

Tomáš Löwenstein (nar. v r. 1924) je jedním z posledních žijících příslušníků RAF. O jeho existenci jsem neměl ani ponětí, protože se na veřejných akcích s ostatními příslušníky neobjevoval ani po sametové revoluci a dobrovolně zůstal v anonymitě. Až kamarád Luboš Novák mě s ním zkontaktoval, a díky tomu jsme získali zajímavé vyprávění o jeho válečném působení.

„Otec mě poslal vlakem do Anglie na český pas pár dní před vpádem Němců do Prahy. Bylo mi tehdy 15 let a asi rok jsem chodil do anglické internátní školy a v letech 1940-42 na univerzitu. Když mi bylo 18, přihlásil jsem se na československé. ambasádě v Londýně a řekl, že chci sloužit u letců. Byl jsem odeslán na výcvik k pěšákům. Po cca osmi měsících vyslyšeli moji žádost a poslali mě do základního tábora RAF a po měsíci jsem byl vybrán na výcvik radiooperátorů do Cranwellu. Uteklo pět měsíců a byl jsem odeslán na výcvik střelců do Barrow-in-Furness.

V prosinci 1944 jsem skončil výcvik palubního radiooperátora-mechanika a střelce a nastoupil u 311. čs. perutě RAF na satelitním letišti Tain-Lochiemouth, na jižním břehu zálivu Morray Firth. Byl jsem určen do posádky kapitána Simeta.

Přišel za mnou chlapík se stejnou kvalifikací, jako jsem měl já, abych si to s ním vyměnil, že je určen do posádky Hořejšího, tam nikoho nezná, u Simeta má kamarády. Souhlasil jsem, ať to vyřídí v kanceláři. K přesunu došlo a to mi zachránilo život, protože za pár týdnů měl Simet s letounem havárii a nikdo nepřežil. Simet nebyl dobrý pilot a nezvládl stoupavou zatáčku přes Morray Firth...

Prováděli jsme lety po okolí, hlavně aby si kapitán a navigátor zvykli na lokální podmínky, na letadlo, na alternativní letiště apod. Před prvním letem se mě kapitán ptal, jestli umím pracovat s palubním radarem. Přiznal jsem se, že vidím radar poprvé, ale že se rád o to pokusím. Podařilo se mi to naladit, a když se kapitán ptal, co na té bedně vidím, tak jsem mu odečetl vzdálenost od pobřeží a úhel mezi břehem a naší trasou. Pochvalně zabručel, že to vidí taky. Za chvíli se ptal znovu, hlásil jsem situaci znovu a on se přiznal, že nevidí nic, byli jsme totiž v mracích.

Dne 17. ledna 1945, start 11:40. Při cvičném letu jsme měli mimo jiné vypustit padákovou osvětlovací fléru. Ta obsahovala nějaké to kilo magnézia v plechovém pouzdře, zapálila se, až když padák byl vytažen z pouzdra a závěs škušnul zapalovacím mechanismem, pak magnesium hořelo a svítilo několik minut. Absolutně bezpečné a nehody jsou vyloučené, to se v letadle nemůže stát, pokud ovšem nemáte na palubě takového moulu jako my, který strčil fléru do vypouštěcí roury padákem napřed, proud vzduchu otevřel padák, příčný tah zapřičil fléru ve vypouštěcí rouře a tah za závěs zaktivoval zapalovací mechaniku. A měli jsme v letadle vydatný ohňostroj. Vystříkali jsme na něj všechny ruční minimaxy, ale uhasit se to nedalo, snad jsme trochu zamezili možnost šíření požáru. Kapitán dostal příkaz přistát na nejbližším letišti Wick, což bravurně provedl ve 14 h 20 min. Zvenku jsem pak viděl, jak směrová kormidla plandala ve větru, ovládací lanka byla žárem přerušená. Štěstí, že ovládání výškovek zůstalo nepoškozené, jinak bychom se zřítily do moře.

Operační let, hlídka mezi Norskem a Islandem, trvání letu 13 hodin. Mizerné počasí, vítr 100 a víc km/h. Hrozná atmosférická porucha, v rádiu to rámusilo, že žádný signál nebyl slyšet. Všem nám bylo špatně, automatický pilot to naštěstí ustál a vyrovnal všechny nárazy. Největší výkyvy byly na ocase letadla a kapitán nám nařídil, abychom do té zadní věže nelezli, že bychom se stejně do ničeho nestrefili a Luftwaffe má rozum a za takového nečasů nelítá.

Nedlouho nato se naše posádka rozpadla: Hořejší dosloužil turnus, palubní mechanik byl uzemněný pro žaludeční nervozitu (udělalo se mu špatně už když viděl letadlo na zemi), mě zavolali k veliteli, že jsem přeložen do 111. OTU Nassau, Bahamské ostrovy. Prosil jsem, aby tam poslali někoho jiného, že chci zůstat u třístajedenáctky. Velitel se se mnou moc nebavil, prohlásil, že potřebuje zkušeného radistu, který to umí s radarem a nepotřebuje tlumočnicka angličtiny. Tak jsem sbalil věci do „kitbagu“ a nalodil jsem se v ústí řeky Clyde na parník Queen Mary, tehdy největší loď světa, relativně rychlá a plula bez doprovodu. Naše kajuta byla někde hluboko v útrobách, jenom večer jsem někdy uprosil hlídku na palubě, aby mě nechali trochu běhat a cvičit na noční palubě. Asi za 6 dní jsme přistáli v New Yorku. Odvezli nás do kasáren někde na severu New Yorku, dali tropické vybavení a uskladnili naše anglické kitbagy. Podíval jsem se do Central parku a na vyhlídkové patro na Empire State Building a večer jsme nasedli na vlak, přesně takový, jakým se svezla Marilyn Monroe ve filmu Někdo to rád horké (třípatrová dvoumístná lůžka podélně, mezi nimi chodba). Asi po dvou dnech jsme dorazili do Miami na Floridě. Večer jsme nastoupili na loď velkou asi jako největší vltavský parník, ovšem neměla kolese po straně, ale vrtuli vzadu. Ráno jsme byli v Nassau, Bahamy. Odvezli nás na letiště Oakes Field, kde jsme litali na letadlech B25 Mitchel.

Naši osádka tvořili: velitel F/Lt Jiří Engel, Sgt. Jaroslav Holý, F/O Josef Hořejší, Sgt Hanuš Grosz, F/Sgt Tomáš Löwenstein, Sgt. Oldřich Kulík, F/Sgt Václav Ondráček.

Cvičili jsme okruhy, navigaci, cvičný radioprovoz, bombardování z malé výšky. Radiostanici jsem měl za pumovnicí, která nebyla průchozí. V ocasu bylo okénko, kterým jsem pozoroval zásahy a hlásil pilotovi, kde bomba vybuchla. Po jednom takovém náletu jsem hlásil, že jsem explozi na zemi neviděl, pilot zabručel něco jako abych tam vzadu nechrápal, zavřel pumovnici a přešel do prudkého stoupání. Bohužel jsem měl pravdu, bomba nespadla hned ze závěsu, ale teprve potom vybuchla v prostoru pumovnice. Poškodila hydrauliku, byl jsem promočen hydraulickou tekutinou. Kapitán dostal příkaz k okamžitému přistání, ale zjistil, že nešel vysunout levý podvozek. Instruktor pilotáže na Bahamách, Jan Irving, odstartoval ve svém cvičném letadle, aby radil našemu pilotovi, jak dostat podvozek do uzamčené polohy. Asi hodinu jsme dělali různé akrobatické kousky, ale levý podvozek se nezachytil. Alespoň jsme už neměli moc benzínu v nádržích. Pilot kpt. Engel bravurně přistál při minimální rychlosti pouze na pravém a předním kole, když levé křídlo kleslo na zem, letadlo se párkrát otočilo kolem osy a dosmýklo do klidu.

Byl již červenec 1945. Let tam (Nassau – Bermudy) byl bezproblémový, doba trvání 5 hod. 15 min. Při letu zpět navigátor nasadil trasu trochu odchylnou, směrem na střed Bermudského trojúhelníku. Asi 90 minut po startu jsem oznámil do palubního interkomu, že podle radiogoniometru Nassau je asi 15 stupňů doleva. Odpověď zněla, abych se nepletl navigátorovi do řemesla. Po dalších asi 90 minutách jsem hlásil, že směr na radiomaják v Nassau je asi 45 stupňů doleva, odpověď stejná.

Když směr na Nassau byl kolmo na naši trasu, stal jsem se neodbytným, hlásil jsem, že se začínáme vzdalovat od cíle – až mě pozvali na "můstek" a ukázali na maják, který svítil v dálce přímo před námi – jenže blikal morseovkou jiná písmena, než náš maják v Nassau. Po chvílce mi začali věřit. Tak to otočili o 90 stupňů doleva, letěli jsme ještě asi víc než hodinu a přistáli po 6 hodinách a 35 minutách letu v Nassau s téměř prázdnými nádržemi na benzín. A že prý neexistují divné síly, které lákají letadla a lodě do zkázy v mořských vlnách!!!“

Tomáš Löwenstein se vrátil domů v srpnu 1945. Protože nacisté jej považovali za Žida a mohl skončit v koncentráku, považuje za štěstí, že se i jeho otci podařilo uprchnout do Anglie a mohli se pak opět po válce setkat. Rodičů si moc neužil, protože matka mu zemřela rok po narození a otec ji následoval v roce 1952.

Protože se vrátil z války v hodnosti rotného a hned z armády odešel a nastoupil do podniku Tesla-Vuvet, unikl represivním opatřením po roce 1948, která postihla většinu jeho kolegů z RAF. Vystudoval fyziku a věnoval se až do důchodu své zálibě – vakuované technice a

elektronice.

Ve styku s žádným členem své posádky nebyl a na srazy letců také nechodil, udělal za svojí minulostí tlustou čáru a nebylo o něm více než šedesát let slyšet.

Vítek Formánek, Eva Csölleová, foto archiv T. Löwensteina

{phocagallery view=category|categoryid=104|limitstart=0|limitcount=0}