Začali po nás střílet. Ze zákopů. A tak Maguire rozhodl, že obtěžují. Neměli bychom jim to trpět. Paddy Creegan si nasadil přilbu, vzal si pušku a prohlásil, že se tam doplazí a sejme je z boku. Jednoho po druhém, jak tam seděli. Paddy se spustil na všechny čtyři a vydal se příkopem, pušku táhl za sebou, urazil ale sotva pár metrů, když po něm začali Holanďané z postavení Boforsu pálit. Domnívám se, že si mysleli, že je to Japonec. Odlišit se nebylo tak jednoduché. Někdo oblečený v neurčitě khaki pokryté blátem a vším ostatním. Viděli muže s puškou plazícího se příkopem. A v jejich jednoduchých myslích se odehrávalo asi toto: hele chlápek, neměl by se tam tak plazit, určitě má za lubem něco nekalého... A tak po něm začali střílet. Paddy zalehl v takovém spěchu, že mu přilba málem přerazila nos. Praštila ho takovou silou, že měl obličej okamžitě zalit krví. Otočil se a proklínaje Holanďany vrátil se zpátky do letištní budovy. Potom však, ani nevím proč, náhle Japončiči vyskočili ze zákopů a jali se utíkat zpátky do džungle, Maguire a já jsme náhodou měli po ruce pušky a povedlo se nám tři nebo čtyři sejmout. Poté se opět rozhostil na letišti klid a mír a my mohli v klidu přemítat co dál..."

V tomto místě je vhodné přejít k Maguireho líčení:

"V té době jsme byli usazení. Nepřátelská palba nebyla těžká, myslím, že by ji vystihoval termín obtěžování, ale naše strana se zdála být dobře chráněná a usazená, čekali jsme. Byli jsme si jisti, že můžeme odrazit každý útok, který jsme schopni předvídat. Okolo čtvrté hodiny nad námi přelétl Hurricane a shodil zprávu, že se asi patnáct mil severně na řece vyloďují další Japonci a abychom se stáhli. Následně jsme svolali válečnou poradou. Creegan a já jsme se domnívali, že je rozumné provést krátký průzkum podél silnice do Palembangu, abychom zjistili, zda je šance dostat nákladňáky do města. Informovali jsme všechny, aby zůstali v úkrytu, ale byli připraveni na rychlý odjezd. Mluvili jsme i s Maréchauséany, kteří na nás hleděli poněkud bez zájmu a myslím si, že už nám nedůvěřovali, asi kvůli nedostatečné komunikaci. Od silnice se po jistou dobu neozývala žádná střelba. Většina jí přicházela z míst vzdálených dvě stě až tři sta yardů východně. Creegan a já jsme vyrazili na cestu, prodírali jsme se podrostem do kopce směrem k Palembangu. Když jsme dosáhli vrcholu mírného svahu, spatřili jsme japonského vojáka, jak se naklání nad kulometem, domnívám se, že jej právě usazoval do postavení pokrývajícího silnici, nemyslím si však, že už byl připraven střílet. Vztyčil se a pozoroval nás ze vzdálenosti asi padesáti yardů. Ačkoliv jsme byli ozbrojeni, měli jsme Thompsony, nevěřil jsem, že jsou tyto zbraně schopny jej včas zasáhnout. Museli jsme si pomoci léčkou. Položili jsme neúčinné zbraně a rozhodným krokem vyrazili k němu. Vypadal

velmi překvapeně, ale neudělal nic. Nejsebevědomějším tónem, jakého jsem byl schopen, jsem ho požádal, aby zavolal svého velitele. K mému překvapení se odpotácel a objevil se s důstojníkem, řekl bych kapitánem, ačkoliv jsem tehdy hodnotil moc nesledoval. Tento důstojník vládl trochu angličtinou, takže jsem mu okamžitě oznámil, že je nás mnoho a žádáme, aby složil zbraně. Odpověděl, že má silnou skupinu a že nám zajistí slušné zacházení, pokud se vzdáme. O tom jsme však oba pochybovali. Prohlásil jsem, že musím zpátky sdělit tuto informaci svým nadřízeným a převzít další rozkazy. Otočili jsme se a rozhodným krokem vyrazili po silnici. Sebrali jsme zbraně a s jistými pochybnostmi se vrátili do vlastních postavení.

Debatovali jsme, zda máme zkusit vydržet, ačkoliv nám bylo řečeno ustoupit. Cítili jsme, že spoléhat na překvapení při pokusu prorazit mezi Japonci by nebylo příliš účinné. Rozhodli jsme se nejprve zničit všechno zařízení v našem dosahu, nabídnout něco holandským vojákům, pokud budou mít zájem a znovu jim říci o nebezpečí, které číhá na severu. Ačkoliv se názory na moudrost rozhodnutí vydat se západním směrem různily, nakonec jsme tuto cestu odsouhlasili. Zničili jsme co se dalo, naložili se (měli jsme pár lehce raněných), otočili naše tři nákladáky a opustili letiště směrem na sever.

Maréchauséané si, domnívám se, moudře uvědomili, že udělali co bylo v jejich silách a rozplynuli se v domorodé populaci. Byli to většinou Achinésané, neprojevíli nejmenší touhu přidat se k nám a zmizeli v okolních keřích. Nejsem si zcela jist - myslím, že jsme měli tři nákladáky a dohromady nás bylo šedesát až osmdesát."

Pozoruhodná epizoda rozhovoru mezi Maguirem a Japonci, která umožnila uniknout mužům, kteří by jinak utrpěli těžké ztráty, bez jediného škrábnutí, se stala legendou. Stejně jako jiné legendy, má i tato mnoho různých verzí, které se navzájem podstatně odlišují. Svě podání této události jsem popsal v knize *Hurricane over the Jungle*. Byla to pečlivě schraňovaná vzpomínka, kterou jsem v paměti nosil po téměř čtyřicet let. Nevím, zda jsem svou verzi slyšel z druhé ruky, nebo jde o střípky vyprávění, které mi mohl vyprávět sám Maguire, když jsme skončili ve stejném zajateckém táboře na Jávě. Ve skutečnosti není moje podání se skutečností v tak příkrém rozporu, jako mnoho jiných verzí, které mi byly nabízeny. To však v žádném případě neznamená, že by byla příhoda schválně zveličena nebo zfalšována. Dokonce to ani neznamená, že by muži, kteří o sobě prohlašovali, že byli přítomni jednání s Japonci, a zřejmě tam být nemohli, lhali. Mysl je podivnou nádobou, ve které se sbíhají a míchají události, pověsti a touhy po dlouhá léta. Výsledný produkt je podmíněn postoji a emocemi a jako takový odpovídá charakteru svého nositele. V průběhu let se tak procesem autosugesce romantika stává realitou, mýtus historickou skutečností a nadšení zkušeností.

9. Činnost na P.2

Za informace týkající se situace na P.2 dne 14. února jsem zavázán G/C Plentymu.

Několik minut po jedenácté sdělil AOC (Air Commodore Hunter) veliteli letiště G/C McCauleymu, že na P.1 přistávají parašutisté, informoval jej, nesprávně, že se posádka letiště stahuje a že se musí připravit i na evakuaci letiště P.2. Zakrátko skutečně přišel rozkaz k opuštění P.2 spolu s instrukcí přelétnout všechny bojeschopné stroje do Batávie. McCauley okamžitě spustil mašinerii ničení, znehodnocování a příprav na evakuaci: shromažďovala se zařízení, zásoby a dávky, aby se usnadnilo jejich zničení, a asi dvacet Hudsonů naložených lidmi i zařízením bylo odesláno na Jávou. To, že velký počet příslušníků RAF a RAAF v horkém sumatránském podnebí chvatně pobíhal, ničil nebo připravoval ke zničení prakticky všechno, co bylo možno nalézt, na letišti, o jehož existenci neměli Japonci nejmenší tušení a od kterého se nejbližší z nich nacházel čtyřicet nebo padesát mil, dává tušit, jaká panika Palembang opanovala.

Nedlouho poté, co bylo ničení zahájeno, dorazili na P.2 důstojníci z velitelství skupiny ve městě, kde již ve svých kancelářích spálili a zničili vše, co za to stálo, a to jen proto, aby se zanedlouho dozvěděli nejenom že výsadkářů je méně než čtyři sta, ale i to, že se je podařilo odrazit. Okamžitě se všichni začali snažit napravovat vzniklé škody, letounům směřujícím na Batávii byl odvyšlán rozkaz k návratu a důstojníci se vydali zpět na velitelství.

Nicméně, je zřejmé, že všechny ty rozkazy a jejich odvolání stěžejí přispěly ke zvýšení bojeschopnosti osiřelého zbytku perutí, navíc, díky dalšímu výpadku v komunikaci, nedorazil

na Jávě rozkaz k návratu Hudsonů. Jedinou útěchou bylo, že zničení pum, paliva a munice bylo odloženo na poslední chvíli a k jejich destrukci už nedošlo.

Nebojeschopná letadla byla původně zahrnuta do materiálu určeného ke zničení, ihned se však rozběhl pokus zachránit dva z těchto strojů - jeden s promáčknutým trupem a druhý bez motoru. Ačkoliv nezbylo moc vybavení, personál perutě se pustil do práce a ještě před příchodem tmy upevnil na první ze strojů nové křídélko, práce na druhém pokročila natolik, že mohl být nainstalován motor, který z něho byl předtím odmontován. F/Sgt Musica, který byl za tuto výměnu zodpovědný, pracoval s bajonetem a některými nástroji, které sebral z parního válce, a za úsvitu 15. února byl motor na místě. Mezitím se těžká protiletadlová děla, pro která již nebylo na letišti použití, přesunula asi míli severně od letiště, kde jich bylo použito k zablokování silnice. V okolí základny se rovněž rozmístily skupinky s kulomety a puškami, které měly za úkol překazit či alespoň narušit každý pokus Japonců letiště obsadit.

Předtím, než dorazily ony rozporuplné rozkazy, bylo P.2 v rámci daných možností efektivně pracující základnou využívající svých omezených, ale použitelných zdrojů k otupení ostří japonské invaze.

Japonské konvoje zpozorované předchozího dne průzkumnými Hudsony z P.2 se v noci ze 13. na 14. února spojily a zaměřily k ústí řeky Moesi. Názory na složení konvoje se liší. V oficiálních záznamech historie Královských australských vzdušných sil, které sestavil v roce 1946 W.R. Lyster je sestava konvoje uvedena takto: jedna bitevní loď, tři nebo čtyři křižníky, sedm torpédoborců a pětadvacet až třicet transportních lodí s ochranou letadlové loď (*Rjuko*) operující u ostrova Banka. David Thomas ve své skvělé knize *The Battle of the Java Sea* navrhuje šest křižníků *Šokai*, *Kumano*, *Suzuja*, *Mikuma*, *Mogami* a *Jura*, jedenáct torpédoborců, letadlovou loď *Rjuko*, pět minolovek, dva stíhače ponorek a dvacet pět transportních lodí plus další "krycí válečná plavidla". Není nutné znát přesný výčet, je ale nepopíratelné, že na bombardéry z P.2 čekal pěkně tučný cíl.

Jednotky umístěné na P.2 sestávaly z australských 1. a 8. perutě a směsky RAF včetně 84. perutě. Lysterovy záznamy se všeobecně zaměřují především na úsilí perutí australských. V záznamech se píše:

"Pět Hudsonů z 8. perutě odstartovalo z P.2 v 5:00 na ofenzivní hlídku u ostrova Banka, jednomu pilotovi se stroj těsně po odlepení a zasunutí podvozku propadl, dotkl se země a ztratil deset palců délky z každého vrtulového listu. Pilotovi se však podařilo udržet stroj ve vzduchu až do rozbřesku, kdy přistál na P.1.

Dva Hudsony vedené kapitány F/Lt Marshallm a Plentym pokračovaly k útoku na válečné loď severně od ostrova Banka. Všechny shozené pumy těsně minuly. Jiný stroj zaútočil na nepřátelský transport u ostrova Panjaran, ale nepodařilo se mu uvolnit bomby. Kapitán tohoto Hudsonu F/Lt Maynard provedl průzkum Jižního Muntoku a poté pokračoval k Lahatu, protože na P.1 právě probíhal nálet.

Stroje 1. perutě odstartovaly ve třech vlnách na různé cíle, které jim určila operační místnost, ale nakonec všechny zaútočily na japonský konvoj, který plul ve dvou paralelních liniích a směřoval k Moesi.

Na cestě k cíli byly všechny tři vlny nad městem Palembangem napadeny nepřátelskými stíhači, ale všem Hudsonům se podařilo uniknout. Asi deset mil od cíle byly znovu napadeny formacemi Zer s horním krytím ME 109 (to se zdá nepravděpodobné!). S využitím oblačnosti se Hudsony opět nebezpečí vyhnuly a dosáhly cílové oblasti, kde zaútočily. V průběhu útoku napadla Zera první dvě letky, každou tvořila tři letadla. F/Lt J.K. Douglas právě prováděl střemhlavý nálet, poté, co provedl svou formaci sluncem prozářeným mrakem. Okamžitě se vrátil do mraku a po chvíli zaútočil znovu, ale tentokrát byl jeho stroj spatřen, jak se obalen plameny zřítíl do moře. F/Lt T.J. O'Brian ze stejné letky docílil tří přímých zásahů zvolené transportní loď, která naklánějí se na pravobok vypadla z formace. Střelec Hudsonu později hlásil, že zasažená loď hoří.

Z druhé letky Hudsonů 1. perutě docílil F/Lt. O.N. Diamond dvou zásahů zádě motorové loď, F/Lt A.J.L. Williams zasáhl zád jině motorové loď a F/Lt Brydon docílil dvou zásahů a jednou těsně minul při útoku na další motorovou loď. Během útoku pronásledovaly Hudson F/Lt Diamonda dvě Zera, kterým se nepřetržitým ostřelováním podařilo vyřadit pravý motor bombardéru, odstřelit pravé podvozkové kolo a vážně poškodit ocasní plochy. S levým motorem na plný plyn a sto stop nad vodou dosáhl ústí Moesi, odkud zamířil k P.1. Nakonec se mu povedlo na P.1 nouzově přistát. Následně však zjistil, že je letiště obklíčeno japonskými parašutisty, kteří přistáli asi hodinu předtím. Mezi palbou z pušek a samopalů vedl Diamond

svou posádku, z které nikdo neutrpěl ani škrábnutí, k Hudsonu Mk.III stojícímu na ranveji. Byl to opuštěný stroj 8. perutě, kterému chyběly špičky vrtulových listů. F/Lt Diamond nahodil motory a pokusil se odstartovat, nemohl se však dostat přes 40 uzlů a stroj skončil v hodinách. Po chvatném prozkoumání několika Hurricanů a Buffal, která však byla naprosto nepoužitelná, odvedl pronásledován Japonci s ručními granáty svou posádku do blízkých rýžových polí. Po deseti hodinách plížení rýžovými poli (které byli nuceni sdílet spolu s pijavkami a různým hmyzem) se jim podařilo Japonce setřást, připojili se k malé skupině spojeneckých vojáků, společně došli do Palembangu a vrátili se na P.2 15. února.

Stroj F/Lt Brydona byl rovněž vážně poškozen kulometnou palbou a granátem, ale vrátil se zpět na P.2.

Třetí letku Hudsonů tvořily dva stroje 1. perutě letící společně se třemi letadly 62. perutě. Těchto pět strojů letělo nejprve podél pobřeží až k řece Bintang Hari a poté kurzem 060° k cíli. Chvilí poté, co se přiblížili na dohled, byli napadeni formací Zer. Oba Hudsony z 1. perutě se protlačily a současně přešly do střemhlavého útoku na různé lodě. F/Lt Lockwood byl vzápětí spatřen se dvěma Zery za zády, jak s kouřícím motorem ztrácí výšku. F/O P.J. Gibbes, který byl kapitánem jediného z pěti Hudsonů, který se vrátil zpět, docílil přímého zásahu motorové lodě. Všechny tři Hudsony 62. perutě byly zřejmě sestřeleny ještě před tím, než dosáhly cíle."

Jak uvidíme později, až obrátíme svou pozornost na události následujícího dne 15. února, měla operační činnost z P.2 ještě daleko k tomu, aby byla neúčinná.

10. Den druhý

Za úsvitu v neděli 15. února se Holanďané vzdali veškerých nadějí na udržení Sumatry. Abychom si tuto skutečnost plně uvědomili ve všech jejích souvislostech, je užitečné uvést několik srovnání. Sumatra, divoká a nehostinná země, převážně bez silnic nebo železnice, pokrytá rozlehlými pohořími, nezdravými močály a strašlivou džunglí, zjizvená širokými a prudkými řekami, vystavená denním lijákům, živná půda pro tropické nemoci a překypující nebezpečným hmyzem, zvířaty a plazy má plochu asi 170 000 čtverečních mil. To je téměř dvakrát více než celková plocha dalších nehostinných krajů: Vietnamu, Kambodže a Laosu. Je to třináctnásobek území mateřské země - Holandska. Je to více než číní rozloha druhého největšího z amerických států, Kalifornie; více než rozloha Itálie, Jugoslávie, Polska nebo Východního a Západního Německa dohromady; téměř tolik jako Španělsko nebo Francie. Je podstatně větší než její dobyvatel Japonsko. Avšak v osmačtyřiceti hodinách byla tato obrovská, nehostinná a nesmírně bohatá země nucena přijmout porážku z rukou malé a odrané skupiny parašutistů a říčního výsadku, který sotva dosáhl předměstí jediného, i když snad důležitého, města.

Je to velmi smutné a zneklidňující, zvláště uvážíme-li způsob, jakým se na tichomořských ostrovech slabé japonské posádky vystavené neskutečnému bombardování a ostřelování bránily po celé týdny útočníkovi, který je přecísloval nejméně deset ku jedné.

Útěk před Japonci započal. Manželka tajemníka okresu Palembang si do svého deníku zapsala: "Ve 4 hodiny dopoledne nám volal rezident, že všechny ženy a děti by měly okamžitě odjet. Mnoho jich již odjelo.... Telefon zvoněl bez ustání. V 5:30 mě M vzbudil. Museli jsme se okamžitě obléci, protože Beppie O byla už na cestě s vozem a třemi dětmi. Neměla jsem ani čas si umýt a učesat vlasy. Kufry sbalené..."

Přívoz přes Moesi byl beznadějně ucpan auty a nákladňáky, jejichž majitelé (vedeni jedinou myšlenkou dostat se do Oosthavenu na jižním cípu Sumatry, který považovali za vstupní bránu na Jávu a pojistku před strašlivými Japonci) žadonili, podpláceli, vyhrožovali a požadovali přednost. Rovněž na západním pobřeží v Padangu, o více než tři sta mil dále, na druhé straně horského masívu, probíhaly spěšné přípravy na odjezd. Dokonce i z nejsevernějšího cípu ostrova, z Koetaradje, vzdáleném ne méně než osm set padesát mil vzdušnou čarou a asi dvanáct set mil po silnici, musel britský vícekonzul dne 15. února sdělit do Londýna státnímu sekretáři: "Poslední z příslušníků pravidelné armády na pobřeží byl přesunut do vnitrozemí do Prapatu k pobřeží jezera Toba [asi o sedmdesát mil dále]."

Panika a zoufalství panovaly všude. U většiny evropských obyvatel ostrova převažoval pocit, že z nejbližšího křoví se každým okamžikem může zázračně vynořit Japonec.

Komunikace, již tak dokonce i v nejlepších časech chabá, se rychle hroutila. Rozkazy a jejich odvolávání mátlly i ty, kteří ještě měli vůli vzdorovat. Velení příslušelo teoreticky Holanďanům, prakticky však lze odpor očekávat pouze od Američanů, Australanů, Britů a Novozélanďanů z perutí Air Force a protiletadlových baterií.

Je ironií osudu, že dole na jihu, v Oosthavenu, se vylodilo, nebo se chystalo vylodit, dostatečné množství vojáků, kteří, pokud by byli správně rozmístěni a správně vedeni, mohli vrhnout útočníka do Moesi, jejíž hladina bude, než tento dlouhý den skončí, i tak pokryta jeho padlými. Tyto síly se skládaly z praporu lehkých tanků 3. Husarů, kteří vystoupili na břeh již předchozího dne, a 3400 Australanů z 2/3. kulometného praporu a 2/2. ženijního praporu, kteří se měli z lodi *Orcades* vylodit 15. února. Pokud by se tyto síly rozvinuly v prostoru Palembangu, čekaly by Japonce, již tak sužované terénem, docházejícími zásobami a nemocemi, těžké chvíle. Pokud by se podařilo první vlnu invaze na Sumatru odrazit, získal by se drahocenný čas a nikdy nemuselo dojít k obsazení Jávy, neboť jen málokdo pochybuje o tom, že získání jižní Sumatry i s jejím letištem P.1 bylo nutným prvním krokem. Je hořkou skutečností, že již po jistou dobu před invazí bylo, jak naznačují dokumenty, zodpovědným činitelům známo, že útok na Sumatru bude téměř jistě veden na oblast Palembangu způsobem, který přesně odpovídal skutečnému provedení použitému Japonci - parašutisty a lodicemi.

Předtím, než obrátíme svou pozornost k místním událostem tohoto památného a fascinujícího dne, měli bychom se zastavit a věnovat trochu místa a vzpomínek i těm ostatním, vzdálenějším účastníkům, kteří si rovněž v tomto dramatu zahráli - majoru Donaldovi Wrightovi na člunu *Hung Jow*, který původně směřoval se třinácti muži na Jávu a nyní plul po okraj naložený zraněnými z potopené obchodní lodě i s pilotem Puckridgem, kterého zázračně vylovili uprostřed noci na otevřeném Jihočínském moři z "dinghy"; brigádýru Birdovi na motorovém člunu M.L. 433, který předchozí noci vplul do Bancké úžiny; F/Lt "Denny" Sharpovi hledajícímu cestu zpátky ke své peruti; a nováčkovi na tomto seznamu, lodi *Mary Rose*, která opustila Singapur jen několik hodin před pádem ostrova a odvážela mezi sto padesáti jinými pasažéry také Franka Brewera, CMG, OBE, a pana Bowdena, australského obchodního zástupce v Singapuru.

Donald Wright na *Hung Jow*, jehož posádka byla okolnostmi nucena změnit plán a nyní doufala najít proti proudu řeky Inderagiri nemocnici, kde by složila raněné, vzpomíná na 15. únor takto:

"Mínuli jsme několik rybářských vesnic v ústí Inderagiri, velmi pitoreskních s domy postavenými na pilotech. Podařilo se nám přesvědčit místního rybáře, aby vstoupil na palubu a vedl nás proti proudu. Inderagiri je shodou okolností poměrně široká, avšak díky rychlému proudu a naplaveninám bahna a písku obtížně splavná. Ten dobrý člověk nás vedl nahoru proti toku asi šedesát mil až k drobné vesničce jménem Latjow. Bylo právě poledne 15. února. V té době jsme neměli nejmenšího tušení, kde až mohou ti Japončiči být, takže pár nás vystoupilo na břeh a zbytek pokračoval dále po vodě.

Zjistili jsme, že v nejbližším okolí žádní Japonci nejsou. Sehnali jsme jiný člun a k hlavní části výpravy jsme se připojili ve vesnici Tambilahan asi o třicet mil dále proti proudu. Zde jsme se dozvěděli, že Japonci již obsadili Palembang, nikdo však netušil, zda se už vydali také na sever nebo zda dokonce již nesměřují po této řece do vnitrozemí. Zaslechli jsme rovněž, že velký počet lodí s uprchlíky na palubách byl potopen mezi ostrovy. Byli mezi námi námořníci a důstojníci RNVR, kteří zabavili každé plavidlo, které našli, a okamžitě vyrazili na pomoc těm ubohým chlapcům, kteří se snad mohli zachránit. Bylo to statečné gesto, protože na svou obranu neměli vůbec nic a věděli, že se mohou každým okamžikem ocitnout tváří v tvář nepříteli. Nicméně jsem se později dověděl, že někteří byli úspěšní a povedlo se jim přivést trosečníky zpět na Sumatru."

Brigádýr Bird zažil více vzrušení. V noci 14. vpluli do Bancké úžiny, ráno se probudil za svítání a na levoboku spatřil obrysy, jak se domníval, holandských torpédoborců vyslaných doprovodit je k Jávě. Kapitán, důstojník dobrovolných záloh Campey přikázal vztyčit britskou vlajku. *White Ensign* se ještě nestačil ani rozvinout, když se ozval svist a salva z jednoho torpédoborců jim přelétla nad hlavami. Druhá byla krátká, avšak šestiliberní granáty třetí salvy dopadly přímo, jak Bird dodnes věří, na přední kajutu, kde se nacházeli všichni vojáci. Kapitán přikázal opustit loď (což v praxi znamenalo pouze překročit okraj paluby), ale Bird se domnívá, že několik důstojníků nebo vojáků se pokoušelo spustit záchranný člun, protože japonské kulky z kulometů "pleskaly všude okolo". Bird se ocitl ve vodě spolu se dvěma muži

jmény Ryan a Smith za sebou. Ryan vykřikoval, že je špatný plavec, v tom se asi šest yardů za ním objevil žralok, ozval se výkřik a poté už jen ticho. Bird začal cákat "jako o život", protože někde slyšel, že to v takovýchto případech pomáhá. Jal se plaval k jednomu z torpédoborců a zakřičel na jednoho námořníka na palubě, aby mu hodil lano - žádost vyvolala pouze salvu smíchu, nic víc. Pokračoval v plavání, až ho nakonec vzal na palubu japonský kutr, který ho dovezl zpět k jeho vlastnímu plavidlu, které se navzdory zásahu nepotopilo a s hluboko ponořenou přídílí a zádí čnějící do vzduchu se stále drželo na hladině. Dovolili mu vstoupit na palubu, kde si ze svého kufru, který tam opustil, vybral pár šortek (ve vodě se zbavil oděvu) a, jak se domnívá, košili. Na lodi zůstal záchranný člun a japonský praporečik poručil, aby si do něho všichni trosečníci vlezli. Naplnili člun k prasknutí, přesto zůstal Bird a dva další důstojníci nezaopatřeni. Bird praporečika požádal, aby je vzal na svůj torpédoborec a zbylí trosečníci nastoupili na kutr. Avšak když se přiblížili k torpédoborci, po kratší výměně vlajkových zpráv nakonec praporečik (který hovořil anglicky) prohlásil: "Je mi líto. Je válka. Ven". Bird protestoval, ale japonský námořník pohrozil, že ho vezme přes hlavu veslem. A tak všichni tři skončili opět ve vodě. Náhodou spatřili nedaleko záchranný vor, vydrápali se na něj a strávili v sedě celý den.

Mezitím právě opouštěla Singapur *Mary Rose*. Na palubě vezla mimo jiné šest mužů: Brewera, svého času malajského státního úředníka, který se stal členem zvláštních jednotek známých jako "Force 101", jejichž hlavním úkolem bylo zřejmě cvičit čínské komunisty pro boj s Japonci v džungli; plukovníka Dalleye, velitele zvláštních jednotek malajské policie, které se zabývaly v podstatě stejnou věcí; kapitána Hawkinse, veterána 1. světové války; dva plantážníky, kapitána Donalda Farquharsona a kapitána Herringa, a třetího plantážníka poručíka Ena, který přišel ze Sumatry, aby se mohl připojit k záhadné "Force 101". Podle původního záměru se mělo těchto šest mužů dostat na Sumatru, vyhledat plukovníka Warrena z Královské námořní pěchoty (který se na Sumatře pokoušel organizovat partyzánské jednotky) a nabídnout mu své služby. Tato skupina měla povolení požádat kapitána Mulocha (známého jako účastníka expedice, která měla zachránit Scotta při jeho výpravě k Jižnímu pólu, a tudíž muže pokročilého věku) o poskytnutí člunu. A Muloch jim opravdu dokázal najít člun jménem *Osprey*, na kterém skutečně ostrov opustili, ovšem až po odražení dezertérů, kteří " nás ohrožovali samopaly a došli až tak daleko, že po nás házeli ruční granáty, které naneštěstí pro ně a naštěstí pro nás explodovaly ve vodě a nezpůsobily žádnou škodu".

Vzápětí po vyplutí se jim však zapletla kotva do bóje a protože se jim ji nepodařilo vyprostit, přestoupili na *Mary Rose*, která však byla poměrně malá a vzhledem k tomu, že se na její palubě nacházelo stopadesát lidí (jedním z nich byl australský civilista Bowden), také přeplněná. Pokračovali v plavbě skrz hejno malých člunů, z nichž v každém seděli dva Japonci, kteří jim však, zaměstnaní obsazováním nových zákoutí Singapuru, nevěnovali nejmenší pozornost. Singapur pozvolna zmizel z dohledu, propluli pásem ostrovů a navečer s vědomím podařeného útěku spustili kotvu. Příštího rána Muloch, poté, když odmítl Dalleyho návrh, že by měli plout přímo k Sumatře a vzhůru po řece Inderagiri, zamířil znovu na jih. Pokračovali tímto směrem celý den a téměř celou noc, když se těsně před rozedněním ocitli uprostřed japonské flotily. Podobně jako v jiných případech korektní japonský námořní důstojník přijal kapitulaci kapitána Mulocha spolu s jeho mečem a poručil jim plout do Muntoku. Zde byli předáni do péče armády a museli vyprázdnit své vaky a jiná zavazadla. Z Brewerova vypadla malá láhev s olejem. Bowden, který uměl trochu japonsky, se pokusil vysvětlit podezřivému japonskému vojákovi, že je to naprosto neškodná věc, ten ho ale okamžitě udeřil do obličeje. Bowden se odvážil zaštitit se svým diplomatickým postavením, ale byl znovu zbit, odveden, přinucen vykopat si vlastní hrob a bez odkladu zastřelen.

Již jsem se zmínil o pokusech přesvědčit vicemarsála Pulforda, aby Singapur opustil na palubě jednoho z Lockheedů Hudson, které zvláště pro něho přilétaly z P.2, a o tom, jak Pulford tvrdošjně odmítal, neboť považoval za svou povinnost vytrvat. Nakonec se jej však podařilo k pokusu o útěk před zjetím přesvědčit, zde musím ještě jednou vyjádřit své díky Denisu Russell-Robertsovi za podrobný popis tohoto pokusu a jeho tragického závěru. Protože je celý příběh strhujícím způsobem vyličen ve *Spotlight on Singapore*, uvedu jej zde pouze stručně.

Pulford, velící důstojník vzdušných sil na Dálném východě, byl od vypuknutí války v Pacifiku pravou rukou generála Percivala. Rearadmirál Spooner, který jej při tomto útěku ze Singapuru doprovázel, velel spojeneckému námořnictvu v malajských vodách. Singapur

opustili 14. února na HM motorovém člunu 310, jemuž velel Novozélandčan z RNVR poručík "Johnny" Bull, DSC. Na lodi se dále nacházelo pět dalších důstojníků, dvanáct námořníků posádky, dvacet sedm britských vojáků a námořníků a čínský kuchař. Po obvyklých problémech se vzdálením se od Singapuru šlo vše již celkem dobře až ke vjezdu do Bancké úžiny, kde narazili na dva japonské křižníky a dva torpédoborce s podporou pěti hydroplánů. Bullovi se divokým manévrováním podařilo uniknout jak bombám, tak ostřelování a vydal se hledat úkryt u jihovýchodního cípu ostrova Tjibeá, kde zamýšlel najet na pláž. Úspěšně na ostrov vysadil cestující včetně Pulforda a Spoonera, když se objevilo páté japonské plavidlo - torpédoborec. Přiblížil se a zahájil palbu. Bull přikázal posádce loď opustit a skrýt se na břehu, což také námořníci učinili. Torpédoborec zastavil palbu, přiblížil se a spustil motorový člun plný po zuby ozbrojených důstojníků a námořníků. Japonci přirazili k 310 a zbylí muži na palubě, Bull, poručík Henderson z australských RNVR, W/C Atkins od RAF a poručík Pool z RN se jim vzdali.

Japonci zničili veškerá elektrická a radiová zařízení, přikázali důstojníkům opustit loď v záchranném člunu a vrátili se na torpédoborec. Příštího rána 310 bombardoval a ostřeloval japonský hydroplán, přerušil tak pokusy učinit loď plavbyschopnou a s konečnou platností ji proměnil ve vrak.

Rearadmirál Spooner převzal velení skupiny na ostrově Tjibeá a s pomocí náčelníka ostrova a dvou anglicky mluvících Javánců začali trosečníci dávat dohromady domorodou plachetní kánoe, prahu, kterou objevili na pláži. Zamýšleli v ní vyslat na Jávu malou skupinu, která přivolá pomoc pro ostatní. Když byla kánoe opravena, vyrazil Bull doprovázený oběma Javánci, svým kormidelníkem námořníkem Broughem a námořníkem Hillem pro pomoc. Aby neupoutali pozornost podezřívavých Japonců, kteří by je mohli případně spatřit, byli všichni oblečeni jako domorodci. Po sedmidenní cestě plné útrap, kdy museli snášet spalující žár i tropické bouře, se Bullovi podařilo Jávy dosáhnout a informovat úřady o osudu Pulforda, Spoonera a ostatních.

Mezitím, na Tjibeá, vedl Spooner práce na zprovoznění druhého zchátralého domorodého plavidla. Bohužel, ještě předtím, než se podařilo kánoe opravit, zemřela část členů skupiny následkem malárie, průjmu, podvýživy a celkově drsných podmínek. Mezi těmi, kteří podmínkám na Tjibeá podlehl, byl i sám Spooner, Pulford ho přežil jen o pár dní. Nakonec pod velením W/C Atkinse opustili přeživší trosečníci ostrov na prahu jen proto, aby se střetli s japonskou válečnou lodí a padli do zajetí. Z původní skupiny na palubě 310 na Tjibeá patnáct mužů zemřelo a další dva zmizeli; další z trosečníků podlehl za několik dní po opuštění ostrova.

Ve skutečnosti byl jeden pokus o záchranu trosečníků podniknut. Ponorka S-39 amerického námořnictva pod velením poručíka "Red" Coea dostala rozkaz plout k Tjibeá a vzít je na palubu. Podle hlášení z ponorky našli Tjibeá dne 27. února. Oné a následující noci křižovala ponorka u ostrova a signalizovala. Protože nedostávali odpověď, vylodila se třetí noci na ostrov skupina námořníků. Ačkoliv podrobně prohledali celý ostrov (který byl pouze asi míli dlouhý a půl míle široký) nenalezli žádné známky života, jedinými důkazy, že na ostrově kdysi někdo pobýval, byly nedávno zničené domorodé chýše, kuchyňské potřeby a otisky nohou, z jejichž velikosti usoudili, že patřily Japoncům. Bylo zřejmé, že buď Japonci na ostrově přistáli a vzali jeho dočasné obyvatelé do zajetí, nebo že trosečníci odjeli ještě před příchodem Japonců, a s tímto závěrem S-39 odplula. Je možné, že se Coe zmýlil, když považoval ostrov, u kterého přistál, za Tjibeá, je ale rovněž pravděpodobné, že předtím, než se ti šťastnější z trosečníků vydali na poslední marný útek před zajetím, mrtvé pohřbili.

Zatímco se odehrávaly tyto strašlivé události, užíval daleko na západním pobřeží Sumatry F/Lt Sharp pohostinnosti a společnosti příjemného malého hotýlku, kam ho po nezapomenutelném dni zavál osud při jeho anabázi zpět ke své peruti.

"Příštího jitra (15. února) jsem se porozhlédl a s pomocí místních holandských úřadů - když říkám holandské úřady, myslím tím holandské civilisty, kteří se v tomto malém městě nacházeli, se zmocnil taxíku. Najali jsme toto taxi, aby nás odvezlo do Palembangu. Naložili jsme kulometry, celkem osm, které jsem sundal na Singkepu ze svého Hurricanu a táhl je s sebou přes celou Sumatru, padák, popruhy a další výstroj a vyrazili směr Palembang.

Ujeli jsme asi pouze dvě míle, když se před námi uprostřed silnice objevili dva holandsští farmáři. "Dál jet nemůžete!" Začali holandsky, ale uměli i trochu anglicky. "Dál jet nemůžete!" "Proč?" "Protože jsme zničili ropovod, který vede podél silnice, ropu zapálili a džungle po obou stranách silnice teď hoří. Není způsobu, kterým by jste se přes to mohli dostat." "A proč

jste to udělali?" "No, slyšeli jsme, že letiště v Palembangu Japonci už obsadili, a to znamená, že Sumatra brzy padne celá." Takže dělali ze Sumatry spálenou zemi. To bylo celé. Museli jsme zpátky po cestě, kterou jsme přijeli, do Djambi, kde přišly ke slovy mapy a znalosti místních usedlíků. Když se dozvěděli, že naším cílem je Jáva, řekli mi toto: "Jeďte po této silnici, dostanete se k jihozápadnímu pobřeží, odkud odplouvají lodě. Pokud zrovna žádná nepojede, můžete si najmout člun, který vás na Jávu převez." "

Poslechli jsme této rady, vlezli zpátky do taxíku a vyrazili. Asi po deseti mílech jsme narazili na pěkný malý chong, potok, říčku, malou říčku. Zastavili jsme uprostřed mostu a zbavili se veškeré zátěže, hlavně těch zatracených kulometů. Stejně jsem neměl žádnou munici, vystřelil jsem ji před přistáním na Singkepu, abych stroj odlehčil. Vhodili jsme zbraně do vody s tím, že nikdo nebude vědět, že tam jsou, a i kdyby je někdo našel, stejně budou k nepotřebě. Po mnoha hodinách jsme přijeli na křižovatku se silnicí, které na severu opouštěla Palembang a vedla severozápadním směrem do Padangu. Setkali jsme se tam s nejméně jedním, nejsem si jist, zda byl jeden nebo dva, nákladákem plným příslušníků RAF pod velením, opět nevím přesně, protože to bylo velmi krátké zastavení, Wing Commandera RAF. Sdělil nám, že jede do Padangu, a my mu řekli, že nejedeme do Padangu, nýbrž do Bencoolenu. A tak jsme se rozešli každý svým směrem. Pokračovali jsme dále.

V této fázi cesty nám docházely, alespoň mně docházely, peníze. Už nevím, za co jsem utrácel, ale od toho prvního kluka jsem nedostal dost. Takže když jsme projížděli holandskou provinční vesnicí, ve které měl sídlo guvernér, zastavili jsme a já dostal pár dalších guldenů. Když jsem vypadl z úřadu a šel nazpět k autu, střetl jsem se z poněkud vzrušeným davem. Řidiči, který věděl, kam nás veze, protože jsme mu řekli, aby nás odvezl do Bencoolenu, se už dál nechtělo, nechtělo se mu od rodiny a důvěrně známého prostředí, a tak se pokusil pomocí místních vyvolat menší vzpou. A místní povaleči byli na jeho straně. Dále jsme měli problém s benzínem, ale povedlo se mi někoho přesvědčit, aby nám ho dal a nakonec jsme ho získali. Stejně řidič benzín potřeboval, aby se mohl dostat zpátky... Dobře, benzín jsme měli a řidič potřeboval jen trochu povzbudit a přesvědčit, že nás musí do Bencoolenu odvézt. Dostali jsme se do fáze, kdy se dav začal projevovat poněkud nepřátelsky a já jej musel usměrnit. Vytáhl jsem revolver a vyzval je "Ustupte! Ustupte!". Revolveru rozuměli. Angličtině ne. Naštěstí řidič správně pochopil gestikulaci, aby nastoupil do taxíku, do taxíku nastoupil a vyrazili jsme.

Na další fázi cesty mám vzpomínky poněkud mlhavé, nemohu si vzpomenout, jestli jsme se onu noc někde stavovali, nebo jestli jsme do Bencoolenu pokračovali na jeden zátah. Nevzpomínám si, že bychom někde zastavovali; jediné, co si pamatuji je pohoří, které jsme cestou museli překonat a které bylo poměrně vysoké, a že řidič neměl moc zkušeností a předtím nikdy v horách nejezdil, a jak jsme se přehoupili přes vršek a začali sjíždět dolů... všechno bylo v pořádku, když jsme šplhali vzhůru, ale když jsme na druhé straně začali klesat, ukázalo se, že nemá nejmenší ponětí, jak do zatáček zpomalovat. Ze způsobu, jakým vůz nabíral rychlost, bylo zřejmé, že neví, co má dělat. A tak po několika projetých zatáčkách, kdy nám vstávaly vlasy hrůzou, jsem ho musel od volantu vyhodit a řídit za něho. Řídil jsem odtamtud až do Bencoolenu.

Do Bencoolenu jsme dorazili pozdě 15. února a hned jsme se pídili po informacích. Zavola jsem do Padangu Wing Commandera, který byl ještě vzhůru a řekl mi, že by se měl objevit pobřežní parník a sebrat vojáky směřující do Batávie, a že mi ještě zavolá a bude mne o situaci informovat. V hotelu jsem se připojil ke skupině holandských plantážníků a těžařů, kteří byli povoláni, či se dobrovolně přihlásili nebo cokoliv se vám líbí, do jejich armády. Seděli jsme, popíjeli studené pivo a diskutovali o současné situaci a tak podobně. Nevěděli přesně co by měli dělat a rozhodli se, že příštího rána uspořádají konferenci v malé holandské vesnici asi pět mil ve vnitrozemí. Do postelí jsme šli až poté, kdy jsme několika pivy zapili ranní schůzku, kam půjdu s nimi. Ne proto, že by mne tam chtěli. Nýbrž proto, že jeden Holanďan měl Chevrolet, jeden z posledních modelů, a neuměl řídit. Míval domorodého řidiče, který mu ale utekl, a on tam zůstal i se svým autem. A tak jsem jel s nimi."

Rovněž k pobřeží směřovali Maguire s Creeganem, Tautem a šedesáti nebo sedmdesáti muži, kteří se dokázali vpařit Japoncům před nosem.

"Náš generální plán na první večer - postrádali jsme podrobnější mapy Sumatry, měli jsme jen jednu nebo dvě letecké mapy, které nebyly tak podrobné jako by byly normální pozemní - zněl udělat široký levý okruh, překročit řeku západněji a dostat se na P.2. Asi sedm nebo osm mil na západ od letiště se nacházela velká gumovníková plantáž. Zastavili jsme a pokoušeli se získat nějaké informace od správce. Správce a jeho rodina samozřejmě slyšeli zvuky vzdálené

bitvy, takže je náš příjezd zbavil určité úzkosti a byli opravdu potěšeni, že nám mohou pomoci. My jim na oplátku řekli o výsadku a doporučili jim co nejrychleji odjet. Oni reagovali tím, že by nás rádi využili jako doprovod. Pověděli nám rovněž o velkém skladišti benzínu, které se nacházelo kousek od správní budovy plantáže. Problémem byla místní vesnice, kampong, která ležela docela blízko skladiště, ale podařilo se nám chytit náčelníka a vysvětlit mu situaci, takže jsme nakonec mohli škrtnou zápalkou pod několika miliony galonů leteckého benzínu. Domnívali jsme se, že není jediný rozumný důvod, proč bychom ho měli nechávat Japoncům. Dále jsme se v této fázi dověděli, že nejbližší západní silnice, po které je možné se dostat na P.2, nás nutí jet daleko na západ, odkud se musíme stočit širokým obloukem k jihu. Protože jsme svou přítomnost zde dali najevo ohněm, rozhodli jsme se vyrazit a ujet značný kus cesty ještě v noci.

Dorazili jsme do továrny na zpracování palmového oleje, jejíž ředitel byl připraven na všechno. Jeho lidé čekali na pokyn ke stažení, pokud toho bude potřeba, vyplatil mzdy všem zaměstnancům a pracovníkům a měl přichystány zápalky, aby továrnu podpálil. Měl buď fungující telefon nebo krátkovlnné rádio, už jsem zapomněl co přesně. V každém případě nás ujistil, že podle jeho informací jižní silnici již Japonci přeřali nebo se na to právě chystají. Dále nám řekl, že v panice byla zničena většina přívozdů a že budeme muset po značně dlouhou dobu zůstat na pravém, severním, břehu Moesi. Ve skutečnosti jsme pracující přívoz snadno našli a zbytek dne při cestě na západ uplynul zcela nevzrušivě. Na noc jsme zastavili v jiném kampongu, jehož obyvatelé byli nepřátelští do té míry, že jsme z nich a jejich činění nespustili oči. Vyrazili jsme časně a protože v noci přšelo, koupil jsem si jeden z těch deštníků z olejovaného papíru, tmavě zelený, stál myslím dvacet centů. Napadlo mě potom, že by to mohla být dobrá kamufláž a vykoupili jsme celou zásobu v obchodě. Slunečníky nebo deštníky jsme rozdělili mezi nákladáky s tím, že objeví-li se nebo zaslechneme-li letadlo, roztáhneme je. Nevím jak účinná tato léčka byla, ale faktem je, že jsme deštníky dvakrát nebo třikrát použili a s určitostí jsme napadeni nebyli. Mohlo to být prostě tím, že jsme měli štěstí.

Na křižovatku se silnicí sever/jih jsme dorazili asi o den později. Na místní policejní stanici nám řekli, že námořní doprava v Padangu prakticky ustala a že silnice na jih je neprůjezdná. Později jsem došel k závěru, že obě tyto informace byly nesprávné. Ale tehdy panoval zmatek a panika. Po určité diskusi jsme se rozhodli, že zkusíme pokračovat na západ do Bencoolenu, který zřejmě stále lodi přijímal a nacházel se dostatečně daleko od japonského postupujícího čela. Z této části cesty si živě vybavuji krásu pohoří a savan a obecný pocit klidu, a ačkoliv byla tato oblast velmi řídké osídlena, napadlo mě, že se dříve nebo později nakonec stane hodnotným jméním.

Tři nebo čtyři míle před Bencoolenem jsme ustavili zadní stráž, která měla zastavit nebo zdržet případné Japonce. Byli jsme dobře ozbrojeni, po obou stranách silnice se tyčily skály a morálka našich lidí byla na vysoké úrovni.

Když jsme dorazili do města a já vyhledal představitele místní správy, myslím vysokého komisaře, vyděsil jsem ho návrhem, abychom se Japoncům postavili. Nic víc mu nebylo proti mysli, řekl mi, že si je jistý, že Japonci ponechají holandskou správu dále pracovat, a že je nechce nijak rozzlobit. Řekl jsem mu, že mé jediné přání je zmizet z Bencoolenu tak rychle, jak to jen půjde, a zda by nám mohl sehnat loď. Odpověděl, že veškeré vysílačky byly zničeny. Avšak po chvíli se nám s pomocí místní policie a také za přispění našich lidí, mezi kterými bylo několik expertů přes rádia, podařilo sehnat a opravit jednu vysílačku, přes kterou jsme se spojili, domnívám se, s Tjilatjapem. V každém případě jsme zjistili, že pobřežní parník, malý pobřežní parník, má přijet ve dvaceti čtyř hodinách, a tak jsme čekali. Několik z místních Holanďanů během této doby změnilo názor na čekání na Japonce a rozhodlo se jít s námi."

Podívejme se nyní co se stalo se spojeneckou flotilou, která se zformovala pod velením admirála Doormana a jejímž úkolem bylo odvrátit invazi. Sestava proplula v noci ze 14. na 15. února Sundskou úžinou, ztratila přitom jeden z torpédoborců, *Van Ghent*, který najel na útes, a směřovala severojižním kurzem se zřejmým úmyslem obeplout ostrov Banka a vpadnout invazním silám do týla. Japonský admirál Ozawa si však této hrozby byl vědom a nařídil nepřetržité horizontální bombardování Doormanových lodí po celý den 15. února.

Ve skutečnosti byly bombardovací útoky na pohyblivé cíle z velkých výšek prakticky neúčinné, zejména díky pevně stanovenému postupu a tuhé disciplíně, která zaručovala, že se tento postup bude dodržovat. Systém bombardování Singapuru spočíval v náletech skupin, které téměř neměnně čítaly dvacet sedm strojů, vždy v perfektní formaci. Bombardéry svůj náklad shazovaly všechny najednou na pokyn vedoucího sestavy a dokonce ani i v případě, že

bylo zcela zřejmé, že cílem útoku je vaše vlastní letiště, nemuseli jste se moc vzrušovat. Stačilo nájezdníky pozorovat a když jste zaslechli hvízdot padajících pum, věděli jste, že stále máte dost času se schovat (museli by jste mít nehoráznou smůlu, aby jste v zákopu přišli k úhoně). Po krátkém dunění (nikdy netrvalo déle než pár vteřin) jste mohli vylézt a téměř s jistotou předpokládat, že už vás toho dne nikdo obtěžovat nebude.

Být napaden na moři byl mnohem dramatičtější zážitek. Neexistoval způsob, jak loď skrýt před zrakem útočníka a ta navíc představuje poměrně velký cíl. Avšak jak mi barvitě vylíčil Healey, jeden z pilotů 258. perutě zanechaných v Singapuru, protože na něho nezbyl letuschopný stroj, a který z ostrova přechal na *Empire Star*; chladnokrevný kapitán plavidla se této taktice dokázal přizpůsobit a snížil riziko zásahu na minimum. Stačilo sledovat dalekohledem pumovnice letounů a v okamžiku otevření jejich dveří ihned zahájit únikový manévr; postup, jakým nepřátelské bombardéry útočily, a pevně dodržované časování odhozu pum po otevření pumovnice zaručovaly s téměř neochvějnou jistotou, že cíl unikne nezasažen. Healyho loď unikla, sice poškozena, to je pravda, ale po několika hodinách nepřetržitého bombardování. Doormanova flotila však neutrpěla ani škrábnutí. Je obtížné pochopit, proč se Doorman poté, kdy bylo rozhodnuto, že stojí za to zaútočit na mnohem silnějšího nepřítele, poté, kdy se dokázal vyhnout byť i jediné ztrátě nebo poškození následkem několik hodin trvajících bombardovacích útoků, rozhodl stáhnout. Pravděpodobně ani sám Doorman si na tuto otázku později odpovědět nedokázal - uvádí se, že prohlásil, že historie ho za tento ústup odsoudí. Pouhé čtyři hodiny před setměním, po které tedy trvalo nebezpečí leteckého útoku, a nacházejce se v dostatečné blízkosti invazní flotily, aby na ni mohl před úsvitem 16. února zaútočit, vydal rozkaz k ústupu Gasparskou úžinou zpět na Jávu. Poslední vážnější pokus na odrazení invaze zůstal nevyužit.

11. Závěrečný odpor

Záznamy popisující bojovou činnost 15. února, jak je sestavil Lyster pro oficiální historii RAAF, se již neomezují pouze na úsilí dvou australských perutí, ale pokrývají i činnost obou britských bombardovacích formací a do určité míry i stíhacích 232. a 258. perutí:

"Následkem elektrické bouře v noci 14. února došlo k přerušení elektrického spojení z P.2 na velitelství 225. skupiny v Palembangu a protože to byl jediný prostředek komunikace, zůstala základna odkázána pouze na své vlastní zdroje.

Noc ze 14. února byla věnována přípravám na první útok na nepřátelské síly, které se blížily z moře. Naše vlastní síly zahrnovaly 38 Blenheimů a Hudsonů spolu s 22 Hurricany, avšak za prvního denního světla patnáctého stálo na P.2 dohromady pouze 35 bojeschopných strojů. Za úsvitu 15. února průzkumný stroj upřesnil polohu nepřátelských transportních lodí a výsadek bábek. Asi 20 válečných plavidel, transportních lodí a bábek proplouvalo Banckou úžinou, další výsadekové čluny a transportní lodě se rojily u ústí Moesi a sousedních řek.

Veškerý průzkum, až na pravidelné lety každou hodinu nad silnicemi a řekami vycházejícími z Palembangu, byl zastaven a všechny stroje byly nasazeny do bombardovacích a bitevních náletů proti nepřátelským silám.

První akce se měly zúčastnit tři Hudsony a tři Blenheimy s doprovodem Hurricanů, ale hustá mlha to změnila. V 6:30 odstartovaly v mírném předstihu před Blenheimy tři Hudsony, jeden z 1. perutě, dva z 8. Doprovod Hurricanů odstartoval, pokoušel se zůstat pod vrstvou mlhy, to se však ukázalo být příliš nebezpečné a tak se vrátil na letiště.

Hudsony pokračovaly nad vrstvou mlhy bez doprovodu. Nad Palembangem zpozorovaly nepřátelské stíhací krytí a tak se skryly v mlze. Letěly na sever a když se z mlhy znovu vynořily, zaútočila na ně námořní Zera. Hudson 1. perutě se oddělil od formace a po třech dalších pokusech dostat se z mlhy, kdy však vždy zpozoroval Zera, se vrátil na P.2. Oběma zbývajícím strojům se podařilo stíhačkám uniknout, v Bancké úžině kapitáni F/Lt. R. Widmer a F/O Lower zpozorovali dvacet tři válečných a obchodních lodí. Zaútočili na malé plavidlo s doprovodem dvou torpédoborců, svržené pumy cíl těsně minuly.

Tři Blenheimy se podobně setkaly s dvaceti šesti Zery, tentokrát nad P.1. Jeden Blenheim pronikl a pokračoval nad cílovou oblast, kde několikrát těsně minul 4000 tunové plavidlo. Zbývajících Blenheimy po celkem třech pokusech setřást stíhací krytí zaútočily na vyloďující se vojska a potopily pět nebo šest výsadekových bábek. Všech šest strojů této mise se vrátilo

jednotlivě na P.2. Dohlednost byla jak v mlze, tak, díky hořícím zásobníkům ropy SV od Palembangu, i mimo ni mizerná.

Druhá útočná vlna sestávající ze tří Hudsonů 62. perutě se s nepřátelskou stíhací obranou nesetkala. Hudsony bombardovaly z malé výšky a docílily přímého zásahu 5000 tunové obchodní loď, těžká protiletadlová palba z křižníků jim však zabránila pozorovat následky zásahu. Před Palembangem Hudsony ostřelovaly z kulometů bárky na řece. Nad P.1 se střetly s nepřátelskými stíhačkami a jeden z našich zadních střelců jednu z nich sestřelil.

Třetí útočná vlna zahrnovala devět Blenheimů. Zaútočily ve formaci na 4000 t obchodní loď, kterou několikrát zasáhli. Později se potvrdilo, že se zasažené plavidlo potopilo, neboť jeden ze zúčastněných pilotů při pozdější akci viděl, jak jsou na místě, kde k útoku došlo, sbírání trosečníci.

Čtvrtá útočná vlna sestávala ze šesti Blenheimů a deseti Hurricanů. Blenheimy zaútočily z malé výšky na 3500 t loď a přímými zásahy ji zapálily. Hurricany poté, co splnily úkol krýt útočící bombardéry, prováděly individuální útoky na vojsky naložené bárky na řekách a po spotřebování munice se vrátily na P.2.

Dva piloti RAF, kteří neměli vlastní stroje, žádali o povolení převzít dva neoperační Blenheimy 27. perutě. To jim bylo zamítnuto, tak po tři hodiny sami na letadlech pracovali a uvedli je do letuschopného stavu, poté jim bylo dovoleno stroje převzít. Tyto dva Blenheimy jednotlivě prováděly hloubkové nálety na nepřátelské bárky. Takové jsou potěšitelné plody úsilí po vítězství.

Pátou útočnou vlnu tvořilo šest Blenheimů. Zaútočily na loď u ostrova Banka, které právě vyrazily na moře k ústí Moesi. Tato plavidla byla doprovázena dvěma torpédoborci. Blenheimy dosáhly přímého zásahu přídě lodi o výtlačku 8000 - 10000 t, kterou následně zachvátil požár a značně se naklonila. Poté stroje v nízkých průletech ostřelovaly vojska shromážděná na boku této lodi, dokud nespotřebovaly veškerou munici.

Šestou a poslední akci provedly ve 14:05 dva Hudsony s doprovodem osmi Hurricanů. Kapitány Hudsonů byli F/O Stumm a F/O Richards (RAF).

V tomto místě by snad bylo vhodné vysvětlit, jak se v deníku 8. perutě objevila jména důstojníků RAF. Patřila pilotům, kteří přelétávali Hudsony Mk III ze Středního východu, zůstali na Sumatře a byli vděční za každou příležitost k létání.

Hudsony zaútočily na torpédoborce a obchodní lodi a docílili přímého zásahu 8000 t plavidla a dvakrát velmi těsně minuly loď o 6000 tunách. Oba bombardéry a Hurricany poté z výšky stěžňů ostřelovaly paluby torpédoborců. Japonské stíhačky s pevnými podvozky se pokusily zapojit do střetnutí a dvě z nich byly sestřeleny Hurricany. Druhému pilotovi posádky F/O Richardse S/Ldr Garrardovi, který plnil rovněž funkci střelce, byl rovněž uznán sestřel nepřátelské stíhačky. Jejich Hudson byl provrtán jako řešeto zápalnými střelami a S/Ldr Garrard byl zraněn, ale povedlo se jim vrátit se na P.2.

Po celý den, pokud právě neposkytovaly doprovod bombardérům, přistávaly Hurricany, doplňovaly munici a palivo, a opětovně startovaly k náletům na vojska přepravující bárky.

Poslední vzlet Hurricanů byl akcí proti velkému počtu letadel, která byla spatřena na pláži JZ pobřeží ostrova Banka. Těmito stroji byla námořní Zera, která předtím poskytovala stíhací krytí vylodujícím se jednotkám. Jejich letadlová loď byla potopena, pravděpodobně holandskou ponorkou, a když jim došlo palivo, musela nouzově přistát na pláži. Představovala tam snadný cíl."

Následuje přehled nárokovaných vítězství: "Počet zabitých Japonců nelze odhadnout. Piloti mohli poskytnout jen obrazná přirovnání, jako například přirovnání řeky Moesi ke sklenici vody, do které byla vysypána krabička zápalek, a vylíčit strašlivý pohled na břehy pokryté mrtvými těly. Velitelé letek Hurricanů, kteří byli zkušenými letci, se vyjádřili, že dosud neviděli, aby někdo někomu způsobil takové ztráty."

Musím říci, že zprávu o náletu na japonská letadla, která přistála na pláži, považuji za poněkud zmatečnou. I když ponecháme stranou skutečnost, že musíte mít velké štěstí, aby jste na pláži úspěšně nouzově přistáli s jednou stíhačkou, a pomineme zmínku o letadlové lodi, neslyšel jsem tuto příhodu z jiného zdroje a to jsem znal osobně většinu pilotů Hurricanů, kterých se to týkalo. Stejně tak jsem neobjevil jiný záznam ani jsem neslyšel z jiného pramene, že by letadlová loď *Rjuko* byla u ostrova Banka potopena. Na druhé straně existují fotografie letadlové lodi *Rjukaku* (určitě stejné lodi) z pozdějšího období stejného roku, na kterých na ni útočí americká letadla.

Stejně jako všechny ostatní zprávy o válečných událostech, musíme i Lysterovo líčení brát se značnou dávkou obezřetnosti. Ačkoliv byly v akci nasazené stroje, Blenheimy, Hudsony a Hurricany, ve srovnání s moderními letadly pomalé, pohybovaly se i tak poměrně svižně a při útocích z nízkých výšek zůstával cíl záhy daleko za letadlem. Navíc v akci, zvláště když každé plavidlo v dohledu chrlí oheň ze všech hlavních, co jich jen má, na útočící letoun, či pohybuji-li se v okolí stíhačky se zcela zřejmým úkolem, se prudce zvyšuje tepová frekvence a stoupá hladina adrenalinu - za těchto okolností vyžaduje chladné pozorování výsledku útoku velmi zvláštní typ mladého muže a je velmi obtížné odolat vábení výsledkem poněkud příkrášlit. Vítězství nárokováná v Bitvě o Británii dalece překračují počet strojů Luftwaffe, jejichž ztrátu onoho památného léta lze doložit. Uvedením této skutečnosti nebo i zpochybněním přesnosti některých údajů Lysterových záznamů nechci žádným způsobem snížit úsilí nebo odhodlání zúčastněných pilotů Blenheimů a Hudsonů. Jako jeden z pilotů Hurricanů, který v té době na P.2 byl, jsem si jen až příliš dobře vědom, jak malou ochranu jsme tehdy bombardérům poskytovali.

Lyster se mýlí v popisu problémů, které potkaly doprovod Hurricanů při první akci, a, tím jsem si jist, v počtu tehdy letuschopných Hurricanů na P.2. Byl jsem jedním z pilotů, kteří se zúčastnila prvního letu onoho rána 15. 2. Odstartovalo nás osm. Nepokoušeli jsme se zůstat pod mlhou - bylo by bývalo prakticky nemožné zůstat pod "mlhou", protože ve skutečnosti to byla velmi tenká vrstva páry se základnou zhruba ve výši vrcholů stromů. Ze země se tato vrstva jevila tak tenká, že neměla představovat žádný zřejmý problém, slunce přes ní bylo vidět docela jasně; ze shora pokrývala celou Sumatru nebo alespoň kam až oko dohlédlo a to ve všech směrech. Pro posádky Hudsonů a Blenheimů to nepředstavovalo žádný vážný problém, dolet jejich strojů jim vždy umožňoval vyhledat v případě potřeby jiné letiště; pro piloty Hurricanů to byla překážka nepřekonatelná. Jakmile jsme se dostali nad vrstvu, viděli jsme pouze hladkou bílou peřinu táhnoucí se od obzoru k obzoru a letiště, jediné, na které jsme se vzhledem k doletu mohli bezpečně vrátit, zmizelo. Zůstalo někde vzadu a pod námi. A neexistoval způsob, jak ho znovu najít, na Sumatře nebyl v provozu žádný vypracovaný systém radiového navádění apod., jaký přijímal život stíhačům ve Velké Británii. A tak, pokud by nebylo rychlého myšlení jednoho z našich amerických kolegů, není pochyb, že téměř všechny na Sumatře zbývající Hurricany mohly být ztraceny během jediné akce. Donahue, který sestavu vedl, si nebezpečí uvědomil v okamžiku, kdy zmizel v mlze, okamžitě praštil do páky ovládní podvozku a díky enormní rozloze P.2 se mu povedlo přistát přímo ze startovního rozběhu. Vyskočil z kabiny se signální pistolí, rozběhl se do prostředka letiště a střelil jednu světlici za druhou skrz mlžný opar. Ohňostroj barevných kytic poskytoval nešťastným pilotům, opuštěným ve zdánlivě nekonečném prostoru, pevný bod, který mohli oblétnout, zatímco se zaobírali myšlenkou, co dělat dál. Protože jsme již oba, Donahue ve své knize *Last Flight from Singapore* i já v *Hurricane over the Jungle*, tuto nervy drásající příhodu (viděno jak ze shora tak ze spodu) o tom, jak se dostat zpátky na letiště lemované stromy, jejichž vrcholky skrývá mlha, popsali, nebudu to zde opakovat. Chtěl bych pouze využít této příležitosti, abych opravil jednu skutečnost z mé dřívější knihy: Donahue nebyl, jak jsem dříve uvedl, jediným duchapřítomným pilotem, který si okamžitě uvědomil, že jakmile se jednou dostane nad nevině vyhlížející opar, může se stát, že jedinou možností bude kroužit okolo s nejasnou nadějí, že se mlha rozplyne, a poté, až dojde palivo, vyskočit a přistát do džungle, bažiny nebo moře. Jak mě později sám řekl, také Lambert sklopil nos, vysunul podvozek a přistál.

Všem osmi se nám podařilo dostat se zpátky na P.2, avšak jeden Hurricane skončil na vrtuli a druhý na zádech. Tyto havárie však ani náhodou neodráží skutečné umění pilotů - přistání na P.2 bylo vždy rizikovým podnikem. Vedle podivných stromů, které vyrůstaly uprostřed plochy, a hlubokých brázd vyrytých pojížděcími stroji byla na letišti místa s velmi měkkou půdou, do které se kola letounu jednoduše zabořila a stroj uvázl. Jak Lambert viděl, nejméně jeden z obou odepsaných strojů tento osud potkal: "Zastavil jsem po přistání a pozoroval další Hurricane, který nasazoval na přistání v podobném směru jako já předtím. Dosedl a když mě míjel, pohyboval se stále poměrně značnou rychlostí, vjel koly do měkké rozbahněné půdy, se kterou jsme se všichni již předtím setkali, a stroj se přes vrtuli otočil na záda. Pilot se myslím jmenoval Fleming. Okamžitě jsem vyskočil z kabiny a rozběhl se k němu. Mezitím se Donahuovi a jednomu nebo dvěma dalším podařilo dojet k nešťastnému stroji s nákladákem. Společně jsme nadzvedli jedno křídlo, podložili jej vozem a mohli jsme vyprostit poněkud otřeseného, avšak vážněji nezraněného Fleminga."

Co se mě osobně týká, po několika neúspěšných pokusech, při kterých by pozorovateli vstávaly vlasy hrůzou, jsem nakonec situaci vyřešil ostrou zatáčkou (s vysunutým podvozkem i

klapkami) na jednom konci letiště ve výši méně než padesát stop a díky neobyčejné rozloze P.2 a notně dávce štěstí se mně ani letadlu nic nestalo.

Nicméně stále jsme měli šest použitelných strojů, možná i více. Podle mých poznámek provedla 232. peruť útok z malé výšky na Japonci přeplněné motorové bárky, které se pomalu prodíraly proti proudu Moesi. Záznamy 232. perutě se o ničem takovém nezmiňují, ty však byly sestaveny až několik týdnů poté na základě vzpomínek a pisateli známých skutečností, zúčastnění piloti byli tou dobou již mrtví, v zajetí nebo (v případě osmi nejšťastnějších) v Austrálii. Ať již 232. takový útok provedla či nikoliv, 258. peruť později dopoledne k tomuto úkolu vzletla nejméně jednou, možná dvakrát. Byl jsem jedním z pilotů, kteří onoho dne absolvovali dva operační lety. Na jeden z letů si moc nevzpomínám; domnívám se, že jsme cíl buď nenašli, nebo jim byla pouze malá plavidla. Druhou akci si pamatuji zcela zřetelně. Letěl jsem na číslu s Donahuem, dalším z našich pěti amerických pilotů. Naše zážitky byly opět již popsány v *Last Flight from Singapore* a *Hurricane over the Jungle*, proto jen stručná rekapitulace.

Z hořících zásobníků ropy stoupal do značné výšky obrovský sloupec černého kouře, který vítr v podobě široké vlečky unášel, jak si vzpomínám, k severovýchodu. Pod tímto příkrovem, který se vznášel nad značnou částí naší trasy, jsme vyrazili k Moesi. Nevím, kolik z ostatních pilotů bárky našlo, Donahuovi a mě se to poté, co jsme se od ostatních oddělili, podařilo. Letěl jsem za Donahuem a sledoval jeho brilantně provedený první útok. Bárky se ve chvíli, kdy jsme na ně narazili, ke smůle jejich posádek, nacházely v přímém úseku řeky, takže pluly v řadě za sebou. Pěšáci se na plavidlech tísnili jako sardinky a jejich jedinou obranou byl na zádi upevněný kulomet. Hurricane s dvanácti kulometry se vyznačoval palebnou silou okolo dvanácti tisíc ran za minutu, Hurricane s osmi kulometry osmi tisíci ran za minutu. Už si nepamatuji, na kterých jsme letěli - měli jsme ve stavu oba typy. Sledoval jsem, jak střely z Donahuových kulometů dopadají za poslední bárku, jak postupují podél jejích boků, jak čeří vodu mezi poslední bárkou a další v pořadí. A tak podél celé formace. Ztráty, které Japoncům způsobil, musely být nedozírné. Viděl jsem jak záblesky kulometů obránců, tak stopy a dopady značkovací munice, která tvořila část palebného průměru našich kulometů.

Donahue provedl pouze jeden nálet, neboť (jak jsem dozvěděl až později) jej zasáhla nepřátelská střela. Poněkud zmaten jeho náhlým zmizením jsem před návratem na P.2 provedl tři útoky. Po přistání jsem se dověděl, že Donahue byl zraněn a již odsunut do bezpečí. Byl převezen do Velké Británie a po vyléčení mu svěřili peruť Spitfirů v Anglii. Bohužel, na podzim téhož roku padl nad Kanálem.

Není pochyb, že ztráty způsobené jednotkám prvního sledu byly strašlivé, a když jsme už jako váleční zajatci zjistili, s jakou hrůzou Japonci o přízemních útocích Hurricanů mluví, rychle jsme z našich košil odstraňovali nášivky. Nicméně, poslední operační let 258. perutě na Sumatře proběhl brzy odpoledne 15. února. Tato skutečnost mi vždy připadala poněkud zarážející. Japonci naložené bárky stále směřovaly proti proudu Moesi (a, což nám ovšem nebylo známo, proti proudu řek Salang a Telang) a my stále měli Hurricany a snad i střelivo. Při dosud provedených akcích jsme nepříteli způsobili značné ztráty a neztratili přitom žádný stroj. Rozkaz však zněl stáhnout se na Jávu. Protože se v okruhu čtyřiceti nebo padesáti mil od letiště nenalézal jediný nepřátelský voják, domnívám se, že vše ovládající panika přehlušila chladné a rozumové uvažování našeho velení. Zapsal jsem si: "Posedávali jsme, a melancholicky pozorovali mocný sloup ohně a dýmu stoupající z nedalekého hořícího skladiště ropy. Vládla tísnivá atmosféra porážky a ponížení; podobně jako v Singapuru, ale nyní byla téměř hmatatelná. Čekali jste, že se na vás z džungle každým okamžikem mohou vrhnout Japonci. Jedli jsme párky z plechovky a přemítali, co bude dál - Hurricany jsme už neměli. Vzali si je jiní. Nevím kdo. Potom přišel nejistý a laxní rozkaz, že se máme postarat sami o sebe. Šli jsme po silnici, která vedla k letišti. Štěrková cesta s nízkým hustým křovím po obou stranách. Věděli jsme jistě, že na míle daleko není žádný nepřítel, ale stejně jsme se necítili dobře. Cesta ústila do křižovatky tvaru T. Doleva se pokračovalo k železniční stanici a dále do Palembangu, doprava na letiště. Uspořádali jsme válečnou poradu - kterou cestou se dát?"

Takto se rodí rozhodnutí, která ovlivňují lidské osudy. Dva z nás se rozhodli zkusit štěstí na letišti; ostatní se vydali k železnici. Ti, co zvolili železnici, čekali Cejlon a svoboda; nás ne, oba jsme našli Hurricany. Já sám našel stroj, se kterým jsem odlétal většinu akcí nad Sumatrou. Byl prohlášen za neletuschopný, takže předpokládám, že na něm jiný pilot, asi z 232. perutě, provedl další hloubkový nálet. Už si nepamatuji, co tomu stroji bylo; vzpomínám si, že mě pozemní personál varoval, abych s ním neletěl, já se ale rozhodl, že to přesto zkusím, protože

jsem nechtěl zůstat jediným pilotem 258. sám mezi tou veškerou bídou a mizérií. Při startu Hurricane silně uhýbal doleva, málem jsem trefil chatrč, nakonec mě ale v pořádku donesl na Jávu.

Tato příhoda má jednu zajímavou dohru. Asi čtyřicet let poté mi zavolal Ted Read, se kterým jsem sdílel pohostinnost zajateckých táborů na Jávě a v Japonsku, a řekl mi, že na výstavě obrazů s leteckou tematikou v Derby je jeden, který, jak doufá, by mě mohl zajímat. Vydali jsme se tam se ženou, obraz se nám líbil a tak jsme ho koupili. Namaloval ho Miles O'Reilly a znázorňoval Hurricane startující z letiště v džungli a nesl název *Odlet z P.2*. Když nám obraz přivezli, našli jsem na druhé straně O'Reillyho číslo a zavolal mu. Jak ho proboha napadlo, namalovat takový obraz? Jak věděl o P.2? Odpověď byla jednoduchá: četl *Hurricane over the Jungle* a inspirovalo ho mé líčení vzletu posledního Hurricanu ze Sumatry. Stal jsem se na obraz patřičně hrdý a pozval O'Reillyho, aby přišel a dále jej vylepšil: přidal správná kódová písmena perutě a také seriálové číslo stroje - 5481. Označení perutě byl trochu podvod, protože ve skutečnosti jsme nikdy neměli dost času je na Hurricaney namalovat a létali jsme je nevýrazně a nahé. Ale zdálo se mi, že tam, na obraz, patří. Obraz nyní visí v našem obýváku a slouží jako užitečný podnět, když konverzace vážne. Byl rovněž již reprodukován a je i na obálce této knihy.

Pro stíhací piloty RAF byla válka jako celek gentlemanskou záležitostí. Neznali prach cvičišť, bláto zákopů, sněhové bouře z Atlantiku. Za normálních okolností je na ubytovně vyzvedl nákladník, odvezl je na letiště, kde, pokud neletěli, posedávali s rozepnutými knoflíčky a nelegálními hedvábnými šátky okolo krku, hráli poker, četli Picture Post, případně celý den proklímali. A tento systém, i když v poněkud improvizované podobě, zůstal zachován i ve zmatku a horečných aktivitách války na Dálném východě.

Neplatilo to však pro pozemní personál. Jejich život byl mnohem méně organizován a mnohem nepohodlnější. A rychlý a elegantní úlet z nešťastné Sumatry nebyl možností, která pro ně přicházela v úvahu. Nechci zapomenout ani na ostatní spojenecké síly v Palembangu - těch bylo ale jen pár: protiletadloví dělostřelci a několik příslušníků armády a námořnictva, kteří se víceméně náhodou ocitli v oblasti bojů, kde vlastně neměli co dělat.

Těmto mužům doslova a do písmene ujel vlak. Panika ovládala každou ulici v Palembangu, parašutisté se skrývali pod každou postelí a hordy Japonců se rojily na řekách. Rychle se šířící neověřené zprávy byly následovány jejich dementi. Jediným cílem bylo dostat se pryč. Jestliže před tím se objevovaly alespoň náznaky jakési organizace, vládl nyní naprostý zmatek. Teoreticky měli velení Holanďané. Ti však neměli žádný plán ani vůli k odporu a muži RAF v nepatřičných khaki uniformách, které při svém zmateném pobíhání po městě potkávali, pro ně představovali jen podivné jedince, na které neměli ani čas ani náladu. Spojenci tak zůstali opuštěni a zcela odkázáni na své vlastní zdroje.

Obrázek nemůže být vykreslen lépe než jedním z těch, kterých se to bezprostředně týkalo.

Pokud by Thomas Macaulay žil o sto let později a byl v té době v Palembangu, mohl místo Horacia použít jako modelu desátníka A. ("Soapy") Hudsona, s tím rozdílem, že místo dvou druhů Horaciových střežil Hudson svůj most pouze s jedním společníkem. Jinak jsou oba příběhy podivuhodně podobné.

Hudson, spolu se svým přítelem Tedem Parsonsem se nacházeli v blízkosti skupiny dětí a jejich učitelek (řádových sester), když jim nějaký armádní důstojník poručil, aby uprchlíky doprovodili k vlaku. Na nádraží jiný důstojník, který se tam opíral o výhybku, rozkázal, aby se Hudson a Parsons (kteří mezi sebou táhli kulomet Lewis, jeden zásobník, dvě pušky a asi dvacet nábojů, které sebrali opuštěné v jedné z ulic Palembangu) postavili jako stráž k blízkému betonovému mostu přes řeku a mohli tak včas varovat strojevůdce v případě, že se objeví Japonci. Asi po půl hodině přijel armádní štábní vůz a třetí důstojník jim přikázal, aby drželi most tak dlouho, dokud nepřejedou všechna jeho děla. To už na ně bylo trochu moc složité, ale mlčky přikývli a důstojník, jako by to bylo součástí nějakého pečlivě připraveného plánu, otočil vůz a odjel zpět. Místo děl se za dalších patnáct minut objevil seržant RAF v armádním nákladníku. Na otázku, co že tam dělají, lakonicky odpověděli, že jsou "blázni" a on pokračoval v cestě. Rozhostilo se podezřelé ticho, které bylo nakonec přerušeno baňáním motorového člunu plného Japonců, který se prodíral proti proudu řeky. Bez jakéhokoliv nadšení Hudson s Parsonsem zvažovali své šance a došli k závěru, že jsou příliš daleko a

jediným výsledkem jejich zásahu by bylo prozrazení jejich přítomnosti. Japonci zakormidlovali se člunem k protějšímu břehu, vyšplhali na břeh a zmizeli z dohledu.

Nyní se mohli Hudson a Parsons cítit přesně stejně jako Horacius, Lartius a Herminius, jediná strážci mostu, ne však proti Larsu Porstenovi a jeho tuskánským hordám, nýbrž proti Tanakovi a jeho postupujícím Japoncům. Řečeno slovy samotného Hudsona: "Začalo nám svítat, že zakrátko můžeme být v pěkný kaši". V tom je překvapil pohled na náhle, jakoby odnikud, se objevivšího holandského armádního důstojníka, který šplhal do středu mostu. I on na ně hleděl chvíli překvapeně a poté pronesl: "Myslím, že by bylo lepší, aby jste šli na vlak. Za chvíli tenhle most vyhodím do povětří". A tak se sebrali a šli na vlak, kde je potkal další důstojník, tentokrát od královského námořnictva, jehož oči při spatření jejich výzbroje zaplály. "Hele, přesně to co potřebujeme", křičel a ukazoval na kulomet.

Tak "Soapy" a Ted skončili hned za lokomotivou s novým posláním - odrazit každého Japonce, který by se pokusil nastoupit. Ještě před tím, než opustili nádraží, museli přesvědčit strojvůdce, který "působil více problémů než Japonci", aby se ujal svých povinností. Námořní důstojník vyřešil tuto malou nepříjemnost revolverem přiloženým k hlavě onoho nebožáka a poté již již plnou parou směřovali k Oosthavenu.

Hedley Bonnes vzpomíná: "Nalézali jsme se na špatné straně Moesi, neměli jsme žádnou dopravu a vzpomínám si, že jsem v tom prázdném hotelu viděl australského důstojníka... všechno bylo tehdy prázdné. Vyskytovali se tam jeden nebo dva holandské vojáci, neměli jsme žádné mapy a tento australský důstojník, mimochodem zraněný, nemohl se pohybovat a rozhodl se, že tam zůstane, nám dal pár mapy. Evidentně vytržený z knihy nebo něčeho podobného. Sešli jsme k řece, prohledávali břeh a podařilo se nám najít přivázaný člun, člun RAF. Už si nevzpomínám, zda nesl znaky, ale byl to záchranný člun, jaký RAF používala. Takže, bylo nás tehdy asi dvanáct, jsme se rychle přeplavili přes řeku, na druhém břehu tu věc zaparkovali, dostali se do bezpečí a začali se shánět po dalším dopravním prostředku. Jediné co jsme našli, byl domorodec motající se kolem starého nákladáku v takové garáži nebo spíše přístřešku. Přesvědčili jsme ho, aby nám ten vrak přenechal. Připomínám, že jsme měli zbraně, on ne a tak neměl moc šancí, chudák. Vyměnili jsme ten drahý člun za starý nákladák. Vždy si budu pamatovat jeho jméno - "Globe", nikdy jsem to předtím neslyšel. Naložili jsme pár sudů s benzínem a vyrazili.

Dnes už si nevzpomínám, kudy jsme jeli, nenavigoval jsem, jen jsem se vezl na korbě. Odněkud jsem získal Thompsona, nevím, co jsem s tím chtěl dělat, byly to naprosto bezcenné věci. Jeli jsme dál a dostali se do nějaké díry, čert ví, kde to bylo. V jednu chvíli jsme na tom byli tak špatně, že jsme museli přejet přes bambusový most. I když říkám bambusový most, byl to takový ten most otočný a dostat se přes něj s nákladákem nebyla žádná sranda. Všichni jsme slezli a řidič se nabídl - stejně nikdo jiný řídit neuměl a tak stejně musel on. A most přešel. A co bylo dál? Po několika hodinách - už jsme byli všichni hladoví - jsme dorazili ke kampongu, víte co je kampong, ne, zaparkovali se tam a dostali jídlo, kokosáky, banány a všechny ty nesmysly a přečkali tam noc.

Vyrazili jsme časně ráno, protože nám řekli, že Japonci se dostali nepříjemně blízko. Později jsem slyšel historku, dnes už nevím, zda se týkala právě toho kampongu, ve kterém jsme přenocovali, a lidí, se kterými jsme se setkali, ale určitě je pravdivá. Uložili hosty do dlouhé budovy nebo jak to v kampongu nazývají. Ráno vypuklo nesmírné pozdvižení - hosté potřebovali toaletní papír a našli starou knihu, jejíž listy použili pro onen účel. Náhodou to byl Korán! Museli je uplatit asi čtyřmi sty malajských dolarů a výtiskem KRR (King's Regulations). Nemohl bych přísahat na KRR - podle mě je to přehnané... Nepředpokládám, že bychom se vláčeli přes celou Sumatru s Japonci za zády s KRR!

Protloukali jsme se dál. Brzy jsme zjistili, že ten vůz nebyl v nejlepším stavu, ve skutečnosti se ta prokletá věc přehřívala neskutečnou rychlostí, což bylo poněkud nemilé, protože jsme nemínili plýtvat vodou z našich polních lahví. Používali jsme tedy obvyklý způsob plnění chladičů vodou, určitě víte jaký. Bylo to ohromné, fungovalo to, ale představte si jak sedíte na nákladáku, který na vás celý den vyfukuje páru ze směsi letecké moči a jak vás ta pára obtéká... Nikdy v životě jste nic podobného necítili, na to dám krk. Žádný div, že nás Japonci nechytli. Nedokázali by se k nám přiblížit!

Po nějaké době jsme dorazili na P.2. Vše použitelné bylo vyhozené do povětří a vyhořelé. Sklady plné konzerv a všechny zničené. A my neměli vůbec nic k jídlu. Všechno zničilo. Později jsme zjistili, že se Japonci v blízkosti P.2 vůbec nevyskytovali. Oni dokonce ani nevěděli, že existuje! Náš Globe se chystal každým okamžikem vypustit duši, ale při obhlídce

silnice jsem v příkopu narazil na vůz v překvapivě dobrém stavu. Motal jsem se okolo, pokoušel se nastartovat motor, když se objevil blbý holandský oficír v nablýskané uniformě a v takovém dřevěném pouzdře měl Luger. Chtěl mě zastřelit! Za dezerci! Mluvil slušnou angličtinou. Dost dobrou na to, abych mu rozuměl o čem mluví! Řekl jsem mu, ať to nedělá, že se jen pokouším dostat ten nákladák na P.2. On mi naznačil, abych nechal auto autem a zmizel, což jsem provedl. Jeli jsme dál v našem rozpadajícím se Globe až jsme narazili na železnici a to jsme věděli, že jsme blízko civilizace. Opustili jsme nákladák, který vypadal, že příštích padesát metrů bude jeho posledních, a vmísili se mezi lidi čekající na vlak. Ten se nakonec objevil, čert ví, jak dlouho jsme čekali, podle mě to bylo příštího rána, vlak z plošinových vagonů plných uprchlíků a spousty dalších věcí. Ale povedlo se nám nastoupit a dostat se do Oosthavenu."

Tom Jackson se ve svém deníku, který si tehdy vedl, o tomto vlaku zmiňuje takto: "P.2 byl jeden velký neorganizovaný chaos. Každý někam pospíchal, ale nevěděl kam; nikdo nic nevěděl. Nakonec jsem se vyšplhal na nákladák plný Australanů a vyrazili jsme směr Oosthaven. Bylo nás tam tak dvacet nebo třicet a ani to nebyl moc velký vůz. Brzy odpoledne jsme přijeli na nějaké místo, kde jsme zastavili a něco pojedli, hlavně ovoce a banány. Zrovna když jsme se chtěli opět vydat na cestu, zaslechli jsme pískání vlaku. Velitel vozu rozhodl, že bude lepší pokračovat vlakem, a tak jsme se rozběhli ke stanici a už jsme se viděli pohodlně usazení ve vagonu první třídy, který stál na vedlejší koleji. Potom se objevil vlak. To byl pohled! Žádné osobní vagony, jen nákladní a plošiny. Vypadalo to, že vagony byly nejprve pokryty lepidlem a potom na ně někdo nasypal polovinu světové populace. Muži viseli na náraznících, mačkali se na lokomotivě, seděli na postranicích - byli všude. Domorodci i běloši dohromady. Holandští vojáci, příslušníci RAF, námořníci, vojáci, ženy, děti, Indové a Číňani. Nejpopulárnějším oblečením se zdály být hadry, převažovaly zarostlé obličejové a všichni běloši byli černí od sazí. Počítám, že jsem měl neuvěřitelné štěstí, když jsem měl sedadlo v kupé. Jaký to byl rozdíl mezi tímto kupé a vagony, kterými jsme přijeli do Palembangu. Toto kupé mělo plyšová sedadla, zeleně zbarvená stínítka v oknech, dobrou ventilaci, bar (prázdný) a stolký. Dorazili jsme do Oosthavenu pozdě v noci a spali na bednách hovězího a sucharů."

Pár pilotů 258. perutě mělo dost štěstí k tomu, aby se dostalo v Hurricanu do Batávie. Ale jako celek perut' utrpěla značné ztráty. Z původních čtyřadvaceti pilotů bylo pět - McAlister, Glynn, Keedwell, Kleckner a (PO) Scott - mrtvých; čtyři - Donahue, Campbell White, Nash a Nicholls - zranění; Geffene (pátý Američan) se ztratil na cestě, když nouzově přistál v Algecirasu ve Španělsku (odkud utekl, připojil se ke znovu zformované peruti na Cejlonu a byl sestřelen a zahynul při japonském velikonočním náletu na Trincomalee). Healey zůstal v Singapuru, Sharp byl nezvěstný, Milnes, McCulloch, (Sgt) Scott, Cicurel, Campbell a Macnamara byli naposled viděni v Palembangu a jediný Australan, Sheerin, byl, jak se domnívám, jedním z těch, kteří se rozhodli zkusit štěstí po silnici a železnici, než by hledal na letišti Hurricana, a rovněž se dostal na Cejlon. Zdá se být pravděpodobné, že zbývajících pět pilotů (Thomson, de la Perelle, Dobbyn, Lambert a já) přelétlo z P.2 na letiště Kemajoran, Batávie.

Milnes a Nicholls se ve městě spojili s piloty 232. perutě, vydali se autem na jih, narazili na nádraží, kde vyměnili auto za lístky, a pohodlně dorazili do Oosthavenu. Scott se vydal svou vlastní cestou do přístavu, pravděpodobně vlakem, předpokládám, že se spojil s Sheerinem. Nalodili se na loď, jejíž kapitán jim nedovolil na Jávě vystoupit, a tak se bezpečně dostali na Cejlon. Ostatní podstoupili neobvyklejší pouť.

Campbell píše: "Dostali jsme se zpátky do města, když se znovu objevil McCulloch. Prožil si svoje. Zdá se, že byl sestřelen a nouzově přistál na břehu řeky hned vedle jiného Hurricanu, který ležel na zádech, domnívám se, že to byl vrak Glynnova stroje. Pro Juniora už nemohl nic udělat, byl mrtvý, ale byli tam rovněž domorodci, pokoušel se jim naznačit, aby mu pomohli, ti se však stáhli do uctivé vzdálenosti, tak nafoukl dinghy a vyrazil na řeku. Domorodci tam pořád stáli a pozorovali ho, tak vytáhl pistoli a několikrát vystřelil do vzduchu a oni utekli. Když jsem se ho ptal, co to mělo za smysl, odpověděl: "No, když mi ti špindírové nechtěli pomoci, tak jsem ani nechtěl, aby tam stáli a čučeli". Pádloval dolů po proudu až doplul k soutoku řek, odkud se proti proudu mohl dostat do Palembangu. A dostal se tam. Tudor (Tudor Jones, hlavní inženýr 258. perutě) a LAC Peter nějak, nikdy jsem si jeho příjmení nezapamatoval,

našli holadský hlídkový říční člun. Uvnitř měl dva malé Ford V.8 motory a nahoře závěs pro kulomet. Rozhodli jsme se, že se ho zmocníme. Měl jednu chybu, jeden ze šroubů byl ošklivě ohnutý. Zřejmě najel někde na břeh - to byl asi také důvod, proč byl opuštěn. Teď byl ale náš. Z mapy jsme usoudili, že pojedeme proti proudu až ke křižovatce se silnicí k P.2, kde se připojíme k našim lidem. Dorazili jsme tam pozdě večer, na silnici se pohybovali lidé, ale v opačném směru, z jejichž řečí jsme vyrozuměli, že Japonci jsou za nejbližší horou. Později jsme zjistili, že to byl naprostý nesmysl, ale tehdy jsme jim věřili. Rozhodli jsme, že jediným rozumným řešením je zůstat ve člunu, plout na jih až kam to půjde a dostat se tak z této bezprostředně ohrožené oblasti. A tak jsme to provedli. Strávili jsme zbytek dne na vodě, zastavili na noc, další den ve člunu - bože, už si nepamatuji, kolik dní to takhle šlo. Nakonec jsme začali drhnout člunem o dno... dále už to po vodě nešlo. Dorazili jsme do domorodé vesnice a Ting Macnamara použil svůj obvyklý šarm a spolu s Cicurelem vyjednali znakovou řeč s domorodci výměnu našeho krásného člunu, který domorodci považovali za velmi hodnotný, za nákladák. Ani jsem si nemyslel, že tam něco takového budou mít.

Nicméně měli jsme auto a veškerou naši výstroj a výzbroj - vzali jsme si všechny zbraně, které se do člunu vešly. S nákladákem jsme dojeli až k do povětří vyhozenému mostu. Bylo to po... nevím po kolika mílích... a už byl večer. Dostali jsme se přes řeku a pochodovali celou noc. Dnes už bych to neudělal, i kdybych musel. A hádám už bych také nebyl tak vyděšený. Nesl jsem pušku, Thompsona, dvě pistole a ruksak s mými osobními věcmi. Nevím, kolik mil jsme ušli oné noci. Nejméně patnáct... něco mezi patnácti a dvaceti jsme ušli v noci a příštího dne, než jsme dorazili na křižovatku. Po druhé silnici se pohyboval proud lidí, svezli jsme se k jižnímu cípu Sumatry - asi tak posledních pětadvacet mil, kde jsme chytli trajekt na Jávu. A to je celá anabáze, jak jsme se dostali do Batávie."

Vraťme se nyní k Novozélandanovi Dennymu Sharpovi, kterého jsme opustili v Bencoolenu na západním pobřeží, když byl majitelem Chevroletu požádán, aby jeho a pár dalších Holanďanů odvezl na konferenci do malé vesnice několik mil ve vnitrozemí. "Odvezl jsem Holanďany na konferenci do té vesnice. Už si nevzpomínám, kolik jich bylo, museli být čtyři, možná pět nebo šest. Konference probíhala v takové hale nebo škole. Bylo to zajímavé, neboť mluvili pouze holandsky, ale když se dohodli, přeložili mi to do angličtiny. Usnesli se, že vytvoří partyzánskou skupinu, odejdou do hor a budou napadat Japonce. Chtěli, abych se připojil. To jsem v žádném případě neměl v úmyslu, což jsem jim sdělil, a oni řekli: "Dobře, necháme to tak. My půjdeme do džungle, ty ne. Teď se vrátíme na noc do hotelu a probereme ještě jednou, co se musí udělat". Vrátili jsme se do hotelu a já ještě jednou zavolał onoho Wing Commandera a dověděl se, že "Ano, loď je na cestě, ale nevím, kdy přesně dorazí ". Ráno šestnáctého jsem zavolał znovu, loď ještě nedorazila, tak jsem mu řekl, že jsme mezitím vypracovali plán, že pojedeme na jih kam až to půjde, tam seženeme domorodý člun nebo čluny a budeme pádlovat podél pobřeží a, když to bude nutné, i Sundskou úžinou. Odpověděl, abychom to udělali. Touto dobou dorazilo do Bencoolenu asi dvacet až třicet letců, posedávali tam, neměli velitele, který by jim řekl, co mají dělat. Sdělil jsem jim, jaká je situace, že loď může přijet ale nemusí. Pověděl jsem jim o mém rozhodnutí vydat se na jih podél pobřeží a, když to bude nutné, sehnat nějaký člun a přeplout přes Sundskou úžinu na Jávu.

Nedomnívám se, že mezi nimi bylo mnoho dobrých námořníků, protože se jich k nám přidalo jen pár. Vyrazili jsme po pobřežní silnici do Bentuanu (dnes se to jmenuje Bintuhan), asi padesát mil jižně od Bencoolenu. Silnice džunglí byla jen na jedno auto široká; pokud bychom potkali někoho v protisměru, museli bychom oba zajet až na samý okraj. Naštěstí jsme nikoho v protisměru nepotkali a po celkem nevzrušivé jízdě dorazili do Bentuanu. Jedinou zajímavou zkušeností byla přeprava auta, byl to ten Chevrolet, který mi onen Holanďan věnoval, přes řeku. Nepříliš širokou ale dravou. Byla jen čtyřicet yardů široká a pro přepravu sloužil neovladatelný bambusový vor. V jednu chvíli se mi zdálo, že se to musí převrhnout. Nicméně poslali jsme pár lidí na druhou stranu, ti tam uvolnili vor a my jej přitáhli provazem spleteným z bambusových vláken. Nastrkali jsme vůz na vor a celek přetáhli na druhou stranu. Všechno dobře dopadlo, sice to trvalo dost dlouho, ale nakonec jsme se na druhou stranu dostali a mohli pokračovat v cestě.

Do Bentuanu jsme dorazili okolo čtvrté hodiny odpolední, znovu jsem zavolał Wing Commandera, o lodi stále nic nového. Řekl jsem mu, že zavolał ještě ráno, a když nebude mít žádné dobré zprávy, že vyrazíme do džungle. Spali jsme ve škole. Potkali jsme se s dalšími dvaceti nebo třiceti letci, kteří se tam nějakým způsobem dostali a nyní čekali na dopravu na Jávu. Příští den, myslím, že to bylo sedmnáctého, jsme si připravili pár pramic pro případ, že

by se objevila loď, nebo pokud bychom se na cestu podél pobřeží vydali sami. Pramice jsme tedy měli pro dvojí účel, buď pro dopravu k lodi nebo pro cestu podél pobřeží. Zavolal jsem a někdo mi řekl, že loď připlula, že všichni jsou na palubě a že se pro nás v Bentuanu zastaví. Nakonec se loď objevila okolo poledne. Všichni jsme se nalodili na parníček - nebyl moc veliký, tak tři sta čtyři sta tun - a poslední věc, co jsem udělal, bolelo mě přitom u srdce, že jsem ten nádherný Chevrolet, celkem nový, maximálně tak půl roku starý, zavezl přímo do vody. Na jednu stranu to bylo potěšení dělat něco takového, na druhou stranu udělat vrak z takového krásného vozu bylo srdcervoucí. Ale pluli jsme na lodi, pěkně utahaní, netrvalo dlouho a usnul jsem. Příští den jsme propluli Sundskou úžinou a přistáli v Batávii. Tam jsem se znovu připojil k 258. peruti."

12. Útěk ze Sumatry

Ačkoliv byla evakuace P.2 zahájena 15. února již ráno, pokračovalo využívání letiště pro operační účely po značnou část dne. Vedle útoků na konvoje v Bancké úžině a na po Moesi postupující Tanakovy sbory létaly Hudsony po celý den na Jávu s veliteli perutí a ostatními důležitými osobami. Převážná část pozemního personálu se odsouvala obvyklejším způsobem. Skupiny vojáků byly odváženy do asi dvacet pět mil vzdáleného Parambuli, kde musely vystoupit a pokračovat pěšky k začátku železniční tratě, zatímco se auta vracela na letiště pro další muže. Tímto způsobem bylo evakuováno na dvanáct set lidí, poslední skupina dvaceti mužů pod velením velitele základny, Australana G/C McCauleye, těsně po šesté hodině večer. Na letišti zůstala pouze malá skupina vojáků vedená zbrojním důstojníkem základny, která měli pomoci posádce holandské armády "dokončit likvidační plán", a skupinka mechaniků a pilotů, jejímž jediným úkolem bylo zprovoznit tři neletuschopné Blenheimy. Těmto Blenheimům se podařilo na Jávu doletět, takové štěstí však neměl čtvrtý stroj, který se při zběžné prohlídce letuschopný jevil a odstartoval přečpaný pasažéry. Záhy se však objevil důvod, proč byl stroj opuštěn, jedno křídlo začalo jevit známky nadměrného namáhání. Když posádka zpozorovala, že se křídlo hýbá, rozhodl se pilot nouzově přistát. Sledovali řeku, která se na jednom místě rozšířila na jezero. Neodvažuje se udělat zatačku musel pilot využít jediné příležitosti, která se nabízel - přistát na vodu na břicho. To se mu však nepovedlo, stroj se rozlomil a všichni na palubě, až na jednoho, zahynuli. Oním šťastlivcem byl skladník Shaw, který pod vodou nabyl nárazem ztracené vědomí, vyplaval na hladinu, rozhlédl se a opodál spatřil odtrženou palivovou nádrž. Ačkoliv byl těžce zraněn, dokázal této příležitosti využít (velmi příhodné, neboť neuměl plavat) a udržet se na hladině, dokud nepřipluli domorodci na kanoích a nedotáhli ho na břeh. Odtud se dostal na Jávu a nakonec do zajateckého tábora.

Výjimečný příběh, ale slyšel jsem jej z několika zdrojů včetně Boba Chapmana z 605. perutě a Erika Rice, který velel letce údržby 84. perutě, kteří mi oba poskytli velmi užitečné informace.

Lodi, které se nacházely mezi ústím Moesi a Palembangem, už samozřejmě neměly možnost uniknout. Velitelé *Jerantutu* Cooper a *Kliasu* Smythe, kteří dorazili do přístavu za rozbřesku 15. února, dostali rozkaz své lodi potopit a zablokovat řeku u překladiště uhlí a železniční stanice. Na palubu *Kliasu* byly uloženy korditové nálože a krabice rozbušek. Po otevření záklopek a částečném ponoření lodi mělo dojít k výbuchu, který měl ztížit či znemožnit záchranu plavidla. Bohužel se *Klias*, k rozlícení kapitána, usadil na boku a k očekávané explozi nedošlo.

Cooper a Smythe, spolu s Brownem z *Hua Tong*, zůstali spolu se skupinou pro zničení říčních plavidel a poté začali zjišťovat, jak sebe a asi sto bezprizorních mužů z armádních sborů (Army Pay Corps) vymanit ze sevření Japonců. Celé město ovládal chaos. Při zkoumání malé konečné železniční stanice zjistili, že lokomotivy byly poškozeny tak, že jsou k nepotřebě. Jediná zbylá lokomotiva vyfukovala páru na začátku trati a zřejmě čekala, až bude moci vyjet s posledním vlakem obsazeným holandskými hodnostáři s mnohými zavazadly. Smythe s malou, ale dobře vyzbrojenou skupinou nastoupil na lokomotivu (strojvůdcem byl Indoevropan), aby ji dopravil do Palembangu sestavit vlak a Cooper začal posílat vojáky po trati. Když je doprovázel, zastavil ho jiný Indoevropan s jakýmsi dokumentem. Cooper opustil *Jerantut* vybaven golfovými botami, námořnickým pršipláštěm, s plechovkou hovězího a cigaretami v kapsách, na hlavě přilbu. Muž se zeptal, zda mluví s důstojníkem, na což mu velmi

jednoznačným způsobem odpověděl šest stop a čtyři palce vysoký topič, který dříve sloužil na *Prince of Wales* a později tvořil část posádky *Jerantutu*. Přesvědčený Indoevropan nabídl svůj dokument (který vyžadoval autorizaci pro vyhození tankoviště s asi dvaceti zásobníky do povětří) k podpisu Cooperovi, který se jej zcela přirozeně podepsat zdráhal. Nakonec topič navrhl, aby jej podepsal jako "Poručík Fred Karno", stejně to bude těžko někoho později zajímat. Cooper podepsal a voják "šťastně odešel, použil svůj plunžr a tankoviště vybuchlo".

Mezitím se objevil Smythe s lokomotivou, vyrazili po trati a sbírali vojáky, které potkávali cestou ve směru od hořících zásobníků, jejichž zničení Cooper posvětil. Po jedné nebo dvou nepříjemnostech dorazili, cestou se jejich počet stále zvyšoval, do Oosthavenu. Smythe události zavály do Colomba, Cooper takové štěstí neměl. Na Jávě se skrýval v džungli, nakonec byl vyzrazen a poslán do místního vězení Boei Glodok v Batávii, kde jsme byli vězněni i my, všichni přeživší piloti 258. perutě, kterým se nepodařilo včas utéct. Později jsme spolu pluli na nechvalně známé *Dai Niši Maru* do stejného tábora blízko Hirošimy.

Brigádýra Birda jsme opustili spolu se dvěma jinými muži na nafukovacím voru uprostřed Jihočínského moře. Po marných pokusech udělit voru směr na východ, k Sumatře, jejichž následkem bylo pouze bezradné točení v kružích, seděli Bird a jeho společníci jednoduše na okrajích, nohy ve středovém otvoru. Takto strávili zbytek dne 15. února a následující noc. Spolu s úsvitem se objevila na pravoboku vítaná pevnina, na kterou je po patřičné době vynesly mořské proudy. Přistáli na okraji rozsáhlé mangrovnickové bažiny, která se táhla stovky mil na sever i na jih, v pravidelných intervalech přerušována jen ústími obrovských řek. Po zvážení všech možností Bird opustil své společníky sedící na rohožích z propletených kořenů mangrovníků a vyrazil na sever. Asi po pěti nebo šesti milích nepředstavitelně namáhavého brodění hustým smradlavým bahnem močálu nakonec dorazil k deltě velké řeky, na jejímž druhém břehu spatřil vesnici. Podařilo se mu vyhledat suché místo, kde přenocoval, ráno se svlékl do naha, vrhl se do řeky a plaval po proudu, dokud se ocitl na úrovni vesnice. Po asi půl hodině "řvaní jako šílenec" Bird s ulehčením zaslechl odpověď "Pomoc přichází!" a po chvíli se objevil muž (Birdem popisovaný jednoduše jako "voják") v kánoji, vylovil ho a odvezl do vesnice, kde již čekali Commander Clark RN a týlový důstojník major Lyddon.

Bird doprovodil tyto muže ve dvacet stop dlouhé kánoji na cestě k lékaři, který se měl údajně vyskytovat o něco výše po řece. Clark měl totiž střeplinou granátu ošklivě poraněné zápěstí. Po asi pěti dnech úporného snažení pod žhnoucím sluncem, jehož následkem se Birdova záda (měl jen šortky) proměnila v jednolitou masu mokvajících puchýřů, narazili na první známky civilizace od opuštění vesnice - malou chýši na břehu řeky obývanou Čiňanem. Clark s Birdem zde zůstali, Lyddon a další muž (který se, jak se zdá, mohl jmenovat Simpson) pokračovali proti proudu. Po třech nebo čtyřech týdnech se objevili dva Malajci s kánoji a Clark (jehož zápěstí se uzdravilo samo) a Bird pokračovali v cestě proti proudu řeky až k jejímu prameni. Odtud pokračovali pěšky močálem "černajícím se komáry" po stezce vybudované z kmenů stromů. Po strastiplné cestě dosáhli vesnice, ze které je domorodci dopravili do velkého města (ukázalo se, že to byl Palembang), kde je za peníze předali Japoncům.

Osud dvou mužů, které Bird opustil na mangrovnickové rohoži trpělivě čekající na jeho návrat, není znám. S Birdovou poznámkou, kterou hodnotí situaci, kdy stál tváří v tvář otázce, zda se pro ně vrátit nebo zda doprovodit Clarka a Lyddona proti proudu: "Asi by bylo bývalo správnější, kdybych se byl vrátil na ono původní místo, kde jsem s těmi dvěma chlapci přistál" se dá jen těžko polemizovat.

Donald Wright a jeho skupina pokračovali z vesnice Timbilaham, kde jsme je naposledy v našem vyprávění opustili, v cestě proti proudu Inderagiri v jiném člunu, který jim poskytli "holandští vojáci, kteří se k válce stavěli velmi nonšalantně, nic nevěděli a vůbec to vypadalo, že je to vlastně nezajímá". Plavba to byla nezapomenutelně krásná, řeka se vlnila tropickým pralesem s občasnými mýtinami. Skončili v malé vesnici, kde přenocovali, a příštího rána je šest autobusů přepravilo do Rengatu, který se stal dobře organizovaným centrem účinné pomoci uprchlíkům ze Singapuru. Ještě onoho dne je nacpali do bárek, ve kterých je remorkéry pomalu odtáhly proti stále dravému proudu Inderagiri na místo zvané Ayahmolek. Zde se ubytovali ve staré továrně na zpracování gumy a vykoupali v koagulačních nádržích - byla to první skutečná koupel po pěti perných dnech strávených ve vlhkém tropickém podnebí.

Velení Wrightovy jednotky a asi sta dalších mužů, kteří tam dorazili rozličnými prostředky z rozličných míst, se nyní ujal plukovník Rosenberg. Podle zvyklostí byli odsouvány nejprve nižší šarže, na Wrighta se dostalo až v poslední skupině 19. února. Po nervy drásajících, ale

"velmi, velmi krásné" cestě autobusem po úzkých horských silnicích dosáhli okolo druhé hodiny horské stanice Sawahlento, asi dva tisíce stop nad mořem. Zde Wright strávil několik dní obdivováním krásy scenérie a užíváním si báječného podnebí, až ho 22. února vlak odvezl do Padangu, kde se ubytoval ve starém Evropském klubu. Dne 26. února připlul do Padangu holandský říční parník z Jávy, který zaslechl volání o pomoc rádiem, *Rossenbaum*, naložil asi sto uprchlíků včetně Wrighta, a ačkoliv nešlo o námořní plavidlo a ani nebyl vybaven pro plavbu na širém moři, 4. března úspěšně přistál v Colombu.

Wright mi vyprávěl jednu fascinující anekdotu. Ještě v Ayahmoleku narazil při procházce džunglí na malou telegrafní stanici. Zeptal se, zda by bylo možné poslat kabelogram do Indie, a domorodec, který měl službu, po té, co ho upozornil, že je jen velmi malá šance na doručení telegramu a že za těchto okolností mu ho určitě nebude účtovat, souhlasil. Ve skutečnosti Wrightova rodina v Indii zprávu dostala a dozvěděla se tak, že je naživu a na Sumatře, zatímco oficiálně, dle seznamu Indické armády, byl pokládán za nezvěstného, pravděpodobně mrtvého.

Ráno 17. února, méně než dvaasedmdesát hodin po výsadbku parašutistů v Pladjoe a na P.1, odpor proti Japoncům prakticky ustal. Jen jedna myšlenka ovládala stejně vojáky jako civilisty: útěk. Pro ty, kteří se zdrželi v Palembangu, bylo už pozdě - Japonci již město ovládli. Ti, kteří se ještě nevydali do Oosthavenu nebo již nebyli na cestě z Rengatu do Padangu, také již neměli moc naděje. Místní obyvatelstvo neprojevovalo žádnou zvláštní přízeň pro bílé muže a ženy, kteří tak dlouho ovládali jejich zem, bylo pro ně výhodné spolupracovat s novými pány - navíc jim zrada přinášela peněžní odměny. Navíc útekem se rozuměl útěk po moři - pevnina, temná, zlověstná a nebezpečná úkryt nenabízela - pro špatně vybavené a vycvičené muže to nebyla země, kde by se mohli odvážit do hor.

Ačkoliv značný počet spojeneckých vojáků unikl přes Padang a jeden nebo dva další malé přístavy na západním pobřeží a velmi odvážným jednotlivcům se povedlo proniknout podél východního pobřeží Malackou úžinou do Indie, pro převážnou část uprchlíků byl výstupní branou ze Sumatry Oosthaven.

Lionel Wigmore ve své knize *The Japanese Thrust* uvádí celkem 6090 osob, z toho 2500 příslušníků RAF, 1890 příslušníků britských pozemních sil, 700 holandských vojáků a 1000 civilistů. Celkem není důvod se o tato čísla přít, neboť je z nich zřejmé, jakou horečnou aktivitou, jejímiž důležitými složkami byla panika a zmatek, kypěl tento skromný a donedávna klidný přístav.

Hedley Bonnes barvitě vzpomíná takto: "Přijeli jsme do Oosthavenu a jako na zjevení jsem, a nejen já, koukali jsme všichni, hleděl na nádherná auta, všechny dveře dokořán, všude na ulicích se povalovaly kufry, oblečení a drahocennosti, se kterými lidi, Holanďané, přijeli do přístavu, protože si mysleli, že budou moci nastoupit a odplout s veškerým majetkem. Nakonec si na korvetu, která je měla odvézt, směli vzít jen jeden malý kufřík. My, muži pravidelných jednotek, jsme dostali za úkol tyto lidi shromážďovat, zajistit, aby neměli nic víc, než bylo dovoleno, a zničit všechna auta a vozidla. Jediným zřejmým způsobem, jak to udělat, bylo prostřelit olejovou vanu a nastartovat motor. Většina jich měla klíčky v zapalování, takže to nebyl takový problém.

Nakonec uprchlíků ubylo a bylo nám řečeno, abychom se také nalodili. Ale ještě předtím: někteří naši chlapci byli na železniční odbočce, na které se nacházely dva nebo tři vlaky, jeden se zvláště pěknými vagóny. Někteří z chlapců zapálili druhý nebo třetí vagón od konce vlaku a druhý nebo třetí vagón od začátku vlaku. Všechno vesele hořelo, domorodci běhali okolo a rabovali. No, nám to zas tak moc nevadilo. Nakonec, mělo to padnout do rukou Japoncům? Ale jak jsme šli okolo, všiml jsem si, protože jsem byl zbrojář, že prostřední vagóny tohoto vlaku byly plné munice: protiletadlové granáty, munice, bomby a bůh ví co ještě. Všechno funkční a smrtonosné. Zamyslel jsem se - později, až to zasáhne oheň, to bude peklo, a není moci, která by to uhasila, zvláště když se za tím nachází obrovské množství (asi jako dva dost velké domy - a možná ještě větší) plechovky s benzinem. Myslím si, že to byly čtyřgalonové plechovky velikosti asi 10" x 10" x 12" používané rovněž pro vaření čaje. Byly narovnány na sebe, tisíce proklatých plechovek plných benzínu pro letadla a vše ostatní. Rozhodli, že je nepodpálíme teď, mohlo by to být zatraceně nebezpečné. Řekli jsme domorodcům, ať zmizí. Ať si vezmou, co do teď stačili sebrat a utečou pryč. Ale nechtěli na to slyšet, asi nerozuměli anglicky. S tím jsme si naloupili i my sami, hlavně cigarety a podobné věci, a nastoupili na korvetu. Shromážděné letecké motory, motorová kola atd. jsme naházeli do vody, pár Australanů mělo motorová kola i na palubě.

Vypluli jsme na moře. Byli jsme asi, myslím, čtvrt míle od břehu, když kapitán řekl, aby někdo, kdo má s čím, začal střílet na to obrovské skladiště benzínu. Můj kámoš zalehl za Lewise se svítícím střelivem, pozorovali jsme, jak je nalévá do té obrovské hromady plechovek, ale stále se nic nedělo, municí naplněný vlak mezitím spokojeně vyhořival. Říkal jsem si, bože do minuty to bude obrovský třesk, a najednou nevidané "húúf!" Benzín vzplanul. Jednoho z našich chlapců, který seděl na palubě, zasáhl kousek plechovky do zad. A krátce poté jakoby vybuchla sopka, celé místo explodovalo do moře plamenů, a bylo to. Co se dělo s těmi ubohými domorodci nevím. Pokračovali jsme dále na moře, když jsme byli tak míli daleko, zazněla ohlušující exploze a muniční vlak vybuchl. Nemyslím, že tam pro lidi zůstalo něco k rabování - nebo lidí k rabování. No a my se dostali na Jávu."

Taute, který prechal z Padangu, měl historku, která dobře doplňuje Bonnese. Vypráví o tělnatém holandském obchodníkovi, který dorazil na nábreží v Padangu právě ve chvíli, když vytahovali schůdky. Měl s sebou černý vak, který musel být, podle toho jak se muž nahýbal k jedné straně, velmi těžký. Holanďan celou cestu ke schůdkům běžel, křičel a mával kloboukem. Ale když dospěl až nahoru, praštil se rukou, ve které vak držel, o zábradlí, zavazadlo neudržel a to spadlo do moře. "Mysleli jsme, že se zblázní, křičel: "Moje peníze! Moje peníze! Moje peníze!" Byl úplně vyřízený! Ale nakonec by mu to stejně moc štěstí nepřineslo, nebo ano?"

Snad díky Maguireho nevidanému kousku na P.1 by mu mělo patřit poslední slovo - a určitě je příhodné. Jejich loď plula v noci a Maguire pozoroval jev, který neviděl nikdy předtím a neměl vidět ani potom; jev, který vyvolal mnoho diskusí a vedl k debatě, jakýže osud to představuje. Dospěli k závěru, který později události potvrdily, že osud jim není nakloněn. Oné noci byl úplněk - a měsíc byl modrý.

Epilog

Ačkoliv Palembang padl a nikdo se ani nepokusil držet část Sumatry na jih od Palembangu, mnohem větší část ostrova, přibližně sto třicet tisíc čtverečních mil území, zůstávalo neokupováno. Japonské plány na ovládnutí tohoto obrovského území se všemi strategickými a materiálními výhodami, které by obsazení zbytku Sumatry přineslo, byly připraveny se stejnou pečlivostí jako útok na Palembang. Pro operaci vyčleněné síly byly rovněž působivé. Za invazi a obsazení území byla odpovědná elitní divize imperiální stráže (Imperial Guard Division) pod ochranou 1. jižní expediční flotily.

Podle plánu měla první část invazních sil zaútočit na ostrov Sabang a Koetaradju, druhá se vylodit v Idi a zajistit ropná pole Langsa a Pangkalanbrandan a úkolem hlavní části bylo přistát v Laboehanroekoe a rychle obsadit důležité město Medan na východním pobřeží. Doprovod tvořený spojenou flotilou znovu pod Ozawovým velením měl být masivní s dostatečnou vzdušnou podporou. Monografie č. 69 podrobně a zdlouhavě popisuje celou operaci včetně zúčastněných jednotek. Vlastní kampani se však věnuje jediný odstavec:

"Strážní divize byla rozdělena na odřad Kojabaši, odřad Jošida, útočnou jednotku Kuniši a hlavní část divize. Odřad Kobajaši opustil Singapur 8. března, proplul Malackou úžinou a 12. března se vylodil na ostrově Sabang a na nejsevernějším cípu Sumatry v blízkosti města Koetaradja. Po dosažení stanovených cílů odřad zahájil přesun do Idi.

Odřad Jošida vyplul ze Singapuru 9. března a vylodil se v blízkosti Idi 12. března. Po dosažení primárních cílů se přesunul jižně, obsadil těžební oblasti Langsa a Pangkalanbrandan a pokračoval směrem k Medanu. Hlavní síly divize opustily Singapur 10. března a přistály 12. března v Laboehanroekoe. První část směřovala na sever a zmocnila se Medanu, druhá část, známá jako útočná jednotka Kuniši, vyrazila na jih do Padangu, který obsadila 17. března. Nepřátelský odpor ve střední a severní části Sumatry lze klasifikovat jako lehký až žádný."

V poznámce pod čarou se uvádí:

"Nepřátelské síly v severní Sumatře čítající asi 8000 mužů se shromáždili a vzdali ve státě Atjehi."

Tak skončila konkvista pátého největšího a na minerály jednoho z nejbohatších ostrovů na světě. V té době kapitulovala rovněž Jáva a pro tuto operaci vyčleněné početné síly byly okamžitě volné pro Barmské tažení.

Co se týká spojeneckých vojáků, kterým se podařilo uniknout před zajištěním na Sumatře, zůstává skutečností, že ačkoliv se jich poměrně dost přes jihojávský přístav Tjilatjap dostalo na Cejlon a do Austrálie, většina padla do zajetí. Ironií osudu to byli většinou ti, kteří s Japonci skutečně bojovali. Většinu podkladů jsem získal od mužů protiletadlových baterií, pozemního personálu 605. perutě, mužů sloužících pod Maguirem a od operačních pilotů - bez jejich příběhů by nakonec ani nebylo o čem psát. Pozemní personál 258. a 232. perutě úspěšně Jávu opustil, muži ze 605. obsluhovali Hurricany až do úplného konce. Přeživší piloti australských bombardovacích perutí z P.2 měli stroje, jejichž dolet postačoval k dosažení Austrálie. Zbylí piloti 232. perutě (létající však pod označením 242. perutě) startovali s posledními letuschopnými stíhačkami až do posledního okamžiku před kapitulací Jávy, kdy se osmi vylosovaným štábníci (včetně jejich vynikajícího velitele S/Ldr Brookera) podařilo odletět v Hudsonu. Co se týká mé perutě, ti, kteří přežili předchozí hektické a nezapomenutelné dny, byli informováni, že šest jich musí zůstat a vytvořit letku nově ustavené 605. perutě, zbytek bude evakuován do Colomba. Novozélandčan Harry Dobbyn (který později padl při druhém operačním letu z Tjillilitanu) byl určen za velitele letky, Campbell a "náhradní pilot", další Novozélandčan Vibert, který se dosud nezúčastnil žádné akce, se rozhodli zůstat dobrovolně. Odsouhlasili jsme si, že výběr zbývajících tří svěříme kartám. V dramatické scéně na schodech nádherného Hotelu der Nederlanden jsme losovali - Healey (unikl ze Singapuru na *Empire Star*), Lambert a já jsme měli karty nejnižší.

Zbývá odpovědět na tři otázky týkající se sumatránské kampaně. Za prvé, mohl být prvotní paravýsadek odražen? Za druhé, pokud by byl odražen, mohly japonské prvosledové útočné síly svých cílů dosáhnout? A za třetí, pokud by prvosledové jednotky stanovené úkoly nesplnily, změnili by Japonci původní plán invaze, alespoň co se hlavních sil týká, a pokud ano, jaký by to mělo vliv na budoucnost války na Dálném východě?

Co se týká parašutistů, prakticky není pochyb o tom, že pokud by holandské velení neztratilo hlavu a trochu se zamyslelo, mohl být útok odražen a nájezdníci do jednoho zničeni. Celkem seskočilo ve dvou výsadcích méně než čtyři sta mužů, z nichž část se zabila nebo byla vyřazena z akce přímo následkem dopadu do tak nehostinného terénu, to ostatně potvrzují samotné japonské záznamy. Tito muži byli vysazeni ve dvou skupinách, menší o sto třiceti parašutistech do blízkosti rafinérie, kde terén byl celkově přece jen prostupnější než ten, který obklopoval letiště; přesto byla tato skupina jasně zadržována do doby, než obránci obdrželi rozkaz se stáhnout. Druhá skupina o dvě stě šedesáti mužích nedokázala najít způsob, jak se zmocnit P.1, obsadila jej až po odjezdu W/C Maguirea. Je pravda, že přerušili silnici Djambi - Palembang, která prochází v blízkosti letiště, ale jak může potvrdit každý, kdo tuto oblast zná, nebyla to zas tak obtížná věc. Silnice byla, a zůstala až do dnešních dnů, úzkým průsekem v porostu měnicím se od hustého křoví až po vzrostlou džungli. Každá malá skupina z kterékoliv z válčících stran, s puškami, granáty a možná i kulometem nebo dvěma, si mohla vybrat jedno z mnoha příhodných míst, nastražit léčku, převrátit vozidlo a silnici zablokovat. Navíc, jak je zřejmé ze záznamů obou stran, Japonci silnici neblokovali ustupujícím Spojencům stále, ale jen ve sporadických intervalech.

Musíme si uvědomit, že to nebyl výsadek jako například u Arnhemu, kde se výsadkáři okamžitě po té, co se zbavili padáku, mohli shromažďovat a formovat do jednotek. U Palembangu výsadkáři dopadali do husté nehostinné džungle a ačkoliv rozptýl mužů z jednotlivých letadel nemohl být velký, muselo pro ně být extrémně obtížné spojit se. Nemluvě o skupinách z různých letadel, zde muselo být obrovským problémem i vědět, kde může taková další skupina být.

Ještě větším problémem by bylo zásobování. Množství potravin, vody a munice, které může parašutista sebou mít, je omezené a pokud se setká s vytrvalým odporem, brzy potřebuje dodávky obnovit. V případě útoku na P.1, a rovněž tak i na těžební oblast, je mohli dostat pouze vzduchem. Dodávka vysazená do typu terénu, který, i v těchto dnech, obklopuje letiště v Palembangu, by byla zčásti ztracena v bažinách a v korunách stromů a části, které by bezpečně přistály by bylo velmi obtížné, ne-li nemožné, najít. Dále, jak bylo zřejmé z mnoha líčení, pohyb džunglemi a křovisky Sumatry představoval nesmírně obtížnou činnost, které stálo v cestě mnoho překážek - bažiny, hadi, mravenci, pijavky, džungle, křoviska, příkopy, komáři,

nedostatek pitné vody, neuvěřitelné vedro, průtrže mračen - všechny dohromady i každá zvlášť proti organizované válečné mašinérii. Bylo by otázkou několika dní, než by vojáci, jimž byl odepřen přístup ke správnému jídlu, nekontaminované vodě a lékům, začali umírat na malárii, tropické vředy, dyzentérii a další nemoci.

Takže Japonce čekaly mnohem větší problémy, než ty, kteří stáli proti nim. Obranné síly sestávaly ve valné většině z domorodců, kterým byla džungle domovem, a Spojenců, kteří byli nebo mohli být opevněni na letišti s mnoha obrannými body, jako byly postavení protiletadlových děl, pytlí s pískem obložená stání Hurricanů nebo letištní budova a zákopy vybudované na ochranu před nepřátelským bombardováním a přízemními útoky. Navíc neměli Japonci ani početní převahu, i když, to musíme přiznat, byli mnohem lépe vyzbrojeni, ovšem zejména díky neslýchanému rozhodnutí Holanďanů z předchozích dní, kterým odebrali personálu RAF zbraně s tím, že pro ně mají lepší využití.

Skupina pod Maguirem spojená s Maréchauséany se ve skutečnosti nikdy do žádného vážného střetnutí nedostala. Šarvátek, ke kterým došlo, se obvykle na každé straně zúčastnilo pár mužů, navíc většinou při evakuaci nezbrojených mužů z letiště nebo když se Taute vydal vyhnat snajpy z kokosových palm. Maguire sám uvádí, že až do pozdního odpoledne 14. února "jsme si byli jisti, že můžeme odrazit každý útok, který jsme schopni předvídat". Není pochyb, že měl pravdu, ale okolo 16:00 "nad námi přelétl Hurricane a shodil zprávu, že se asi patnáct mil severně na řece vyloďují ve značném počtu další Japonci". To byl samozřejmě naprostý nesmysl - nejen že Japonci nevysadili ani nevyloďili žádné další síly, ale v této fázi to ani nikdy neměli v plánu. Dalšími v pořadí měly být prvosledové útočné síly, které měly svůj postup vzhůru po řekách zahájit následujícího dne.

Ačkoliv nebylo pochyb o tom, že důvodem shozu výsadkářů bylo obsazení P.1 a zařízení rafinérie ještě před tím, než mohly být zničeny, nezdá se, že by se holandské velení zamyslelo na tím, co by se stalo, kdyby se těchto cílů, zvláště potom prvního z nich, Japoncům dosáhnout nepodařilo. Dále, jak je zřejmé z později dostupných informací, uvědomoval si nepřítel, že útok na Palembang mohl být proveden jedině tak, jak skutečně proveden byl - po řece a výsadkem parašutistů. A přesto jedinou obrannou silou, kterou Holanďané pro odražení útoku na letiště vyčlenili, bylo asi sto Maréchauséanů polovojské domobrany, a ani po zahájení bojů neučinili jediný významnější pokus obránce letiště posílit. Nemělo by uniknout bez povšimnutí, že (alespoň co se P.1 týká) přísun posil vzduchem byl prakticky možný. Letiště bylo v rukách Spojenců až do podvečera 14. února a na P.2 se nacházelo dostatek letadel i dostatečně čerstvých mužů k tomu, aby mohl být počet obránců letiště zdvojnásoben či ztrojnásoben. Samozřejmě, že při tom mohlo dojít ke ztrátám životů i strojů, ale to je nezbytná daň ve hře zvané válka; ve skutečnosti by asi k žádným ztrátám nedošlo, protože po odletu stíhaček krytí výsadkové operace byla 14. února aktivita Japonců ve vzduchu zanedbatelná - zřejmě si správně počítali, že není důvod nasazovat stíhačky proti pozemním cílům, když pod střechou džungle není možné rozeznat ani vlastní ani nepřátelské síly. Na druhou stranu, pokud se počítalo, a počítat se mělo, s tím, že přijde čas, že P.1 nebude možné užívat jako spojenecké letiště, potom se, zvláště vědělo-li se, že jedinou schůdnou cestou jak posílit a zásobovat výsadkovou jednotku jsou dopravní letadla, měla se ranvej určitě zaminovat, stejně jako později na letišti Kemajoran na Jávě.

Ve svých bojových rozkazech měli Japonci přímo uvedeno: hlavní jednotka "zaútočí na letiště a bezpečně jej obsadí"; vedlejší jednotka "obsadí rafinérii a pevně bude držet své pozice"; "po spolupracujících leteckých perutích se žádá absolutní spolupráce v duchu *pevného přesvědčení o konečném vítězství*". A zde zřejmě leží důvod nedostatečné obrany P.1 - Holanďané, na hony vzdálení přesvědčení o konečném vítězství, byli přesvědčeni o konečné porážce. Jejich mysl se zabírala spíše problémy jak evakuovat civilisty, v mnoha případech i vojáky, do předpokládaného bezpečí na Jávě, než jak se postavit na odpor Japoncům, alespoň takový, který by jim zabránil obsadit letiště a odsoudil je tak buď k pozvolné záhubě nebo do postavení lovné zvěře v strašlivých bažinách a džungli. Výsadek parašutistů je dramatická událost a představitel může proměnit malou jednotku průměrně vyzbrojených nepřátel, rozptýlených do velké plochy nehostinné neprostupné džungle, kteří neví nic o nepříteli, který proti nim stojí, zmítaných nepředstavitelnými problémy komunikace a zásobování, v masu neviditelných hrdlořezů, kteří stojí v nepřekonatelné síle všude, kam se jen člověk podívá. Pokud v okamžiku, kdy k výsadku došlo, nebyl nikdo schopen přijmout chladnokrevné a nezvratné rozhodnutí postavit se na odpor, jakkoliv krvavá se může bitva ukázat, muselo nevyhnutelně následovat zaplnění morálního vakua strachem a panikou. A přesně k tomu došlo.

Letiště i ropná pole byla opuštěna ne proto, že by je Japonci obsadili, ale proto, že mytická síla nepřátel učinila pozici obránců v jejich vlastních očích neubránitelnou.

Obraťme svou pozornost k druhé otázce - pokud by byli parašutisté odraženi, mohly útočné síly prvního sledu dosáhnout svých cílů? Abychom mohli odpovědět na tuto otázku, musíme obrátit svou pozornost k japonským pramenům a ujistit se o tom, jaké cíle to byly: "Prvosledové síly měly po úspěšném vyloštění (na ostrově Banka)... pokračovat vzhůru po řekách Moesi, Saleh a Telang a spojit se vzdušným výsadkem." Je zřejmé, že pokud by byli výsadkáři odraženi, bylo by velmi obtížné, i když ne nemožné, tohoto cíle dosáhnout - jednou věcí je směřovat k jasně vymezenému místu setkání, jako je velké letiště, naprosto odlišnou potom se spojit se zbytky jednotek rozptýlených v džungli.

Navíc byl první sled rozdělen do tří složek, z nichž pro nejméně jednu (postupující po řece Saleh) bylo setkání obtížné v každém případě, neboť tok Salehu se klikatí od jezera, z něhož vychází, více než sto mil až k ústí nepřerušenu bažinou. Síly postupující po řece Telang musely asi po patnácti až dvaceti mílích přejít na řeku Sebalik, poté asi po dalších dvaceti mílích na řeku Selatdjaran, než se po dalších asi třiceti mílích dostaly na Moesi v blízkosti Palembangu. Obě části prvního sledu se během své cesty nesetkají se silnicí, na které by se mohly vyložit, nezbývalo jim než plout až do Palembangu. Ve skutečnosti sil částí plující po Salehu nebylo potřeba, proto tato jednotka pokračovala vzhůru po řekách Koembang a poté Koming, minula Palembang a zcela se tak vyhnula obtížnému pochodu nehostinným terénem.

Plán však tak vážné zkoušce nikdy vystaven nebyl. Ještě před tím, než jednotlivé složky prvosledových sil dorazily k plánovaným místům vyloštění, se veškerý odpor zhroutil a jedinou myšlenkou, kterou se zaobíraly myslí těch, kteří měli bojovat, bylo jak uniknout. Vše, co musely prvosledové jednotky udělat, bylo vyložit se v blízkosti Palembangu a bez boje vpochodovat do otevřeného města. Pokud by bylo bývalo nutné spojit se s výsadkáři, stačilo vydat se asi deset mil severně po silnici na Djambi. Ve skutečnosti se to odehrálo obráceně, výsadkáři se vydali do města, vytvořili požadované spojení a uvolnili prvosledovým jednotkám plukovníka Tanaky ruce ke stíhání, ve vozidlech ukořistěných výsadkáři, spojeneckých sil směrem na jih.

Předpokládejme nyní, že se podařilo výsadek odrazit, a prozkoumejme situaci z úhlu plukovníka Tanaky. Má pod svým velením velkou, v žádném ohledu však ohromující, sílu rozdělenou do tří složek, z nichž jedna se k němu může připojit jen po namáhavém pozemním přesunu. Pravděpodobně si je vědom toho, že výsadkáři svých cílů nedosáhli a že letiště je stále v nepřátelských rukou. Pokud by se měl držet svých rozkazů, musel by minout Palembang a podpořit výsadkové jednotky předtím, než budou zcela vyhlazeny; pokud by se rozhodl, že rozumnější postup bude nejprve obsadit Palembang, nejen že by jednal proti rozkazu (nevídaná věc pro japonského důstojníka), ale vzhledem k nutnému zpoždění by vystavil přeživší výsadkáře zvýšenému riziku.

Dále, největší část Tanakových jednotek, část plující po Moesi (včetně velitelské jednotky) byla vážně oslabena útoky Hurricanů a později i bombardérů z P.2. Tyto hrozivé útoky musely v každém případě u Tanaky vyvolat pochybnosti, neboť ačkoliv Japonci neměli poněti o existenci P.2, znali dolet Hurricanů; a opravdu, pokud by neměl rádiem potvrzeno, že P.1 padlo, musel by připustit, že o pár mil dále se nachází operační spojenecké letiště se všemi důsledky, které z toho vyplývají.

Když uvážíme nejen jak se mohl zachoval Tanaka, ale i co by se bylo stalo, kdyby holandský odpor, po počátečním odrazení výsadkářů, zesílil, dostáváme se již do říše dohadů. Předchozího dne měl brigádýr Steele pod svým velením v Oosthavenu (po silnici pouhých dvě stě padesát mil směrem na jih) pluk lehkých tanků 3. Husarů, britskou baterii lehkého flaku a pět improvizovaných rot RAF, každou s asi sto střelci. Navíc, jak dobře věděl, měla příští den připlout *Orcades* s ne méně než třemi tisíci čtyřmi sty Australany na palubě (včetně 2/3. kulometného praporu podplukovníka Blackburna a 2/2. ženijního praporu podplukovníka Williamse). A *Orcades* opravdu dorazila okolo poledne 15. února.

Takové síly, správně vedené, by si byly schopny poradit s mnohem slabšími a zdecimovanými jednotkami plukovníka Tanaky. Wavell však, vědom si instrukcí od Churchilla, že posilovat vojska na Sumatře má jen potud, pokud to bude výhodné, a katastrofální situace na severu, vydal rozkaz (vyslaný kapitánem torpédoborce *Encounter*, který *Orcades* doprovázel), že se žádná vojska vyloďovat nebudou, že se naopak 3. Husaři nalodí a *Orcades* okamžitě

vypluje. Znovu z říše dohadů, ale Wavell by stejně dobře takový rozkaz vydávat *nemusel*, vždyť pouhé dva dny předtím sdělil Churchillovi, že "udržení jižní Sumatry je nezbytné pro úspěšnou obranu Jávy" a navíc by byl povzbuzen odražením výsadkářů - důležité složky japonských plánů. Po silnici, železnici nebo i vzduchem mohly být zádržné síly následované téměř čtyřmi tisíci muži (z nichž většina byla výtečně vybavena a jejichž morálka neutrpěla bombardováním a porážkou v Malajsi) přesunuty na P.1 a do Palembangu a případně, pokud by již padly, získat zpět letiště a ropná pole.

Za uvedených předpokladů je důvodné předpokládat, že Tanakovy skromné a rozdělené jednotky, s omezeným vybavením, zbavené možnosti posílení a zásobování přes blízké letiště a pohybující se v neznámém a nepřátelském prostředí v tažení, jehož prvního a podstatného cíle nebylo dosaženo, mohly být když ne poraženy, tedy alespoň udržovány v uctivé vzdálenosti.

Otázka třetí a nejdůležitější. Pokud by prvosledové síly selhaly, změnili by Japonci původní plán invaze, alespoň co se hlavních sil týká, a pokud ano, jaký by to mělo vliv na budoucí tažení?

Plán zněl, že dvacet osm transportních lodí s hlavními silami 38. divize generálporučíka Tadaoši Sana dosáhne ústí Moesi 17. února a s využitím přílivu popluje do Palembangu. Navzdory útokům Hudsonů a Blenheimů z P.2 plán vyšel, konvoj dorazil do vzdálenosti maximálně deseti mil od Palembangu, kde se vojáci vylodili a pohodlně dorazili do města. Sano ale samozřejmě věděl, že všechny předchozí cíle byly splněny a že až na možné další obtěžování ze strany nepřátelských bombardérů nebo sebevražedné útoky malých námořních plavidel nemusí počítat se skutečnými problémy.

Ale pokud by tomu tak nebylo, pokud by žádný z předchozích cílů splněn nebyl? Sano by si musel být vědom, že vzdušné krytí jeho sil i Ozawovy flotily, ačkoliv značně silné, je přece jen slabší, než by bylo v případě, že by vlastní stíhačky mohly operovat z P.1. Buď by postrádal informace o tom, proti jakým silám stojí (které mu určitě Tanaka sdělil), nebo by si byl vědom (pokud by Wavell předchozího dne nevydal onen rozkaz) toho, že jsou mocné a mnohem početnější než předpokládal. Bylo by mu jasné, že narazil na připraveného nepřítele, který využije veškerou svou vynalézavost k vytvoření překážek na Moesi - musíme si být vědomi, že jedna nebo dvě transportní lodí potopené na vhodném místě mohly znemožnit průjezd zbytku konvoje. Musel by vědět, že Ozawa nebude příliš nakloněn tomu, aby brázdil vody Bancké úžiny poté, co splnil svůj úkol doprovodit armádu na Sumatru.

Určitě by měl o čem přemýšlet. Jednou věcí je plout plnou parou ve vítězné formaci sedmdesát mil vzhůru rychle tekoucí a zrádnou řekou s vědomím, že cesta byla do značné míry vyčištěna, docela něco jiného je vystavit nebezpečí celou divizi podle plánu, který poté, co jeho první dva body zcela vyhořely, vypadá velmi podezřele. Nevíme, jak by se Sano rozhodl; nevíme, zda by se jeho vyšší velitelství před dalším pokračováním invaze bylo ochotno ještě jednou zamyslet. Japonské záznamy předpokládajíc naprostý úspěch operace se o dalších možnostech nezmiňují. Je však jisté, podle všech dostupných záznamů, že předchozí kroky byly považovány za životně důležité a hlavní úsilí bylo založeno na jejich předpokládaném úspěchu. A stejně tak si musíme připomenout, že až do této doby se Japoncům ve válečném úsilí dařilo, ačkoliv někdy se štěstím, vše, o co se pokusili. Porážka výsadkových jednotek a útočných sil prvního sledu na Sumatře by byla bývala jejich prvním neúspěchem - je zajímavé, že ve válce na Dálném východě se nestřídaly porážky a vítězství, jakmile se jednou energie trvalého dopředného pohybu válečného stroje Japonců vyčerpala, již nikdy se jim ji nepodařilo obnovit.

Je pravděpodobné, že i přes vymazání parašutistů a posílení obrany muži z *Orcades* by Sano pokračoval v souladu s původními plány. Pravděpodobně by stanovených cílů dosáhl. Ale Spojenci by získali drahocenný čas, zpomalila by se japonská mašinérie a nahlodala morálka útočníka. O celou jižní Sumatru, tak účinně vylidněnou, že Japonci o ní mohli prohlásit: "Na jižní Sumatře se nevyskytují žádné významné nepřátelské síly. Nedostatek cílů způsobil, že letecká brigáda mohla převzít průzkum a pozorování postupující fronty, apod. 38. divize" se mohlo bojovat, namísto toho, aby mohli Japonci "16. února vyslat z Palembangu dvě roty na motorových vozidlech na 300 kilometrů vzdálené letiště Tandjeonkarang, které obsadily 19. února".

Nebylo to jen velení Spojenců, které si uvědomovalo význam jižní části Sumatry jako základny pro invazi na Jávu. Čas a rovněž záznamy ukazují, že Japonci smýšleli stejně. Pokud by Sumatra vydržela, alespoň měsíc dva, invaze na Jávu by byla odložena a, kdo ví, možná bylo možné její okupaci zabránit. Rozbor této možnosti by si vyžádalo stejně podrobné studium, jaké si vyžádala tato studie bitvy o Palembang, to ale není účelem této práce. O kolik

by byla bývala mohla být pro Spojence válka s Japonskem snazší a kratší, kdyby bylo bývalo došlo k realizaci tohoto scénáře. V žádném případě ne nepředstavitelného scénáře.