



Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg

Bitevní loď  
**BISMARCK**

Příběh loďe a přeživšího člena posádky

OMNIBOOKS

# Bitevní loď Bismarck

Vyšlo také v tištěné verzi

Vyrobeno pro společnost Palmknihy - eReading



● — pointa

**Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg**

**Bitevní loď Bismarck – e-kniha**

Copyright © Pointa, 2020

Všechna práva vyhrazena.

Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

Copyright © 2020 Johanna Bernold  
Translation © 2020 Vlastimil Dominik  
ISBN 978-80-882-7434-6 tištěná kniha  
ISBN 9978-80-882-7435-3 ePub  
ISBN 9978-80-882-7436-0 Mobi  
ISBN 9978-80-882-7437-7 PDF

**Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg**

**Bitevní loď**

# **BISMARCK**

**Příběh lodě a přeživšího člena posádky**

OMNIBOOKS

**2020**

## Úvod

Vydávat vzpomínky téměř čtyřicet let po prožitých událostech je přinejmenším neobvyklé. Ale toto rozhodnutí je jen návratem k myšlence, která mi bleskla hlavou, když jsem po posledním boji 27. května 1941 ještě stál na horní palubě potápějícího se *Bismarcka* - bude někdo někdy schopen, dokonce i když byl očitým svědkem, zachytit z jediného místa na palubě téhle obrovské lodě zcela nepřehlédnutelné události a tyto téměř nesčetné podrobnosti spojit dohromady? A pokud ano, kdo a kdy? Ta myšlenka mě tehdy opustila tak rychle, jak mě napadla – vzhledem k nejistému vlastnímu osudu a probíhající válce se zdála být absurdní, ale skrytě žila dál.

\* \* \*

Od června 1941 jsem musel pochopitelně odolávat nápadům využít nekonečný volný čas zajatce v britských a kanadských důstojnických táborech třeba k nákresům akcí lodě, dokud byly v čerstvé paměti. Ale válečný zajatec nemohl nijak uschovávat papíry důvěrného nebo dokonce tajného charakteru. Takže nezbylo nic jiného než si události uchovávat v paměti a doufat, že mizející vzpomínky se s pomocí archivu někdy podaří alespoň částečně znovu oživit.

\* \* \*

V květnu 1949 jsem dostal od známého spisovatele válečné literatury prof. dr. Kurta Hesseho dopis, napsaný na podnět našeho bývalého velitele floty admirála ve výslužbě Waltera Gladische. Se slovy „považuji Váš zážitek za tak jedinečný a tu látku za tak silnou“ mi dr. Hesse naznačil možnost zveřejnění a tím se zcela ztotožnil s mým v podstatě po řadu let uchovávaným úmyslem napsat jednou o bitevní lodi *Bismarck* z pohledu přeživšího člena posádky. Ale žádné veřejné pojednání o vojenskohistorickém tématu v tehdy ještě válkou silně zničeném Ně-

mecku by jednak nebylo možné a pro mne osobně to bylo také ještě příliš brzké. Byl jsem uprostřed právnických státních zkoušek na Univerzitě Johanna Wolfganga Goetha. A v těchto ne úplně jednoduchých letech bezprostředně po válce jsem musel, nyní již ve středních letech, si sám financovat nejen studium, nýbrž také každodenní živobytí prací na částečný a později plný pracovní úvazek. K tomu přistoupilo naléhavé a časově náročné hledání nového povolání. Tyto životní nezbytnosti měly absolutní přednost.

\* \* \*

Na tomto místě si dovoluji vyslovit poděkování, ke kterému bych stěží našel lepší veřejnou příležitost. Po mé repatriaci z Kanady jsem v zimních měsících 1946/47 objel skoro všechny západoněmecké univerzity, abych se ucházel o přijetí k dokončení šestisemestrálního studia práv, které jsem absolvoval během svého zajetí. Odpovědi byly vždy negativní, a to hned na místě. Argumentem proti mně byla má profesní minulost důstojníka a také to, že jsem dřív žil ve Slezsku a nikdy jsem nebydlel v nějakém univerzitním městě nebo jeho blízkém okolí a že jsem během posledních dvanácti let nebyl prokazatelně politicky pronásledován. Ale existovala jedna výjimka – Univerzita Johanna Wolfganga Goetha! Tam chtěli znát jen moji státní příslušnost, věk a předchozí vzdělání. Pokud budou moje odpovědi uspokojující, pozvou mě k přijímacím zkouškám. Když při nich obstojím, zapíšu mě ke studiu. A to se pak také stalo. Ještě dnes cítím k této univerzitě a spolkové zemi Hesensko vděčnost za její tehdejší zásadní postoj tak korektně vycházející vstříc těm mnoha uprchlíkům v poválečném západním Německu.

\* \* \*

Ale muselo uplynout ještě mnoho let. Roky služby jako velvyslanec a generální konzul Spolkové republiky v zámoří, během kterých mi především cizinci neustále říkali: „*Musíte* někdy napsat o bitevní lodi *Bismarck!*“ Ale až po mém penzionování v roce 1975 a také až po vrácení úředních dokumentů německého válečného námořnictva v šedesátých letech z Velké Británie do Bundesarchivu se vyskytl čas a další podmínky k zodpovědnému pojednání tohoto tématu. V neposlední

řadě mě k tomu vedly dřívější podněty mezitím bohužel zemřelých pánů, admirála ve výslužbě Gladische a profesora dr. Hesseho.

Mezitím se doma i v zahraničí mnohokrát popsaly akce a zánik bitevní lodě *Bismarck*. Jejich líčení se pochopitelně v detailech liší, ale všem je jim společné, a také musí být, že nelze zjistit důvody nejdůležitějších taktických rozhodnutí velitele německé floty admirála Günthera Lütjense během operace lodě v Atlantiku. Zde se plně projevuje ztráta velitelských dokumentů admirála, válečného deníku floty, 27. května 1941. A již předem říkám, že ani já nemohu tyto důvody autenticky sdělit, ani je nijak osvětlit. Ovšem myslím si, že jako tehdejší účastník mohu k historii bitevní lodě *Bismarck* a k operaci „Rheinübung“ nabídnout příspěvek, který se zvláště díky vlastnímu zážitku bude od dosavadní literatury lišit a přinese něco nového.

\* \* \*

Podtitul je klíčem ke koncepci knihy. Jako vzpomínková kniha představuje osobní výřez z rozsáhlejší skutečnosti. Pokud to bylo možné, vycházel jsem při líčení událostí z našich tehdejších znalostí a pocitů a to, co jsem se dověděl dodatečně, jsem takto výslovně označil. U skutečností a názorů, kolem nichž panují pochybnosti, jsem se pokusil zformulovat alternativy, mezi nimiž by se někde měla nacházet pravda. V takových případech je na historících, aby získali další poznatky a řekli na to svůj názor.

\* \* \*

Tato kniha je věnována naší v květnu 1941 téměř kompletně zahynuvší mladé posádce a všem těm, kdo tehdy na palubě zemřeli. Všichni udělali to, co se od nich vyžadovalo, až po obětování vlastního života. Své vzpomínky věnuji zvláště památce vynikající osobnosti velitele námořního kapitána Ernsta Lindemanna. Jako velitel vlajkové lodě byl přirozeně, také z historického pohledu, ve stínu hodnostně vyšších námořních velitelů, a své vůdčí schopnosti nemohl uplatnit v takové míře, jako velitel nějaké samostatně operující lodě.

Listopad 1979

Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg





## I. Začátek v Hamburku

*Námořní bitva mezi Brity a Francouzi, Churchill ostřeluje francouzskou flotu, hlásaly obrovské titulky novin v hamburských stáncích. Takovou senzační formou se německá veřejnost na začátku července 1940 dověděla o krvavém přepadu francouzských válečných lodí v alžírském Oránu britskou flotilou. Byla to součást rozsáhlé operace, kterou chtěla britská vláda zabránit případnému přístupu Německa k tehdy mimo Francii kotvící a Pétainově vládě podléhající válečné flotě. Ráno 3. července se u alžírského pobřeží objevila britská flotila sestávající ze dvou bitevních lodí, jednoho bitevního křižníku, jedné letadlové lodě, dvou křižníků a jedenácti torpédoborců. Její velitel nejprve ultimativně vyzval francouzského admirála k vydání lodí bez odporu. Ale lhůta uplynula bez splnění podmínek a Britové pozdě odpoledne zahájili palbu. Zahynulo třináct set francouzských námořníků a tři francouzské bitevní lodě byly zničeny nebo poškozeny. Do Toulonu unikla jen bitevní loď *Strasbourg* a pět torpédoborců.*

Byl to mimořádný přepad a při čtení téhle zprávy jsem si okamžitě vzpomněl na zabavení dánské floty britskou v Kodani během míru v roce 1807. Ale ten přepad na mne jako novodobá událost a k tomu ještě mezi dvěma dosud spřátelenými státy přece jen silně zapůsobil, a zapamatoval jsem si jméno velitele britské flotily a několika zúčastněných lodí – viceadmirál sir James Somerville, bitevní křižník *Hood* a letadlová loď *Ark Royal*. Ještě jsem nic netušil o osudové roli, kterou za necelý rok sehraje tehle admirál a tyto lodě také ve vztahu k bitevní lodi *Bismarck*, na niž jsem byl krátce předtím přeložen jako třicetiletý námořní poručík.



## II. Přípravy na válečné nasazení

*Bitevní loď Bismarck  
a její velitel, námořní kapitán Ernst Lindemann. První dojmy*

Bitevní loď *Bismarck* se tehdy dokončovala v hamburské loděnici Blohm & Voss a válečné námořnictvo ji ještě nepřevzalo. Když jsem *Bismarcka* v červnu 1940 poprvé uviděl, nebyla to ještě všeho toho stavebního balastu zbavená loď, nýbrž u výstrojního mola upoutaný zaprášený ocelový obr pokrytý montážními mechanismy, svařovacími přístroji a spoustou kabelů. S velkou horlivostí ho dokončovala armáda dělníků a mezitím na palubu odvelená část posádky se s lodí již seznamovala a absolvovala výcvik, jak jen to za těchto podmínek šlo. Ale i pod tímto příkrovem se již rýsovaly vlastnosti, tradiční a nové, budoucí bitevní lodě. Opět to byla tak elegantně krásná od špičky stěžně na věži k přídi a zádi parabolicky narýsovaná silueta lodě, což byl charakteristický vzhled tehdy stavěných německých válečných lodí, který někdy sváděl protivníka na větší vzdálenost k záměně našich typů lodí a během naší atlantické operace 24. května dokonce způsobil, že britský bitevní křižník *Hood* střílel místo na *Bismarcka* na nás provádějící těžký křižník *Prinz Eugen*. Také z mého dřívějšího přidělení na bitevní křižník *Scharnhorst* mi bylo mnoho věcí ihned povědomých, jen zde bylo všechno větší a masivnější – rozměry lodě, zejména ohromná šířka, vysoké nástavby, poprvé na lodi tehdejšího válečného námořnictva postavené dělostřelecké věže s děly největší ráže 380 mm, velký počet děl středních ráží a protiletadlových kanónů, mohutná tloušťka pancéřování trupu lodě, dělostřeleckých věží a předního velitelského a dělostřeleckého stanoviště. Jako první v německém námořnictvu měl *Bismarck* napříč své podélné osy namontovaný na obě strany použitelný letecký katapult a nová byla kulovitá, střepinám odolná stanoviště řízení protiletadlové palby na levé a pravé straně věžovitého stěžně. Ihned jsem si pomyslel, že tato obrovská, tak silně vyzbrojená a pancéřovaná

loď by měla skutečně odpovídat všem budoucím požadavkům, neměla by jen tak brzy narazit na sobě rovného protivníka a že ji zcela zjevně čeká dlouhý život. Ovšem při početní převaze britské válečné floty bude výsledek boje samozřejmě záviset na momentální konstelaci při střetu. Ale tehdy, na začátku své služby na *Bismarckovi*, se to všechno zdálo být ještě hodně daleko a vůbec jsem si nedokázal představit, že nás jednou zasáhne torpédo právě do nechráněného kormidla. K této lodi jsem od počátku cítil naprostou důvěru; jak také jinak?

Když jsem v květnu 1940 dostal rozkaz k přeložení na bitevní loď *Bismarck*, měl jsem za sebou jedenáct let služby na moři. Narodil jsem se v roce 1910 ve Špandavě jako potomek rodu původně pocházejícího z Bádenska a později částečně přesídleného na východ. Zachoval jsem rodinnou tradici zaměřenou na povolání důstojníka – můj otec v dubnu 1916 padl jako major a velitel 5. pěšího praporu v Argonském lese a můj jediný mladší bratr zahynul 2. září 1939 jako kapitán luftwaffe a velitel letky Richthofenovy eskadry při polském tažení. V dubnu 1929 jsem hned po maturitě s vyznamenáním na gymnáziu vstoupil do říšského námořnictva, které mělo patnáct tisíc mužů. Skupina nováčků roku 1929, ke které jsem tak patřil, měla po přísném výběru z několika tisíc uchazečů celkem asi osmdesát mužů. Na život na válečné lodi nejprve přivykla nás, mladé důstojnické čekatele, jednoroční kadetská cesta v roce 1930 na lehkém křižníku do Afriky, Západní Indie a Spojených států. Současně uspokojila část touhy po dalekém velkém světě, která nějakou roli při výběru tohoto povolání samozřejmě hrála. Jako důstojníci čekatelé jsme prošli námořní školou a obvyklými zbraňovými kurzy, až nás koncem roku 1939 přidělili poprvé jako mladé nadřízené na různé lodě válečného námořnictva. Na podzim roku 1933 jsem se, stejně jako ostatní kolegové ze skupiny 1929, stal námořním poručíkem a pak jsem sloužil jako velitel čtyř jedné námořní divize a důstojník měření vzdálenosti na lehkých křižnicích *Königsberg* a *Karlsruhe*. Po povýšení na námořního nadporučíka v roce 1935 jsem působil rok jako velitel skupiny na námořní škole Mürwik při výcviku důstojnických čekatelů. Na začátku roku 1936 jsem absolvoval kurz navádění palby na námořní cíle na škole námořního dělostřelectva v Kielu a začal jsem tak svou specializaci na dělostřelectvo. Následovaly dva roky na našich tehdy docela moderních torpédoborcích, nejprve jako pobočník velitele 1. divize torpédoborců, potom jako důstojník divize a dělostřelecký důstojník, a na podzim roku 1938 mě přeložili

jako kapitánporučíka a asistenta německého námořního přidělence na naše velvyslanectví v Londýně. Vypuknutí druhé světové války tohle přidělení rychle ukončilo a pak mě v říjnu 1939 přivedlo na dva měsíce na bitevní křižník *Scharnhorst* jako čtvrtého dělostřeleckého důstojníka. V listopadu 1939 jsem na této lodi zažil průnik do průlivu Faerské ostrovy-Shetlandy, kterému velel tehdejší velitel floty admirál Wilhelm Marschall z paluby své vlajkové lodě *Gneisenau*, jenž vyvrcholil zničením britského pomocného křižníku *Rawalpindi*. Potom musel *Scharnhorst* na delší dobu do loděnice k opravám a pro mne to znamenalo převelení na torpédoborec *Erich Giese* jako první důstojník. Na něm jsem se v zimě 1939/40 zúčastnil zaminování východního pobřeží Velké Británie a konečně v rámci norské operace v dubnu 1940 obsazení Narviku. Tato operace skončila ztrátou všech deseti tam nasazených torpédoborců, tedy poloviny tehdejšího stavu německých torpédoborců. Přišlo nové převelení a na základě mého zbraňového výcviku mě přeložili jako čtvrtého dělostřeleckého důstojníka, tedy jako velitele děl na záďovém stanovišti, na nově do služby zařazovanou bitevní loď *Bismarck*.

Před nástupem do služby na *Bismarcku* jsem měl ještě krátkou dovolenou. V hornobavorských lázních, za války jen málo navštěvovaných, jsem se ve volných chvílích v myšlenkách stále znovu vracel jako pod nějakým vnitřním tlakem ke své tak zajímavé službě před rokem v Londýně. Jak osudově se od té doby vyvinuly německo-britské vztahy v tak naprostém protikladu k mým nadějím a přáním! Již brzy ve svém životě, vlastně už jako školák, jsem se zvláště zajímal o Velkou Británii, její obyvatele, řeč, dějiny a politické zřízení. Pozdější návštěvy ve Velké Británii můj zájem o tuhle zemi oživily a prohloubily. Pro mne nezapomenutelné je pozvání do domu anglických přátel v Colchesteru v létě 1936 a naše dlouhé rozhovory o naléhavé nutnosti zachovat v budoucnosti mezi našimi národy mír.

Když vrchní velení válečného námořnictva na podzim 1938 poprvé přidělilo nejdůležitějšímu tehdy již do ciziny vyslanému námořnímu přidělenci asistenta a přitom volba na tuto přece jen jedinečnou funkci a k tomu ještě v důležitém Londýně padla na mne, považoval jsem tohle jmenování nejen za velkou čest a vyznamenání, ale také za splnění tajného přání, a s velkou radostí jsem jej přijal.

Ovšem potom mé londýnské období, které jsem si osobně velice užíval, hned od začátku až příliš kazily stále se zhoršující německo-

britské vztahy. Přispěla k tomu řada zahraničně politických ultimativně podmíněných událostí. Vzpomínám na ně s těžkým srdcem.

Již v době mého nástupu do služby v Londýně v listopadu 1938 široká britská veřejnost zaznamenala, že poté, co československá vláda donucená britským, italským a francouzským schválením Mnichovské dohody z 29. září 1938 odstoupila Němci osídlená pohraniční území Čech a Moravy Říši, k očekávanému uvolnění zahraničně politického napětí nedošlo. Během dvou měsíců po „Mnichovu“ ho naopak ještě zvýšily Hitlerovy agresivní projevy v Saarbrückenu, Výmaru a Mnichově. Projev v Saarbrückenu jsem tehdy sám poslouchal v rozhlase. Hitler v něm nejprve srovnal odstoupení Sudet Říši s návratem sárského teritoria v roce 1935. Potom pranýřoval stále se ve světě vyskytující a proti Říši zaměřený „duch Versailles“ a zdůrazňoval nezbytnost vlastního vyzbrojení, o které se nyní už šest let „fanaticky zasazuje“. Zahraničně politicky má Německo jen jednoho skutečného věrného přítele – Benita Mussoliniho. Ale v západních demokraciích, které si dnes snad ještě přejí mír, si člověk nemůže být nikdy jistý obratem, který by zítra mohli přivodit váleční štváči. Aby se takovým rizikům vyhnul, nařídil nyní výstavbu našich západních opevnění se zvýšeným nasazením sil. Zbytek své řeči věnoval vztahům s Velkou Británií, které také skrytě vyhrožoval – devět dní po podpisu dohody Chamberlainem *vyhrožoval*, že se otázky týkající se obou zemí budou vzájemně konzultovat, devět dní po uzavření dohody, kterou svět hodnotil jako velký úspěch. Přece jen jsem doufal v nějaký smířlivý projev, ale tenhle mě rozzlobil a zneklidnil. „Copak ten chlap nemá dost válčení?“ říkal jsem si. Ale to jsem ještě nevěděl nic o otravné neochotě, s níž Hitler přistupoval k mnichovské konferenci. A to také jen v poslední chvíli na nátlak Mussoliniho, který ještě nebyl na válku připraven. Neboť „Vůdce“ chtěl v podstatě o všem rozhodovat sám, co a kdy se má dělat. A teď o tom ještě vyjednávat? „Pan Hitler se může stěží ovládnout, když slyší slovo ‘jednání’.“ Tak popisuje britský námořní přidělenec v Berlíně kapitán T. Troubridge 27. září 1938 ve svém osobním deníku dojem svého diplomatického kolegy Ivoneho Kirkpatricka, který působil v Godesbergu a Mnichově u jednání Hitlera s Chamberlainem jako tlumočník. A jako vlastní dojem z událostí kolem „Mnichova“ Troubridge 23. října napsal: „Ve skutečnosti je stále jasnější, že Hitler chce svou válku, a zuří (během konference), když se mu v tom brání. V kancelářství se mluví o jednom Hitlerově výroku bulharskému králi, že si

přeje válku, dokud je dost mladý, aby si ji mohl užít. Není to nepravděpodobné.“ Ve Velké Británii se šíří vystřízlivění a posiluje se dojem, že uskutečňování pouhé uklidňovací politiky musí neblaze zatížit budoucnost Evropy.

V této atmosféře zapůsobil jako další negativní prvek Josephem Goebbelsem 9. listopadu 1938 vyvolaný útok proti židovským životům a majetku v Říši, který vyvolal ve světě averzi a zděšení. Já jsem v předvečer svého odjezdu z Berlína do Londýna jedl v renomované restauraci Cantina Romana a tam jsem od svého najednou zbledlého číšníka uslyšel: „Už to víte? Vedle hoří synagoga!“ a hned poté jsem, stejně jako další hosté, z restaurace odešel. Na Kurfürstendammu jsem pak zažil, jak náčiním na rozbíjení vyzbrojené úderné skupiny, uspořádané do podoby sítě, ničily a rabovaly židovské obchody, viděl jsem synagogu na Fasanenstraße v plamenech, zblízka jsem se díval do brutální tlamy čirého násilí, doprostřed šlehajících znamení doby, které tak nezakrytě měly na čele, na symptomy barbarství, které nám nyní už pět let vládlo, průhledné předzvěsti, ale také přicházející ještě děsivější věci. Sklíčený dav lidí, žijící zástupci obyvatelstva, s nímž se po staletí zacházelo jako s politicky nesvéprávným, se tímto divadlem pohyboval mlčky nebo za šeptání neustále poháněn příkazy neviditelného mluvčího: „Pokračujte!“, „Nezastavujte se!“, „Nefotografujte!“ Byl to tísnivý pohled.

Ale to, co mě ten večer především děsilo a vnitřně mě rvalo, nebyla ani tak ta hrůza na místě těch činů, tenhle ohavný individuální akt, jako spíše nyní v Berlíně pronikavě a zřetelně získávaný poznatek, co to tak zvaná „Třetí říše“ nebo „Říše“, které jsem měl sloužit, vlastně je. Německo, od roku 1933 změněné na pouhé jeviště diktátora, politického komedianta, který počáteční legálnost svého převzetí vlády už dávno otočil v přesný opak po sobě jdoucími zásahy počínaje nouzovým nařízením z 28. února 1933 „na ochranu národa a státu“. Dnes a zde jsem uviděl režim poprvé bez masky; od této chvíle už ho budu správně chápat.

Ale chtít se postavit jako jednotlivec na ulicích těm pustošivým hordám a také ještě s ohledem na zjevně na příkaz pasivní policii, byla beznadějná myšlenka. To by znamenalo jen moje okamžité odstranění bez jakéhokoliv přínosu pro veřejnost, takže to nemělo smysl. K tomu jsem ani neměl dost slepého hrdinství. Sice jsem považoval své tolerování zjevného bezpráví za naprosto ponižující občanské selhání a na-

růstal ve mně pocit spoluviny z toho, že opět bez odporu snáším Hitlerův čin poškozující zájmy vlastního národa a obrazu Německa ve světě, ale v této fázi upevněného státního teroru nemohl jednotlivec už dlouho nic ovlivnit. Ne, německý národ, až na pár výjimek, od roku 1933 svým postupným opouštěním státně kulturních pozic nepřetržitě před Hitlerem kapituloval; dokonce s jásotem, protože si to vůbec neuvědomoval. Ve smyslu liberální právní státnosti, za jejíhož stoupence jsem se považoval, se zde už vůbec nic nedalo nezměnit a bude se muset čekat, až se tenhle strašlivý systém jednou sám od sebe zhroutí. Ale to se stane v neurčitelné budoucnosti a do té doby budou muset ti vidoucí ujít dlouhou a osamělou cestu. Jak trýznivě osamělou – také na to mám ještě jednu zvláštní vzpomínku. Bylo to jeden den v prosinci roku 1938, kdy jsem s námořním přidělcem přijel z Londýna do Den Haagu, abych u nizozemské vlády, u níž jsme byli rovněž akreditováni, absolvoval nástupní návštěvu. Po oficiální části dne jsem se večer asi hodinu sám procházel ulicemi města kolem dovnitř zvoucích obchodů a listoval jsem ve vystavených knihách. Narazil jsem v nich na autory, o nichž se v Německu už dlouho nemluvalo, a na jejichž část jsem si již skoro nevpomněl. Exiloví autoři, jichž se mezitím ujal vydavatel Franz Helmut Landshoff z amsterodamského vydavatelství Querido. Dostala se mi tam tehdy do rukou kniha Ernsta Tollera *Mládí v Německu*, na ní byl nápis „Pohled roku 1933“ a dál v textu se psalo: „Kdo chce pochopit zhroucení v roce 1933...“. Komunista Ernst Toller, jehož „Maschinentürmer“ jehož jsem si ze školních let přece jen vybavil z paměti, měl právě mně potvrdit, že po letech pochybností o politickém rozumu svých krajanů, které mě samotného trápily, jsem měl v hodnocení nacistického systému pravdu? Stežlí jsme si mohli myslet úplně to stejné, on a já, aktivní námořní důstojník a zarytý antikomunista, ale nyní jsem tak jako tak neuvažoval stranicky. „Zhroucení“, které jsem měl na mysli, bylo to Hitlerovo vyčleňování německého národa z lidské kultury posledních dvou tisíciletí, a tím, že jsem si Tollera takto vyložil, jsme se doslova shodovali. Jak pozoruhodné, takový pohled na Tollerův text, v takové době, na takovém místě, k čemuž přispěla příroda kulisou husté pouliční mlhy, úplně jako by se mi přes rameno díval „Velký bratr“ a hrozil mi: „Poslechněte, dopouštíte se tady velezrady, pojďte se mnou!“

Ale teď, opět na Kurfürstendammu, existoval záblesk naděje, že následující den budu moci opustit tuhle arénu barbarství směrem Británie.



Nějakou dobu budu ušetřen pohledu na vlajku s hákovým křížem, dobu, o které jsem si přál, aby nikdy neskončila.

Pod dojmem těchto dní, předchozích tří Hitlerových projevů a také pod vlivem svých rozhovorů s mezinárodními tiskovými korespondenty si Troubridge 15. listopadu 1938 do svého deníku napsal, že podle názoru amerických kruhů v Berlíně vyvolal židovský pogrom z 10. listopadu v USA dvojnásobně velký negativní efekt ve srovnání s potopením *Lusitanie* v roce 1915. Doslova pokračoval: „Toto byl nejdůležitější den pro vztahy mezi Británií a Německem, neboť dnes jsem definitivně poznal, že dokud zůstane nacionální socialismus ve své současné podobě u moci, neexistuje ani ta nejmenší vyhlídka na shodu. Více než dva roky jsem takovou shodu považoval za možnou, ale nyní se musím bohužel přiklonit k většinovému názoru. Je mi líto Chamberlaina, protože udělal mnohem víc, než se mohlo od premiéra v jeho situaci očekávat, ovšem nikdy nedostal z Německa patřičnou odpověď. Od „Mnichova“ neudělal Hitler ani jediné smířlivé gesto. Ve třech projevech napadl „Churchilla & Co.“ jako „demokraty s deštníkem“ a nebylo od něj slyšet ani slovo naděje. Pokud jde o mé hodnocení situace, tak jsou kostky vrženy.“

Brzy ráno 11. listopadu jsem přijel pečlivě udržovaným salónním vagónem britských drah do Londýna. Četl jsem si noviny *The Times*. Jejich úvodník nazvaný *Černý den pro Německo* násilné činy v Německu otevřeně odsoudil. Můj názor se s tím úvodníkem plně shodoval a podepsal bych jeho každou větu. Toto pozadí při nástupu na mou první misi v zahraničí se mě hluboce dotklo a později jsem byl vděčný za to, že moji britští partneři byli tak taktní, že se mnou o událostech v Německu ostudných pro slušné německé vlastence nemluvili.

Další německý krok, také politicky závažný, přišel v prosinci 1938. V podstatě se týkal německého programu stavby lodí, který tehdy vycházel z dohody německo-britských flot z roku 1935. V ní se Německo zavázalo nepřekročit sílu své floty nad 35% síly britské floty. Tato procentní hranice platila nejen pro celkovou sílu flot, ale také pro jednotlivé kategorie lodí. V ponorkách náleželo Německu právo na paritu se silou britských ponorek, ovšem říšská vláda prohlásila, že nepřekročí 45%. Kdyby se někdy skutečně ukázala nutnost tuto hranici překročit, má se to přátelsky projednat. Tato smlouva byla svého času přijata v Německu s uspokojením, ovšem umožňovala stavbu větší a vyváženější floty nad dosavadní hranice stanovené Versailleskou smlouvou.

Nyní, v prosinci 1938, se říšská vláda odvolala u britské vlády na článek smlouvy, podle kterého může Německo využít svůj nárok na překročení 45% síly britské ponorkové floty, když „nastane situace“, která to podle německého názoru „vyžaduje“. Taková situace, oznámil nyní Berlín Londýnu nyní „nastala“. Německá vláda má proto v úmyslu postavit 100% britské ponorkové tonáže. Současně sdělila svůj záměr vyzbrojit dva již rozestavěné křižníky více, než se dosud předpokládalo.

Formálně byly tyto německé požadavky naprosto v pořádku. Ale byly také předloženy v rozumně zvoleném politicky optimálním čase? Britům nakonec neuniklo, že by Říše při své tehdejší kapacitě loděnic mohla uskutečnit svůj požadavek na zvýšení ponorkové tonáže až po několika letech. Proč tedy trpělivě nepočkat na takticky správnou chvíli? Ale takto se daly z německého chování vyčíst zjevné agresivní tendence, i kdyby vůbec neexistovaly. A právě v této době uplatněné německé požadavky zapůsobily v politicky už tak nervózním klimatu Velké Británie po Mnichovské dohodě pro Říši ne zrovna politicky výhodně. Dokazovaly to mnohé tehdejší rozhovory v Londýně.

Další politická krize nastala na začátku roku 1939 a byla závažná. V polovině března si Hitler vynutil na československé vládě uzavření smlouvy o Protektorátu Čechy a Morava. Porušil Mnichovskou dohodu a nechal teď tato území obsadit a připojit k Říši. Československo jako takové zmizelo z mapy. Tento čin otrásl zahraničně politickou scénou v Evropě jako zemětřesení.

„Je zjevné,“ napsal Troubridge 17. března do svého deníku, „že Chamberlainova politika ustupování a všechno úsilí sira Nevileho (sir Neville Henderson, tehdejší britský velvyslanec v Berlíně) byly marné. Dnes odpoledne pobíhal sir Neville ve své kanceláři jako lev v kleci a svůj vztek dával najevo tím nejdrsnějším námořnickým žargonem. Nejsem překvapený. Všechny jeho optimistické telegramy odeslané před měsícem se ukázaly jako naprostý nesmysl.“ Britskou vládu a veřejnost hluboce zasáhlo poznání, že politika ustupování vůči Německu definitivně selhala. Široké kruhy ve Velké Británii se teď vyhýbaly jakémukoliv kontaktu s oficiálními zástupci Říše. Poprvé se v Londýně už nepřešel mlčením nějaký Hitlerův násilný čin. Němci už nesměli vstoupit do budovy československého velvyslanectví. Teď sloužila nově sestavené exilové vládě, která ihned uznala dosavadního britského diplomatického zástupce v Praze. Na německém velvyslanectví se de-

batovalo o formulacích jak tyto události hostitelské zemi interpretovat. Pochopil jsem, že byla dosažena rozhodující politická hranice.

Koncem března jsem se zúčastnil společenského vzpomínkového shromáždění na H.M.S. *Calliope*. Tato letitá plachetní loď tehdy sloužila k výcviku záložních dobrovolníků Královského námořnictva divize Tyne a jejím domovským přístavem byl Newcastle. Připomínalo se padesátileté výročí ničivého cyklónu, kterému loď v roce 1889 na Samoi šťastně unikla. Tato bouře tehdy poškodila také německou a americkou plachetní loď. Pozvánky na tuto společenskou událost přišly také námořním přidělcům obou zemí. Také americký přidělenec se nechal zastoupit svým asistentem a společně s ním, tehdejším poručíkem amerického námořnictva Robertem Lordem Campbellem, jsem jel do Newcastlu. Cestou jsem přemýšlel o tom, zda a do jaké míry nálada v zemi po událostech v Československu nejspíš negativně ovlivní tu akci na H.M.S. *Calliope*. Ale tehdy jsem si nemusel dělat žádné starosti. Zažil jsem příjemný přátelský večer, který ovšem pod dojmem německého vstupu do nového Protektorátu probíhal v poněkud tísnivé atmosféře. Britský hostitel mluvil ve své uvítací řeči o „těžkých časech“, aniž by uvedl podrobnosti. Jinak se režie večera postarala o to, aby se o tom dál nemluvalo. „Škoda,“ řekl mi potom Campbell, „připravil jsem si několik vět a docela rád bych je řekl.“ Znělo to od něj jako tiché politování a neměl jsem pocit, že by se týkalo mne.

Jinak jsem si Campbella zapamatoval kvůli jeho hluboké averzi k nacionálnímu socialismu projevované příležitostnými stále intenzivnějšími útoky vůči Říši. Jednoho dne mi při náhodném rozhovoru, když náhle změnil téma, agresivně předhazoval tvrdé požadavky, které si naše císařská vláda nárokovala v roce 1918 na Rusku v tak zvaném Brest-Litovském míru. Potom, co skončil svou řeč jakoby odsekávanými slovy, pokusil jsem se, i když jsem neznal úplně perfektně historické podrobnosti, odůvodnit naše tehdejší jednání krytím si zad na východě kvůli ještě probíhajícímu tažení na západě. Asi jsem ho nepřesvědčil, protože jsem i já sám už dlouho věděl, že námi požadovaná anexe území a odškodnění byly nerozumně vysoké. Ale jako vlastenec a Němec cítí ve vnějších vztazích politickou loajalitu jsem dal samozřejmě přednost věcnému vyjádření před – v takových případech přicházejícím do módy – odvoláváním se na to, že mi bylo tehdy jen sedm let a neměl jsem tedy dostatečnou sílu na to, abych mohl něco ovlivnit.

Pouze měsíc po pražských událostech přišly z Berlína další alarmující

zahraničně politické signály. Hitler ve svém projevu v Říšském sněmu 28. dubna 1939 vypověděl dvě mezistátní smlouvy, německo-polský pakt o vzájemném neútočení z roku 1934 a německo-britskou dohodu o flotách z roku 1935. Na toto datum svolal Říšský sněm v podstatě proto, aby odpověděl na nótu amerického prezidenta Roosevelta, v níž 15. dubna navrhl určité společné kroky k zajištění světového míru. Ale nejprve se zabýval evropskými otázkami, mezi nimi vztahy s Velkou Británií, na niž ostře útočil. Odvolal se na jedno prohlášení premiéra Chamberlaina po německém obsazení Čech a Moravy, že již nemůže věřit žádnému ujišťování Německa, a obvinil Británii z politiky obklíčování Německa, která ruší předpoklady pro dodržování smlouvy o flotách. Nyní se rozhodl, že to dnes britské vládě oznámí.

Zde se naplnilo to, co Troubridge již nějakou dobu viděl přicházet, například když 19. března napsal do svého deníku: „Německý tisk soustřeďuje své útoky na Velkou Británii s narážkami na možné anulování německo-britské dohody o flotách. Považuji to za velmi pravděpodobné a na to může navázat přerušení diplomatických vztahů. Této zemi stejně nezáleží na tom, jestli bude mít o jednu smlouvu méně nebo více, a já jsem také neustále do Londýna hlásil, že smlouva o flotách skončí, až nastane vhodná chvíle.“ A 30. dubna: „Už mě nijak nepřekvapilo, že Hitler tu dohodu o flotách roztrhal. Alespoň teď máme jasno. Po Sudetech a po obsazení Čech a Moravy teď Němci přesunuli dvě motorizované divize na hranice s Polskem. Britové už měli Hitlera mezitím dost a byli nyní také připraveni vstoupit do války, aby tu stále nesnesitelnější situaci ukončili.“

Vypovězení dohody o flotách působilo ve Velké Británii jako možný začátek k nyní neomezenému budování německého loďstva a vypovězení smlouvy s Polskem se jevilo jako reálný začátek dalšího nebezpečného politického dobrodružství. Hitler určil Evropě rozhodující nové směry vývoje. Političti pozorovatelé v Londýně se stále více rozcházeli v názoru, zda jeho vykročení na cestu nejvyššího politického rizika a jeho princip ultimativních územních požadavků umožní zachování míru, nebo zda bude znamenat válku, a když válku, jestli by do ní Velká Británie vstoupila. Existovaly nějaké náznaky, jak se Británie zachová? Ano, jeden jsem odhalil v kanceláři našeho námořního přídělnce, který 28. září 1938 hlásil telefonicky vrchnímu velení válečného námořnictva v Berlíně: „Britové o půlnoci zmobilizovali svou flotu. Rozkaz k celkové mobilizaci je podepsán, ale datum zůstává

otevřené. V plném běhu jsou bezpečnostní opatření všeho druhu a čas-  
tečná mobilizace armády a civilního obyvatelstva. Jsou vydány také  
povolávací rozkazy pro civilní pomocnou službu. Vytváří se ženská  
pomocná služba. Z Chamberlainovy řeči vyplývá, že Britské impérium  
sáhne po zbrani ne kvůli Československu, ale proti každému dalšímu  
použití násilí k dosažení cíle, jehož je podle britského názoru možno  
dosáhnout také nenásilnou cestou. To je nové motto k boji. Termínované  
požadavky a nepřistoupení na poslední Chamberlainovu nabídku se  
budou považovat za nepřijatelný nátlak na Británii, pod nímž se nebude  
jednat. Z toho plyne pevné rozhodnutí bojovat v případě německého  
použití násilí.“ Na dotaz vrchního velení, jestli se má pod mobilizací  
britské floty chápat úplná mobilizace, tedy také všeho záložního per-  
sonálu, námořní přidělenec odpověděl, že k tomu nemůže nic říct. Ve  
stejný den si Troubridge zaznamenal: „Přišla zpráva o mobilizaci našeho  
loďstva. Má zde vyvolat dojem, ale z jednoduchého důvodu se to ne-  
stane, protože se o tom lidé nedozvědí.“

Dnes je dobře známo, že s pevným postojem britské vlády politické  
vedení Říše tehdy nepočítalo. Já jsem se o takovém mínění dověděl  
svého času jen tak na okraj, když štábní důstojník u štábu námořní  
školy fregatní kapitán Heinrich Ruhfus na důstojnické čekatele shro-  
mážděné na nástupní ploše u příležitosti začátku války 1. září 1939 ze  
zjevně hlubokého přesvědčení prohlásil, že nevěří, že by Velká Británie  
a Francie vyhlásily Německu válku.

Ve dnech přemítání nad touto otázkou se mi před očima živě vybavuje  
nezapomenutelné setkání, které mi bylo nedlouho předtím v Londýně  
dopřáno. V Britské admiralitě zodpovídal za styk se zahraničními ná-  
mořními přidělenci akreditovanými v Londýně ředitel námořního zpra-  
vodajství, tehdejší kontradmirál J. A. G. Troup, poněkud na slovo  
skoupý Skot. V této roli ho podporoval světácký a společensky velmi  
obratný tehdejší fregatní kapitán Casper S. B. Swinley, který vykonával  
denní činnost s tím spojenou. Při jedné příležitostné služební schůzce  
brzy po mém nástupu do Londýna mi Troup řekl: „Barone, co nevidět  
si vy a já oblékneme žaket, nasadíme si cylindry, sedneme do taxíku  
a navštívíme paní Jellicoeovou.“ Tehdy se nemuselo německému ná-  
mořnímu důstojníkovi vysvětlovat, kdo je paní Jellicoeová. Dnes, po  
tolika letech, bych ji měl představit jako vdovu po velkoadmirálovi  
lordu Jellicoeovi, který zemřel v roce 1935. Lord velel britskému loď-  
stvu v roce 1916 v bitvě u Skagerraku a později stál v čele Admirality.

Ve vlastní zemi, ale také v německých námořních kruzích, se těšil velkému osobnímu uznání. Po prvním Troupově oznámení, že navštívíme paní Jellicoeovou, se ale dlouho nic nedělo a já bych na to sdělení málem zapomněl. Při jednom novém setkání mi Troup řekl: „Barone, co nevidět si vy a já oblékneme žaket, nasadíme si cylindry, sedneme do taxíku a navštívíme paní Jellicoeovou.“ Já jsem odpověděl: „Admirále, už se na to moc těším!“ Ale opět se zdálo, že se nebude nic dít. Ale pak mi Troup zavolal: „Zítřa odpoledne budete v určeném oblečení před mým domem. Odtud pak pojedeme za paní Jellicoeovou.“ A to se také stalo. Paní Jellicoeová nás přijala ve svém etážovém bytě. Přijímací salón zdobilo mnoho vzpomínkových předmětů na dlouhou a čestnou námořní službu jejího muže, především slavný stříbrný model bývalé Jellicoeovy vlajkové lodě *Iron Duke*. „Těší mě, že byl admirál Troup tak laskavý, a přivedl vás ke mně,“ řekla mi paní Jellicoeová, „a srdečně vás zdravím.“ Pak jsme se bavili o našich námořnictvech, o dění na moři za světové války, o nadějných náznacích německo-britského sblížení na přelomu století, o jeho ztroskotání a pozdějším nešťastném běhu událostí. Rozcházel jsem se s vzájemným přáním, aby byl do budoucna zachován mír mezi našimi zeměmi – a bylo to víc než jen nějaká fráze. Ještě dlouho jsem musel na toto setkání vzpomínat. Proč mě chtěla paní Jellicoeová vidět? Jejím muži leželo od konce světové války velice na srdci politické vyrovnání s Německem, které bylo v britském zájmu. O ně se ještě donedávna ze všech sil snažil a paní Jellicoeová se mnou vedla rozhovor v tomto duchu.

Každodenní službu jako asistent námořního přidělence jsem vykonával především v kanceláři. Kontakty s britským námořnictvem se omezovaly na styk s Admirálitou a britské lodě jsme nenavštěvovali. Vyhodnocoval jsem denní a měsíční tisk, odborné časopisy a literaturu ve vztahu k námořním záležitostem a udržoval jsem vztahy s celou řadou asistentů zahraničních námořních přidělců. Svému veliteli jsem pomáhal s jeho podávanými zprávami, přičemž tehdy hrálo roli také sledování důsledků Francova vyhlášení blokády republikánské pobřežní oblasti za španělské občanské války. Důležitým bodem v německo-britských vztazích bylo tehdy samozřejmě dodržování dohody o flotách z roku 1935. S tím spojené záležitosti se sice neřešily primárně v kanceláři německého námořního přidělence v Londýně, ale seznamovali jsme se s odpovídající výměnou dokumentů. V nich si obě vlády vyměňovaly nejdůležitější údaje o válečných lodích, které stavěly nebo dokončily.

Tehdy se objevila nová jména britských lodí - bitevních lodí *King George V* a *Prince of Wales* a letadlových lodí *Ark Royal* a *Victorious*. Ve zprávě našeho konzulátu v Glasgowě z léta 1939 se uvádělo, že dvaadvacet loděnic na řece Clyde je až do zimy, některé už přes dva roky, plně zaměstnaných stavbou válečných lodí. Agentura německé zpravodajské kanceláře v Londýně hlásila spuštění na vodu *Prince of Wales* v Birkenheadu 3. května 1939: „V Birkenheadu sjela dnes dopoledne ze suchého doku na vodu bitevní loď *Prince of Wales*, kterou pokřtila králova sestra. Tato bitevní loď patří k nejrychlejším a nejsilnějším v britském loďstvu. Má výtlač 35 000 tun a je osazena deseti děly ráže 356 mm ve třech věžích a šestnácti děly ráže 133 mm v osmi věžích. K tomu má k dispozici ještě řadu děl menších ráží. Jak se říká, je údajně rychlejší než bitevní loď *Nelson*, která pluje rychlostí až 23 uzlů. *Prince of Wales* je druhou lodí své třídy, která byla dosud spuštěna na vodu. Tou první byla *King of George V*, kterou spustili za přítomnosti krále na vodu v únoru. Tři další lodě stejné třídy budou následovat.“

Ano, tehdy to byly všechno jen „lodě na papíře“. Ale teď budou nabývat skutečný vzhled a *Bismarck* se s jednou z nich na moři určitě setká. Ale nad tím kdy a kde se v té době ještě vznášel závoj budoucnosti.

\* \* \*

V Londýně jsem byl necelých dvanáct měsíců. Koncem června mě odveleli do Kielu na kurz řízení palby z děl velkých ráží. Později přeložili místo konání tohoto kurzu do přímořské oblasti kolem ostrova Rujana a ve svém volném čase jsme během tehdejšího horkého léta polehávali na plážích mořských lázní Binz. Jaký klid se zdál panovat mezi tam nahromaděnými lidmi, kteří ještě netušili, že o jejich osudu již bylo rozhodnuto. Byla to jakási poslední klamná idyla, během níž se ve státních úřadech Evropy tento zdánlivý klid už dlouho blížil ke konci. Služebními kanály pak přišly náznaky o nejistotě ohledně pokračování kurzu; ne že by nějaká okolnost ukazovala na později odvolaný rozkaz k útoku na Polsko 26. srpna, ne, to rozhodně ne. Ale pak kurz přece jen ukončili a večer 23. srpna jsem byl ve svém autě na cestě zpět do Kielu. V autorádiu jsem nechápavě vyslechl zprávu o uzavření německo-sovětského paktu o neútočení a do Kielu jsem přijel ve vnitřním zmatku nad otázkou, co to má zase znamenat. Účastníky

kurzu propustili k jejich stálým jednotkám a poté, co v současné krizi nepřicházel návrat do Londýna v úvahu, mě jmenovali velitelem roty na škole důstojnických čekatelů v Mürwiku. Rozhlasové a novinové zprávy ve mně vyvolávaly stále větší vnitřní neklid. Na městské novinové vývěsce jsem si 28. srpna přečetl v *Flensburger Nachrichten* Německou tiskovou agenturou zveřejněnou výměnu dopisů mezi francouzským premiérem Daladierem a Hitlerem. Daladier na Hitlera apeloval, aby vložil svou vůli po míru do posledního pokusu o vyrovnání se s Polskem, aniž by přitom nějak poškodil německou čest. „Jestli,“ napsal Daladier na závěr v projevu solidarity s Polskem, „poteče znovu francouzská a německá krev jako před pětadvaceti lety v ještě delší a vražednější válce, pak budou oba národy bojovat s důvěrou ve své vítězství. Vítězství bude zcela jistě znamenat ničení a barbarství.“ Nejdůležitější věty Hitlerovy odpovědi zněly, „že pro čestný národ není možné zřít se dvou milionů lidí a vidět je na vlastních hranicích týrat. Předložil jsem proto jasný požadavek: Německo musí dostat Gdaňsk a koridor zpět. Umělý stav na naší východní hranici musí skončit...jsem rozhodnutý...tu otázku tak či onak řešit...ale nevidím...před námi žádnou možnost, jak působit na Polsko rozumným způsobem ke změně stavu, který je pro německý lid a Německou říši neúnosný.“ Byla to dostatečně známá Hitlerova slova, tentokrát vyslovená výhrůžně a ultimativně. A tu jsem si zase vybavil Hitlerova slova: „Ano, pánové, ještě musím vést evropskou válku,“ vyřčená v roce 1935 v kruhu vysokých důstojníků wehrmachtu, která mi prozradil kamarád, syn tehdy o tom dobře informovaného důstojníka, pozdějšího generálporučíka Paula-Willyho Körnera. Ano, kdo to chtěl vědět, ten to věděl. Ze stejného zdroje jsem se doslechl o spisu, v němž náčelník generálního štábu a generál dělostřelectva Ludwig Beck v červenci 1938 varoval před agresivní Hitlerovou politikou ohrožující světový mír, ten generál Beck, který v srpnu téhož roku rezignoval na svou funkci po Hitlerově oznámení, že už v následujících týdnech vyřeší sudetskou otázkou násilím. O tom, že generál Beck tehdy varoval vrchního velitele pozemní armády generálplukovníka von Brauchitsche, jsem se dověděl až po válce: „V sázce jsou poslední rozhodnutí o stavu národa. Pokud nebudou tito vůdci jednat podle svých odborných a státnických znalostí, dějiny je obviní z těžkých zločinů. Vaše vojenská poslušnost přece má nějaké hranice, kdy víte, že Vaše svědomí a odpovědnost Vám zakazuje nějaký rozkaz provést. Jestli nejsou Vaše rady a varování v takové situaci vy-



slyšeny, pak máte právo a povinnost před národem a před dějinami ze své funkce odstoupit. Jestliže se budete všichni chovat s rozhodnou vůlí, nebude žádné agresivní jednání možné. Tím byste zachránili svou vlast před tím nejhorším, před jejím zánikem. Je nedostatkem velikosti a pochopení úkolu, když voják v nejvyšším postavení v takových dobách vidí své povinnosti v omezeném rámci své vojenské funkce, aniž by si uvědomoval nejvyšší zodpovědnost vůči celému národu. Mimořádná doba si vyžaduje mimořádné jednání.“ Ale tehdy nebyl ve wehrmachtu žádný další důstojník odpovídající hodnosti a Beckova formátu.

A odtud k další vzpomínce na Hitlerovu řeč v Říšském sněmu 1. září 1939, v níž mluvil o své „slabosti pro mír“ a o „své nekonečné shovívavosti“, a potom řekl doslova: „Dnes v noci na našem vlastním území poprvé střílelo pravidelné polské vojsko. Od 05.45 palbu opětuje! A od teď budeme oplácet pumou za pumu.“ Tak měl tedy konečně *svou* válku a u rádia jsem si říkal; panečku, ten člověk teď musí být šťastný, že se formálně zbavil trápení při tom dlouhém čekání na *svou* válku. A dva obrázky, které brzy poté zveřejnil německý tisk, mě od té doby vnitřně pronásledovaly a budou pronásledovat do konce života; němečtí vojáci při násilném otevření polské pohraniční závory, kteří netuší, že rozrážejí bránu k zániku Říše. Na tom druhém Hitler pozoruje nůžkovým dalekohledem hořící Varšavu, působení násilí, které nyní nechal šířit na východ, násilí, jehož splátka s úroky a úroky z úroků ho později dostihne už jen jako aktéra své mizerné sebevraždy. Jaký je to obrovský rozdíl mezi ním a státníkem, po němž je pojmenovaná ta velká válečná loď, k němuž se opovážil vytvořit si tak říkajíc osobní vztah.

\* \* \*

Po rychle uplynulé dovolené jsem začátkem června přijel v jeden deštivý den do hanzovního města. Nejprve jsem se ubytoval v hotelu a čekal jsem na následující den, kdy jsem se měl u kapitána bitevní lodě *Bismarck*, námořního kapitána Ernsta Lindemanna, hlásit do služby. Lindemann měl jako námořní důstojník vynikající pověst, platil za skvělého dělostřelce, ale také za přísného nadřízeného, takže své první osobní setkání s ním jsem očekával se značným napětím.

Ovšem podívejme se nejprve na Lindemannovu kariéru v námořnic-

tvu. Narodil se v roce 1894 v Altenkirchenu a 1. dubna 1913 nastoupil do Císařského německého námořnictva. Protože nebyl fyzicky moc silný, vzali ho zpočátku jen „na zkoušku“. Ovšem on svou vlastní houževnatostí a energií již brzy zvládl a překonal obtíže roků výcviku důstojnických čekatelů odsloužených na velkém křižníku *Hertha* pod zvláště přísným prvním důstojníkem námořních kadetů stejně dobře jako jeho silnější kamarádi.

V dubnu 1914 přišel Lindemann jako námořní důstojnický čekatel na námořní školu v Mürwiku. Ale při vypuknutí světové války musela být tato část služby zrušena a jinak obvyklá závěrečná zkouška výcviku, hlavní zkouška námořního důstojníka, odpadla. Lindemann dostal stejně jako jeho kolegové z výcviku velitelskou funkci na palubě a v roce 1915 ho povýšili na námořního poručíka.

V následujících letech sloužil Lindemann převážně na těžkých lodích, ve štábech a na škoře lodních dělostřelců v Kielu. Brzy se plně specializoval na lodní dělostřelectvo. V roce 1920 zastával jako námořní nadporučík funkci v oddělení floty na velení námořnictva v Berlíně a následovalo velení na řadové lodi *Hannover*. V roce 1925 byl jako kapitánporučík na námořní stanici Baltského moře v Kielu, potom byl druhým dělostřeleckým důstojníkem na řadové lodi *Elsaß* a později *Schleswig-Holstein*. Následovalo přidělení jako učitele do školy lodních dělostřelců v Kielu a povýšení na korvetního kapitána v roce 1932 na obrněné lodi *Admiral Scheer*. V roce 1936 byl jako fregatní kapitán v operačním oddělení velení námořnictva a v roce 1938, nyní jako námořní kapitán, šéfem oddělení námořního výcviku na vrchním velení válečného námořnictva. Potom byl velitelem školy lodních dělostřelců. Tato funkce byla vyvrcholením jeho dlouhé a úspěšné kariéry jako dělostřelce. A zcela nepochybně ho tato specializace a jeho ostatní služební a osobní vlastnosti předurčily jako velitele nosiče děl největších ráží, tehdy nejnovější a největší německé bitevní lodi – *Bismarcka*. Byl jím jmenován na začátku roku 1940.

Ráno po mém příjezdu do Hamburku mě Lindemann očekával ve své velitelské kajutě na palubě k ohlášení do služby. Jak je v takových případech obvyklé, přišel jsem v tak zvaném „malém služebním obleku“, tedy v modré blůze s proužky na rukávech. Lindemann, středně velký, úplně štíhlý, s ostře řezaným obličejem, celkově již na první pohled velmi působivý zjev, stál, patřičně oblečený, před svým psacím stolem a pozorně se na mne díval modrýma očima, když poslouchal

moje slova: „Kapitánporučík von Müllenheim se poslušně hlásí ke službě na palubě.“ „Děkuji vám za podané hlášení a vítám vás na palubě,“ odpověděl s přátelským úsměvem a podal mi ruku. „Považuji za svůj cíl,“ řekl nyní Lindemann, „uvést tuto pěknou a silnou loď co nejrychleji do bojeschopného stavu a v tom od vás očekávám plnou spolupráci. S vaším ukončeným výcvikem jako řídicí palby z děl velkých ráží bude vaším bojovým stanovištěm na palubě, jak asi víte, záďové dělostřelecké stanoviště. Ovšem tato úloha vás nebude v počáteční době, ještě před zařazením lodě do služby, plně vytěžovat. Jelikož jste byl již dříve asistentem a máte za sebou také zajímavou dobu strávenou v Londýně, rozhodl jsem se, že budete mým osobním pobočником.“

Vyhlídka na to, že budu pracovat v blízkosti velitele, mě příjemně překvapila. Lindemann pokračoval: „Na to bude ovšem stačit dopoledne každý den a odpoledne budete od této chvíle k dispozici prvnímu dělostřeleckému důstojníkovi podle jeho konkrétních pokynů. Toto ujednání bude platit tak dlouho, dokud udržování válečné lodě v bojové pohotovosti nebude vyžadovat vaši celodenní práci u dělostřelectva. Jako pobočnik budete v zásadě zpracovávat protokol, celkově dohlížet na činnost na lodi a jinak budete ode mne dostávat rozkazy případ od případu. Ještě něco,“ doplnil Lindemann po krátké pauze, „raději bych v budoucnosti slyšel, že se na palubě nemluví o ‚ní‘, ale o ‚Bismarckovi‘. Tak velká a silná loď může být jen ‚On‘ a ne ‚Ona‘. V duchu jsem si hned předsevzal, že budu jeho přání respektovat a také jsem to přes občasné přereknutí dělal. Z respektu k prvnímu a jedinému veliteli ‚Bismarcka‘“ platí toto pravidlo také pro tuto knihu.

Pak mi Lindemann opět podal ruku, popřál mi k mému novému přidělení hodně štěstí a moje představení skončilo. Když jsem za sebou zavíral dveře kajuty, uvědomil jsem si, že jsem se setkal s velmi působivou osobností, která bude své nové úkoly plnit s mimořádně bystrou inteligencí a soustředěním. Lindemann se vyznačoval stručným a jasným způsobem vyjadřování. Měl jsem radost, že si mě vybral za pobočníka. Funkce pobočníka byla už tak postupem výš a mohla by mě v tomhle zvláštním případě přivést také ještě do užšího pracovního kruhu kolem zjevně příkladného velitele.

*Uvedení do služby, výcvik a zkoušky*

24. srpen 1940, den zařazení bitevní lodě *Bismarck* do služby! Ostrý vítr hnal při zatažené obloze od východního břehu přes řeku pruhy pěny a od záde studeně vanul levobokem k výstrojnímu molu loděnice Blohm & Voss vyvázané lodě. Říkal jsem si, že když už nesvítí vytoužené slunce, při tomto směru větru nebude nadcházející slavnostní hodiny alespoň rušit déšť, a byla to vlastně jen útěcha. Posádka nastoupila po divizích po obou stranách horní paluby od zadní paluby po „back“ (paluba mezi přídí a předním stěžněm), „modré obleky, služební čapky“, důstojníci a vyšší poddůstojníci s dýkou u pasu a důstojníci navíc se stříbrnou šerpou tři až čtyři prsty širokou. Divizní důstojníci vyrovnali své muže podle položených prken paluby a prvnímu důstojníkovi fregatnímu kapitánovi Hansi Oelsovi nahlásili nástup své divize. Důstojníci lodního štábu stáli ve zvláštním útvaru trochu víc vzadu na poněkud vyvýšeném pódiu na pravoboku a proti nim byla nastoupená čestná stráž se zbraněmi, s bubeníkem a trubačem. Na zadní palubě se připravovala hudební četa loďstva. Víc vpředu, pod hlavněmi nejzadnější dělostřelecké věže velkých ráží, se shromáždili zástupci loděnice Blohm & Voss, civilní výjimka na této jinak tak vojenské scéně.

Pak se objevil elegantní bílý motorový člun s válečnou vlajkou a velitelskou vlajkou. „Posádko, pozor, čelem k pravoboku!“ zavelel první důstojník a trubač zatroubil odpovídající signál. Všichni hleděli v napjatém očekávání, když člun nyní pomalu přirazil ke schůdkům. Čestná stráž pozvedla zbraň a zaznělo obvyklé kolísavé zapísknutí. Velitel vstoupil na loď. Oels hlásil: „Posádka nastoupena k oslavě zařazení do služby!“ Lindemann následovaný Oelsem a mnou jako pobočníkem obešel čelo útvaru a pak vystoupil na malé pódium na zadní palubě k projevu. Čestná stráž se mezitím přemístila dozadu. Posádka teď stála až v jedenácti řadách vedle sebe čelem ke svému veliteli a záďové vlajkové žerdi. U ní drželi dva signalisté nataženou vlajkovou šňůru, připraveni vztyčit válečnou vlajku námořnictva.

„Vojáci bitevní lodě *Bismarck*!“ řekl nyní Lindemann, „vytoužený den zařazení naší krásné velké lodě do služby nastal.“ Apeloval na posádku, na každého jednotlivce, aby svou prací přispěl k tomu, že se z *Bismarcka* stane v co nejkratší době účinný válečný nástroj. Zástupcům loděnice vyslovil uznání za to, že zaměstnanci loděnice nepřetržitou prací dokončili své dílo dokonce před původně předpokládaným ter-

mínem. Mluvil o současných historických hodinách, které vyžadují řešit osudové otázky národa vojensky, a citoval jeden z projevů hraběte Otto von Bismarcka v Říšském sněmu: „Politika se nedělá řečmi, střeleckými slavnostmi a písněmi, ale krví a železem.“ Vyjádřil přesvědčení o úspěších lodě při plnění jejích nadcházejících válečných úkolů. Potom následoval jeho povel: „Vztyčte vlajky!“ Za zvuků státní hymny a při zvednutých puškách čestné strážě stoupala na záďovou vlajkovou žerď válečná vlajka námořnictva a na velký stěžej trojúhelníková velitelská vlajka. V silném větru se obě ihned rozevlály a válečné námořnictvo dostalo nový přírůstek v podobě bitevní lodě *Bismarck*.

Podívejme se teď na jeho technická data a vybavení.

1. července 1936 byl položený kýl a 14. února 1939 spustili *Bismarcka* na vodu. Byl konstruovaný na výtlak 45 950 tun a při maximálním nákladu pitné vody, topného a mazacího oleje a letounů měl výtlak 50 955,7 tuny. Dlouhý byl 251 metrů, široký 36 metrů a ponor měl 9,33 metru, při maximálním výtlaku 10,2 metru.

Zvláště zajímavá je na rozdíl od jinak tehdy běžných lodních konstrukcí poměrně velká šířka v poměru k délce. Tento nový poměr v podstatě odporoval stále prezentovaným požadavkům na vyšší rychlost, tedy větší délku vůči šířce. Ale nakonec by se velká šířka *Bismarcka* neměla projevit nijak zvláště nevýhodně; ovšem co bylo hlavně důležité, byla její výhoda – „nadměrná“ šířka přinášela lepší příčnou stabilitu a díky ní zmenšená tendence k příčnému kolébání zvýšila hodnotu lodě jako dělostřelecké základny ve vlnách. Vzhledem k mělké plavební dráze v Severním moři se mohl také udržovat menší ponor lodě. Dále se tím vytvořila možnost lepšího využití prostoru a uspořádání pancéřování. Mohla se použít větší mezera mezi pancéřovým vnějším pláštěm a vnitřní protitorpédovou podélnou přepážkou, čímž patřičně vzrostla ochrana lodě proti podvodním explozím. Na horní palubě a na nástavbové palubě se v té šířce daly ještě volněji uspořádat dvojité věže děl středních ráží a protiletadlové kanóny větších ráží.

Trup lodě byla z devadesáti procent svařovaná konstrukce. Dvojité dno tvořilo přes asi osmdesát procent délky lodě a bylo tedy kvůli dokonalé bezpečnosti proti podvodním zásahům zvláště protažené. Horní paluba vedla od zádě až po příď. Pod ní byla dělostřelecká paluba, pancéřová paluba, horní a střední mezipaluba. Dolní mezipaluba vedla skoro všude souběžně se sběrnou jímkou na do trupu proniknuvší vodu, která shora ohraničovala dvojité dno. Po délce byla loď rozdělená

přepážkami na celkem dvaadvacet oddělení pořadově číslovaných od zádě dopředu.

Na celkové váze lodě se poměrně vysokým procentem podílelo pancéřování, a to čtyřiceti procenty. Kvalitativně a kvantitativně bylo rozdělené způsobem odpovídajícím stávající důležitosti jednotlivých bojových prostředků. Horní paluba byla zesílená pancířem po téměř celé délce. S tloušťkou 50 mm byl poměrně slabý, ale přinejmenším poskytoval ochranu před střepinami a mohl dopadající granáty zbrzdit natolik, že na něm explodovaly ještě předtím, než by mohly zasáhnout pod pancéřovou palubou uložené a životně důležité materiálové bojové prostředky. Tato pancéřová paluba probíhala s bočními šikminami o tloušťce 80 až 120 mm po délce mezi dvěma 110 až 220 mm tlustými pancéřovými příčnými přepážkami, které sahaly od předního i od zadního konce pancéřování horní paluby až po horní mezipalubu. Odtamtud vedla pancéřová paluba horizontálně dál dopředu a dozadu, přičemž úplně vzadu ovšem ještě stoupala v podobě šikmé plochy, aby chránila kormidelní zařízení. Vnější plášť lodě byl od přední až po zadní příčnou přepážku pokryt bočním pancířem, to znamená v délce přes 170 metrů, který měl chránit důležitá zařízení, jako turbíny, parní kotel a muniční komory před zásahem z boku asi tři metry nad a dva metry pod čarou ponoru. V této oblasti byl tento boční pancíř, také zvaný pancéřový pás, provedený v proměnlivé tloušťce až po 320 mm. Dál nahoru byl k ochraně paluby nad pancéřovou palubou použitý tak zvaný pevnostní pancíř o tloušťce mezi 120 a 145 mm.

Na předním velitelském stanovišti s dvěma palubami, které v boji sloužilo k řízení lodě a v jehož výše položené zadní části bylo přední stanoviště řízení palby, byl na boku pancíř tlustý 350 mm, na stropě 220 mm a na podlaze 60 mm. Na zadním bojovém velitelském stanovišti určeném jako záloha měl boční pancíř tloušťku 150 mm, stropní 50 mm a podlaha 30 mm. Z obou bojových velitelských stanovišť vedla dolů pancéřovaná šachta do příslušné výpočetní centrály chráněné pancéřovým stropem. Hlavní stanoviště řízení dělostřelecké palby bylo v koši na stěžni ve výšce 27 metrů nad čarou ponoru a vzhledem ke stabilitě lodě bylo jen lehce pancéřované – na boku 60 mm, strop a podlaha 20 mm. Hlavní stanoviště stálo na opěrném válci, jehož boky chránil pancíř o tloušťce 60 mm.

Protože byl *Bismarck* jako bitevní loď téměř výlučně platformou pro dělostřelectvo, mimořádný význam mělo pancéřování děl. Těžké věže

byly pancéřované takto – čelní stěny 360 mm, zadní stěny 320 mm, boční stěny 150 až 220 mm, stropy 150 až 180 mm, lože věže nad horní palubou 340 mm a pod horní palubou 220 mm. Odpovídající údaje pro děla středních ráží byla tato – čelní stěny 100 mm, zadní a boční stěny 40 mm, stropy 20 až 35 mm, lože 100 mm. Vidíme, že co se týče pancéřové ochrany, dělostřelectvo středních ráží – jak to bylo tehdy obvyklé a kvůli váze také stěží jinak možné – muselo trpět. Takto dimenzované pancíře mohly věže jen stěží ochránit proti granátům velkých ráží.

Jinak všechny důležité spojovací kabely nebo trubky vedené vnějškem mimo běžnou pancéřovou ochranu byly uloženy v protistřepinových chráničkách.

Uspořádání nástaveb se hodně podobalo německým těžkým křižníkům, jako byl například *Prinz Eugen*. Přední nástavba můstku měla čtyři paluby, zadní tři. Bojový stěžň v podobě věžového stěžně stál na přední nástavbě můstku. Na něm se nahoře nacházelo otevřené hlavní stanoviště řízení protiletadlové palby a hlavní dělostřelecké řídicí stanoviště baterií proti námořním cílům.

Hnací zařízení, které se podílelo na celkové váze lodě devíti procenty, sestávalo ze tří turbínových souprav, které zásobovalo párou dvanáct vysokotlakých kotlů. Původně bylo zařízení konstruováno na nejvyšší rychlost 29 uzlů, přičemž na každý ze tří lodních šroubů mělo působit čtyřicet tisíc elektricky přenášených koňských sil. Ovšem pak se přenos síly změnil na mechanické převody a základy turbín se zesílily. Tato úprava poskytla sto padesát tisíc koňských sil a nejvyšší rychlost 30,1 uzlu. Později se mělo dokonce ukázat jako možné maximální rychlost ještě zvýšit. Takto se *Bismarck* stal jednou z nejrychlejších do té doby postavených bitevních lodí.

Maximální zásobou paliva bylo 8700 tun topného oleje. Při cestovní rychlosti 17 uzlů umožňovala akční rádius 8900 námořních mil a při rychlosti 16 uzlů dokonce 9200 námořních mil. Byla to značná vzdálenost a už od začátku nasvědčovala úmyslu vrchního velení německého válečného námořnictva použít *Bismarcka* ve vedení oceánské války. Tento akční rádius byl v tehdejší době pro turbínami poháněnou loď dokonce hodně velký. Ovšem byl o tisíc námořních mil menší proti předchozí třídě turbínových lodí *Scharnhorst* a může se spekulovat o tom, jestli tato ve srovnání menší výdrž v plavbě na moři nepřispěla později k nešťastnému konci *Bismarcka*.

Elektricky poháněné kormidelní zařízení ovládalo dvě souběžně umístěná kormidla o ploše 24 m<sup>2</sup>.

Vysoká spotřeba energie lodním dělostřelectvem si vyžadovala odpovídající celkovou výrobu elektřiny. K tomu bylo k dispozici pět elektráren. Dva dieselgenerátory vyráběly po 500 kW a k tomu je třeba přičíst ještě šest turbogenerátorů. Zařízení na výrobu elektřiny mělo celkový výkon 7900 kW při napětí 220 V.

Dělostřelectvo, které se podílelo na celkové váze lodě sedmnácti procenty, se členilo na těžké, střední a protiletadlové.

Těžké dělostřelectvo sestávalo ze čtyř dvojdělových věží s děly ráže 380 mm, z nichž dvě, „Anton“ a „Bruno“, byly na přední části lodi a další dvě, „Caesar“ a „Dora“, na zadní části. Největší dostřel měly 362 hektometrů. Celková zásoba střeliva pro tuto ráži obnášela 840 výstřelů, maximálně 960, tedy 105 až 120 výstřelů na hlaveň. Ke každému výstřelu patřila kromě granátu přední a hlavní kartuše. Granáty se musely kvůli jejich značné váze dopravovat z muničních skladů na střední mezipalubě k dělostřeleckým plošinám ve věžích elektromechanickým výtahem.

Střední dělostřelectvo tvořilo dvanáct děl ráže 150 mm ve třech dvojdělových věžích umístěných na každé straně lodě. Největší dostřel dosahoval 230 hektometrů a celková zásoba střeliva byla na 1800 výstřelů, tedy 150 na jednu hlaveň.

Protiletadlové zbraně sestávaly z těžkých, středních a lehkých protiletadlových kanónů. Jako těžké kanóny nesl *Bismarck* šestnáct rychlopalných dvojkanónů ráže 105 mm s největším dostřelem 180 hektometrů a zásobou munice na 6270 výstřelů neboli 420 na hlaveň. Střední protiletadlové dělostřelectvo tvořilo šestnáct dvojkanónů ráže 37 mm, které měly k dispozici celkem 32 000 výstřelů, tedy 2000 na hlaveň. Celkem osmnáct kanónů ráže 20 mm lehkého protiletadlového dělostřelectva bylo rozmístěno na deseti jednohlavňových a dvou čtyřhlavňových lafetách se zásobou na 40 000 výstřelů neboli přes 2000 na hlaveň.

K ochraně proti magneticky odpalovaným minám a torpédům byl *Bismarck* vybaven tak zvanou vlastní ochranou proti minám (MES). Tu tvořila řada zakrytých kabelů natažených kolem lodě na vnějším plášti pod čarou ponoru. Zařízení snižovalo velikost lodí vytvářeného magnetického pole natolik, že na něj magnetické zapalovače nepřátelských min a torpéd již nereagovaly.



Pro průzkum, dělostřelecké pozorování a pro spojení s vlastní rozptýlenou operační skupinou nesl *Bismarck* čtyři jednomotorové dolnoplošníky Arado 196 s dvojitým plovákem, které současně sloužily jako lehké bitevní letouny. Dva byly umístěné v hangáru pod hlavním stěžněm, druhé dva každý v jednom pohotovostním hangáru po obou stranách komína. Vzlétaly z katapultovacího zařízení stojícího mezi komínem a hlavním stěžněm. Vedlo jako dvojitý katapult napříč lodě a letouny mohly vzlétat na pravobok i levobok.

K výbavě lodě patřila dále celá řada tak zvaných lodních člunů. Byly to tři admirálské a velitelské čluny, čtyři přepravní čluny, jedna motorová barkasa, dvě motorové šalupy, dva kutry, dva dinghy a dvě joly. K tomu je potřeba připočítat ještě množství záchranných vorů.

Posádku tvořilo 103 důstojníků včetně lodních lékařů, důstojnických čekatelů a podobně a 1962 poddůstojníků a příslušníků mužstva. Pro atlantickou operaci se zvětšila příbráním štábu loďstva, kořistního komanda a námořních válečných zpravodajů na celkový počet přes 2200 naloděných. 27. května 1941 našlo na *Bismarcku* smrt 2106 lidí.

Organizačně byla posádka rozdělena do dvanácti divizí, jejichž stav se pohyboval mezi 180 a 220 muži. Divize 1 až 4 byly tvořené námořnickým personálem, jehož bojová stanoviště byla v prostoru těžkého a středního dělostřelectva. Vzhledem k tomu byli důstojníci těchto divizí a čtři velitelé věži těžkého a středního dělostřelectva. Divize 5 a 6, tvořené rovněž námořnickým personálem, obsazovaly všechny protiletadlové zbraně a důstojníci z těchto divizí byli velitelé příslušných úseků protiletadlového dělostřelectva. 7. divize sestávala z tak zvaných funkcionářů, tedy odborně specializovaných vojáků, jako například tesařů, písařů, kuchařů, ševců a tak dále. V 8. divizi byli dělostřelečtí mechanici a důstojník jejich divize byl dělostřeleckým technickým důstojníkem lodě. Do 9. divize byli sloučeni všichni signalisté, radisté a kormidelnický personál a důstojník jejich divize byl palubním spojovacím důstojníkem. Divize 10. až 12. zahrnovaly technický personál hnacího zařízení a důstojníci jejich divizí byli turbínový inženýr, kotelní inženýr a druhý utěšňovací důstojník.

U námořnických divizí 1 až 6 bylo běžné rozdělení na pravoboké a levoboké hlídky. Divize 1, 3 a 5 tvořily pravoboké a divize 2, 4 a 6 levoboké hlídky. Na bojové plavbě musely divize 1 až 6, posílené asi polovinou příslušníků divizí 7 a 8 obsazovat šachovnicovým způsobem polovinu všech bojových stanovišť. Když přišel povel „připravit loď

k boji“, musela hlídka, která měla právě volno, zabrat neobsazené bojové stanoviště. Po technické stránce plula s lodí strážní divize. Předchozí hlídka musela postavit skupiny opravářů bojových škod a hlídka, která měla volno, musela být připravená k hašení požárů, odstraňování průniků vody, úniků plynu a podobných škod.

V době mého nástupu do služby nebyla posádka v žádném případě v plném počtu na palubě a teprve měla postupně přicházet. Od poloviny dubna bylo na palubě 65 technických důstojníků, poddůstojníků a příslušníků mužstva a v polovině června k nim přibylo 60 lidí dělostřeleckého personálu. Tito muži procházeli tak zvaným zaškolováním na stavbě, během kterého se měli od základů seznámit se zařízeními na lodi. Když uviděli *Bismarcka* poprvé, jeho dělostřelecké hlavně velké ráže a tlusté pancéřové pláty, asi si mnohý z nich pomyslel: „No, zde se mi nemůže nic stát, tohle je přece plovoucí životní pojištění!“ Poddůstojníci se ponořili do strojních zařízení, zbraní, potrubních rozvodů, ventilů, zhotovovali nákresy a připravovali témata pro výuku mužstva. Ovšem vzhledem k pokračujícím stavebním pracím na lodi nebydla posádka nejprve na palubě, ale převážně na dvou obytných lodích *Oceana* a *General Artigas*, které dostalo velení lodě k dispozici.

Začal výcvik obsluh lodě, strojů a zbraní. Všichni poddůstojníci a jejich muži dostali na palubě přidělené stálé místo. Aby se na lodi vyznali, procházeli po ní v malých skupinkách, prolézali náklad a skladiště materiálů, šplhali na můstky a na bojový stěžeň, seznamovali se s dvojitým dnem, sběrnou jímkou vody, bunkry, kobkami a dílnami. Konala se výuka o všeobecné službě na palubě a zodpovědnosti jednotlivých bojových stanovišť. Muži se na základě příslušného předpisu učili jak připravit loď na boj. Brzy začal tak zvaný výcvik rolí pro případ nouzové situace. Byli jsme přece ve válce, takže nejprve to byly role při leteckém a palebném poplachu. Potom role při utěšňování průniku vody a přípravy lodě k boji. Stále znovu, pořád rychleji a neustále ve větším tempu!

Na palubu přicházel další personál – signalisté, radisté, zdravotníci, kuchaři, číšníci. Byla to velmi mladá posádka, jejíž průměrný věk byl asi 21 let a jen málo lidí z ní se již zúčastnilo nějakých bojových akcí. Pro mnohé byl *Bismarck* vůbec prvním přidělením na palubu lodě. Ale pro všechny teď platil denní režim: v 06.00 budíček, 06.30 snídaně, 07.15 vytírání paluby, utírání prachu, v 08.00 inspekce na palubě nebo v podpalubí a potom výcvik nebo praktické práce ve skupinách jako

konzervace lodě nebo ukládání v této době na palubě se hromadících zásob. Od 11.30 do 13.30 byla polední přestávka, potom do 17.00 služba jako dopoledne a pak večere. V 18.30 se ještě jednou vyčistila paluba a poté následovalo „ukončení služby“. Kolem 22.00 přišel povel „připraveni v houpacích sítích“.

Přebíral se materiál a výzbroj pro následující dny na moři – vlajky, signální knihy, dalekohledy, námořní mapy, oblečení na strážní službu, šifrovací knihy, psací stroje, léky, potraviny, nápoje, prostě všechno, co potřebuje sama na sebe odkázaná lodní posádka o dvou tisících mužích.

Lindemann žil v této době výhradně svým nejvyšším cílem, který mi řekl při mém nástupu do služby – co možná nejrychlejší dosažení personální a materiální bojové připravenosti své lodě. Nechával se pravidelně informovat od svých zodpovědných důstojníků o pokroku ve výcviku posádky a o vstrojení jednotlivých úseků. Ovšem také hodně často chodil sám po lodi, ověřoval si vše osobně na místě, účastnil se výcviku, kontroloval postup montáží vestaveb, pokládal precizní otázky, vydával rozkazy, chválil a káral. Zabýval se nejen praktickou službou, ale také písemným stykem, a zde zvláště podáváním zpráv o záležitostech jemu důvěrně známého lodního dělostřelectva. Ještě dnes před sebou vidím jeho čitelné strmé písmo, kterým prezentoval vybroušenou argumentaci nezbytné požadavky doplňované odbornými návrhy jiných autorů z velké pokladnice jeho zkušeností, a návrhy, jejichž uskutečnění muselo urychlit bojovou připravenost lodě.

Já jsem přijímal Lindemannovy rozkazy zpravidla při svém ranním hlášení v kajutě. Brzy po mém nástupu do služby mi dal za úkol připravit program protokolárních nástupních návštěv u hamburských civilních a vojenských osobností, na nichž jsem ho měl doprovázet. Tyto návštěvy nás pak přivedly do Senátu svobodného hanzovního města, na úctyhodnou hamburskou radnici, k admirálovi námořní služebny Hamburk, k jednotlivým vojenským velitelům a jiným funkcionářům důležitých pro loď. V srpnu a září 1940 již Hamburk ohrožovaly velmi časté, ale nepřilíš nebezpečné britské noční nálety. *Bismarck* se ze svého kotviště v loděnici podílel podle situace na protiletdecké obraně, a tak jedna z našich návštěv patřila veliteli vzdušné obrany Hamburku generálmajorovi Theodoru Spiessovi v jeho prostorném služebním sídle v Außenalsteru. I když válkou vyžadované zachovávání tajemství při těchto návštěvách tehdejší rozhovory poněkud zužovalo,

přece jen jsme získali určitý vhled do nálad hamburské společnosti. Tehdy, po francouzském tažení, zde panovaly, jak také jinak, optimismus a víra ve vítězství. Návštěvy v areálu firmy Blohm & Voss byly pravidelně spojené s projížďkou v člunu po Labi. Při první takové jízdě se mě Lindemann zcela nečekaně zeptal: „Víte vůbec, jak je *Bismarck* velký?“ Položil tuhle otázku, protože skutečnou velikost *Bismarcka* s oficiálním výtlakem 35 000 tun tehdy znalo jen velmi málo zasvěcenců. „No, řekl bych 35 000 tun plus palivo a voda,“ odpověděl jsem. „Ne, 53 000 tun s plnou výstrojí a výzbrojí,“ řekl Lindemann hrdě, a když viděl, že to na mne udělalo dojem, dodal: „jste povinen o tom zachovávat přísné mlčení!“ To jsem mu samozřejmě slíbil a pak jsem také příslušnou mlčenlivost zachovával až do konce války.

Ovšem jinou věcí bylo, kam až toto udržování tajemství v praxi na palubě sahalo. Jeden vrchní strojník začínal výuku posádky pravidelně slovy: „*Bismarck* je plovoucí mořský tank o 53 000 tunách. Mimo loď, tedy třetím osobám, prohodte ty první dvě číslice a pak to je 35 000 tun, a tím je to pro nezasvěcené správně.“

Jinak britská vláda, která v červenci 1936 dostala podle německo-britské smlouvy o flotách konstrukční data *Bismarcka*, akceptovala tehdy udanou tonáž 35 000 tun jako zcela pravdivou. Nepochyboval o ní dokonce ani námořní přidělenec Troubridge a po válce se s fasádou upřímnosti dokonce ospravedlňoval, že ho Raeder neustále ujišťoval o pevné vůli Německa striktně se držet ujednání v dohodě. Ovšem s jemu vlastní politickou předvídavostí zastával Troubridge již koncem roku 1936 názor a opakovaně ho psal do Londýna, že „až nastane čas, německo-britská dohoda o flotách skončí stejně jako jiné dohody předtím – ale v tuto chvíli ještě ne.“

V září nastal pro *Bismarcka* čas poprvé opustit hanzovní město. Ve východním Baltu musel absolvovat zkušební plavby a bojový výcvik. 14. září nabral dosud zádí na Labi dřepící *Bismarck* kurs k vyplutí a o den později jsme pluli po proudu Labe živým provozem lodí a barakas kolem důvěrně známé krajiny Blankenese k Dolnímu Labi. Když jsem tudy v době míru občas na válečných lodích plul, byly břehy plné přátelsky mávajících lidí. Ovšem teď byla válka, nezasvěcení o vyplutí *Bismarcka* nevěděli a břehy byly prázdné. Brzy večer jsme byli v rejdě Brunsbüttel a zakotvili jsme tam, abychom následující ráno vpluli do průplavu Severní-Baltské moře. Byl jsem samozřejmě velmi zvědavý na první manévr loď při kotvení. Těžké kotevní řetězy tlumeně

rachotily. Vlastně nedělaly nijak daleko slyšitelný hluk, takže se zdálo, že jsou slyšet jen na přední části lodi a na navigačním můstku. Těleso lodě zůstávalo úplně klidné a mužům na palubě blíž k zádi musel tento manévr připadat, na rozdíl například od křižníku, jako proces, který se odehrává „v jiné části města“. Po příchodu tmy zazněl letecký poplach, protože zde byli zase „Britové“. Ve světelném kuželu jednoho pozemního světlometu se *Bismarck* podílel na protiletecké obraně. Její výsledky nebyly vidět.

16. září jsme byli na začátku průplavu a pro jeho proplutí byl předem vyhlášen stav „zprísněného uzavření“. Pro jeho definování řekněme, že stavem nejprísrnějšího uzavření byla „přípravenost lodě k boji – uzavření“. Při něm byly „přepážky těsné“, to znamená všechny přepážky a klapky přístupu nebo odvodu vzduchu byly uzavřeny, takže *Bismarck* teď byl rozdělen na osmnáct vodotěsných oddělení a celou řadu hermeticky od sebe oddělených kobek, bunkrů a prostor. Tento stav samozřejmě výrazně omezoval pohyb po lodi. Při „zprísněném uzavření“ byly průlezy v přepážkách volné a vzduchové klapky otevřené. Bylo obvyklé, že se tento stav vyhlášoval v případě riskantnější plavby. Mezi ním a „přípraveností lodě k boji – uzavření“ byl ještě stav „bojová plavba – uzavření“, který se vyhlášoval na plavbách operačními oblastmi se zvýšeným rizikem výskytu nepřítele.

Plavba průplavem trvala dva dny a večer 17. září jsme se vyvázali v kielském přístavu Scheer. Pro mladý strojní personál dosud nezvyklý na službu na palubě, s rukama na pákách ovládajících sto padesát tisíc koňských sil, to byl velký výkon, stejně jako panenská plavba tohoto 36 metrů širokého obra úzkým průplavem Severní-Baltské moře. I ta nejmenší chyba v obsluze by mohla mít pro loď i průplav nedozírné následky. A tak Lindemann na konci plavby vyslovil mužům od kotlů a turbín lodním rozhlasem zasloužené veřejné uznání.

Lodní dělostřelectvo bylo nyní již týden dokonale vyladěné. Pak jsme zůstali ještě několik dní u přístavní bóje a 28. září jsme vypluli v doprovodu lodě na likvidaci námořních min až do Arkony na Rujaně a odtamtud bez zvláštního doprovodu dál do Gotenhafenu (dnes Gdyně).

Zde je třeba poznamenat, že lodě na likvidaci min byly v německém válečném námořnictvu, na rozdíl od jiných námořnictev, velmi rozšířené. Byly to pouze nákladní lodě přestavěné na odstraňování min a měly likvidovat miny, které nemusely běžné minolovky válečného námořnictva

zachytit. Větší německé válečné lodě je dostávaly jako ochranu ve vodách, kde hrozilo vysoké riziko výskytu min. Chráněná loď plula za lodí na likvidaci min v její kýlové brázdě.

Z opěrného bodu Gotenhafen jsme pak celé dva měsíce zkoušeli v Gdaňské zátocě loď a její zařízení. Ověřovala se vlastní ochrana před minami, následovaly plavby na měřeném úseku, ověřování akčního rádia, zkoušky zvýšené rychlosti plavby, maximální rychlosti, manévrovatelnosti a 23. října byla loď poprvé připravena k plavbě nejvyšší rychlostí.

*Bismarck* ve všech těchto zkouškách velmi dobře obstál. Ukázal se jako loď s vysokou stálostí udržování kurzu a také při plavbě na moři vykazoval malé výkyvy kolem podélné a příčné osy. Okamžitě reagoval na nastavení kormidla a při otáčení se jen mírně nakláněl. Loď se také velmi dobře otáčela kolem zádě, dokonce i při nepatrné rychlosti, takže se obešla bez pomoci remorkéru dokonce i při plavbě v úzkých vodách.

Nezapomnělo se ani na řízení pouze pomocí tří šroubů v případě úplného výpadku ovládní kormidel. Obě kormidla byla přitom nastavená do středové polohy. Ale ukázalo se, že *Bismarck* pak lze jen velmi obtížně udržet v nastaveném kurzu. Příčinou byla vzájemná blízkost hřídelí lodních šroubů. To mělo za následek, že pákový účinek tlaku lodního šroubu na střed otáčení lodě byl příliš malý. Po spuštění stroju se *Bismarck* ihned točil ve větru, nejspíše se řídil a směr plavby se nedal korigovat ani s vynaložením „maximální síly“. Tehdy si asi stěžil někdo na palubě představoval, jaký osudový význam bude tato vlastnost lodě jednou mít.

A pro případ možného výpadku všech strojních pohonů kormidla se nakonec nacvičovalo ruční ovládní kormidla. V jednom takovém případě musely posádky obou zadních věží s děly ráže 150 mm obsadit prostory ručního ovládní kormidla na horní mezipalubě oddělení II a kormidlo obsluhovat ručně. Bylo k tomu potřeba celkem dvaatřiceti mužů. Při ručním nastavování kormidla se samozřejmě nedalo plout maximální rychlostí. Dynamický tlak na listy kormidla pak byl příliš vysoký a horní hranicí tak bylo dvacet uzlů.

Největší zájem pak vždy vyvolávaly plavby maximální rychlostí. Potom ten obr vyrazil s nasazením všech koňských sil, ale byl přitom úplně klidný jen s mírnou příďovou vlnou, a z horní paluby se zdálo, že nedochází ke skoro žádným vibracím. Kde a s jakou intenzitou se projevovaly, záleželo samozřejmě na místě na lodi a už nastaly situace,