

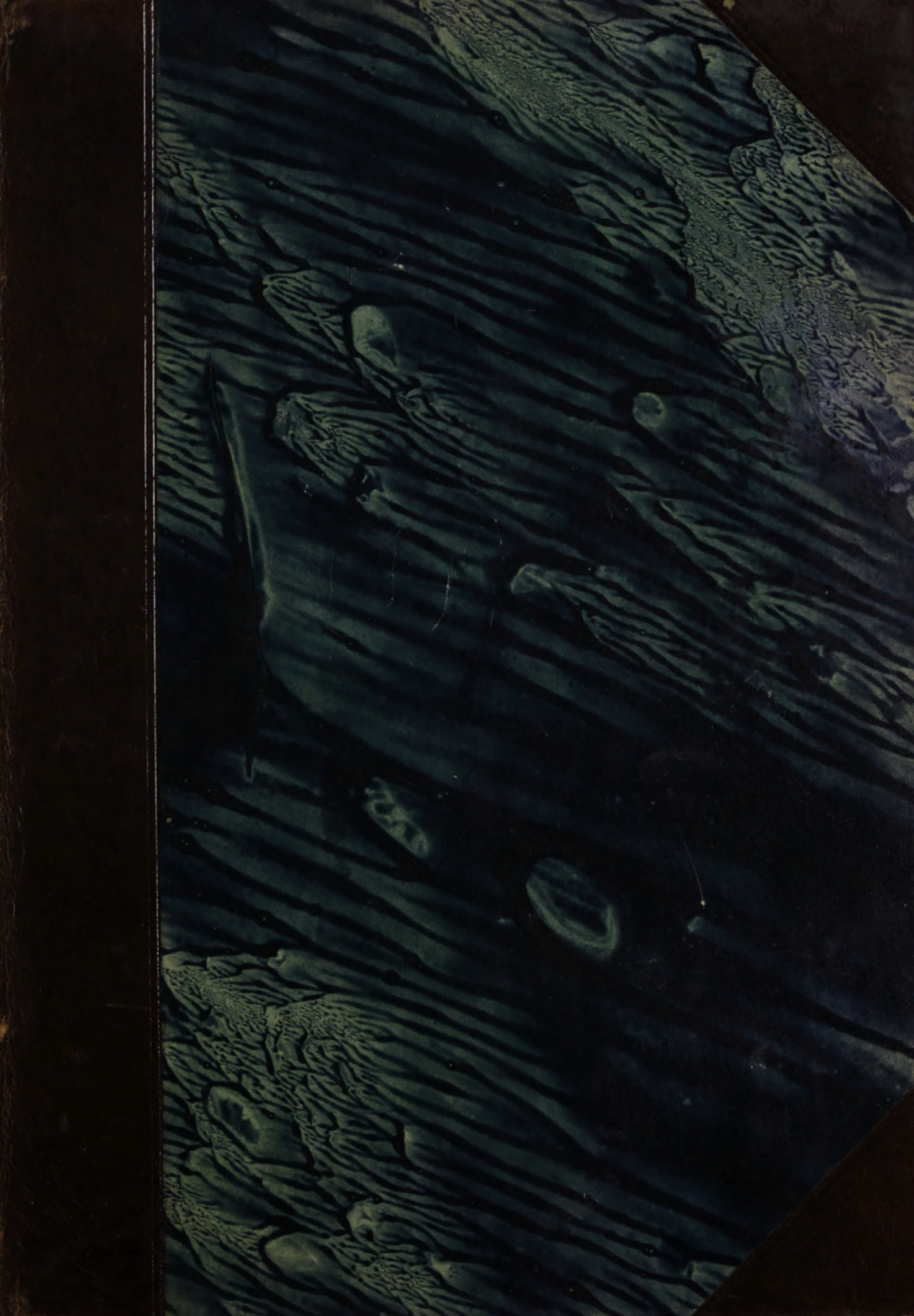
Digitaliseret af / Digitised by

DET KONGELIGE BIBLIOTEK
THE ROYAL LIBRARY

København / Copenhagen

For oplysninger om ophavsret og brugerrettigheder, se venligst www.kb.dk

For information on copyright and user rights, please consult www.kb.dk



VERDENSKRIGEN 1914-18

8°

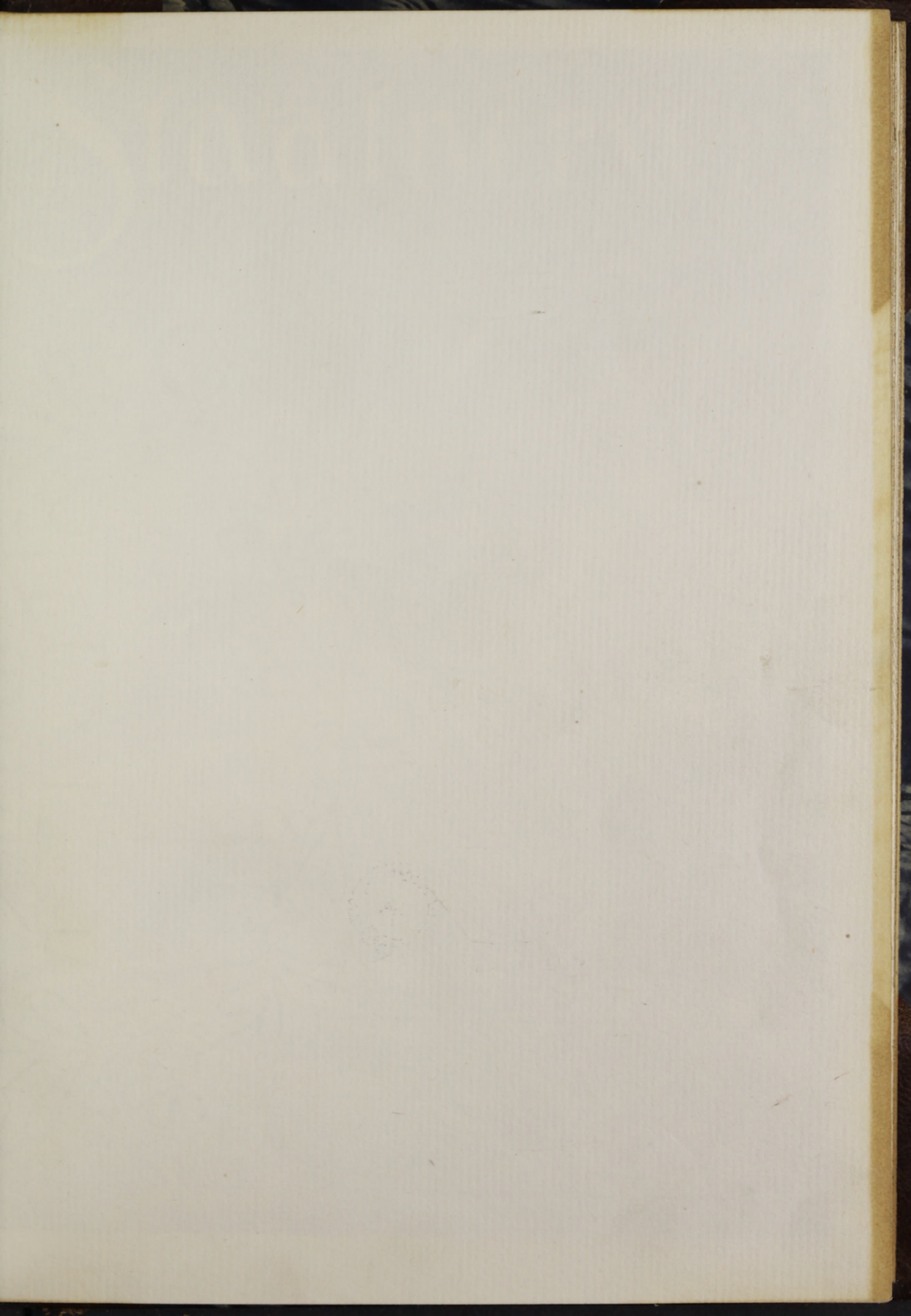
DET KONGELIGE BIBLIOTEK

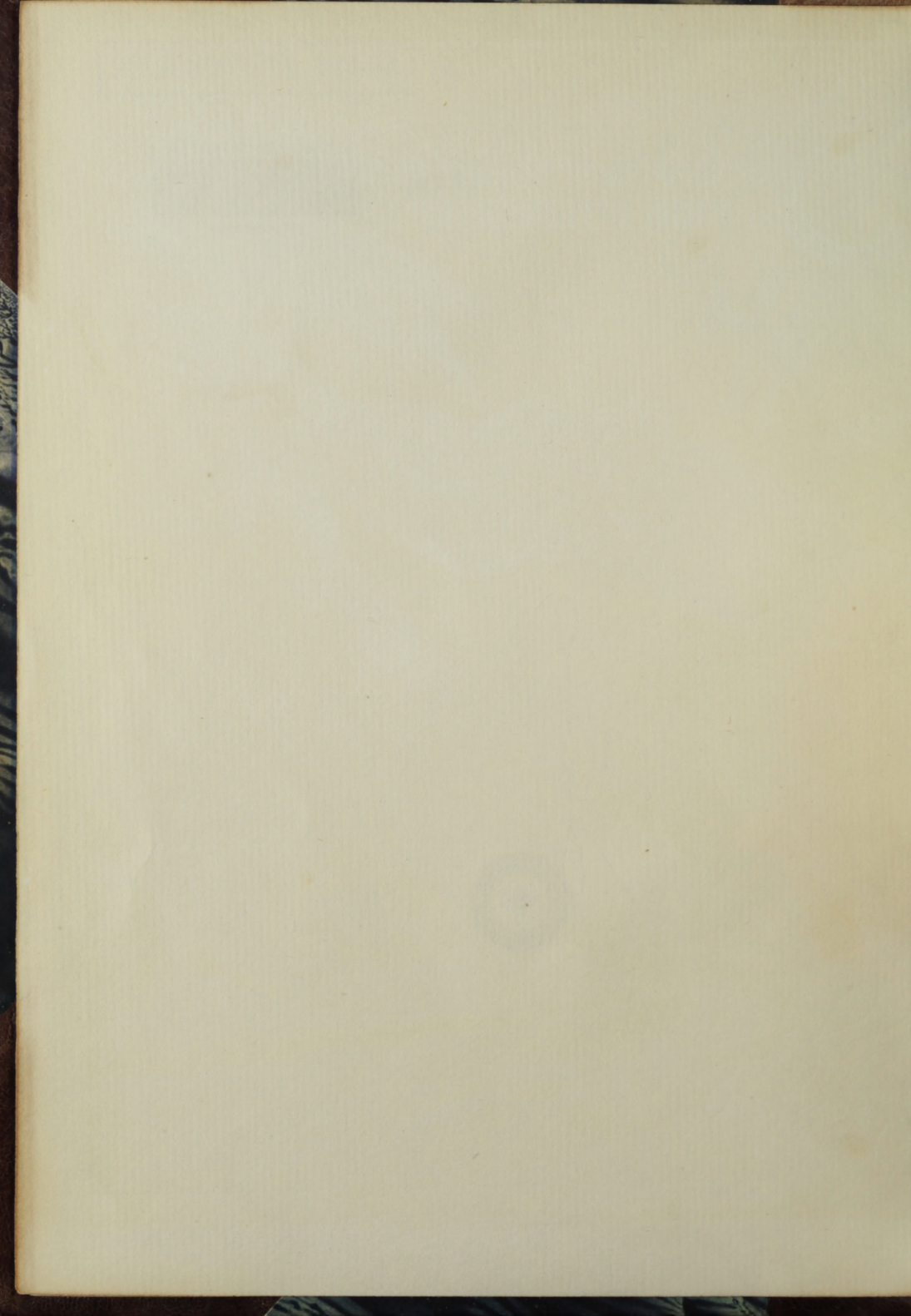


130019379761

0071





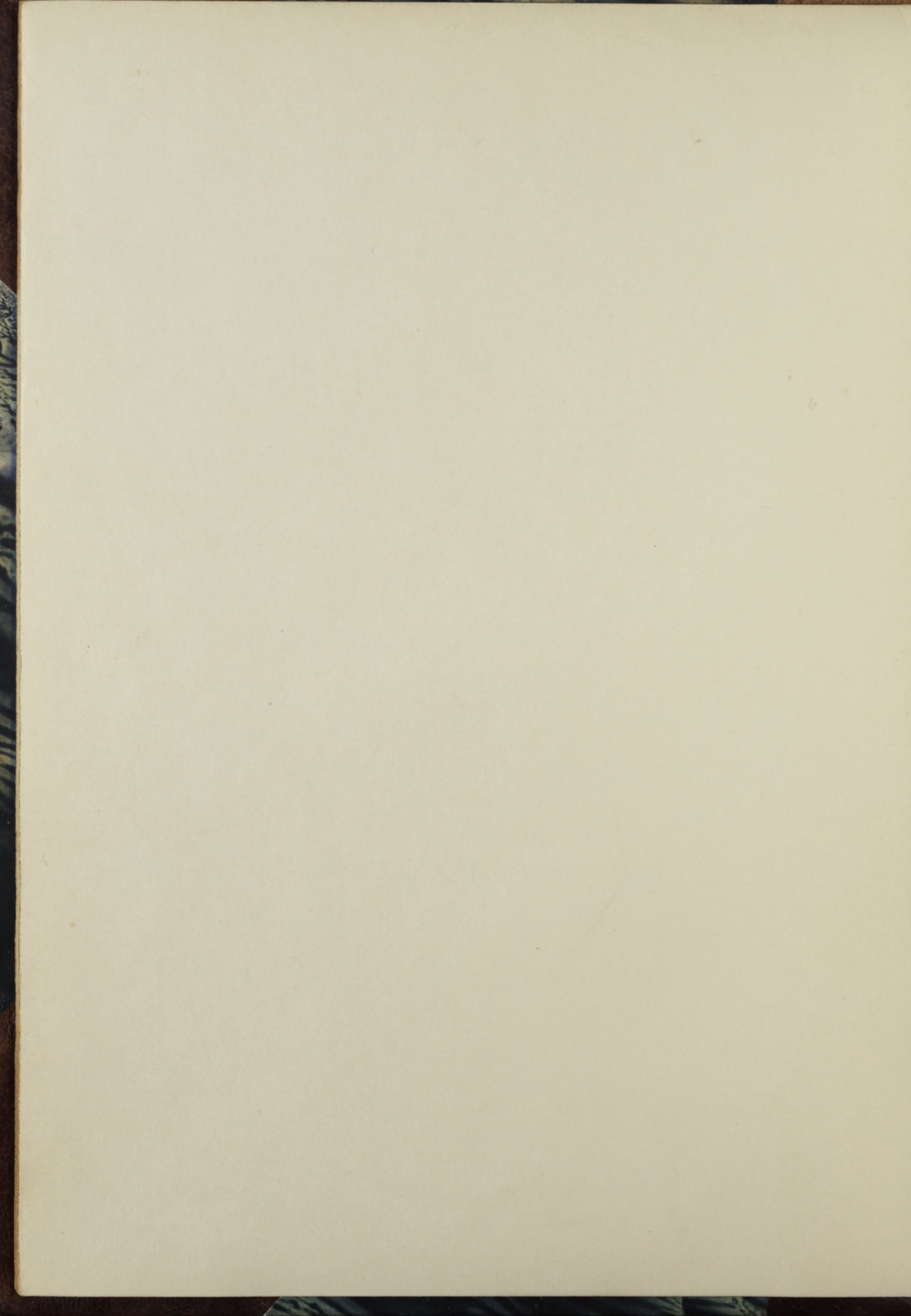


Staalnerver!

MEI
AF ERIK HILDESHEIM.



Phaasen
Tagebuch



MED STAALNERVER

1915. 22928



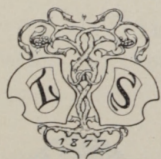
MED STAALNERVER

MOTORFOLKENE I VERDENSKRIGEN
PAA JORDEN, VANDET OG I LUFTEN

AF

ERIK HILDESHEIM

MED 50 ILLUSTRATIONER OG
EN SAMLING FLYVERBREVE



KØBENHAVN

LEHMANN & STAGES BOGHANDEL

FR. BAGGES KGL. HOFBOGTRYKKERI

1915

MED
STAALNERVER



FORORD

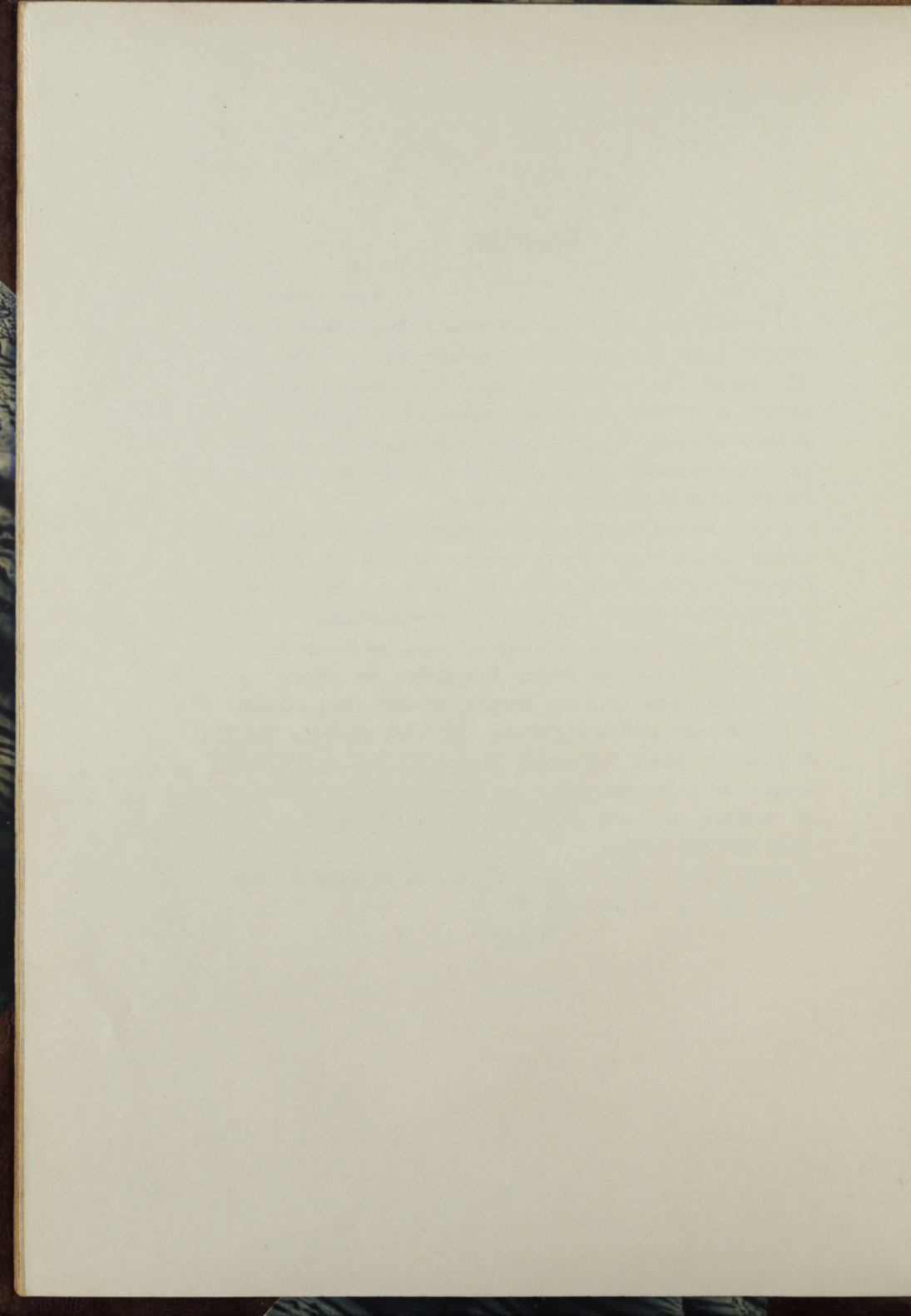
Mobilis in Mobile.

*V*erdenskrigen er blevet Teknikkens Krig; hvert Land kæmper under Indsats af dets højeste Ingeniørnille. Og ikke mindst præger Motorteknikken Krigsførelsen; Benzinmotoren er Drivkraften ved den imponerende Automobil- og Motorcykletjeneste, og den har skabt Flyvemaskinen, der daglig dokumenterer sin Betydning, medens Dieselmotoren muliggør Undervandsbaadenes lange Togter.

Enhver militær Operation udføres med Staalhjerter og Staalnerver! Krigen respekterer og kræver endnu Mands Mod og Dygtighed, og Koldblodighed fordres der bag Rattet i Automobilet, Motorbaaden, Luftskebet og Flyvemaskinen.

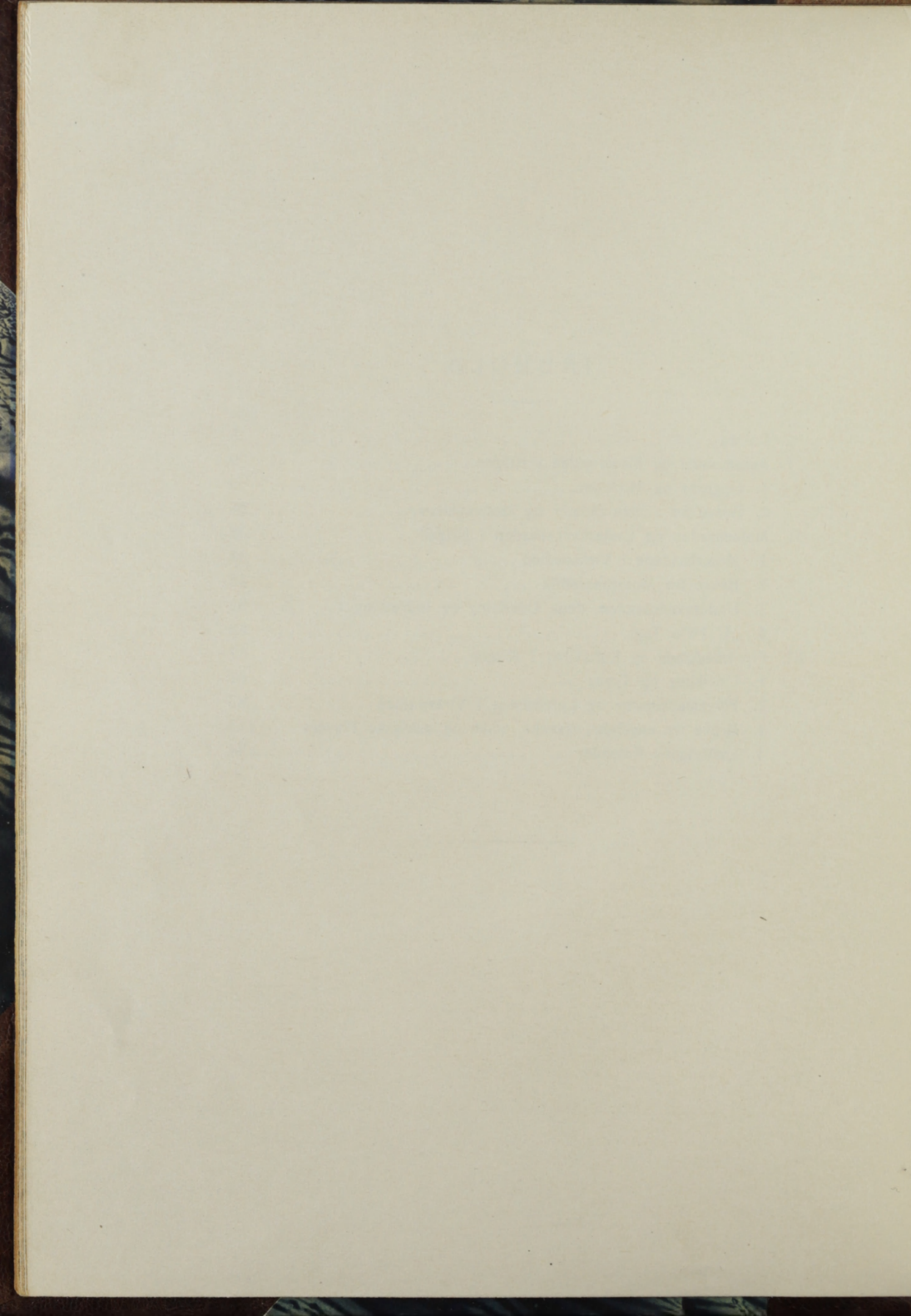
„Med Staalhjerter og Staalnerver“ siger, at baade Mand og Maskine lægger de bedste Egenskaber for Dagen, og Motorfolkene kan være sig bevidst, at ved deres Færd knæsættes ikke ubetinget Parolen: Med den stærkeres Ret! Millionerne, baade i Form af Penge og Mænd, er ikke længer den eneste Magtfaktor, og denne Lære maa det være de nordiske, som alle smaa Stater, en Tilfredsstillelse at drage af Verdenskrigen.

Derfor maa Løsenet altid lyde: *Mobilis in Mobile!* Med Staalhjerter og Staalnerver!



INDHOLD

	Side
Forord	5
I. Automobilet og Motorcyklen i Krigen	9
1. Opgaver og Modeller.....	9
2. Breve fra Automobilister og Motorcyklister	28
II. Motorbaaden og Undervandsbaaden i Krigen	38
1. Motorbaadene i Virksomhed	38
2. Breve fra Motorbaadsfolk	48
3. Undervandsbaaden, dens Udvikling og Indretning.....	52
4. „U 16“s Togt.....	62
III. Flyvemaskinen og Luftskebet i Krigen.....	67
1. Udvikling og Typer	67
2. Flyvemaskinerne og Luftskebene i Virksomhed	83
3. Breve fra engelske, franske, tyske og østrigske Flyvere . .	113
4. Luftkrigens Kalender.....	154



I. Automobillet og Motorecyklen i Krigen.

1. Opgaver og Modeller.

Saa længe Krigen raser, tilbageholder Modstanderne ved skarp Censur de flest mulige Oplysninger, saaledes ogsaa om Motorens Virksomhed. Men Ven og Fjende mødes i samstemmende Udsagn om Motorens Betydning baade som direkte Vaaben i Kombination med Artilleriet og for Etappestjenesten; hvor denne maatte have svigtet, om Hestene alene stod til Raadighed for Transport af de uhyre Kvantiteter Ammunition og Proviant, der daglig forbruges af Millionhærene, har Automobillet skabt en regelmæssig Tilførsel, som først kommende Tider helt vil kunne værdsætte.

Napoleon baserede sin Krigsførelse paa Hærenes store Bevægelighed, og Overgangen over Alperne var et typisk Eksempel paa hans Soldaters Marschdygtighed, medens Kulden, og navnlig Forplejnings-Vanskeligheder standsede Fremrykningen i Rusland i 1812. Eet Hundred Aar efter har Historien gentaget sig, kun at den samme nye Faktor: Motoren — Køretøjet drevet af Eksplosionsmotoren —, der muliggjorde Tyskernes hastige Fremtrængen mod Paris i Verdenskrigens tre første Uger, ogsaa skulde blive det Skær, hvorpaa den strandede. Naar Tiden har givet Begivenhederne fornødent Perspektiv, vil de ligge klart belyst, hvor de nu lige skimtes: at friske tyske Tropper paa et vist Tidspunkt forceredes frem i 1000—2000 Automobiler, at franske Flyvere da opdagede og meldte om den Blottelse, Tyskerne gav sig, at General Gallieni derpaa fra Kl. 9 Aften d. 3die September til Dag gry d. 4de i de

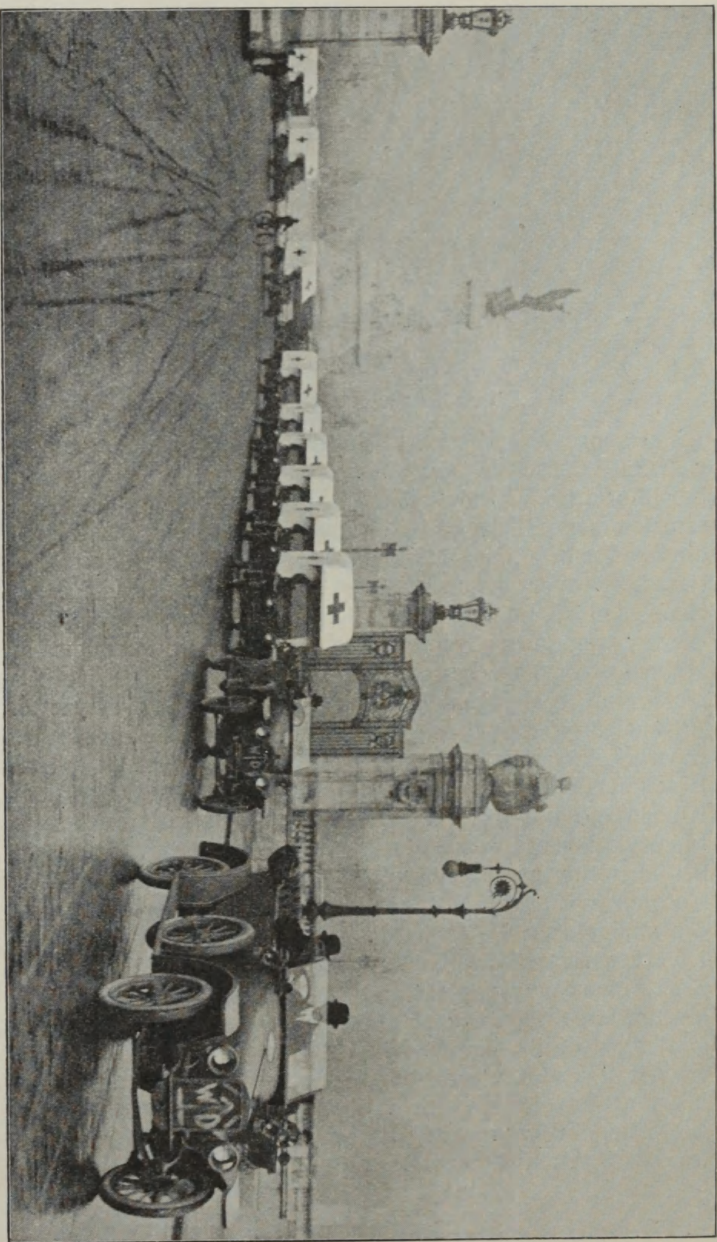


Fig. 1. En fyrstelig Julegave fra Maharajahen af Gwalior til den engelske Konge.
De 41 Automoblambulancer, 4 Inspektionsautomobiler, 5 Lastautomobiler og 10 Motorcykler paa Vej til Presentation for Kongen.

6000 resterende Automobiler, der kunde samles i Paris, flyttede en Styrke paa 70,000 Mand fra Versailles til Meaux, og at nu tyske Flyvere advarede General Kluck om Faren for et Gennembrud, hvorved det rettidige tyske Tilbage-tog lykkedes . . .

Motorens Deltagelse havde sat sit Præg paa moderne Krigsførelse; Verdenskrigen er blevet den første store Demonstration af dens Betydning for Mars og vil til sin Tid blive betegnet som en Mærkepæl af Krigshistorien, medens deraf drages strategisk og taktisk Lære. Og hvad der gør Motorens Deltagelse i Verdenskrigen saa omfattende — og

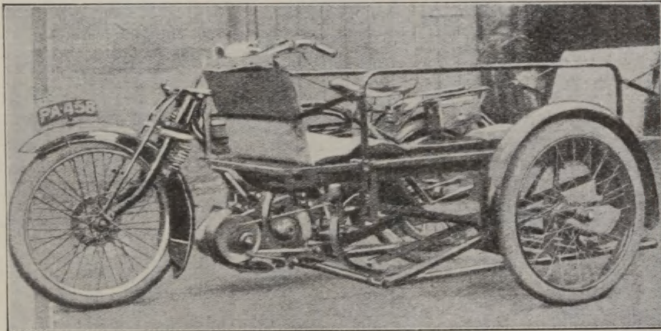


Fig. 2. Motorcykle med Sidevogns-Ambulance.

dertil yderst interessant — er dens Evne til at tilpasse sig efter de mest forskelligartede Opgaver, saaledes som de efterfølgende Linjer, understøttet af Illustrationer, skitserer i store Træk.

Naar Saarfeberen næsten ikke optræder i denne Krig, og mange Saar heles, hvor de før ansaas for dødelige, har Motoren sin betydelige Andel heri. Lægerne raader over moderne Hjælpemidler som automobile Feltlazaret-Køkkener og Apoteker, og Sygetransporten foregaar hurtigere end nogensinde før. Den virksomste Fjedring paa de ofte elendige Veje og den største Transportevne er de Krav, som Krigen stiller til Sygeautomobilerne, der ellers ligner Typerne fra Fredens Dage; de gængse Modeller optager indtil

6 Sygebaarer (to Rækker, 2 eller 3 oven paa hinanden) for haardtsaarede eller 1 Række Baarer og Sædeplads for 4 til 6 letsaarede. Ved den engelske Hær anvendes ogsaa Mo-

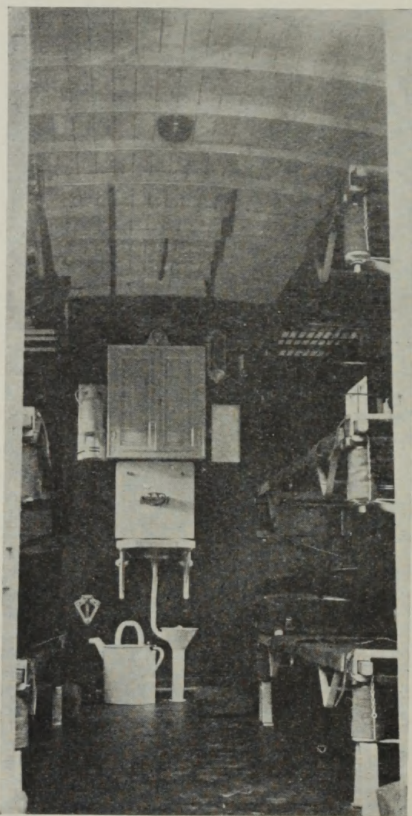


Fig. 3. Interiør fra en Automobil-Ambulance.

torcykler med Sidevogns-Ambulance, der giver Plads til 1 Baare for en haardtsaaret eller for 2 letsaarede ved at For- og Bagsmække slaas op og tjener som Rygstød.

De 3- og 4-hjulede Motorkøretøjer bringer saaledes de saarede fra Ildlinjen til Samlingsstedet, hvor den første Forbinding anlægges, og fordeler dem atter til de forskellige Hospitaler i Storbyerne, naar Lazarettogene har bragt dem dertil. Da denne Transport paa Grund af Jærnbanernes store Belastning ofte er langvarig, kan en øjeblikkelig Operation blive nødvendig bag Kampfronten. Og her har Motoren atter løst en betydelig Op-gave i Skikkelse af fuldt udrustede Automobil-

Operationsstuer og Røntgenklinikker; disse

sidste bestaar oftest af to Vogne, af hvilke den ene rummer Optagerbordet: et polstret Stel, der optager den saarede i vandret Stilling. Fotografipladen er anbragt under ham, Røntgenrøret over ham, og dette er saa stærkt som Tek-

nikken overhovedet muliggør. Derved kan et stort Antal saarede behandles i hurtigste Tid, og t. Eks. kan anføres, at Brystkassen kun fordrer $\frac{1}{10}$ Sek. Eksposering. Det andet Automobil er elektrisk Station, idet den 34 Hk. Motor driver en Dynamo, og betjenes af Chaufføren, som paa en Instrumenttavle kan aflæse Spændingen, Strømstyrken og Dynamoens Omdrejningstal.

Da Renlighed er det virksomste Vaaben mod Tyfus- og andre Epidemier, som forud var Krigens hærgende Følgesvende, har Daimler-Marienfelde Fabrikken konstrueret et Automobil-Feltlazaret-Vaskeri, som anvendes i den tyske

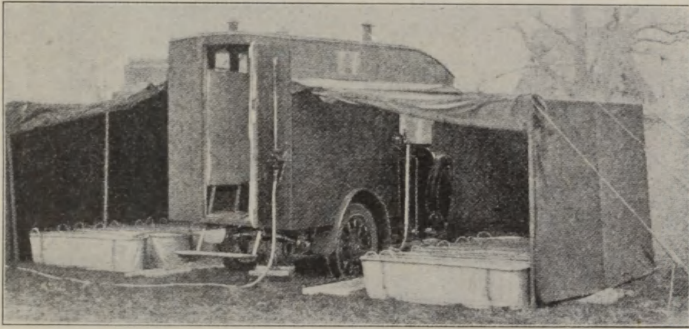


Fig. 4. Automobil-Badeanstalten i Virksomhed.

Hær. Det bestaar af et Trækautomobil og tre Paahængsvogne; det første rummer Dampmangelen, og naar denne paa Ankomststedet er opstillet paa Træblokke, kører Automobilet ud at hente Tøjet til Vask. Paahængsvogn Nr. I indeholder Kedlen, Dampturbine, Tørreskab og Desinfektionskar, Nr. II Vaskemaskiner og Pumper for koldt og varmt Vand og Nr. III transporterer Forraadet af brun og Kreolsæbe, Soda, Kul, Benzin og Værktøj. I et medført Telt sorteres det indbragte Tøj; det særlig snavsede og blodige udskilles og behandles med Kreolopløsning, medens Tørreskabet er bestemt for Uldtøjet, der ikke taaler Dampmangelens Behandling. 1 Underofficer og 12 menige

betjener dette Automobil-Feltlazaret-Vaskeri, der daglig kan behandle 12—1500 kg Vask.

Med Nationens Renlighedssans maatte de engelske Soldater i Felten stærkt savne deres Morgenbad, ligesom det var vanskeligt at behandle de saarede, før de var befriet for Snavset fra deres Ophold i Skyttegravene, hvilke Ulemper nu søges afhjulpet ved Indførelse i Hæren af hosstaaende viste Automobil-Badeanstalt. Naar denne træder i Virksomhed, dannes der til hver Langside af Automobil-Lær-

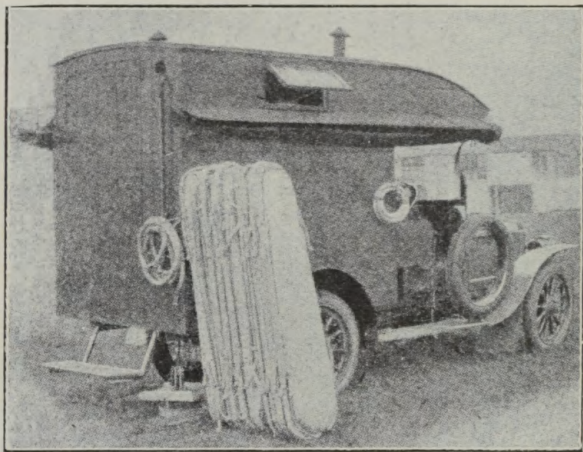


Fig. 5. Automobil-Badeanstalten parat til Transport. Badekarrene er klappet sammen og Teltvæggene rullet op.

redstelte af Størrelsen $8' \times 10'$, der hver afgiver Plads til 6 Badekar af vandtæt Sejldug. Disse holdes i Form af to Rammer og optager i sammenklappet Tilstand kun ringe Plads inde i Automobil. Naar dette kører, er Badeteltens Vægge og Tøjpgulv oprullet udvendig paa Karosseriet, medens deres Skelet er anbragt paa Taget. Hvert Telt har sin Vandleddning, og Vandet opvarmes i to Kobberbadeovne ved Petroleum, der tilføres Patentbrænderne under Tryk fra en Beholder paa Trinbrættet.

Denne interessante Automobil-Konstruktion er tillige

Tøjrensings- og Desinfektionsanstalt, idet den ogsaa rummer et saadant Anlæg, som bestaar af et dobbeltvægget Jærnskab (4' højt, 4' langt og 18" dybt) og foroven har Knager til 30 Sæt Uniformer. Fra en perforeret Beholder forneden, der indeholder Vand samt nogle Kemikalier, hvis Røg er desinficerende, og opvarmes af en Petroleumsbrænder, gennemdampes Tøjet, idet den indre Væg har en særlig Beklædning, der forhindrer en Fortætning af Dampen. Naar Vædsken er fordampet, afløses Beholderen af en rød-

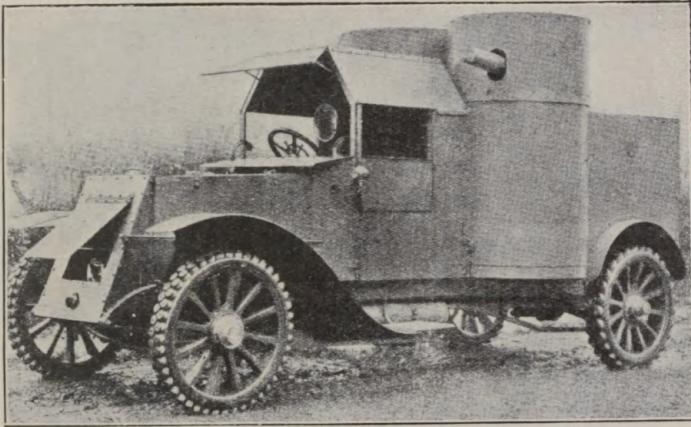


Fig. 6. Panserautomobil.

Engelsk Austin Model, anvendes i den russiske Hær. Flere Gange nævnt i Communiqué'erne for værdifuld Tjeneste.
Bemærk Massiv-Knopdækkene.

glødende Tørreplade, der udtrækker al Fugtigheden fra Skabet og Tøjet, som nu er desinficeret og befriet for Utøj. Denne Renselses- og Desinfektionsproces varer for de 30 Sæt Klæder $1\frac{1}{4}$ Time.

Og som et afsluttende Eksempel paa Motoren i Sanitetstjenesten kan nævnes det bakteriologiske Laboratoriums Automobil, der komplet udstyret for $\frac{1}{2}$ Aars Tjeneste følger det engelske Welsh Army Corps med 3 Mands Betjening: en Doktor, en Assistent og Chauffør, af hvilke een kan sove inde i Vognen.

Men »Røde Kors«-Automobilerne færdes ikke alene paa Vejene; Motoren har tillige maattet bidrage til at skabe virksomme Krigsvaaben. Allerede paa Automobiludstillingen i 1903 viste Firmaet Charron, Girardot & Voigt et Panserautomobil, og fra 1905 eksperimenterede Militæret i Frankrig, Tyskland og Østrig med pansrede Typer. Og var Panserautomobilerne end af nogen Betydning i Mexico og Marocco, blev det i Almindelighed nærmest anset for en Udstillings-Attraktion, til Verdenskrigen reviderede denne Anskuelse.

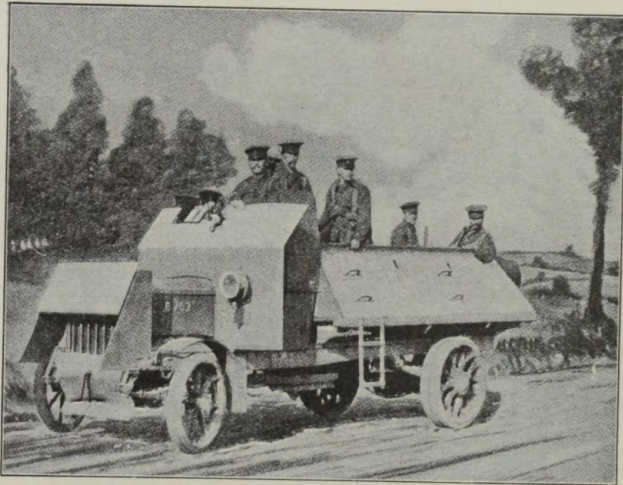


Fig. 7. En londonsk Motoromnibus omdannet til Panserautomobil.

Belgierne var de første, der anvendte Panserautomobiler, oprindelig stærke Personautomobil-Chassis, beklædt med Staalplader. Disse »automobile Ulaner« beviste snart deres Betydning ved at angribe og udspejde fjendtlige Kavalleristyrker i hurtige Udfald, og lignende Konstruktioner, foruden særlige byggede Panserautomobiler, toges i Brug af de tyske, franske, engelske og russiske Hære. I England bepansedes mange af de londonske Motoromnibus-Chassis; ellers anvendes her især 30—40 Hk. Talbot- og Wolseley-Chassis, medens Rusland over Archangelsk har modtaget

et større Antal Austin- og 100—120 Hk. Jarott-Panser-automobiler, hvis Præstationer flere Gange er blevet omtalt i Kommuniké'erne.

Og som Verdens første Motorcykle-Nation har England skabt et Motorcykle-Artilleri; medens nogle Fabrikker i flere Aar havde Typer, hvor et Maskingevær medførtes paa selve Motorcyklen, men ikke høstede gode Erfaringer med denne Konstruktion, har Scott og Royal Enfield-Modellerne, af hvilke det ny Motorcykle-Artilleri fortrinsvis

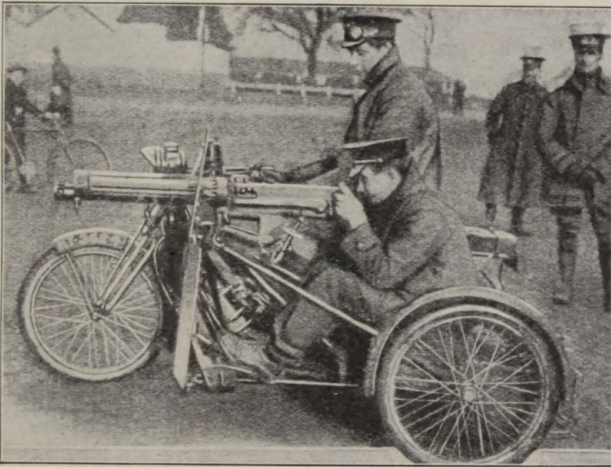


Fig. 8. Engelsk Motorcykle Artilleri.

sammensættes, Maskingeværet anbragt paa en tilkoblet Sideramme, saaledes at Skudfeltet enten er i Kørselsretningen eller bagud. Hvilket i begge Tilfælde kan være uheldigt og sikkert ogsaa vil blive afhjulpet ved en Anordning, der muliggør en halv Omdrejning af Maskingeværet og dets betjenende Passager. Andre Mangler, der endnu klæber ved Motorcykle-Artilleriet, er dets Afhængighed af Vejene — hvilket søges afbødet ved Maskingeværets Af-tagelighed, saa at det kan opstilles frit i Terrænet.

Østrigerne har ydet deres Forbundsfælle en værdifuld

Med Staalnerv.

Hjælp med deres Motormørsere, som skyldes et Samarbejde mellem Austro-Daimler-Motorfabrikken i Wiener-Neustadt og Skoda-Werke i Pilsen. Dette Motorskyts bestaar af et 100 Hk. Automobil, der paa tre Paahængsvogne trækker den 30,5 cm Mørsers Bestanddele, henholdsvis Mørserrøret, Lavetten og Bresken. Ved denne Vægtfordelelse er en Transport mulig ad Landevejen, uafhængig af Jærnbanerne, ligesom herved Terrænvanskeligheder overvindes, som snævre Passager og interimistiske Krigsbroer med ringe Bæreevne.

Hvad de østrigske Mørsere stod tilbage for de tyske i Kaliberstørrelse, søgtes udlignet ved sværere Ladninger og større Udskydningshastighed, medens deres Fortrin naturligvis især var, at de kunde transporteres, hvad der blev af stor Betydning ved de vanskelig tilgængelige Fæstninger Maubeuge og Givet; endvidere, at de kunde samles og bringes i Stilling paa 40 til 50 Minutter og atter let skifte denne, samt at de i Nødsfald kan skyde direkte fra Landevejen. Paa Grund af deres smaa Dimensioner finder de østrigske Motormørsere let Dækning i Terrænet, saa at fjendtlige Flyvere vanskeligt kan opdage dem, og Modstanderen har Bæsvær med at bekæmpe dem.

Ved Antwerpen beskød Motorskytset Forterne Wawre St.-Catherine, Konigshoyekt, Kessel og Broechem, og østrigske Kilder bringer en Række anskueliggørende Enkelt-heder om 30,5 cm Motorbatterierne: »Den 20nde August traadte to saadanne i Virksomhed og tilbagelagde den Dag en Distance paa 30 Km., den næste Dag 20 Km. og aabnede den tredje Dag Ilden mod Namur's Nordforter. Efter tre Dages Beskydning falder Namur. Derpaa tilbagelægges en ny Distance paa 60 Km., atter paa tre Dage, og den 29nde August begynder Beskydningen af Fæstningen Maubeuge, der vedvarer til dens Fald den 8nde September. Resultatet: to moderne Fæstningsanlæg paa 19 Dage vidner baade om Virkningen af Motormørsernes Skydning og om deres Bevægelighed.«

Forskellige militære Opgaver har skabt en Del Automobil-Specialkonstruktioner. Saaledes har alle Hærene for at gædere sig mod pludselige, fjendtlige Angreb indført trans-

portable Lyskastere, monteret paa Automobiler, hvis Motor driver en Dynamo til Frembringning af den elektriske Strøm.

Ved den moderne Krigsførelse over de store Distancer og med de enorme Troppstyrker er den traadløse Telegraf af største Betydning for Feltherren, der ved dens Hjælp kan faa sine Ordre ekspederet uden Forsinkelser og med største Nøjagtighed kontrollere og dirigere Troppemanøvrerne. Imidlertid vilde Militæret kun delvis kunne drage Nytte af denne moderne Opfindelse, hvis det maatte nøjes

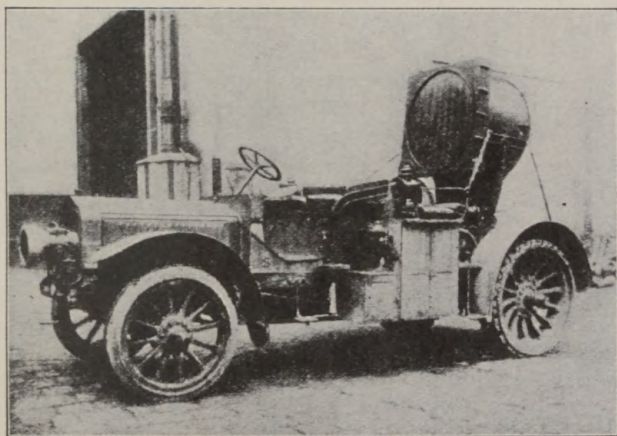


Fig. 9. Lyskaster-Automobil.

med de faste Stationer, saa at Automobilene her igen gør fuld Udnyttelse mulig gennem transportable traadløse Telegrafanlæg, der kører med 60 Km.s Timehastighed og har en Aktionsradius paa 500 Km. Automobilene er enten en Limousine eller en Lasttype og rummer baade Modtager- og Afsenderstation samt en Dynamo, der trækker af Motoren og leverer den nødvendige Strøm, som af en Transformator omsættes til den rette Voltstyrke. Antennerne udspringer fra en Mast, som kan deles i flere Stykker og bæres paa Automobilets Langside eller paa en tilkøbt, tohjulet Vogn. Ved de engelske og tyske Konstruktioner rejses

Masten ved Hjælp af en Tværbom, medens Franskmændene anvender en anden Metode, idet de med en Luftkompressor pumper Luft ind i Mastestykkerne, der er teleskopisk dannede.

Til at dirigere Ilden fra deres Mørsere over de lange Distancer bruger Tyskerne i udstrakt Grad Drageballoner, der fyldes fra Staalflasker med komprimeret Brint, som i større Antal transporteres paa særlige Magasinautomobiler, og Automobilkolonnerne og Flyvemaskinerne følges af en

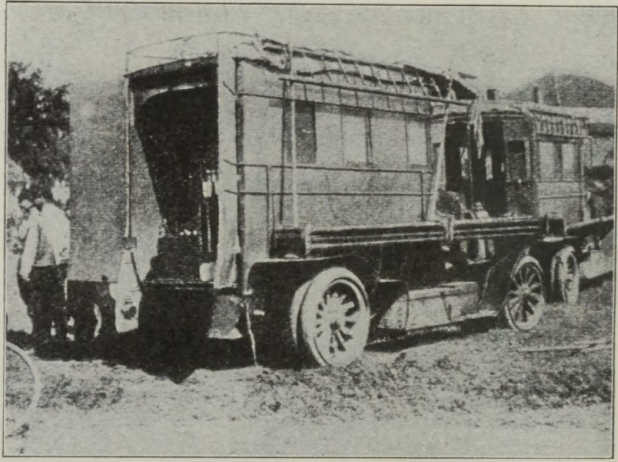


Fig. 10. Lastautomobil med traadløst Telegrafanlæg.

Del Reparationsautomobiler, der er fuldt udstyret med Reservedele og det nødvendige Værktøj samt med en Drejebænk, der i Reglen trækkes af en faa Hk. Benzinmotor. Saaledes kan endog vanskelige Reparationer udføres paa selve Uheldsstedet, hvorved megen Tidsspilde undgaas. Ligesom den parallelle Udvikling mellem Opfindelsen af nye Krigsvaaben og virksomme Midler til deres Bekæmpelse har skabt særligt Luftslyts mod Luftfartøjerne, og saavel den tyske som franske Hær besidder en Del hurtige Panserautomobiler, udstyret med disse Specialkanoner, der i en 75 Graders Vinkel skyder et 4,1 Kg

Projektil 7910 Meter til Vejrs. Kanoneren sigter ved Hjælp af en Kikkert, der er fastgjort til Kanonrøret og saaledes har samme Retning, medens Indstillingen foregaar med et Haandsving, og som det fremgaar af Fig. 12, beskytter Panserklædningen baade Fører og Kanonér saa vel som Projektil-Magasin og Kanoner.

Og baade Franskændene og Russerne har givet den gamle Sandhed: »Uden Mad og Drikke duer Helten ikke« automobil Tilpasning i Skikkelse af Automobil-Feltkøkkener og Cisternevogne, der etablerer Vandforsyning i Egne, hvor

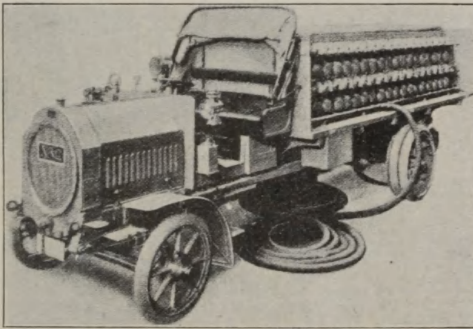


Fig. 11. Tysk Magasin-Automobil for Brintflasker til Fyldning eller Efterfyldning af Drageballoner og Luftskebe.

Naturen er sparsom med frisk Vand, og Tankmodellen anvendes tillige i udstrakt Grad til Benzintransport.

Længe havde det været forudset, at Motoren i Nutidskrigen maatte finde stærk Anvendelse, og denne forberedtes ogsaa, især ved Subvention af Lastautomobiler. Saavel i England som Frankrig, Tyskland og Østrig brugtes denne Fremgangsmaade, at Militærforvaltningen mod i Krigstilfælde at disponere over Automobilerne betalte en Del af Anskaffelsessummen, naar private Virksomheder købte bestemte, sanktionerede Modeller. Herved gjordes Lastautomobilkørslen rentabel i videre Kredse samtidig med, at Militæret sikrede sig et Antal Lastvogne for Krigsbrug forholdsvis billigt; ligesom direkte Køb af Automobilerne maatte

stille sig ugunstigt for Militæret derved, at Konstruktionerne forældedes og blev ret værdiløse i Løbet af faa Aar, medens der i Forretningslivet finder en stadig Fornylse og Modernisering Sted af det rullende Materiel.

Men Militær-Hensyn og »Forudseenhed« naaede længere: saaledes valgtes den een-Etages Type for Paris' Motoromnibusser, fordi den hurtigt og let lod sig forandre til en rummelig Transportmodel, og Berlins Automobilomnibusser byggedes netop med Baarebredde, saa at de nu udmærket lader

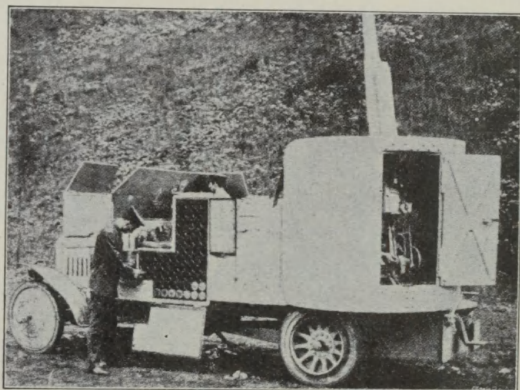


Fig. 12. Tysk Panserautomobil med Kanon til Nedskydning af Luftfartøjer.

sig bruge til Sygetransporten og optager 12, i Nødsfald 14 Sygebaarer. Medens de parisiske Motoromnibusser har løst en, baade i Størrelse og Vigtighed uhyre Opgave: den daglige Kødtilførsel til de franske Hære. Opstillet med Tal ser Billedet af denne automobile Virksomhed saaledes ud: 1100 Motoromnibusser anvendes hertil, hver enkelt kan transportere 1800 Kg., hvad der er 3600 Soldaterrationer paa 500 Gram. Saaledes at een Motoromnibus beforder de Kvanta Kød, der daglig forbruges af et Infanteriregiment paa 3 Batailloner med ialt 1000 Mand, og 250 Automobile kan føde 750,000 Mand, selv om det dobbelte Antal i Praxis har vist sig nødvendigt.

Regelmæssigt som et Urværk har denne Automobiltjeneste virket uden en eneste Standsning, der jo vilde drage de alvorligste Følger efter sig; og naar det rullende Materiel har vist sig saa modstandsdygtigt overfor Strabadserne — siden Motoromnibusserne den 2den August forlod Paris, har de Maaneder igennem staaet ubeskyttet i det fri om Natten og kun en sjælden Gang faaet et Eftersyn — skyldes det især, at der gennem Erfaringerne var skabt en solid Model,

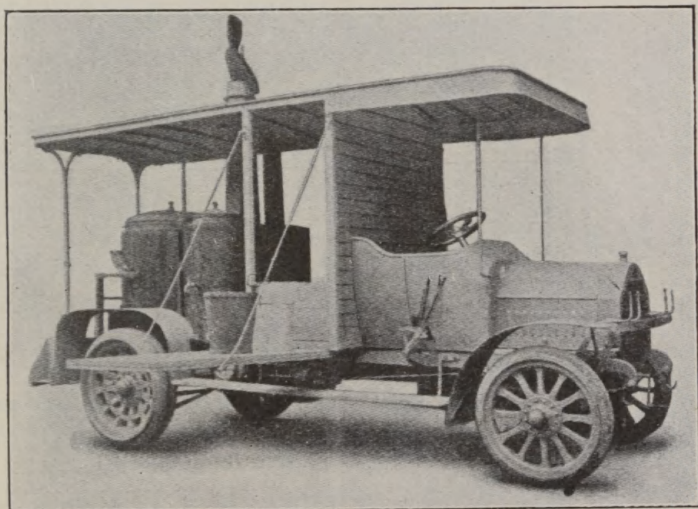


Fig. 13. Fransk Feltkøkken-Automobil.

saavel i Konstruktion som Material- og Detaljeudførelse, samt at Motoromnibusserne førtes af deres sædvanlige Chauffører, der var nøje kendt med alle deres Enkeltheder.

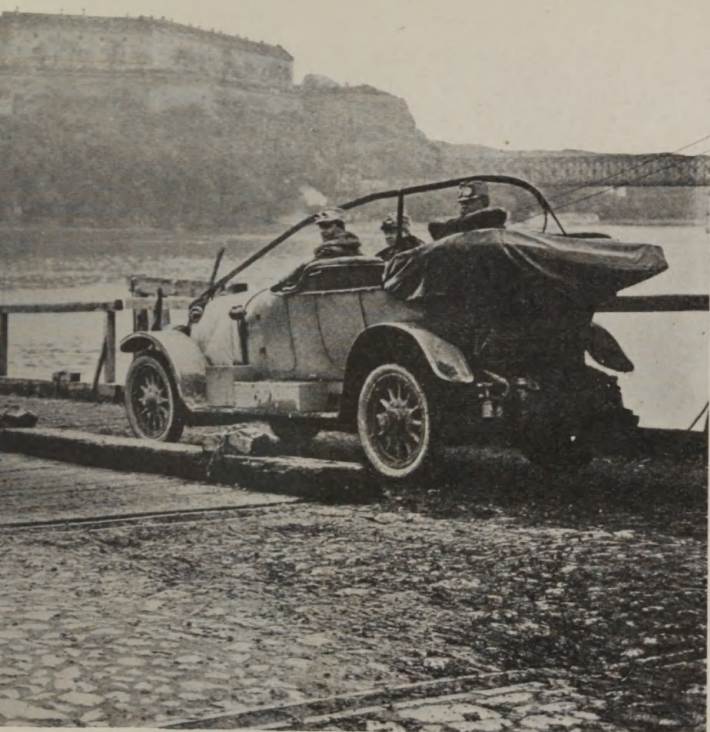
Endvidere har Militærforvaltningerne i de krigsførende Lande overtaget mange Vareautomobiler, som Ejerne jo heller ikke for Tiden kan fuldt udnytte, da Forretningslivet delvis stagnerer, og Benzin og Gummi kan være vanskeligt at erholde, og disse Vareautomobiler har vist sig vel egnede til Besørgelsen af Feltposten. Og en fortrinlig Ordonnans-tjeneste udføres af talrige Turistautomobiler og Motorcykler,



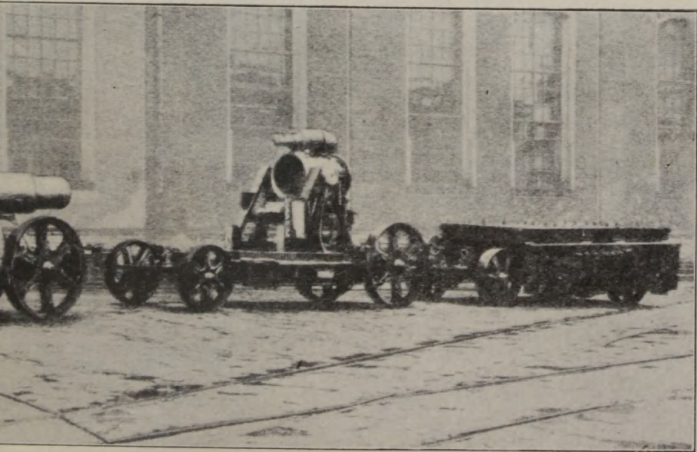
Fig. 14. Paa den interimistiske Krigsbro mellem Neusatz og Peterwardein, der overskærer de Staaltove, som Fjenden i skjulte Kabelfanger, der overskærer de Staaltove, som Fjenden i skjulte Ku
mo



Fig. 15. Østrigsk Motormørser i Transportstand D



Det østrigske Generalstabs-Automobil til højre er udstyret med en
ender i Hovedhøjde og som skal strangulere Passagererne ved at slaa
Hals.



HK Trækautomobil, Mørserrøret, Lavetten og Bresken.

der dels er Hærenes eget og rekvireret Materiel, dels stilles til Raadighed gennem frivillig Tjeneste (de forskellige Automobil- og Motorcyklekorps).

Og endelig erstatter Motoren direkte Hesten som Trækraft, idet Automobilen i udstrakt Grad anvendes som Forspand for det svære Skyts; det 100 Hk. Special-Trækauto-

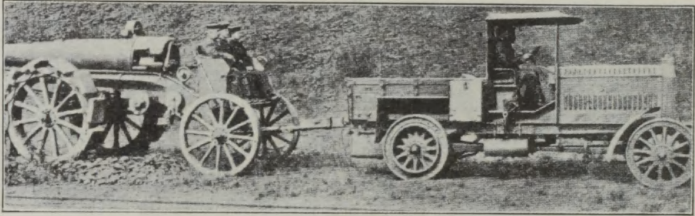


Fig. 16. Tysk Trækautomobil for svære Kanoner.

mobil for de østrigske Motormørsere er allerede nævnt, og i Fig. 16 og 17 er vist to Eksempler paa automobil Kanon-

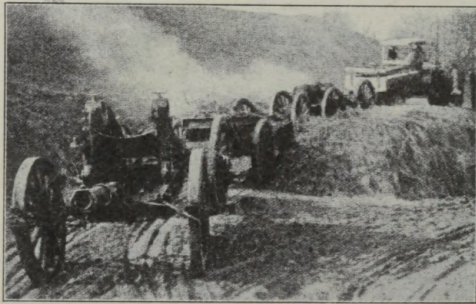


Fig. 17. Et Lastautomobil trækker fransk Artilleri i kuperet Terræn.

transport under vanskelige Forhold, henholdsvis over blød Jord og i kuperet Terræn. Saaledes at det hermed for Landjordens Vedkommende er godtgjort, at det ingen tom Frase

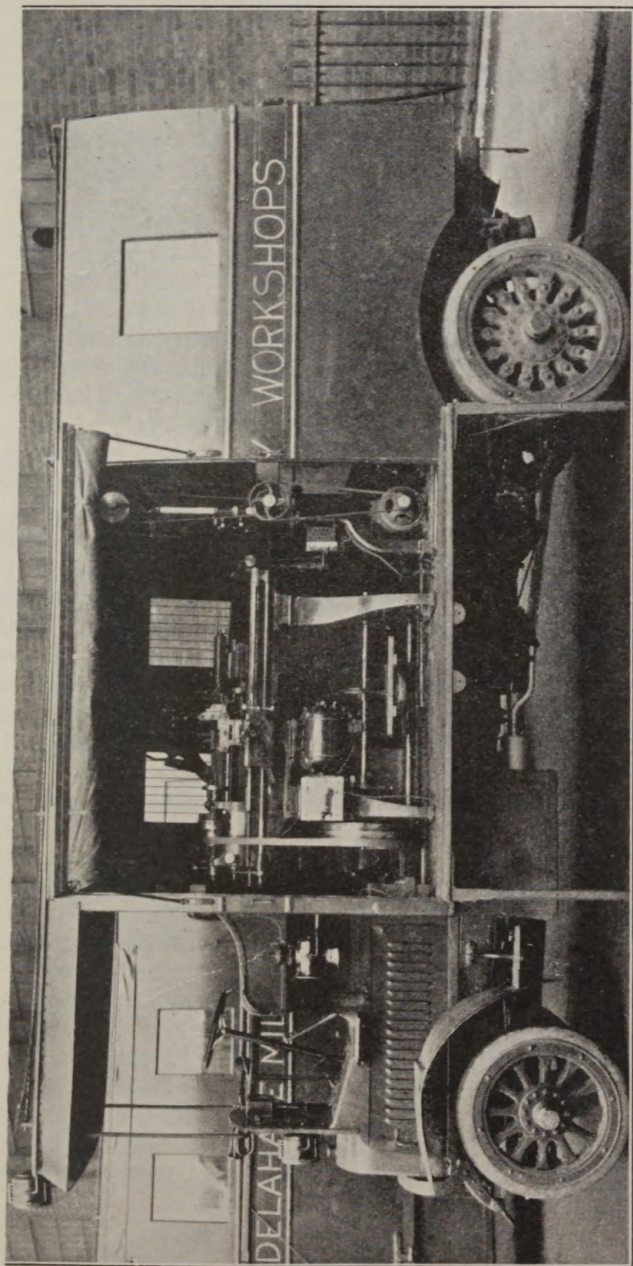


Fig. 18. Engelsk Militær-Reparations-Automobil for Aeroplaner.

er, naar Verdenskrigen betegnes »Motorens Krig«, men en Kendsgerning, der paa alle Omraader underbygges af Kendsgerninger.

2. Breve fra Automobilister og Motoreyklistere.

Kære Søster! Jeg sidder ved Kakkellovnen og ryger en Pibe efter Aftensmaden, der bestod af Brød, Ost, Syltetøj og Te, da et Bud kommer styrtende: »Der skal bruges en Motorordonnans med det samme«. Jeg rejser mig, faar rakt Meldingen, som er mærket »Haster«, hilser og henter min Motorcykle.

Jeg læser Adressen; Gud ske Lov, det er en Vej, jeg kender. Jeg beslutter at løbe den Risiko, man udsætter sig for ved at tænde Forlygten, da Hullerne, Granaterne har slaaget i Vejene, er farligere end Tyskerne. Hurtigt kommer jeg i Skindtøjet, faar spændt Bæltet (efter at have forvisset mig om, at Revolveren er ladet), springer i Sadlen, og af Sted! Vejen gaar langs en Mose, i hvis Vand Maanen spejler sig, naar den ikke er skjult bag Skyerne. Jeg aabner lidt for Gassen, og min trofaste Triumph Motorcykle farer summende af Sted i 30 Km's Tempo. Der er ingen Sjæl paa Vejen, Befolkningen i de krigshærgede Egne er advaret mod at færdes ude efter Mørkets Frembrud. Snart ligger Mosen bagude, og jeg nærmer mig en mørk Skov.

Maanen kaster løjerlige Skygger over Vejen, og under Træerne er Mørket uigennemtrængeligt. Instinktmæssig griber den ene Haand til Revolveren, medens den anden knuger voldsommere om Styret. Jeg giver mere og mere Gas, og Motorens Brummen bliver til en Brølen, da Hastigheden naar de 50 km. Jeg giver et Sæt i Sadlen, da en Hare springer op lige foran Forhjulet, og hvisker til mig selv: vær koldblodig! Jeg stiller yderste Fortænding for at presse de sidste Meter ud af Motoren.

Et Hjørne skal passeres; jeg sætter den ene Fod mod Jorden og læner mig over til Siden for at undgaa at sagne Farten. Baghjulet skrider lystigt, men jeg klarer

Svinget og er et Øjeblik efter atter ude i aabent Landskab. Igennem Motorens Brølen og Vindens Hysten høres Kanonerne tydeligt drøne ikke langt borte, medens Horizonten oplyses af røde Glimt. Altsaa udkæmpes der atter en af disse evige Artilleri-Dueller. Saaledes tilbagelægges endnu nogle Kilometer, da en Bajonet pludselig blinker i Skæret fra min Lygte og en hæs Stemme raaber: »Holdt! Hvem der!« Jeg standser og viser mit Pas. »Det er i Orden! Passér! Ven!«

Jeg starter igen, sætter atter Farten op og naaer kort efter mit Bestemmelsessted, hvor det vellykkede Motorcykleri afsluttes med Afleveringen af Meldingen. Et Par »God Nat«-Hilsener udveksles, saa gaar det atter hjemad for at komme i Seng.«

Den engelske frivillige Motorordonnants Bernard Rice skriver hjem til sin Fader Dr. Rice i Allesley, nær Coventry:

»Under vor Fremrykning standsede vi her i en stor Landsby ved Navn —, hvor vi fandt Livet gaende sin Gang som i Fredens Tider, naar undtages, at alle vaabenføre Mænd var draget af Sted i Krigen. Hvad der glædede os meget, fordi alle de Landsbyer, vi hidtil havde gjort Holdt i, enten var ødelagt af Tyskerne eller forladt af Beboerne.

Vi fik en begejstret Modtagelse ved Ankomsten til denne Landsby; først indtraf vor Oberst og sørgede for Plads til Trænet og Indkvartering for os, medens min Broder og jeg var de næste til at arrivere. Egentlig skulde vi have fulgt Obersten som hans personlige Ordonnantser, men der indtraf et Uheld med en af vore Motorcykler, der sinkede os og var af den Beskaffenhed, at vi maatte være begge to om Reparationen. Da denne var endt, havde vi selvfølgelig tabt Oberstens Automobil af Syne, og da vi slog ind paa en forkert Retning, havde vi snart fjernet os ca. 20 Km. fra det, saa at det var blevet mørkt, inden vi atter fik Tilslutning. Vi standsede paa et lille Torv og spurgte efter »Monsieur le Colonel Anglais« (den engelske Oberst), og i Løbet af faa Minutter havde der samlet sig rundt om os 30 til 40 meget talende Personer af begge Køn — mærk dig, af begge Køn og tilmed særdeles kønne — saa at der var et formeligt

Opløb, da den værdige Mayor indfandt sig, trak en lille Snustobaksdaase frem og tog sig en forsvarlig Pris i den største Næse, jeg nogen Sinde har set. Efter denne Ceremoni førte han os op gennem Landsbygaden til et fornøjeligt lille Hus, hvor Obersten havde opslaaet sit Kvarter. Hele Menneskeskaren fulgte efter, saa vi »følte« os rigtig.

Vi vendte saa tilbage til Indkørslen til Landsbyen for at vise Trænet, hvilken Vej det skulde køre, naar det kom for at finde en Plads for Natten. Vi fordrev Ventetiden med at gøre os gode Venner med nogle Tilskuere; en, der ejede en lille Urtekræmmer-Forretning, tilbød venligt at traktere os, medens vi forblev der i Landsbyen. Og da vor Tjeneste derfor var til Ende, vendte vi tilbage til vor venlige Urtekræmmer og sov den Nat atter i en borgerlig Seng — for første Gang, siden vi i Begyndelsen af August tilbød vor frivillige Tjeneste. Næste Morgen vaagnede jeg ved Kirkeklokkens Klang, der kaldte Befolkningen til Messe; hele Stedet lystrede dens Kalden, og det gjorde jeg med, men unægtelig stillede Kødet sit Krav paa en meget indtrængende Maade, hvorfor jeg snart tog af Sted for at spise Frokost sammen med Kammeraterne.

Under Opholdet her i denne Landsby lærte vi meget af det franske Landsbyliv at kende, saaledes som det leves inden Dørs, og det var meget interessant. Vi var de første Soldater, Befolkningen i denne Egn havde set, ja under vor Fremrykning til L— kom Eddy og jeg i en lille Flække lige tids nok til at se Beboerne styrte af Sted og laase sig inde i deres Huse. Maaske antog de os for Tyskere eller Ulaner paa Motorcykler! Imidlertid standsede vi midt paa Vejen og slog en saa hjærtelig Latter op, at mange kom ud for at erfare Aarsagen og drog et Befrielsens Suk ved at erfare, at vi tjente »King George« og ikke »Guillaume«. Vi drak mange hjertelige Skaaler for »Merry England« og »La Belle France«, maatte love at »couper la gorge a Guillaume« (dreje Halsen om paa Kejser Wilhelm) og fortsatte omsider efter at have modtaget mange værdifulde Oplysninger om den Vej, vi skulde følge.

Medens Trænet var stationeret i L—, var jeg saa heldig at blive en Oplevelse rigere, som jeg ikke vilde have und-

været for meget, nemlig Bombenedkastning fra en Flyvemaskine. Jeg var i Hovedkvarteret med en Depesche og stod ude paa Vejen i Samtale med de andre Motorcyklister, da vi hørte denne ejendommelige hvislende Lyd, der melder en kommende Granat, som hurtigt tiltager i Størrelse og synes at fylde hele Luften. Et Øjeblik efter paafulgte der en voldsom Eksplosion, ledsaget af en Shrapnels højttonede Skrigen og en Regn af splintrede Vinduesruder og Murstensstøv. Kort efter faldt endnu to Bomber i hurtig Rækkefølge, og alle tre slog de ned blot en 40—50 Meter fra Hovedkvarterets Bygning, der for Tilfældet var et Nonnekloster. En svag summende Lyd var hørlig over vore Hoveder, og vi kunde skelne et tysk Aeroplan af »Due«-Faconen. Inden tre Minutter var forløbet, var to af vore Flyvemaskiner startet fra Aerodromen nær ved Byen for at forfølge det, overøste det ogsaa snart med en Blyregn fra deres Maskingeværer, men tilsyneladende uden at det generede »Duen«. Den næste Dag cirkulerede ganske vist det Rygte, at Franskmandene skulde have skudt den ned ca. 19 Km. længere borte, men officielt bekræftet blev det aldrig. Den samlede Skade, det tyske Monoplan havde anrettet, beløb sig til: to Kvinder dræbt, en lille Pige saaret og den ene Haand revet af en gammel Mand. To Dage i Forvejen havde de tyske Flyvemaskiner, medens de holdt sig skjult mellem Skyerne, kastet Bomber mod vort Træn, men ramte 400 Meter ved Siden af.

Forleden Dag var jeg ude med en Lastautomobil-Afdeling, der transporterede Ammunition til en Brigade, da et af de tyske Aeroplaner, der dirigerer deres Artilleriild, passerede os oppe i Luften; jeg affyrede nogle faa Skud mod det, men uden Virkning, og følgelig fik vi et Par Minutter efter Besøg af nogle svære Granater fra »Jack Johnson« og hans Broder, som vi kalder de to store tyske Kanoner. Jeg havde »paa Følelsen«, at Obersten havde Brug for mig og forsvandt derfor; og lidt efter blev det ogsaa Ammunitions-Lastvognstoget for hedt, hvorfor det ligeledes forandrede Ruten.

Denne Krig er først og fremmest en Triumf for Flyvemaskinen! Medens Slaget udkæmpes, rekognoscerer Aeropla-

nerne over Fronten, bevogtende hver af Fjendens Bevægelser med høge-agtige Øjne og ledende vor Ild gennem Signaler; uden dem vilde Kanonerne være stedt i en slem Forlegenhed. Den almindelige Anskuelse synes at være, at vi om kort Tid skal drive Fjenden tilbage og til ind i hans eget Land og at vore Hære saa vil sidde udenfor og banke paa hans Døre, til Foraaret kommer og med det en almindelig og afgørende Fremrykning.

Siden vi forlod Landsbyen L—, er vi rykket godt frem og har taget en anden Landsby i Besiddelse, som Fjenden har rømmet. Overalt her i disse Egne forbander Befolkningen Tyskerne for deres Barbari og siger, at deres Opførsel var utaaelig; alle og enhver behandlede de ilde, især Kvinderne, over for hvem de opførte sig paa en Maade, der er for oprørende at berette med Ord. Tøjlesløst plyndrede de Butikkerne i Nabo-Købstaden, strøede Varerne over hele Stedet, flaaede Ballerne op og spredte deres Indhold. Plyndring, Røveri og Mord overalt! De begravede endog levende en Gejstlig, der forsøgte at lægge sig imellem paa nogle unge Pigers Vegne! Dette er den civiliserede Fjende, vi har med at gøre, som ikke har Respekt for nogen — eller noget som helst. Traktater, Kvinder, Børn, det røde Kors, det hvide Flag — intet! Befolkningen her har Ret, de er Over-Barbarer. Mit eneste Haab er, at vi ikke skal slutte nogen Fred, før Tysklands forbandede Navn er udsløttet. Aldrig vil Fransk mændene her glemme dem, deres Had er af en saadan Beskaffenhed, at vi slet ikke kan fatte det. For blot at tage et Eksempel, da saa jeg forleden en Skare paa 400 Tyskere marschere igennem den nærliggende By, og et Øjeblik saa det virkelig ud, som om Borgerne vilde forsøge at lynche dem. Ja, havde de ikke haft en stærk Eskorte af engelske Tropper, havde Befolkningen utvivlsomt kastet sig over dem.

Vi har i den sidste Tid set en hel Del indiske Tropper her i Nabolaget; de er nogle pragtfulde Karle af Udseende. De sidder i Sadlen med en Ynde, som jeg i høj Grad misunder dem; men vi maa være glade ved blot at hænge paa Motorcyklen og bevare Livet, saa opkørte er Vejene. Og i Sammenligning med Indernes Uniform er vi af lurvet

Udseende; de gør i alt Fald et særdeles smukt Indtryk, der yderligere forhøjes af Turban'en og deres orientalske Optræden. Befolkningen er ovenud glade for dem.

Sig dem, der skulde spørge derom, at der blandt Soldaterne her altid er god Brug for ekstra varmt Undertøj, ligesaa for Handsker, Muffediser, strikkede, uldne Hætter etc. Cigaretter, Chokolade (helst i smaa Stykker) og Sæbe er noget af det, vi i Øjeblikket mest ønsker os.

Næste Gang jeg skriver vover jeg slet ikke at bede Kaptejnen censurere det. — Bernard.«

Den frivillige østrigske Automobilist Ingeniør Gorizar skriver fra Karpathen Krigsskuepladsen til sin Hustru i Wien: Siden Krigens første Dage har vore Automobilafdelinger overalt haft meget at gøre. Ganske vist er vi i Reglen stationeret langt bag Slagfronten; imidlertid maa vi dog hvert Øjeblik forlade vort Opholdssted for at køre ud til den forreste Kamplinje, og er man dertil Delingsfører, bliver Ansvarret saa meget desto større. I de første Uger gik det endnu an. Men da saa de store Slag var blevet udkæmpet, lærte jeg først det skrækkelige ved Krigen at kende. Af Sted jagede vi forbi døde og døende, engang transporterende en halv Snes saarede, saa med Generalstabsofficerer fra den ene Stilling til den anden, og atter igen belæsset med Ammunition, Proviant eller Forbindingssager, sjældent ubemærket af Fjenden, men hyppigt overdænget med en Regn af Kugler.

Det er rent ud forbausende, hvad vore Maskiner præsterer. Den 4de April skulde vi med seks Automobiler bringe Proviant og Ammunition frem til en Forpost; vi var stationeret i M., hvor man meddelte os, at Vejen var ganske sikker. Godt 70 Minutter vilde Kørslen vare, men allerede efter 52 Minutters Forløb hørte vi en Salve og rundt om og over os sprang fjendtlige Granater. Et kort Signal til de efterfølgende, Farten maa presses endnu 20 % i Vejret. Op ad Bjerge og ned i Dale! Hvert Øjeblik Kurver og det paa opkørte Veje. Vi sidder stive og gør kun en Bevægelse, naar Rattet skal give Vognen en anden Retning. Øjnene synes at have mistet deres Bevægelighed;

Med Staalnerver.

ufravendt stirrer Blikket fremad. Foran os griner Døden og bagved lader han sine hylende Hjælper halse.

Men vi naaede dog igennem og tog en anden Vej hjem for ikke paany at møde Faren. I 20 Minutter har vi suset af Sted, endnu en stor Kurve og vi vil være paa Broen over den rivende Bjærgflod. Da brager det atter; fra det bageste Automobil lyder et skarpt Fløjt; et Blik tilbage, et Tegn og vi ser Fjenden paa den venstre Flodbred. Der jager Russerne af Sted omtrent parallelt med os. De har betydelig nærmere til Broen og vi skal over den. Jeg har syv Automobiler og 30 Mand; hvor Tankerne dog arbejder lynsnart! Jeg giver Signal; som Aander flyver Russerne af Sted paa den venstre Bred og vi paa den højre. Der ligger Kurven — og knapt ser jeg Broen længere fremme. Med hele min Kraft, saa Blodet presser op i Tindingerne, drejer jeg Rattet til højre Vi har 50 Meters Forspring! Gud i Himlen, hvilken Lykke! Nu knalder og knager det, Kuglerne suser om Ørene, men mine Folk giver sig ikke. Der ovre vakler en og slynges af Automobilet, ligesaa hos os, men videre, videre, hurtigere! Det drejer sig ikke om Liv og Frihed, men om Liv og Død, og Fjenden har gode, ja alt for gode Automobiler. Atter genlyder Luften af Hyl — denne Gang gælder de imidlertid ikke os, men vore Forfølgere, der snart maa opgive Jagten. Otte Minutter senere er vi i Sikkerhed.

Siden jeg sidst skrev, har jeg været i Ildlinjen og set det svære Artilleri i Virksomhed. Først kørte jeg et Feltkøkken-, dernæst et Vandcisterne-Automobil og besøger nu hele Posten for Lahore-Divisionen; det er en daglig Rundtur paa 100—150 Km. Vi har nu vænnet os til Kanonskydningen, der lyder som en uafbrudt Torden. Jeg har ikke set mange Panserautomobiler, et Par franske og eet engelsk, med et Maximgevær, ved Argues, nær St. Omer; men intet af dem var i Virksomhed. Vejene er meget snævre, saa det er vanskeligt at passere Tropper eller anden Trafik. I forrige Uge skulde jeg forbi 10 Km. indiske Tropper paa Marsch og en anden Dag passere en 15 Km. lang fransk Ammunitionstransport paa Vej til Fronten; jeg styrede den ene Side

i Hjulsporet, som løber langs mange Veje. Ved en tredje Lejlighed kørte jeg forbi noget engelsk Artilleri og var naaet halvvejs igennem, da det gik over i Galop. Det havde tilstrækkelig Plads, men jeg maatte søge ind i Rækken, da de vilde Heste og Rystelserne fra Kanonerne i Forbifarten ikke var til at udholde. Det er forøvrigt vidunderligt, som Mændene kører Skytset gennem Ælte, Pløjemarken og Grøfter.

Aldrig skal jeg glemme den første Nat, jeg sendtes ud alene; Klokken var 12 og det var ravnørkt. Jeg tror, jeg sad paa Naale hele Vejen og de følgende tre Dage; saa begyndte jeg at finde mig til Rette. Vi var da ca. 35 Km. fra Tyskerne. En Dag, da jeg vendte »hjem«, manglede tre Bolte i Bagfjederlaskerne og den næste Dag Smørekoppen og Læderpakningen fra Ratstyringen. Sidste Uge foretog vi en fin Tur, hvor Posten afleveredes til de forskellige Batterier. Vi (det er min indiske Ledsager Postmedhjælperen og jeg) saa »4,7« Kanonerne affyres, endvidere Felt- og Hestartilleriet og kunde høre Geværild nær ved. Vi passede gennem mange Landsbyer, som var blevet bombarderet og skudt i Brand, og ved denne Lejlighed betraadte jeg første Gang Belgien og kunde købe ordentlige engelske Cigaretter og Tændstikker. Da vi gjorde Holdt for at spise Middag i en belgisk Kro, traadte en Gendarm pludselig ind og brugte Mund overfor Værtinden. Jeg var den eneste, der kunde lidt Fransk — og det meget lidt, saa at de med meget Besvær fik forklaret mig, at min Ledsager mistænkte for at være Spion. Før Fejltagelsen kunde opklares og Gemytterne atter falde til Ro, maatte jeg ud at hente en engelsk Officer til at virke som Tolk.

Da vi den næste Dag vendte hjem til vor sædvanlige Lejrplads, var Konvojen brudt op, og vi maatte forespørge i Øst og Vest, om hvilken Retning den havde taget. Franskmandene er løjerlige at spørge til Raads; thi vil man vide, om en Vej fører til ens Maal, svarer de altid ja, selv om de ikke ved Besked, saa man maa passe godt paa selv. Da vi fandt Konvojen, arbejdede Oljestandglasset ikke længere, og to Dage efter gik Laskerne ved Forfjedrene, hvorfor disse slog mod Chassiet. Fjedringen er i det hele taget Automobilernes Achilleshæl i Verdenskrigen. Jeg maatte

selv reparere Skaden midt paa Vejen, hvad der tog to Timer, alt medens Regnen styrtede ned. Disse svære Regnskyl gør Vejene meget smattede og kort efter skred Lastautomobilets Baghjul tre Gange ud i Vejkantsslammet, saa vi maatte staa af og anbringe Sandsække under Hjulene, at de kunde faa Greb. Samme Dag maatte vi vige ud i Belgien for et Tog af franske Automobiles, der førte Tropper til Fronten; under Passagen slog en Chauffør Bremserne saa haardt i, at hans Vogn kom til at staa paa tværs af Vejen og ramtes af den næste, der knuste Køleren. Vi skilte de to Stridsparter, fik det beskadigede Automobil over i Vejsiden og fulgte efter Konvojen, for kort efter blot at finde et Daimler-Personautomobil, som var gaet i Grøften, med Køleren ca. to Tommer fra et Træ og Lygterne filtrede i hinanden. Med et Par Dagdriveres Hjælp fik vi Vognen lempeligt op paa Vejen igen og fandt alt i Orden. Endnu en Gang den samme Dag maatte vi lade en anden Konvoy passere os, og vi skubbede da sidelæns bag paa hvert Automobil, idet det kørte forbi, saa at intet faldt i Grøften. Det traf sig, at denne begivenhedsrige Dag var min 21nde Fødselsdag; derfor fejrede vi den om Aftenen, saa godt Forholdene tillod.

Da jeg den følgende Søndag bragte Posten til Generalstabens Postkontor Kl. 8 om Aftenen, ramte jeg en stor Sten paa Vejen, saa begge mine Forhjul røg ned i Grøften, der var to Fod dyb, saa jeg ansaa det for umuligt at faa Lastautomobilet op uden med Donkraft. Imidlertid standsede vi et andet Lastautomobil, hægtede det til bag i, og assisteret af en Snes tjenstvillige Franskmænd, som løftede hele Forpartiet, trak vi det nok saa nydeligt op. Vi overnattede i Generalstaben, og optog næste Dag paa Hjemvejen en saaret Løjtnant, som var blevet skudt gennem Skulderen i Skyttegravene, hvor han kommanderede Gurkhaerne. Og da vi en Gang vendte hjem fra Divisionskvarteret, passerede vi tre »Gendarmere« under skarp Bevogtning, medens en Skildvagt kort efter standsede og varede os ad, da tre Tyskere havde skudt nogle Gendarmere og bemægtiget sig deres Tøj. Saa at de arresterede tre Mænd, vi havde set, maatte være de forklædte Tyskere.

Den 3die November gav nogle Militærmekanikere vort Automobil et grundigt og haardt tiltrængt Eftersyn.

Dagen efter bragte vi ti Mand fra Hovedkvarteret til Jærnbanelen — Soldater, som havde været paa Hospitalet og nu igen kunde slutte sig til deres Regiment. De var elendig paaklædt, Tøjet hang i Laser paa dem; men alle havde de en eller anden tysk »Souvenir« og sagde, at de førte en ussel Tilværelse i Skyttegravene. Der havde de intet andet at foretage sig end at vente, saa de havde Tid nok til at tænke over, hvor nær de bestandig var Døden.

For fire Dage siden mistede jeg ca. to Fod af Massivkernen paa Baghjulet, hvilket naturligvis gjorde mig uvirkelig i nogen Tid; imidlertid var jeg ikke ked derover den næste Dag, da jeg greb Lejligheden til at faa et haardt tiltrængt Bad i Automobilet, ved Hjælp af en Spand Vand og dækket af Presenninger, og senere skiftede jeg Tøjet.

I Forgaars blev vi sendt med vor Thornycroft Lastautomobil til General —'s Hovedkvarter for at udveksle Baghjul med en anden Vogn af samme Type. Det gjorde vi saa, men Generalen misbilligede det, og nu maa vi ikke tage af Sted. I Aftes fik vi da ogsaa Befaling til at skifte Hjulene tilbage og vente, til nye kan fremskaffes fra Depotet.

Naar vi vender tilbage, er jeg bange for, vi vil behandle vore Automobilet lidt skødesløst og køre noget haardt. Kaptajnen har allerede advaret mig for at have kørt 40 til 50 km, og han lod mig endvidere forstaa, at hvis han igen griber mig i hurtigere Kørsel end 25 km, bliver jeg sendt tilbage til Depotet. Der tales saa meget om god Pasning af Automobilet; vell! det vilde naturligvis være bedre, men enhver siger og tænker: »Hvorfor ulejlige sig? De skal kun holde ca. 6 Maaneder«, eller: »Der er mange flere, hvor de kom fra«. Mig, som alle andre ved Motortransport-Tjenesten forekommer den som en stor Regelmæssighedsprøve; det er Dagskørsel fra Jærnbaneknudepunktet til Afsætningsstedet, og den skal udføres efter Timeplan.

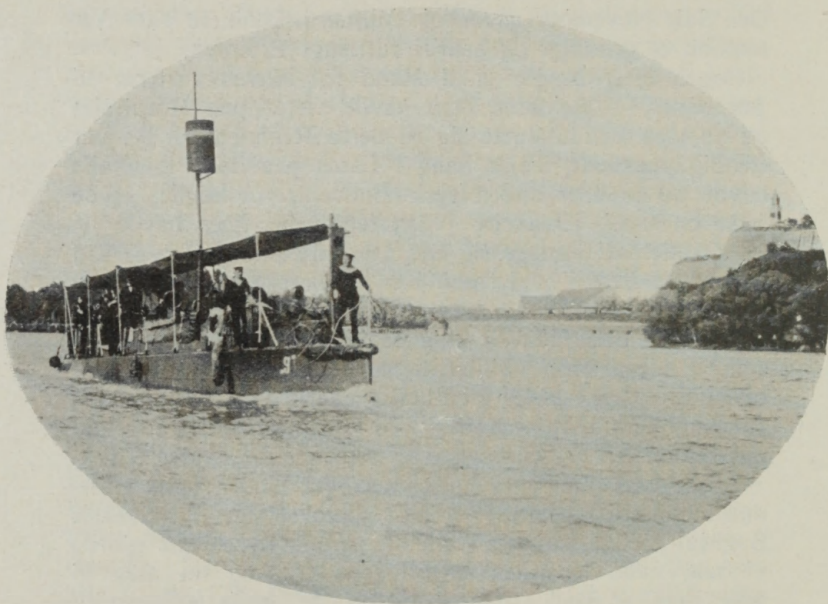


Fig. 19. Østrigsk Patrulje-Motorbaad paa Donau Floden.

II. Motorbaaden og Undervandsbaaden i Krigen.

1. Motorbaadene i Virksomhed.

Naar Verdenskrigens Historie en Gang skal skrives, vil en Række Slag og Kampe blive stedfæstet til Flod- og Kanalnavne, som Marne, Aisne og Yser paa den vestlige Krigsskueplads og Weichsel, Pregel, Drina, Save og Donau paa den østlige, hvormed uvilkaarlig associeres en Forestilling om Slagenes delvise Udkæmpelse paa disse Indlands-Vandveje; og dette har ogsaa været Tilfældet.

Forberedt herpaa var de krigsførende Lande ikke og havde saaledes ikke sikret sig private Motorbaadsejere og deres Fartøjers Tjeneste i Krigstilfælde gennem Subvention eller frivillige Korps, paa samme Maade, det var bragt til Udførelse ved

Lastautomobilerne for Transportbrug og de kraftige Personautomobiler for Stabstjeneste. Ingen Erfaring var til Stede om de mest egnede Baadtyper eller den bedste Anvendelse af Motorbaaden i Krigsførelsen, men det stod straks klart, at den havde store Muligheder, hvor i Vesteuropa Belgien og det nordlige Frankrig opviser et fortrinligt Vandvejnet af Floder og Kanaler, og Weichsel og Pregel samt Donau med dens Bifloder fører lige ind i Kampzonerne mod Øst.

Ved Krigens Udbrud dannedes frivillige Motorbaad-Flotiller, i Tyskland: »Freiwilliges Motorboot-Corps« af Vice-Admiral von Aschenborn efter Kabinetsordre fra Kejseren, i England: »The Motor Boat Reserve«; ogsaa Frankrig indførte Motorbaadene blandt Kampmidlerne og har bl. a. haft en Del i Virksomhed paa Yser-Kanalen, armeret med Maskingeværer og med en Besætning af Marinesoldater. Ja selv til de neutrale Lande naaede Bevægelsen: herhjemme stillede adskillige Motorsportsmænd sidste Efteraar deres Motorbaade til Disposition, hvor de navnlig opretholdt Forbindelse med Forterne, og i Sverrig oprettedes en frivillig Motorbaad-Flotille. Her har Ingeniør Fritz Egnell, som Chef for IV Arméfordelings Motorbaade, udtalt sig om Erfaringen med disse, og da han frit har kunnet ytre sin Mening, hvad vel ikke lader sig gøre for Tiden fra engelsk eller tysk Side, har det sin Interesse at gengive nogle Punkter, som sikkert ogsaa svarer til der gjorte Erfaringer.

»At Motorbaaden kunde udrette saa meget — som alle anerkender, den har gjort — beror først og fremmest paa den Offervillighed og Interesse, hvormed Fartøjsejerne stillede baade sig selv og deres Baade til Disposition, og afgav tydelig Bevis for, at alle Parter vil have Fordel af at faa denne frivillige Opofrelse organiseret.

Det modtagne Materiel var af meget forskellig Beskaffenhed, og flere Fartøjer var mindre egnede for Tropictransport under daarlige Vejrforhold. Saavel de mindre som større Baades Udrustning viste sig i flere Tilfælde mangelfuld, idet saavel Reservedele som nødvendige Navigerings-Instrumenter manglede. Hvorfor en aarlig Besigtelse af Materiellet i Fredstid er nødvendigt, saa det i Krigstid kan vise sig fuldt tjenligt.

Hvad Behovet af Motorbaade angaar, turde det ejendommelige Forhold indtræffe, at Militæret faar Brug for et større Antal end Marinen; men den Tjeneste, som Motorbaadene skal udrette, vil være højst forskellig og kræver derfor forskellige Typer og Kvalifikationer hos Ejeren. Saaledes at det ikke maa anses for udelukket, at der vil blive Tale om at bygge Specialbaade med Statssubvention til Brug for Forsvaret i Lighed med, hvad der gælder i Automobilbranchen.

Og tages tilbørlig Hensyn til det her berørte, at de i denne Krig deltagende Motorbaad-Korps bestaar af Lystfartøjer, bygget for Fornøjelsesbrug og nu med korteste Varsel forrettende en hel anden og langt mere strabadserende Tjeneste, har de opnaaet særdeles gode Resultater. Eller for at belyse det samme paa en anden Maade ved Gengivelse af en østrigsk Ingeniør og Værftsejer Josef Lazarus' Artikel, der ogsaa karakteristisk tegner et af Tiden præget Syn paa Sporten:

»Krigen er en stor Læremester; den grupperer Folk. Før gik Grupperingen efter Racer; man talte om den gule Fare. Takket være den extreme-vestlige Overkultur er Forholdet blevet et andet: Hudfarven er ingen Hindring længere!

Omgrupperingen vil foregaa efter de Mennesker, der bærer et Hjærte — og efter de, der har en Kontobog i Kroppen; efter Mennesker, der fører Krig af etiske Motiver (Tro og Landsforsvar) og efter Mennesker, der arrangerer Krige af Forretningsmotiver (Opium og Bomuldseksport); og endelig efter Mennesker, der opfører sig ridderligt i Krigen, og Mennesker, der toner falske Flag.

Det er klart, at Klubsammenslutninger maa falde, naar Kollegialiteten ophører og Antipati spalter Medlemmerne, hvorfor denne Krig naturligt vil smede en »Nord-Syd-Blok« sammen af Sportfæller, hvis Hjerter slaar for hverandre: En Blok af skandinaviske, tyske, østrig-ungarske og ottomaniske Klubber. Denne Blok har fælles Kulturinteresser, baade hvor det gælder Fredskulturen og Krigskulturen (thi der gives ogsaa en saadan).

Denne Blok maa nødvendigvis skille sig ud fra den internationale S sammenslutning (A. I. Y. A.), og da først vil

Øjeblikket være kommet, hvor Motorbaadsklubberne vil faa en fremragende Betydning for Hær og Flaade. Thi A. I. Y. A. har blot skabt Legetøj, som ikke passer for den alvorlige Situation.

Hvor anderledes havde ikke de tyske, østrig-ungarske og tyrkiske Motorbaadsklubber kunnet gribe ind i Krigen, om



Fig. 20. Admiral Aschenborn inspicerer det nydannede tyske frivillige Motorbaad-Korps i Wannsee.

de havde kunnet sende Kampbaade ud over Flandern, Pionerbaade mod Serbien og Toppelandsætningsbaade til Lilleasien i stort Tal. Den Kapital, samtlige Klubmedlemmer har nedlagt i deres (desværre uskikkede!) Motorbaade, kunde have ydet noget nyttigere.

Denne »Nord-Syd-Blok's« Krigsbetydning kan kun opbygges paa et Løbsprogram, der tvinger Medlemmerne til at skabe krigsbrugelige Fartøjer og fjerner Muligheden for

at vinde Præmier med Legetøjstypen. »Monte Carlo-Klassen« maa forsvinde og erstattes med krigsegnede Klasser, som: *Patruljebaade, Pionerbaade, Toppelandsætningsbaade og Kampbaade*. Alene for disse Klasser maatte der udsættes Præmier, saa Publikum blev tvunget til at anlægge Pengene i krigsbrugelige Fartøjer, og det er en Selvfølge, at disse Baade kan udstyres smagfuldt for Brugen i Fredstid.

Hovedsagen er: at have rigtig mange saadanne Baade beredt for Krigstilfælde allerede i Fredstid!

Krigsforvaltningen, som allerede i den dybeste Fred tildeler Godsejerne Heste, som de skal fodre og til Gengæld maa drage Nytte af, og som subventionerer Industri- og Handelsverdens Lastautomobiler for at have Raadighed over dette Materiel i Krigstilfælde, maatte i egen Interesse træde i et lignende Forhold til Motorbaadsklubberne, i Fald Baade efter ovennævnte Inddeling blev Klubregel.

Herpaa arbejder jeg i Østrig og ved, at mine tyske Kolleger virker ligedan. Naar Verdensuvejret en Gang er trukket over — gid da en staalsat »Nord-Syd-Blok« vil opstaa, fra Nordkap til det røde Hav, ja længere endnu, og gid den vil lede Sportfolkens Kapital til krigsbrugelige Baade og siger »Farvel« til Monaco-Legetøjssagerne —

Det engelske »Motor Boat Reserve Corps« var først bestemt til at tage Del i Operationerne paa Fastlandet, men paa Grund af Tyskernes hurtige Fremrykning i Belgien naaede kun nogle Baade at forrette Tjeneste under Antwerpens Belejring. Nu patruljerer Korpsets Baade, efter en af det engelske Admiralitets sidste Beretninger i et Antal af over 600, langs Øernes Kyster, ligesom de store Krigsfartøjer, der sejler i Vagttjeneste længere til Søs, modtager værdifuld Hjælp af Motorbaade, der som fordem Tidens »bum-boats« daglig forsyner dem med frisk Mælk, Smør, Æg o. l. samt Aviser.

Ogsaa Belgierne har benyttet Motorbaade under Forsvaret af deres Land, og saaledes foreligger Oplysninger om et pansret Eksemplar, der anvendtes paa Floden Senne mellem Boom og Mecheln. Bygget i førstnævnte By havde det et 35' langt Staalskrog med dobbelt Klædning, den ydre 8 mm. tyk, den indre 4 mm., med en indbyrdes Afstand

af ca. 2". En 25 Hk. Abeille-Motor var installeret, og paa det midtskibs Ruf var anbragt to drejelige Pansertaarne, hver forsynet med en hurtigskydende Kanon for Afgivning



Fig. 21. Østrigske Soldater patruljerer i Motorbaad paa Save Floden.

af 400 Skud i Minuttet, medens Rufsiderne havde Skydeaabninger for Riffelskytter.

Besætningen bestod af 1 Officer og 12 menige, samt Ror-gænger; den tog virksom Del i de mange Smaakampe, og paa en Rekognosceringsfart til Mecheln, hvor den blev angrebet af betydelige tyske Infanteri- og Kavalleri-Styrker, anrettede dens hurtigskydende Kanoner stort Mandefald

mellem dem og uden at Skroget gennemboredes af deres Kugler, eller nogen af Besætningen saaredes.

Ved Antwerpens Overgivelse borede Belgierne denne Pansermotorbaad i Sænk, at den ikke skulde falde i Tyskernes Hænder. Ogsaa Franskmændene har anvendt en Del Motorbaade, blandt andre Steder paa Yser-Kanalen, som allerede nævnt, medens to Billeder gengiver østrigske Baade paa Patruljetjeneste paa Floderne Donau og Save; men virksomst har dog det tyske frivillige Motorbaad-Korps været, hvis fleste Fartøjer har gjort Tjeneste i Østen, medens et Mindretal har været engageret i Belgien (se Brevene).

I Kampen mod Russerne har de tyske Motorbaade været benyttet langs den østpreussiske Østersøkyst, paa Memel, Kurisches Haff og Weichsel, særdeles vanskelige Farvande med mange Sandbanker, der har voldt adskillige Grundstødninger, og skønt Baadene derved bød den fjendtlige Ild et fast Punkt, lykkedes det altid at faa dem slæbt bort, uden at noget Fartøj er gaaet tabt, selv om Tab af Menneskeliv ikke kunde undgaas. I Vinter har Flodernes Istillægelse og Kvaler fra Motorerne, der jo kun har været beregnet for Lystbrug i Sommertiden og ikke militær Vintertjeneste, lagt en Del Hindringer i Vejen for Motorbaadene paa denne Front, hvor deres vigtigste Opgaver var: Opfiskning af Miner, Rekognoscering og Deltagelse i Kampene under Forsøg paa Forcering af Floderne.

I Belgien har det tyske frivillige Motorkorps navnlig forrettet Patruljetjeneste, idet Hovedopgaven har været at holde Vandvejsnettet frit, hvor Belgierne forsøger alle Slags Hindringer som drivende Miner, der med Træstammer sendes ned med Strømmen, samt tilsvarende de over Landevejene i Kurver udspændte Staaltove, der strangulerer Passagererne i Farten, skjult under Vandoverfladen Kabler, hvori Ror og Skrue indvikles, og Fangning af de talrige militære Ordonnantser og civile Depesche-Budbringere, der forsøger at sætte over Floderne og Kanalerne for at bringe Meldingen frem til et af Tyskerne besat Punkt eller over den hollandske eller franske Grænse til Viderebesørgelse. Ligesom Motorbaadene har udrettet et stort Arbejde ved Hævning af Ka-

noner og andet værdifuldt Krigsmateriel, som Belgierne og Englænderne havde kastet i Kanalerne og Floderne.

Men Motorbaaden viser sig ikke alene nyttig som direkte Vaaben, den nærmeste Fremtid vil ogsaa se Motorbaaden i »Røde Kors'« Tjeneste. Thi Forholdet er, at en fremrykkende Hær finder Vejene efter den vigende Fjende i elendig Stand, dels direkte ødelagt for at hindre Forfølgelsen, dels, og langt frygteligere, opkørt af de store Trans-



Fig. 22. En Flotille tyske Motorbaade, armeret med Maskingevær, paa en belgisk Kanal.

port-Automobiler og det svære Skyts; medens en anden Faktor er, at Jærnbannerne i Forvejen er stærkt overbelastet, hvorfor enhver Foranstaltning hilses med Glæde, der befrier dem for en Del af Krigstrafikken.

Men tilmed er alle Fordelene ogsaa paa Hospitalsbaadenes Side, hvad Sygetransporten angaar: ¹⁾ Den er behageligere for de saarede, der ikke rystes som paa de opkørte Veje og kommer hurtigere af Sted, da en stærk Trafik bedre kan foregaa paa Vand- end Landevejene, to Faktorer, der bidrager til en hurtigere Helbredelse; ²⁾ den er billigere, da

et Ambulance-Automobil kun afgiver Plads for 4 haardt-
saarede eller højst 6—8 letsaarede, saaledes at der omtrent
medgaar 100 Automobiler til at transportere 500 saarede
bort fra Slagmarken, eller lang Tid er nødvendig dertil.
Hvorimod en middelstor Motorbaad altid let kan rumme
10 Mand, og et større Fartøj, der ikke derfor behøver at
have større Dybgaende, ogsaa det dobbelte Antal, hvilket
igen betyder en Besparelse i Antallet af Førere, Læge- og
Sygeplejer(ske)-Personel; og ³⁾ altsaa Aflastningen af Jærn-
banerne, der vel er det vigtigste Punkt, og i det hyppige
Tilfælde, hvor Jærnbanelinjen er blevet ødelagt, overhove-
det alene muliggør en større Befordring af saarede.

Som allerede fremhævet i Begyndelsen af dette Kapitel
er Motorbaaden først ret sent blevet indført mellem Krigs-
materiellet i denne Krig, og Hospitalsbaadene har derfor
endnu ikke rigtig kunnet gøre sig gældende. Paa de tyske
Indlands-Vandveje har man forsøgt en Transport af de
saarede paa store Pramme, slæbt af Bugserdampere, hvil-
ken paa Grund af de førstes Bredde og de sidstes Dybde
maa indskrænkes til de større Kanaler og Floder. Et Blik
paa et Kort over den østlige Krigsskueplads vil ved et Par
Stednavne klargøre, hvilken Betydning Motorbaaden kan —
og vil — faa for «det røde Kors». Medens Lazaret-Jærnbane-
togene f. Eks. kun kunde køre til Wehlau, havde Motor-
baade til Stadighed kunnet naa 60 Km. længere frem til
Insterburg, og en god Forbindelse har sin særlige Betyd-
ning netop paa dette Stykke mellem Operationsomraadet
og Samlingsstedet for de saarede. Ved Anvendelse af Mo-
torbaade vilde det have været muligt at skaffe de saarede
bort ad «Oberländischer Kanal» efter Slaget ved Tannen-
berg, og i de sidste Maaneders Kampe i Polen, hvor Weichsel
og dens Bifloder fører lige ind i Kampzonen, kunde Motor-
baadene trænge langt frem og yde Sygetransport store Tje-
nester, medens de store Pramme og Slæbedamperne fra Ode-
ren kun har kunnet naa frem til Wroclawick, og Autom-
obilerne paa Grund af de elendige russiske Veje ikke har
kunnet gøre saa god Fyldest som paa den vestlige Krigs-
skueplads. Eet Hundrede Motorbaade kunde daglig føre

1000 saarede ned ad Floden og afgive dem til de store Laza-
rettog ved Thorn.

Lignende er Forholdene i Belgien, hvor det vidtforgrænedede
Flod- og Kanalnet overhovedet gør Motorbaaden til et af
de vigtigste Befordringsmidler for de forskellige Opgaver,



Fig. 23. Staben for en tysk Motorbaad Afdeling ved Raadslagning
i Zeebrygge.

og i Frankrig, hvor der til Sygetransporten bl. a. skal være
benyttet Lambert's Glidebaad, der med Luftskruetræk og
ringe Dybgaaende kan anvendes selv paa grundet Vand.
Med en 250 Hk. Motor løber denne Motorbaad 55 Knob i
Timen og kan tage et Minimumstal af 10 saarede.

Som bekendt har den danske Koloni i Paris udrustet
og stillet til Disposition for det franske Kvindeforbund

(»Union des femmes de France«) en Ambulance-Flodbaad, »La Danoise«, med 40 Senge, en Operationsstue og Bolig for 8 Sygeplejersker. Ambulancebaaden transporterer haardt-saarede fra Fronten til de store Byer i det indre af Frankrig.

For til Slut med faa Ord at gentage Motorbaadens forskelligartede Krigsdeltagelse: Medens det var forudset, at Motoren vilde faa stor Betydning med Automobilet og Motorcyklen paa Jorden, og den i Luften enten maatte opfylde eller svigte de Forventninger, der stilledes til Luftfartøjernes Førsteoptræden i Krigen, var dens Arbejde i Motorbaadens Skikkelse ikke forberedt. Har dette Forhold muligvis end hindret Motorbaaden i hurtigt at komme til sin fulde Ret, da de talrige Floder og Kanaler paa alle Krigsskuepladser straks ved Krigens Udbrud bød den Virkefelt, har den dog efterhaanden vist tilsvarende Sider til Motorvognens Tjeneste; dels aggressiv: Rekognoscering, hurtigt Troppetransport og Angreb med Maskinskyts, dels Samaritergerøning for »Røde Kors«.

2. Breve fra Motorbaadsfolk.

Af en Korrespondance til »Vossiche Zeitung«

»Det frivillige (tyske) Motorbaad-Korps« hører som enhver anden Troppeafdeling nøje til Troppeforbundet, og Tilværelsen i Motorbaadene gaar efter det strenge Militærreglement. Men dog er deres Virksomhed: den hurtige Fart, den pludselige Opdukken snart her, snart der en lystig Tilværelse; Livet udfolder sig til en vis Grad under samme Betingelser som ved en Fornøjelsessejlads i Fredstid.

Motorbaad-Korpsset har taget livlig Del i Kampene paa de østtyske Floder. Paa Memel, Kurisches Haff og især paa Weichsel har Motorbaadsflotiller optraadt. Paa Weichselfloden tog de deres rigelige Tørn af det store Slag ved Wroclawick, hvor seks Baade paa en fremskudt Post havde til Opgave at dække den venstre Fløj og kæmpede tappert, ja endog landsatte Angrebstopper. Naturligvis blev de ogsaa beskudt af det russiske Artilleri, og det forstaar sig,

at de desværre heller ikke undgik Tab; saaledes blev en Motorbaad ramt 16 Dage. Men saa opfyldte de ogsaa deres Opgave og bandt endog ret betydelige Toppemasser.

Weichsels vanskelige Farvand med de mange Sandbanker gav især Førerne nok at bestille og ikke sjældent grundstødte Baadene. En Gang var en Motorbaad saaledes tilsyneladende fortabt, da ingen Hjælp syntes nær; men det lykkedes dog omsider en anden Baad at slæbe den af Grunden.

Der føres en farefuld og urolig Tilværelse paa Motorbaadene, da disse ikke som de andre Troppeafdelinger paa Land kan skjule sig, men stedse byder Fjenden et godt Maal paa Vandoverfladen; dog er ingen Baad endnu gaaet tabt. Ogsaa paa Memel har en Flotille været virksom helt ind i Rusland. Nu er Motorbaadenes Opgave omtrent bragt til Ende i Østen af Frosten og Isdannelsen, og i den sidste Tid har Motorerne allerede flere Gange strejket paa Grund af Kulden, hvad der er forstaaeligt, da de ikke var bestemt for Benyttelse i Vinterkulden, dengang de installeredes i Motorbaadene.

Heinrich Binger skriver i »Berliner Tageblatt«:

Med 40 Km.s Hastighed farer vor lille, flinke Motorbaad gennem Maritime-Kanalen og ender Sejladsen i Zeebrygge, hvor en sikker Ankerplads opsøges i den beskyttende, indre Havn. I fordums Tidens fredelige Sommerdage bar Baaden muntre Gæster paa Havelsoen; i Dag træder alvorlige Mænd dens Planker, Mænd, som tjener Fædrelandet paa deres Vis.

Det slanke Skrog er malet staalgraat, som alt i denne Krig er graat. Selv Havet, som slaar mod Molen i evig gentaget Rytme, synes at have mistet sin grønne Nordsofarve. Et graat Hav under en graa Himmel. Motorbaadsfolkene fra Berlin har hurtigt vænnet sig til dette Hav og det Graa. I Vest, paa Belgiens flade Kanaler og langsomt rindende Floder er der dannet en Motorbaads-Afdeling, hvis Fører er Løjtnant S.

Hvad en saadan Afdeling formaar at udrette, staar først klart, naar man et Par Dage har været Deltager og med den rappe Baade har gennemkrydset Kanalnettet. Ret beset

Med Staalnerver.

er det tyske frivillige Motorbaads-Korps en Maskingevær-Afdeling, hvor Staten sparer Fartøjer, Heste og Tros, og Motorbaadene endda ogsaa stilles gratis til Raadighed.

Da Korpset oprettedes, modtog Baadejerne først Militær-Uddannelse og Undervisning i Skydning med Gevær, Pistol og Maskinskyts. Og Afdelingsføreren fremhævede med Stolt-hed, at der ved en Prøveskydning paa Wannsee opnaaedes 28 % Træffere.

Største Parten drog til Øst, medens en Del i Hast sendtes til den vestlige Krigsskueplads, hvor de skulde afpatruljere Minefeltet i Schelde. Motorbaadene tilbagelagde Distancen Spandau—Löwen i 44 Timer, men samme Dag var Antwerpen faldet. Dog var der nok andre Opgaver for Motorbaadene: her skulde en Bro sprænges i Luften, hist skulde en drivende Mine opfiskes, og et tredje Sted gjaldt det om at uskadelliggøre et af Belgiernes raffinerede Krigsmidler — Bjælker, der flød i Overfladen med usynlige Sprænglegemer. En Slags »Træminer«, som vi snart stiftede Bekendtskab med. Og paa Schelde-Floden var der beredt os Motorbaadsfolk andre Overraskelser: Kabler, der var spændt ud under Vandoverfladen, i hvis Net Skrue og Rør indfiltredes. Men overalt var og blev Afpatruljeringen af Minebælterne Hovedopgaven, ret et nervepirrende Arbejde.

Løjtnant S., der i det civile Liv var Ingeniør, havnede med sine Motorbaade i Gent; og her skulde det først konstateres, hvilke Værdier Havnen rummede. Der var: 5,000,000 Kilo Tobak, 300,000 Kilo Uld og som en lille Afslutningspost: 300 Kilo Hør. Saa maatte Motorbaadene igen paa Farten og med Assistance af Dykkere opfiskedes i Gent—Leseethe-Kanalen to engelske Kanoner.

Vort Liv var saa frisk og spændende, saa fuld af Arbejde og Resultater, at det var en Lyst. Ved Termonde foretoges en stor Razzia. De af Beboerne, der var blevet tilbage, havde plyndret Butikkerne og i deres Huse ophobet Bjerger af Vaser, Lamper, Huer, Dukker, Spande, kort sagt, en Blanding af Skrammel og Kostbarheder; mange Vognlæs maatte køres bort, inden Husene var tømt for deres Indhold af Tyvegods.

Saa var der spændende Dage, naar der gjordes Jagt paa

de belgiske Franktireurs og Soldater i Civilklæder. De kunde overbevises gennem deres Blikmærke, som de ikke bortkastede, da det skal fremvises ved Udbetalingen af Løn. Dette Mærke bar de paa Brystet, hvorfor man straks knappede deres Skjorte op, naar de indbragtes til Kontrollen. Saa fandt de imidlertid paa at bære Blikmærket i Ærmet, og dette Trick har vi Motorbaadsfolk fra Wannsee først opdaget.

Da vi saa havde erobret Kyststrækningen i haarde Kampe, etableredes der paa Kanalerne en organiseret Patruljetjeneste med Motorbaadene: fra Sluis ved den hollandske Grænse over Brygge og Ostende til Nieuport. Det gjaldt om at paagribe de mange Spioner, som satte over Kanalerne i Dejgtrug, ja ofte selv paa Brædder for at ekspedere forbudte Breve. Ved en saadan Besørgelse koster et Brev til Holland 10 Francs, til Frankrig 20 Frcs. Vi kom bag paa forskellige af disse »Postkontorer«; Processen var kort: Synderne klyngedes op, og disse Forræderi-Udklækningssteder jævnedes med Jorden.

Og endvidere kan det anføres, at Besætningerne paa Motorbaadene hidtil har fundet 226 Geværer i Husene langs Kanalerne.

En spændende Dag var det, da vi laa i Slusen ved Brygge, og en engelsk Flyver blev os var. Motorbaadene laa tæt Side om Side, at de ikke kunde manøvrere og frem kunde de ikke komme, da Vandet forude vældede over Dæmningen i et 5 Meters Vandfald, medens bagude Sluseporten var lukket. Da rettedes Maskingeværene i Vejret, og Kuglerne haglede op i Luften. Flyveren nedkastede to Jærn-Hilsener; den ene slog ned i Vandet, medens den anden kun faldt 100 Meter fra Motorbaads-Flotillen. Luften sitrede og alle Ruder i Baadene sprang; men atter var vi sluppet med Livet, og de smaa Fartøjer, med hvilke man er knyttet saa nøje sammen, da de betyder ens Hjem og Hus, var kun lidt beskadiget. Overhovedet har Motorbaadene trods svære Strabadser hidtil haft faa Havarier.

Den 7ende November modtog Afdelingen Ilddaaben. Løjtnant S.'s Maskingevær-Afdeling havde faaet Befaling til at møde Fjenden ved Rathevalle, 1 Km. fra Nieuport. Det

var i de svære Dage, der kostede mangen brav Soldat hans Liv. Rasende Ild paa begge Sider. Dagen gik til Ende, det blev Nat og stadig kæmpedes der om hver Tomme Jord. Morgenen dæmrede; Taagen lettede og viste Slagets Størrelse. Der stredes om Bække og Mudderpøle, et lille Hus stormedes tre, fire Gange En ny Nat brød frem, og stadig bragede det fra alle Sider. Skrig blandede sig deri; det var et Helvede, der blev fyret med Ilden fra svære Granater og gnistrende Shrapnels.

121 Timer laa vi, Løjtnant S. og hans Afdeling, i denne vilde Granatild uden at faa en Bid varm Mad og uden Afløsning. Og Motorbaads-Besætningerne, blandt hvilke der befandt sig Mænd paa over 50 Aar, har slæbt de tunge Patronkasser til Maskingeværerne gennem Dynd og over Døde, til Kampen endte. Til den højtidelige Takkesang for Sejren klang over Markerne, og Menneskene trætte tumlede til deres Kvarterer.

Det var Æresdage for det frivillige Motorbaad-Korps, Dage, om hvilke der endnu længe vil blive talt, naar efter den haardt tilkæmpede Fred Flaget igen gaar til Vejrs paa Baadhuset ved Wannsee, og Motorbaadene atter mødes i fredelig Konkurrence.

3. Undervandsbaaden, dens Udvikling og Indretning.

Men Omtalen af Motorens Virksomhed til Søs i Verdenskrigen kan ikke slutes, uden at ogsaa Undervandsbaaden behandles, da Begivenhederne har vist, hvilket farligt Vaaben den er, og den tillige selv repræsenterer en Motorbaadstype. Ganske vist er denne tilpasset efter Undervandsbaadens Virksomhed, og Benzin eller Petroleumsmotoren er ikke længer Drivkraften, men ogsaa gennem den nu anvendte Diesel-Type sætter Eksplosionsmotoren stærkt Præg paa den maritime Krigsførelse. Ligesom Undervandsbaadens Togter i mangt og meget ligner Luftskeibenes og Flyvemaskinernes Farter og saaledes tager megen Interesse fangen, da de er rige paa Spænding og følges med Forstaaelse, fordi de stiller de største Krav til Mandskab og Motorer

— til Mandsvilje og Menneskesnille — saa at her igen det stolte Prædikat er paa sin Plads: »Med Staalnerver og Staalhjerter!«

Under den nordamerikanske Frihedskrig byggede David Bushnell 1742 det første undersøiske Fartøj, hvormed han til det fjendtlige Skib vilde befæste en Bombe, som et Urværk derefter skulde antænde, og i 1804 fremtraadte Robert Fulton med en lignende Konstruktion, og siden har Problemet Undervandsbaaden budt Opfindere et taknemligt Arbejdsfelt. Saaledes byggede 1850 en Tysker Bauer, i Kiel til Angreb paa den danske Flaade en Dykkerbaad, som imidlertid sank i Havnen ved et af de første Forsøg og først hævedes 30 Aar efter. Og i Aarene 1885 til 1888 konstruerede Svenskeren Nordenfelt fire Undervandsbaade, af hvilke Tyrkiet købte to med 150 Tons Deplacement og der i England foretoges Forsøg med en 250 Tons Baad. Ved denne Konstruktion benyttedes to Dampmaskiner som Kraftkilde, og naar der skulde dykkes, drevs Trykket i Kedlerne op til Maksimum (10 Atmosfærer), hvorpaa der slukkedes under Kedlerne, og ved kun at føde Maskinerne med Damp af 5 Atmosfærers Tryk kunde Nordenfelt med sin Undervandsbaad forblive neddykket i fem Timer med 9 Mands Besætning og opnaa en Timehastighed af fire Sømil.

Samme Fremgangsmaade anvendtes i en Del senere Konstruktioner, skønt Dampmaskinen er ret tung og dens Kedel optager megen Plads, ligesom Dampforraadet kun tillader en indskrænket Sejlads under Vandet. Derfor betød Anvendelsen af Motorer, der arbejdede med lette Oljer som Benzin og Petroleum, et betydelig Fremskridt, selv om dermed fulgte andre Mangler. Benzin og Petroleumsmotorerne befandt sig endnu i deres første Udvikling og lod sig ikke fremstille i store Hestekraftstyrker, saa at de kun kunde bruges som Drivkraft for mindre Undervandsbaade, foruden at Udblåsningen fra Motorerne indvirkede skadeligt paa Mandskabet. Hvorfor Undervandsbaaden først rigtig fik Betydning som Vaaben fra 1910, da de første vellykkede Marinetyper fremkom af Dieselmotoren, der kan fremstilles

i store Styrker og gaar med tunge Oljer, hvis Forbrændingsgasser i mindre Grad generer den menneskelige Organisme.

Styrkeforholdet mellem de krigsførende Landes Flaader af Undervandsbaade var ved Krigens Udbrud følgende: England: 75—80 færdigbyggede og 16 under Bygning, Frankrig: 70—75 og 12—20, Tyskland 35—40 og 12, og Japan: 15 og 2. Medens Tallene for de smaa Stater var: Holland: 10 færdige og 2 under Bygning, Danmark: 8 og 4, Sverrig: 7 og 3, Norge: 2 og 3, og Grækenland: 2 og 1. Italien havde 19 fuldendte og 7 i Bygning.

Undervandsbaaden fordømmes ofte for sin snigmorderiske Kampmaade, der i Ærlighed ikke kan maale sig med tidligere Tidens aabne Kampe mellem Sejlkrigsskibene; men den er heller ikke uærlig, da Undervandsbaadens Mandskab fører deres Kamp under stadig Indsats af Fartøjet og Livet. Og dertil kommer, hvad ikke maa glemmes, at hvor Pansertypens Fremkomst har gjort de smaa Landes Mariner ej blot kvantitativt, men ogsaa kvalitativt svagere overfor Stormagternes — og det var en Svaghed, der tiltog med Krigsskibenes voksende Dimensioner og Bygnings-Millionsummer — der byder Undervandsbaaden dem nu et virksomt Angrebs- og Kystforsvarsvaaben. En saadan Udvikling var øjensynlig, og denne Anskuelse begyndte allerede at gøre sig gældende før Krigens Udbrud og vil staa helt anderledes belyst ved dens Afslutning. Indtil da er det for tidligt at udtale nogen endelig Dom om disse Forhold, selv om det roligt tør siges, at der fremtidig maa regnes med Undervandsbaaden som en vigtig Faktor ved Kystforsvar og Angreb i aaben Sø, og at Torpedobaaden vanskeligt vil kunne maale sig i Værdi med Undervandsbaaden. Begge Typer har samme Opgave: at naa hen til et fjendtligt Skib og faa af-fyret en Torpedo samt derpaa slippe uskadt bort fra en Beskydning. Men medens Undervandsbaaden kan operere skjult, beror hele Torpedobaadens Mulighed for en heldig Gennemførelse paa dens store Hastighed.

Undervandsbaadens Udvikling staar som sagt i nøje Sammenhæng med den konstruktive Forbedring af Marine-Dieselmotoren — den dobbeltvirkende Totaktsmodel — ligesom den ogsaa kendetegnes af de fortsatte Bestræbelser i de sidste Aar for at skabe et offensivt Vaaben af Under-

vandsbaaden, hvilket har resulteret i stadig Tiltagen af dens Displacement og Motorkraft, saa at den moderne Undervandsbaad er paa 900 Tons med ca. 1800 Hk. Motorstyrke.

De forskellige Lande bygger deres egne Typer, der imidlertid hovedsagelig kun er forskellige i Detaljerne, saaledes at efterfølgende Beskrivelse, der støtter sig til det i Fig. 24 viste Snit gennem en Undervandsbaad, i det væsentlige passer for alle Typer. Og endnu skal blot anføres, at de fleste Mariner besidder nogle Baade, bygget ved det bekendte italienske Undervandsbaad-Værft i Spezzia og udstyret med Fiat-Motorer. De tyske Diesel-Motorkonstruktioner Augsburg og Krupp anvendes foruden af den tyske Marine ogsaa henholdsvis i franske og russiske Baade. Rusland har en national Undervandsbaad-Motor i Nobel-Modellen, medens Dieselmotorerne for de franske Baade især bygges hos Schneider i Creuzot, i England hos Vickers, og endelig Sulzer-Motoren, med hvilken de amerikanske Undervandsbaade er udstyret, ogsaa anvendes i de japanske.

Undervandsbaadens Skrog er cigarformet, da denne Facon er den gunstigste for Sejladsen under Vandet, og den cylindriske Udførelse tillige er meget stærk i Forhold til Vægten, saa at Skroget kan modstaa det høje Vandtryk under Nedykningen i større Dybder. Tidligere anbragtes Vandtankene, som fyldes, naar Undervandsbaaden skal dykke, indvendig i selve Baadskroget; men denne er nu fortrængt af den franske Ingeniør Laubeuf's Toskrogs-Model. Ved denne Udførelse er Trykskroget med dets stærke Vægge omgivet af et andet, tyndvægget Skrog, paa hvilket Undervandsbaaden svømmer under Sejlads i Vandoverfladen, hvorfor det ogsaa besidder de sædvanlige Skibslinjer for en gunstig Fremdrift. Ved Undervandsbaadens Nedykning fyldes Rummet mellem de to Skrog med Vand, saaledes at det i større Dybder betydelige Vandtryk maa modstaas af Trykskroget, der i Reglen er bygget saa stærkt, at det kan dykke til en Dybde af ca. 60 Meter, hvor Vandtrykket andrager 6 Kg. pr. cm^2 . Det ydre Skrogs tyndere Vægge trykkes ikke ind, da Vandtrykket udenfor og indenfor dem er det samme; og saaledes fremkommer der to Displacements-Tal for Undervandsbaaden, af hvilke det større

angiver det ydre Skrogs Vandfortrængning under Farten i Overfladen, det mindre Tryklegemets Størrelse, naar Undervandsbaaden er neddykket.

Ved Sejladsen under Vandoverfladen anvendes Dieselmotorerne ikke, da de forbruger megen Luft, idet Gasblandingen, der antændes i Cylindrene, jo hovedsagelig bestaar af Luft, og Luftforraadet i Tryklegemet derfor hurtigt vilde blive opbrugt. Ej heller vilde det kunne undgaas, at den forbrændte Gas i Udblæsningen forgiftede Luften, og gennem Bobledannelse af den bortledede Udblæsning vilde Undervandsbaaden forraade sin Nærværelse. Hvorfor Drivkraften ved Farten under Vandet er Elektromotorer, som fødes fra Akkumulatorbatterier, der atter lades under den næste Overflade-Sejlads, idet Dieselmotorerne trækker Elektromotorerne, som da arbejder som Dynamoer. Som det ses i Fig. 24 er Elektromotorerne anbragt lige bag Dieselmotorerne, medens Akkumulator-Batterierne har deres Plads foran disse sidste. Da Akkumulatortyperne endnu er ret tunge, maa Batterierne være forholdsvis smaa, saa at det er indskrænkede Energimængder, der kan opmagasineres, og da Elektromotorerne tillige har ringere Hestestyrke end Dieselmotorerne, besidder Undervandsbaaden en betydelig mindre Aktionsradius i neddykket Tilstand end ved Sejlads i Overfladen.

Da den tyske Undervandsbaad-Flaades Offensiv tiltrækker sig særlig Interesse, har et Par Talangivelser om de tyske »U-Baade« deres Værd. De moderne Eksemplarer, fra »U 17« og opefter, er alle 850 til 900 Tons store og har installeret 2 Totaktsmotorer paa 900 Hk. Imidlertid udvikler disse Motorer, der i udstrakt Grad er udført i Fosforbronze og derfor kun vejer 18 Tons Stykket, fra 1000 til 1050 Hk paa Bremsstand, hvilken Maksimum-Præstation de kan yde i længere Tid, hvorved Undervandsbaadens Hastighed stiger til 17 Knob i Vandoverfladen. Og da de tyske »U-Baade« er udstyret med store Brændselstank-Tanke, har de saaledes en Aktionsradius paa mellem 6000 Km. og 7000 Km.

Som alt nævnt, talte den tyske Undervandsbaad-Flaade ved Krigens Udbrud 27 Baade, medens den aarlige Bygningstilvækst var 12 til 14 Eksemplarer, og da Bygnings-

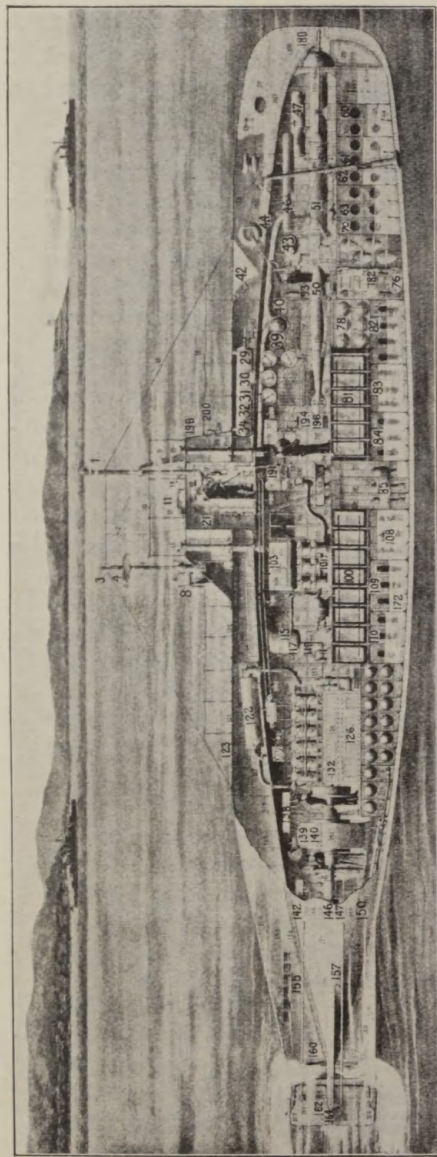


Fig. 24. Snit gennem en moderne Undervandsbaad.

- | | | | | |
|---|---|--|--|-----------------------------------|
| 1. Periskop. | 62. Tank for Brændselsolie. | 85. Samlingsventil for Tankene. | 122. Beholder for Udblesningen. | 147. Trykcleje. |
| 3. Skibslanterne. | 63. Længdeskovde i Brændselsoljetanken. | 100. Bageste Akkumulatorbatteri. | 123. Jalonier for Indjagning af Vand. | 150. Fundament for Trykclejet. |
| 4. Signallanterne. | 70. Miner. | 101. Elektrisk Luft-Brændselsolie- og Vandpumpe. | 126. Brændselsolie-Trykank for Drivkraftsmaskinen. | 155. Styrstang til Siderøret. |
| 8. Siderørsrat. | 76. Slusedør til Mine-lægning. | 103. Trykmanometer. | 132. Dieselmotoren. | 157. Styrstang til Dybderøret. |
| 11. Hovedluger. | 78. Beholdere for komprimeret Luft. | 108. Svømmetank Nr. 1 (Agerskibs). | 138. Automatisk Tryk-smører. | 160. Skrue. |
| 21. Kommandotårn. | 81. Forreste Akkumulatorbatteri. | 109. Svømmetank Nr. 2 (Agerskibs). | 139. Maskintelegraf fra Kommandotårnet. | 162. Siderør. |
| 23. Dybdemanometer. | 82. Svømmetank Nr. 1 (Forskibs). | 110. Svømmetank Nr. 3 (Agerskibs). | 140. Elektromotor. | 164. Dybderør. |
| 30. Trykmanometer. | 83. Svømmetank Nr. 2 (Forskibs). | 115. Vakuums-beholder. | 142. Omdrejnings-tæller. | 172. Dobbeltbund. |
| 31. Elektricitetsmaaler. | 84. Svømmetank Nr. 3 (Forskibs). | 117. Manometer. | 146. Kobling for Skruetaklen. | 180. Ydre Torpedo-Udskydningsrør. |
| 32. Lufttryksmanometer for Baadens Agerparti. | 61. Ankerhus. | 119. Haandpumpe. | 182. Udgangsdoor for Dykkeren. | 191. Brandslange. |
| 34. Dybderørsrat. | | | 193. Patentlidslukker. | 194. Dybderørs-Standviser. |
| 39. Lufttryksmanometer for Baadens Forparti. | | | 196. Elektrisk Varmeovn. | 198. Maskintelegraf. |
| 40. Ventilator. | | | 200. Signalløjtje. | |

tempoet ikke kan forceres videre, er der i de forløbne Krigsmaaneder antagelig fuldendt 8 Baade, saa at Antallet af Undervandsbaade saaledes naar op til 35, hvorudover det næppe heller vil stige, da der stadig maa regnes med Krigstab. Imidlertid havde Krupp under Bygning for den russiske Regering en Række 1800 Hk. Totakts-Dieselmotorer, som skulde installeres i nogle Undervandsbaadskrog, der byggedes paa russiske Værfter. Nu forsøger Tyskerne vel at indbygge disse Motorer i 1000 Tons Baade, og skulde de derved skabe den stærkt drøftede 20 Knobs Undervandsbaad, vilde de besidde en særdeles virksom Offensivtype og derved forøge deres Chancer i Undervandsbaadkrigen.

Men for at komme tilbage til Beskrivelsen, saa indskrænker Elektricitetsforbruget sig ikke til Fødningen af Elektromotorerne; da der maa økonomiseres med Luften, og enhver Forurening af den undgaas, foregaar tillige Tilberedelsen af Maden, Belysningen og Opvarmningen ved Elektricitet, der ogsaa anvendes til forskellige Hjelpe-Elektromotorer til Betjening af Pumperne, Styringen, Ankerspillet o. s. fr. Da Benævnelsen Undervandsbaad forleder mange til at tro, at denne Krigstype altid sejler under Vandet, vil det nu forstaaes, at Føreren kun i paakrævet Tilfælde foretager en Neddykning, fordi altsaa herunder Energimængden i Akkumulator-Batterierne angribes stærkt og Aktionsradien derved betydelig formindskes, og Motor-Dykkerbaad vilde maaske være en mere korrekt Betegnelse. Og Gang paa Gang gaar det da ogsaa igen i Skildringerne af de tyske »U-Baades« Krigsfarter, at Føreren til det yderste økonomiserede med Elektriciteten og kun ofrede en Minimumsmængde til Lys, Varme og Mad, saaledes at Mandskabet ofte maatte udrette deres dagelange, anstrængende og farlige Tjeneste i Dybets bitterlige Kulde og nøjes med kold Mad. Og med Hensyn til den økonomiske Omgang med Luftmængden kan anføres, at Mandskabet er inddelt i to Hold, der skifter med 4 til 6 Timers Tjeneste, og at det Hold, der har Frivagt, altid skal gaa i Køjerne, da et Menneske under Søvn aander svagere og saaledes forbruger mindre Ilt.

Ved Neddykningen forringes Displacementet, som allerede blev nævnt, ved at Tankene mellem de to Skrog fyldes

med Vand, og de hertil anvendte Ventiler betjenes fra Midterpartiet. Tankene er anbragt saaledes, at Undervandsbaadens Svømmestilling ikke forandres ved deres Fyldning, og Ligevægten opretholdes ved Hjælp af to smaa Tanke, en forude og en bagude, der staar i indbyrdes Forbindelse ved et Rør, saaledes at der kan tilvejebringes en Vægtforskydning ved at pumpe Vand fra den ene Tank til den anden. Naar Vandballast-Tankene er fyldte, ligger Undervandsbaaden i Flugt med Vandoverfladen, og den videre Neddykning foregaar ved Brugen af Dybderør, der ganske ligner, svarer til og virker som Højderøret paa en Flyvemaskine. Det er horizontale Flader, der ved at stilles i Skraastilling opad eller nedad gennem det udøvede Tryk under Farten mod Vandet bringer Baaden i tilsvarende Stilling. Tillige modvirker Dybderørene den Tilbøjelighed, de bagtil anbragte Skrue har til at suge Bagpartiet ned.

Den moderne Undervandsbaad har to til fire Torpedo-Udskydningsrør, som oftest er anbragt helt forskibs. Torpedoerne, der jo selv er smaa Undervandsbaade, har en Længde af 5 til 6 Meter og drives med Trykluft frem af en egen Skrue, der giver en Timehastighed af ca. 35 Sømil. Ogsaa Udskydningen fra Torpedorøret foregaar ved Trykluft, og herunder slaar en Vægtstang paa Torpedoen mod et Anslagsstykke i Røret, hvorved Forbindelsen udløses mellem Tryklufskedlen og Trykluftmotoren, der trækker Torpedoen Skrue.

Ved vandtætte Tværskodder er Undervandsbaaden delt i forskellige Afdelinger, og den styres og ledes fra Kommandotaarnet i den midterste, hvor de forskellige Haandtag og Betjeningsstænger findes. Her er ogsaa Periskopet anbragt, der kan drejes i alle Retninger og ved et System af Linser virker som et Camera obscura, saaledes at det gør det muligt for Manden ved Rattet og Føreren at iagttage, alt hvad der foregaar paa Overfladen, naar Baaden sejler under Vandet.

Undervandsbaaden har maattet dele alle nye Opfinders Lod: at være udsat for Uheld, men efterhaanden som Erfaringerne er blevet rigere, er man ogsaa blevet i Stand til at træffe virksomme Forholdsregler. Det farligste Uheld, der

kan overgaa Undervandsbaaden, er Indtrængning af Vand ved et Havari eller en Kollision. Da den neddykkede Baads Deplacement kun er saa stort, at det omtrentlig udligner Vægten, betyder det indtrængende Vand en Deplacements-Forringelse og Vægtføøelse, og hvis Dybderorene ikke kan modvirke det derved optrædende, nedadvirkende Tryk, synker Undervandsbaaden ned paa Havbunden. Sikringsforanstaltninger herimod er foruden de allerede nævnte vandtætte Skodder, der indskrænker Havariet til en enkelt Afdeling, Vandballasttankenes Indretning, idet de kan tømmes ved Trykluft, hvorefter Undervandsbaaden ved den heraf resulterende Deplacementsforøelse stiger op til Vandoverfladen. Den højtkomprimerede Trykluft, der anvendes her til, opmagasineres i stærke, cylindriske Beholdere, som under Sejladsen i Vandoverfladen fyldes fra Luftkompressorer, der drives af Dieselmotorerne. Tryklufften anvendes tillige til Fornyelse af Luften i Tryklegemet og til Udskydning af Torpedoerne, som omtalt. Medens en anden Sikkerhedsforanstaltning er den tunge Sikkerhedskøl, som hurtigt kan løsnede inde fra Tryklegemet; herved fremkommer en betydelig Opdrift, der ogsaa vil bringe Baaden op til Overfladen.

Imidlertid kan Havariet være saa alvorligt, at Undervandsbaaden ikke kan klare det ved egen Hjælp, og for saadanne Tilfælde besidder den tyske Marine en særlig Redningsdamper. Denne opsøger Ulykkesstedet, som Undervandsbaaden har markeret ved en opsendt Bøje, der tillige indeholder en Telefon, saa Redningsmandskabet kan sætte sig i Forbindelse med Folkene i den sunkne Baad. Og her gælder det da fremfor noget Tilfælde, at »hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp«, da Undervandsbaadens Mandskab kun en vis Tid kan leve af Luften i Tryklegemet, inden det overvældes af Kvælningsdøden.

Dykkere gaar da ned og anbringer Bjergningskabler, der ender i Kroge, i Hager udvendig paa Undervandsbaadens Skrog, og disse Dykkere kan arbejde til en Dybde af 60 Meter. Er Baaden sunket paa en endnu større Dybde, sender dens Mandskab en Bøje op med en tynd Line, til hvilket Bjergningskablet befæstes, hvorefter Mandskabet

selv trækker det ned og paahægter det. Hvorpaa Redningsdamperen hæver Undervandsbaaden.

Men stormfuldt Vejr kan forsinke Bjergningsarbejdet, og det indesluttede Mandskab modvirker da Faren for Kvælning ved forskellige Foranstaltninger. I alle Afdelingerne findes der Beholdere med Reserveforsyning af Ilt, og en kraftig Ventilator suger Luften gennem en Række Patroner, fyldt med Potaske, der absorberer Kulsyren og Vanddampene, og hvis dette Luftrenselsesanlæg fyldes med Vand, tager hver Mand sin Potaskepatron og holder den for Munden ved hver Udaanding. Da der i Kiel Fjord ovegik en af de første tyske Undervandsbaade »U 3« et Havari, og den i mange Timer laa paa Bunden, før den hævedes, kunde den 28 Mand store Besætning ved denne Foranstaltning uden at kvæles opholde sig i det forreste Torpedorum.

Og er det da paa Hældningen med Forraadet af frisk Luft og Føde, kan Mandskabet som en sidste Mulighed forlade Undervandsbaaden, udstyret med et Redningsbælte, som indeholder en Potaskepatron og en mindre Forsyning frisk Luft, der gennem et Rør føres ind i Munden. Lugen aabnes da, og Manden stiger op til Overfladen; men det er som sagt en Fremgangsmaade, der kun anvendes i yderste Nødtilfælde, da den af to Grunde er farlig, først fordi Vandet ved Lugens Aabning strømmer ind i Mandskabets sidste Opholdsrum, og dernæst fordi det er meget farligt at stige saa hurtigt op til Overfladen fra en stor Dybde, da det menneskelige Legeme derved udsættes for stor Trykforskel. Den nævnte tyske Undervandsbaad-Redningsdamper »Vulcan« er derfor udstyret med et saakaldt »Dekompressor-Rum«, hvori Manden øjeblikkelig anbringes efter Opdykningen og straks udsættes for det Tryk, der herskede i Undervandsbaadens Dybde. Gradvis formindskes Trykket derefter indtil det normale, hvorved der delvis bødes paa de farlige Virkninger. —

Men de tyske Undervandsbaade har paa deres lange Farter vist, at de allerede besidder stor Driftssikkerhed og dertil er blevet et farligt Vaaben. Saa snart et fjendtligt Skib kommer i Syne, dykker Undervandsbaaden saa langt ned, at Periskopet kun lige rager op over Vandet, og naar

Modstanderen nærmer sig, gaar Baaden endnu længere ned og holder den rette Kurs ved Kompassets Hjælp. Under Angrebet formindskes Hastigheden, eller Baaden standser helt, medens Periskopet stilles i Vandkanten. Dette er forbundet med en Afstandsmaaler, og naar Føreren har overbevist sig om, at Undervandsbaaden staar med Forpartiet direkte mod Maalet, gaar han angrebsvis til Værks, saaledes som den kendte tyske Marineforfatter Otto von Gottberg levende skildrer i efterfølgende Beretning i »Hamburger Fremdenblatt«:

4. „U 16“s Togt.

Da de truende Skyer fra det frembrydende Krigsuevej samlede sig paa Europas Himmel, befandt Kaptajnløjtnant Hansen sig som Rekonvalescent i England med Orlov; det var her bekendt, at han var tysk Søofficer og Fører af en af Undervandsbaadene. Derfor gav hans engelske Værtinde ham en Dag følgende Raad: »Jeg vilde i Dag gaa hen paa Posthuset; thi der kunde være kommet vigtige Meddelelser!« En Time senere læste Kaptajnløjtnanten et Telegram som, kaldte ham hjem, fik hurtigt samlet sine Ejendele og tog Afsked med Damen, idet han takkede for hendes kloge Raad. Med Pegefingeren truede hun spøgende ad ham og sagde: »De ved Navnet paa den Krydser og Torpedojager, hvorpaa min Sønnere forretter den samme Tjeneste som De. Torpedér ikke disse Skibe.«

»Ikke for alt i Verden!« lo Hansen, og har hidtil holdt Ord, da han endnu ikke har mødt de to Krigsfartøjer. Han naaede det sidste Tog, der kunde føre en tysk Officer til Kysten, og hørte under Kørslen gennem England svirrende Krigsrygter. Medens Befolkningen i hans Hjemland endnu talte tillidsfuldt om Fredens Bevarelse. Gennem Cigarrøg og over en Kop dampende Kaffe saa han fra det høje Bellevue i Kiel ud over den glitrende, blaa Bugt, da et Ekstrablad forkyndte Mobiliseringen. Han betalte, rejste sig og gik til Fods til den Plads, paa hvilken Krigen stillede ham: »U 16«s Kommandobro. — Paa Strandvejen kom hans Oppasser løbende ham i Møde og modtog Befaling til Ind-

skibning med Kofferterne. Hurtig toges Teltene ned, og Kiel forlodes for en Tid.

Næppe var alt og alle om Bord, før der kom Ordre om »Afgang!« »De smaa graa« (de tyske Undervandsbaades populære Benævnelse) skulde rekognoscere, hvor Fjenden samlede sine Eskadrer, og »U 16« gyngede snart paa sit første Krydstogt til Orkneyøerne. Skuffet bragte Hansen den Melding hjem, at der intet var at se af Englænderne. Næste Rekognosceringsfart bragte ham op i Nærheden af den norske Kyst; det var en smuk Solskinsdag, da han, dampende langs Kysten, fik Øje paa de første Englændere, en Krydser og en Torpedojager. Han tænkte paa sin Værtinde paa den anden Side Havet, men beredte sig dog til Angreb. Men paa den spejlblanke Overflade saa Modstanderen den Luftboblebane, Skuddet tegnede, drejede af og formerede Linje. —

Hansen krydsede ud for Stavanger, da der forude til Styrbord ragede et Periskop op af Vandet. Neddykket nærmede han sig det med yderste Fart, saa langt Sikkerheden tillod, tømte saa Ballasttankene og viste sig. Besætningen paa den anden Baad kunde kende hans Fartøjs Silhouet og hilste med det tyske Flag. Da et saadant Møde mellem to Undervandsbaade er sjældent i fremmede Farvande, løb de op paa Siden af hinanden, hvorpaa Førerne udvekslede Nyt om Modstanderen. Ved Afskeden spurgte Kammeraten til sidst Hansen, hvor længe han endnu vilde drive om deroppe. »Otte til ti Dage!« Den anden lo ham ud, men »U 16's« Fører holdt Ord og slog den hidtilværende Rekord for længste Fraværelse fra det hjemlige Basis.

En anden af »U 16's« Sørejser gjaldt ogsaa Rekognoscering, saa langt som til Shetlands- og Færøerne; og Hansen huskede med Behag, hvorledes en svær Søgang, der hindrede Sejladsen, havde givet Lejlighed til at hvile ud i hele 12 Timer i en stille Bugt, fjernt fra Verdenen. Naar der tilbyder sig en saadan Mulighed for Søvn, tager Besætningen Hængekøjerne i Brug; dog gynger kun den ene Halvdel i Tovene. Thi Mandskabet er delt i to Hold, hvorfor Matrosernes Vedkommende 4 Timers Tjeneste, og for Fyrbøderne 6 Timers Arbejde veksler med en lige saa lang Fri-

vagt, der benytttes til en Blund. For at alle kan ligge ned bredes Køjerne ud bag Torpedo-Udskydningsrørene, da de byder mere Plads lagt fladt ned. Lysene slukkes for at spare paa Elektriciteten, og Vinduerne maa lukkes med Staalblændere til Beskyttelse mod det høje Vandtryk. I det ravnsorte Mørke snorker hele Besætningen paa én Mand nær, der skal holde Vagt og melde, hvis Strøm eller Søgang flytter Baaden.

Da »U 16« laa sejlklar ved Helgoland i de første Dage af Februar, afventede Føreren med særlig utaalmodig Spænding, hvorhen den næste Opgave vilde sende ham. Snart glædede en Befaling ham, der bød ham gøre Kanalen usikker for Fjendens Skibsfart. I Kanalen er der mest Bytte at gøre, hvorfor de »smaa graa« med særlig Forkærlighed tumler sig der.

Den 9. Februar gryede med smukt Vejr, men bragte ud for Maas Fyrskibet ved den hollandske Kyst tæt Taage. Ti Timer senere klarede det op. »U 16« steg op til Overfladen og fandt Solen paa Himlen og Arbejde paa Vandet. Føreren lod en Hollænder paa ca. 6000 Tons standse, og en Officer bragte Skibspapirerne om Bord paa Undervandsbaaden. Ladningsmodtagerne var Hollændere, altsaa tog Hansen Afsked med den fremmede med et beklagende »Gør mig ondt at have opholdt Dem«.

Skyer dækkede Solen, og et let graat Slør faldt over Vandet, da Forstavnen af en stor Damper pludselig dukkede frem. Endnu før den blev prajet, højste den det hollandske Flag, vendte om og luskede af. Det var mistænkeligt, da hollandske Skibe ikke behøver at frygte Mødet med tyske Undervandsbaade; de ved, det beklages, at Krigen tvinger til at standse de neutrale. Forgæves gav Hansen Stoppe-signal. Den fremmede sejlede videre med forstærket Kraft og begik saaledes en for neutrale utilgivelig Fejl, der berettigede Undervandsbaadens Fører til at skyde. Men Hansen vilde endnu lade Naade gaa for Ret og lod kun et Maskingevær tale som en Formaning om at standse. Dagen hældede. Flygtningen holdt »U 16's Køl vand. Saa blev det mørkt og Forfølgelsen maatte indstilles. Senere viste det sig, at

Damperen, der var undsluppet ved for stor Overbærenhed, havde været den engelske »Laertes«.

Ud for Calais blev Vejret igen saa usigtigt, at »U 16« maatte tilbringe mange Timer i Dybet. Da den atter var dukket op, lod den Besætningen paa en lille Englænder gaa fra Borde og torpederede den hurtigt, fordi franske Torpedobaadsjagere nærmede sig. Hansen undslap dog let disse Forfølgere. Om Aftenen saa han foran Le Havre, at en Damper vilde løbe ind i Havnen; han spærrede den Vejen og signaliserede til den, at den skulde standse. »Dulwich« var dens Navn, og hurtigt og lydigt steg Besætningen i Redningsbaadene. Et Torpedoskud rev Damperen op til Skorstenen og sendte den ned til Fiskene.

Ud for Cherbourg vendte »U 16«. En Damper vilde forlade Havnen, blev Undervandsbaaden var, drejede til Flugt og hejste det franske Flag; Kaptajnen troede vel snarere at have en fransk end tysk Undervandsbaad for sig. Som en Sikkerhedsforanstaltning viste Hansen de tyske Farver, spærrede ham Vejen og maatte hyppig gentage sit Signal før han kunde tvinge Franskmanden til at stoppe. 24 Mand og to Kvinder med nogle Børn stirrede fra Agterdækket paa den dristige lille graa, der vilde give franske Somænd Befaling i Synsvidde fra deres Kyst. For Kvindernes og Børnenes Skyld torpederede Hansen ikke Fartøjet, da det viste sig ulydig mod hans Signal.

Saa stærkt prægede Ridderlighed Førerens Handlinger, at han for Kvindernes og Børnenes Skyld udsatte sit eget Skib og Mandskab for Fare; medens fire af hans Folk roede over til Franskmanden med Sprængpatroner, tog han Redningsbaaden med Passagerne paa Slæb. De fire fandt paa »Ville de Lille« en af dets Herre forladt lille Foxterrier, der satte sig hæftig til Modværge. Fanget i en Sydvest bragtes den om Bord i »U 16«, hvor den stadig optraadte udfordrende og trodsig. Den vidste øjensynlig lige saa lidt om de virkelige Krigsforhold som de russiske Generaler, og syntes tilbøjelig til at tro paa en snarlig Sejr for de franske Vaaben, saa at den i Begyndelsen slet ikke vilde tage Føde af tyske Hænder. Men da man viste den Krigskortet med de smaa Markeringsflag, kapitulerede den

dog og deltager nu som en vagtsom Krigs- og Undervandsbaad-Hund i Jagten paa Englænderne. Ogsaa franske Hunde kan ofte være klogere end Mennesker.

En Sprængpatron sendte først »Ville de Lille« til Himlen og derpaa til Helvede. Hansen forsynede dens kvindelige Passagerer med Mad og Uldtæpper til dem og Børnene og slæbte dem saa tillige med den 24 Mands Besætning ind under Land ved Barfleux. Her, tæt ved Kysten, kastede han Baaden los, da igen en Damper viste sin Røgsøjle. Det var et norsk Skib, hvis Papirer blev befundet i Orden. Kaptajnen havde givet Oplysningerne paa Engelsk og fik Svar paa samme Sprog; da »U 16« sejlede bort, idet den viste det tyske Flag, sendte Normanden begejstrede Bifaldsraab efter den. Han havde tydeligt troet at forhandle med en engelsk Søofficer og lod nu sit Sømandshjerte glad anerkende det Vovemod, Undervandsbaaden lagde for Dagen ved sin Virksomhed fjærnt fra Hjemmet.

To Dage senere bragte Midnatten den 18de Februar, og endnu inden hin betydningsfulde Morgen gryede, torpederede Hansen ud for Dieppe den engelske Damper »Dinorah«, der transporterede Heste og Kanoner. Da han saa, at Besætningen kunde redde sig i Baadene, søgte han videre efter nyt Bytte. Desværre tvang Forholdene snart Baaden til at vende om og forsøge at naa hjem gennem tæt Taage. Helgoland syntes skønnere end nogensinde før, da Mandskabet efter den lange og anstrængende Sejlads saa den røde Klippeø med den hvide Forstrand og det slanke Fyrtaarn. Det første Spørgsmaal: Hvor mange? kunde Hansen besvare med: »5 Dampere paa 13 Dage«, det er propert Arbejde, som ogsaa »U 16« har naaet med samme Tal.

Da det overtrætte Mandskab løb ind i en Havn paa vor Kyst, saa de den større Undervandsbaad, som Hansen snart skal føre til nye Bedrifter, og de 30 Mand, som foreløbig har Krav paa Hvile, spurgte: »Hr. Kaptajnløjtnant, lader det sig gøre, at vi kommer med?«

III. Flyvemaskinen og Luftskebet i Krigen.

1. Udvikling og Typer.

Som Krudtet er Luftballonen en oprindelig kinesisk Opfindelse, der nævnes i en gammel Missionær-Beretning om en Tronbestigelsesfest i det himmelske Rige, medens dens Opfindere i nyere Tid er Brødrene Joseph og Etienne Montgolfier, som i 1783 opsendte den første Varmluftsballon, som den Type benævnes, da Opdriften beror paa, at Luften ved Opvarmning bliver lettere. Men Udførelsen var primitiv: Papirshylster og aabent Ildsted, og endnu samme Aar skabte Professor Charles den anden Type, som gennem Aarene har holdt sig omtrent uforandret til videnskabelig og Sportsbrug, med kugle- eller pæreformet Ballonlegeme, et Hylster af gummeret eller ferniseret Bomulds- eller Silketøj og Gas- eller Brintfyldning.

Tidlig forsøgte ogsaa en militær Anvendelse af Luftballonen, saaledes i Slaget ved Fleurus 1794, hvor Franskmandene fra en i et Kabel opsendt Ballon foretog Observationer, der pr. Telefon meddeltes Feltherren. Denne Anvendelse af Friballonen i bundet Tilstand hindredes stærkt af dens Slingren for Vinden, hvorfor den nu til Observationsbrug i alle Landes Hære er fortrængt af den Parseval-Sigsfeld'ske Drageballon, der, som Benævnelsen antyder, er en Forening af Drageprincippet og Ballonen. Den bestaar af et i Vindretningen skraatstillet Ballonlegeme, og en Slingren i Luften forhindres af en bag- og nedadtil anbragt, luftudspilet Stabiliseringspose og af to Finner paa Siderne. Opstigning og Nedtagning foregaar ved elektrisk Kabelspil.

Forud for alle andre Luftfartøjer har Drageballonen, at den staar i stadig Forbindelse med Jorden, hvorfor den fortrinsvis egner sig til Indskydning og Dirigering af Artilleriild. Derfor har Tyskerne ogsaa gjort ret udstrakt Brug af den i Forbindelse med de 42 cm Mørsere og derved givet en Del Flyvemaskiner, som ellers maatte været anvendt i Samarbejde med det svære Skyts, fri til andre Opgaver. Selv om maaske atter nogle Aeroplaner har maattet være flyvende Vagt for disse Drageballoner, da den Mangel klæber ved dem, at de som stillestaaende Maal er temmelig udsat for Angreb fra Fjendens Flyvere og Artilleri.

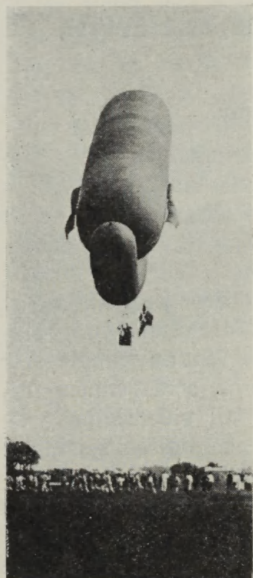


Fig. 25. Drageballon
(set bagfra).

Under Venedigs Belejring i 1849 forsøgte Østrigerne et Luftbombardement ved en Dag, Vinden bar ind over Byen, at opsende smaa Balloner, hvortil var hængt Bomber, som var beregnet at styrte ned og eksplodere efter en vis Tids Forløb. Uheldigvis viste Vindretningen sig en anden i højere Luftlag, saa at Ballonerne drev tilbage og Bomberne eksploderede over Østrigernes egne Stillinger. Hvorimod det under Paris' Belejring i 1870 lykkedes Franskmandene at afsende 65 Balloner, der transporterede 164 Personer (deriblandt Gambetta), 381 Brevduer, 5 Hunde og 10,675 kg Post. Medens Forsøg paa udefra at naa Hovedstaden i Ballon mislykkedes, idet dog en Forbindelse opretholdtes gennem Brevduerne, der vendte tilbage med fotografiskformindsket gengivne Breve.

Da Paris nær atter var blevet belejret igen sidste Efteraar, har det sin Interesse at undersøge Betingelserne for en heldig Gentagelse af denne Ballontjeneste, hvor Modstanderen nu raader over Automobiler og Flyvemaskiner til at

optage en Forfølgelse, og Materiale for en saadan Undersøgelse afgav en Konkurrence, der sidste Foraar afholdtes i Frankfurt a. M. Fra den tænkte belejrede By sendtes 8 Balloner op, som foroven var forsynet med et Nummer, og lige saa mange Flyvemaskiner skulde da konstatere Numrene, Ballonerne bar, i hvilket Tilfælde de regnedes for uskadeliggjort. Medens de ansaas for fanget af Automobileerne, om disse naaede Landingsstedet, før Ballonføren kunde naa at afsende et Telegram.

Resultatet blev, at 1 Aeroplan, med Fører og Observator, fløj over 7 af Ballonerne i 1 Time 45 Minutter, 1 over 7 Balloner i 2 Tim. 59 Min., 1 over 6 Balloner i 1 Time 16 Min., 1 over 4 Balloner i 1 Time 24 Min., 1 over 4 Balloner i 1 Tim. 38 Min. Et Biplan havde iagttaget 6 Balloner, men ikke noteret deres Numre, og to Flyvemaskiner tvang Motoruheld til at lande under Konkurrencen.

Halvdelen, 4 Balloner, blev fanget af Automobileerne.

Alle tre Eksempler paa Friballonens Deltagelse under Krigsforhold vidner om dens Afhængighed af Vindens Magt, hvorfor det næste Skridt mod Luftens Beherskning var at forvandle Balloner til et styrbart Luftskeib; men da en paa een Gang stærk, let og paalidelig Kraftkilde manglede, løb Aarhundredet ud, før Opgaven var fuldt løst. For lykkedes det end Giffard at foretage en Luftfart i 1852 med et styrbart Luftskeib, drevet af en 3 Hk. Dampmaskine, og Brødrene Tissandier i 1881, hvor deres Luftskeib dreves af en Elektromotor, med Fødning fra et Akkumulator-Batteri, var Hastigheden i begge Tilfælde for ringe, henholdsvis 11 og 15 km, og Luftskeibene derfor kun manøvreringsdygtige paa faa af Aarets Dage. Og selv efter at et nyt Luftskeib »La France« i 1884 formaaede at udføre Kredsflyvninger og opnaaede en Timehastighed af 23 km, var det kun af liden praktisk Værd; Kraftkilden var ogsaa her en Elektromotor og Batteri, og Konstruktørerne, de to Officerer Renard og Krebs, indsaa, at deres i Realiteten løste Opgave først lod sig føre videre, naar der fremkom en ny, let Motor.

Automobilets Udvikling bragte den i Benzin-Eksplodingsmotorens Skikkelse; fra Dampmaskinens 25 kg pr. udviklet Hestekraft og Elektromotorens 75 kg pr. Hk. sank Hk.-

Vægten til faa kg, ja til under 1 kg ved moderne Flyemotorer. Med finansiel Støtte af de rige Sukkerfabrikanter Lebaudy og for dem konstruerede Ingeniør Julliot det første, fuldt brugbare Luftskeib, der straks paa den første Opstigning i 1902 opnaaede en Hastighed af 36 km i Timen, og snart opstod en Række franske Luftskeibstyper, som Astra-Torres, Clement-Bayard og Zodiac (Spiess), medens ogsaa andre Lande optog Konstruktionen af Luftskeibe, og gode Resultater naaede især Italien med Forlanini og »P.« og »M.« Militærluftskeibene og Tyskland, der i de sidste Aar har indtaget en ledende Stilling paa dette Omraade med Zeppelin, Schütte-Lanz, Parseval og Gross Konstruktionerne.

Alle Luftskeibe inddeles i to Hovedgrupper, eftersom de hører til det bløde eller stive System, hvorved forstaaes, om Bæreelementet holdes i Form ved indre Luftposer alene (de saakaldte Ballonets) eller ved et Afstivningsstel. Det sidste er Tilfældet ved Zeppelin og Schütte-Lanz Skeibene, hvor Materialet er henholdsvis Aluminium og Træ, og almindeligvis regnes Grev Zeppelins Luftskeibe for de bedste. Naar undtages Hastighedsrekorden paa 82 km i Timen, som indehaves af et Astra-Torres Luftskeib, var ved Krigens Udbrud alle andre Højest-Præstationer udført med Zeppelinere (som en af de mest vellykkede Luftfarter kan nævnes den, »L. 3« udførte den 22. Maj i Fjor, hvor den fløj fra Friedrichshafen over Basel, Frankfurt a. M., Metz, Bingen og Bremen til Helgoland, tilbage til sidstnævnte By og efter at have været 34 Timer i Luften landede i Johannisthal ved Berlin). Zeppelin Luftskeibene gaar med en Hastighed af 80 km i Timen og kan naa en Højde af 3500 Meter.

Da der ofte hersker Forvirring med Hensyn til Zeppelin Skeibenes Benævnelse, der angives med Bogstaver, kan det tjene til Oplysning, at alle Skeibene har et Værkstedsnummer, »L Z« og et Tal, der angiver dets Plads i Bygningsrækken (ved Krigens Udbrud var »L Z 26« omtrent færdig paa Friedrichshafen Værftet, og man kan sikkert gaa ud fra, at selv ved forceret og Natarbejde højst en halv Snes Zeppelinere er blevet fuldendt der og paa det andet Værft i Potsdam i den forløbne Tid af Krigens, idet to Skeibe begge Steder kan være under samtidig Arbejde og 3 Maanedre

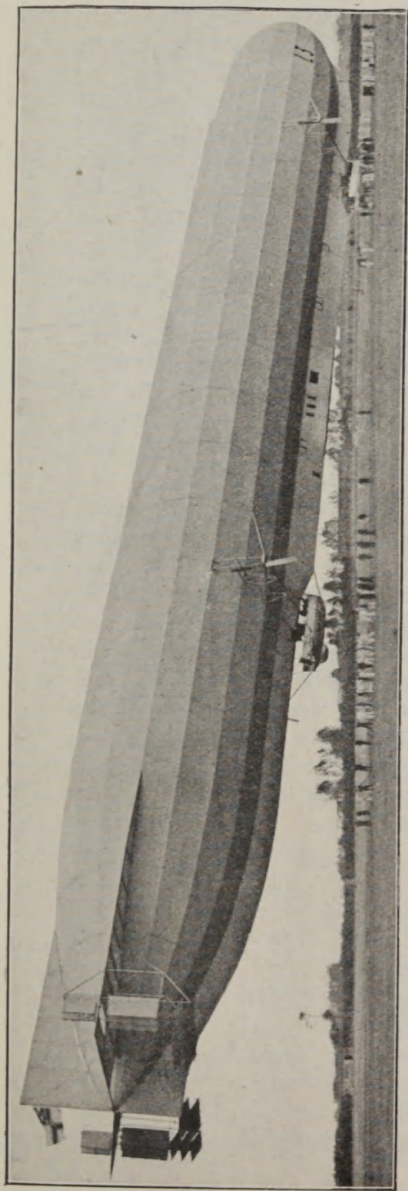


Fig. 26. Det tyske Zeppelin Marinluftskib „L 3“.

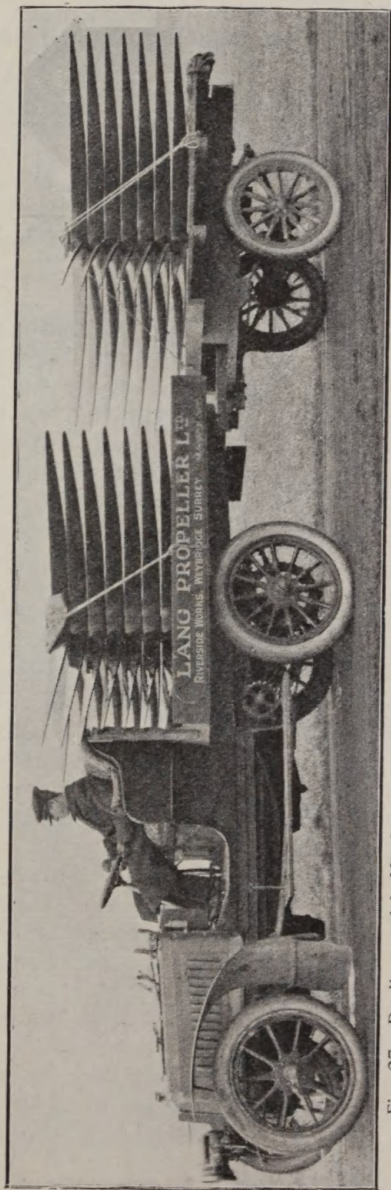


Fig. 27. Daglig engelsk Hærløerance af Propellere pr. Automobil. Bemærk Paahangsvognen paa Luftringe.

sættes som laveste Bygningstid). De militære Luftskibe betegnes med et Z. og et Romertal (deres Nummertal) og Marinens betegnes med L. og Arabertal. Saa at »L 3«-Betegnelsen angiver, at ovennævnte Luftfart udførtes af et Marineluftskib, det samme, der i Februar strandede og ødelagdes paa Fanø, medens Angivelsen »L 4« for det andet tyske Luftskib, der forulykkede Dagen efter, saaledes ikke behøver at sige, det var en Zeppelin, og der er netop Grund til at antage, det drejede sig om en Schütte-Lanz.

Astra-Torres-, Clement-Bayard- og Parseval-Luftskibene repræsenterer »det bløde System«, hvor Bærelegemet alene holdes i Form ved indre Luftposer (Ballonets); da der stadig undviger Brint, og Ballonlegemet skal være udspilet for at byde ringeste Luftmodstand, pumpes der efterhaanden et Kvantum Luft ind i Luftposerne, der svarer til den mistede Brintmængde. Og hvor der anvendes to Ballonets, som ved Parseval Konstruktionen, benyttes de ogsaa til Højdestyringen, idet Luftskibet bringes i Skraastilling opad eller nedad ved henholdsvis Formindskelse og Forøgelse af Luftvolumet i den Forskibs- og Bagskibs Ballonet. Da saaledes den Dødvægt er undgaaet, som Afstivningsskelettet repræsenterer, kan Bærelegemet være mindre, saa at Luftskibene efter det bløde System er mere haandterlige og lettere lader sig anvende i Felten, ja endog transportere paa en enkelt Vogn i tomt Tilstand. Men da kun een Gondol med 1 eller 2 Motorer kan indgaa i Konstruktionen i Modsætning til to à tre Gondoler med 3 eller 4 Motorer ved Konstruktioner efter det stive System, er Hastighed, Aktionsradius og Transportevne ogsaa mindre.

Og endelig er de franske Lebaudy- og de tyske Gross-Luftskibe Repræsentanter for en Mellemtyp, baade med Hensyn til Størrelse, Fortrin og Mangler, idet de er udstyret saavel med et let Afstivningsstel som Ballonets og saaledes kan henføres til et halvtstift System.

Selv om Motoren (eller Motorerne) gaar i Staa, styrer Luftskibet ikke ned, fordi Opdriften stammer fra Bærelegemet, og da dette ogsaa er Tilfældet med *Friballon*en og *Drageballon*en, siges de alle tre at tilhøre Systemet lettere

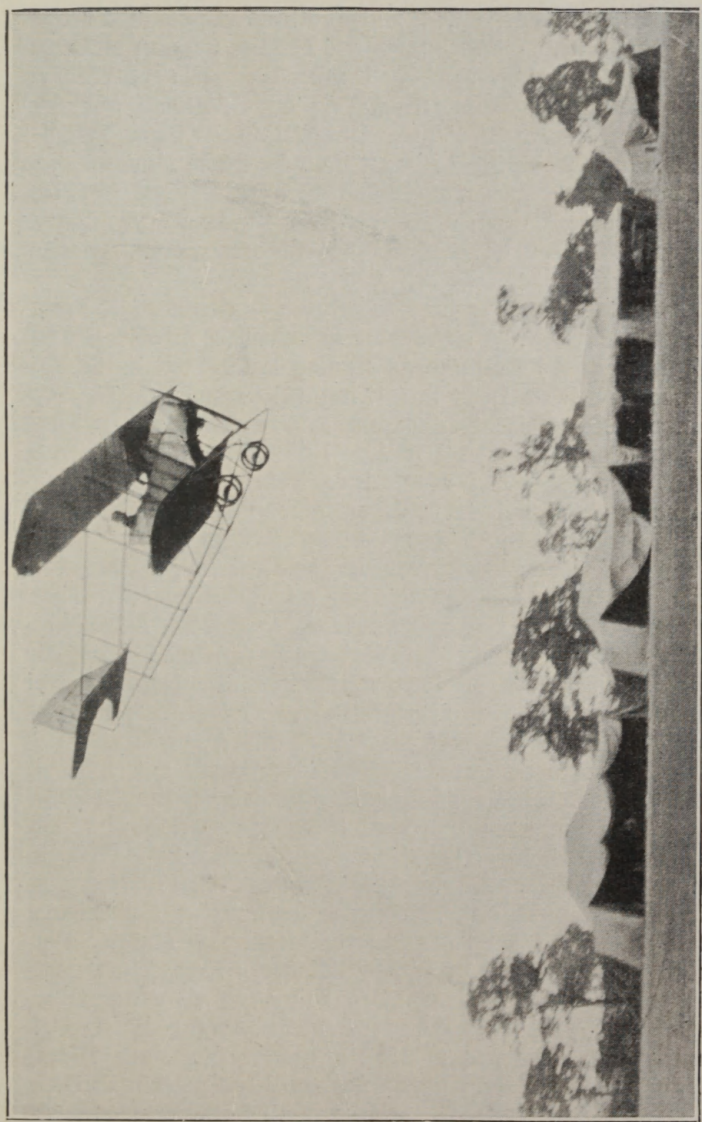


Fig. 28. Det franske Caudron Biplan.

end Luften, medens den anden Hovedgruppe af Luftfar-tøjer, efter Princippet tungere end Luften, udgøres af *Skrue-flyvere*, *Vingslagsflyvere* og *Drageflyver*. Her betyder en Motorstandsning Nedstyrning, og en Udvikling har derfor alene fundet Sted med Drageflyverne, hvor Tyngdekraften træder i Stedet, naar Motorkraften standser, saa Flyvemaskinen kan naa Jorden i en Glideflugt, idet den jo maa betragtes som en Drage, hvor Vindens Tryk, udøvet gennem Snoren, er erstattet af Motorens Træk gennem Luftskruen.

Den første flyvedygtige Drageflyver — eller med et Fremmedord Aeroplan — skyldes de amerikanske Brødre Wright (deres første 12 Sekunders Flyvning fandt Sted d. 17. December 1903), medens Danskeren Ellehammer d. 12. September 1906 paa Øen Lindholm udførte den første fri Flugt her i Europa. Og idet Tyskerne i de kommende Aar ofrede Luftskeibene al deres Kapital og Interesse, blev Fransk-mændene de førende i Flyvesporten, et Forhold, hvis naturlige Forklaring findes i Forskellen mellem den tyske og franske Folkekarakter, hvor det sindige, militærdisciplinerede tyske Sind maatte føle sig tiltrukket af Luftskeibet, der kræver et roligt og organiseret Samarbejde af Betjeningsmandskabet, at hver enkelt Mand paa sin Post og med sin Opgave gaar op i en Helhed, medens det fyrige franske Temperament med de hurtige Bevægelser og den pludselige Begejstring maatte finde sit Virkefelt i Aeroplanet — og i alt Fald som de franske Fabrikker byggede det.

Og derfor badedes de franske Flyveres Navne fra 1909 —12 i Berømmelsen fra deres Rekordpræstationer, og alle andre Lande købte eller efterlignede de franske Konstruktioner som Bleriot, Borel, Deperdussin, Hanriot, Morane, Nieuport, Rep (R. Esnault-Pelterie) og Sommer Eendækkere (Monoplaner) og Breguet, Caudron, Henry og Maurice Farman og Zodiac Todækkere (Biplaner). Men Flyveopvisningerne tabte Nyhedens Tiltrækning, og de store Overlandflyvninger er bekostelige baade for Arrangører og Deltagere; ved Udgangen af 1912 er derfor den civile Flyvesports Guldalder forbi og de franske Flyvemaskinfabrikker gennemgaar en Krise, idet Militæret nu forbliver den eneste

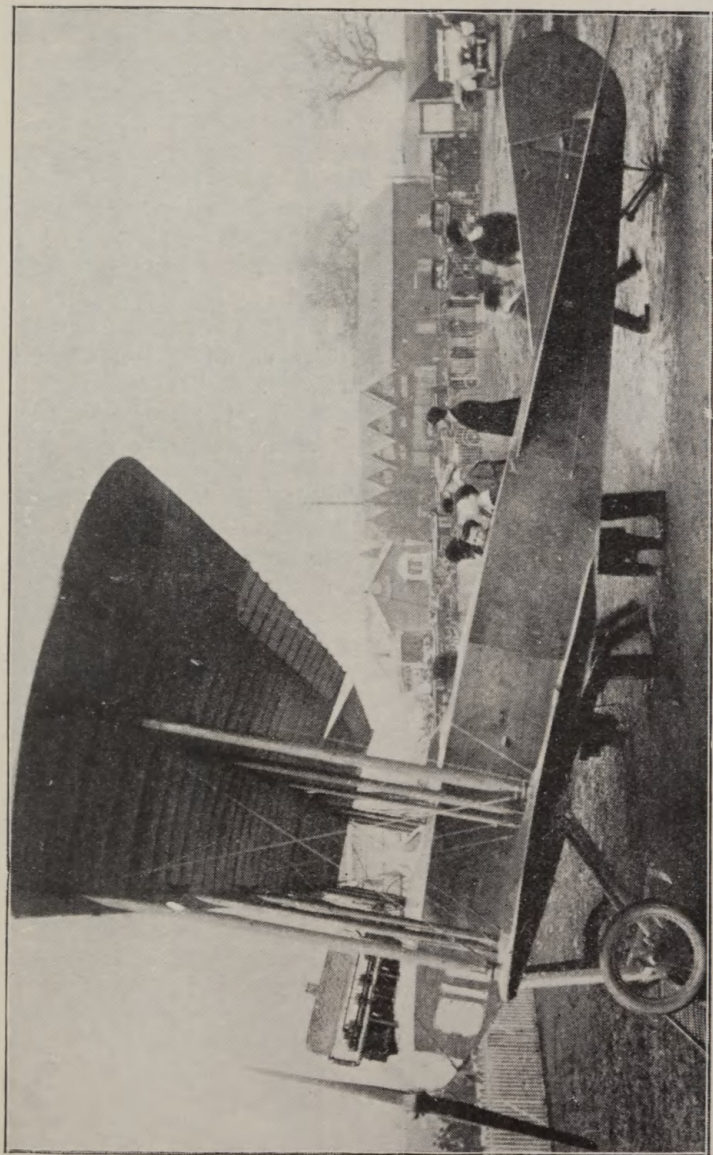


Fig. 29, Tysk Albatross Biplan.

Kunde og ikke gør Bestillinger i den Udstrækning, Fabrikkerne ønsker, og dertil af praktiske Hensyn til Uddannelsen af Førere, Lager af Reservedele o. l. maa opbygge Flyvevæsenet paa faa Typer, hvorfor Bygningen af flere Konstruktioner som Rep, Sommer og Zodiac helt eller omtrent ophører, og flere andre Fabrikker arbejder under vanskelige Forhold, som Selskabet Nieuport, hvor baade Chefen og hans Broder sætter Livet til ved Flyvning og Monoplanets Konstruktør, Svejtseren Schneider, engageres til Tyskland.

Hertil kom, at det heller ikke stod godt til i det franske Militærflyvevæsen, hvilket skyldtes en ufuldkommen Organisation. Den øverste Ledelse skiftede hyppigt, saa at Cheferne knapt kunde sætte sig ind i Forholdene, end sige raade Bod paa Manglerne. Det militære Flyvevæsen bestod af Eenheder paa seks Aeroplaner af samme Type, og udførte end mange af disse »Escadrilles« et dygtigt Arbejde ved lange Trænings-Overlandflyvninger, var Forholdet i andre, at Førerne havde Privatinteresser eller kun dyrkede Flyverkaldet for Ærens eller den højere Lønningens Skyld. Og medens adskillige Officerer foretrak Sportspræstationer for militære Opgaver, var Hærens Flyvemaskiner i stor Udstrækning i daarlig Forfatning, og i Forhold til den civile Flyvesport var Tallet uhyggelig stort paa de Militærflyvere, der satte Livet til under Udøvelsen af deres Gerning.

Den franske Marines Flyvevæsen var af yngre Dato og mindre udviklet end Hærens.

Som de fleste andre Lande havde Frankrig sin National-Flyveindsamling, der administreredes under Forsæde af den kendte, i Krigen faldne, flyvende Senator Reymond; for de indkomne Midler, ca. $3\frac{1}{2}$ Million Frcs., uddannedes 75 nye Flyvere, en Del militære Flyvepladser anlagdes og flere Hundrede Aeroplaner anskaffedes, men noget synligt Tegn paa Fremskridt efterlod de sig ikke.

Anderledes i Tyskland; efter Opraab af Prins Heinrich af Preussen, Kejserens Broder og Automobilismens og Aeronautikkens virksomme Protektor indsamledes til et »National-Flugspende«, der indbragte $7\frac{1}{4}$ Million Mark, og en storsynet Forvaltning af de betydelige Midler og det tyske

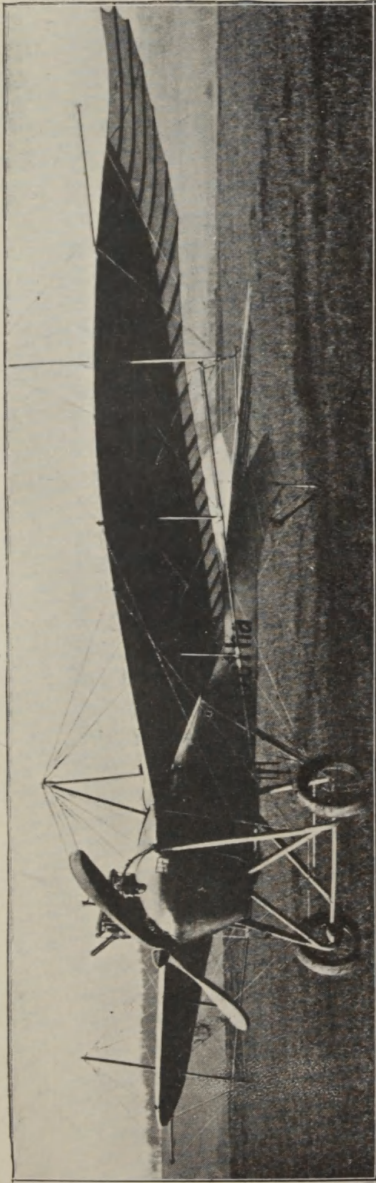


Fig. 30. Typisk tysk Due Monoplan (Gotha Modellen).

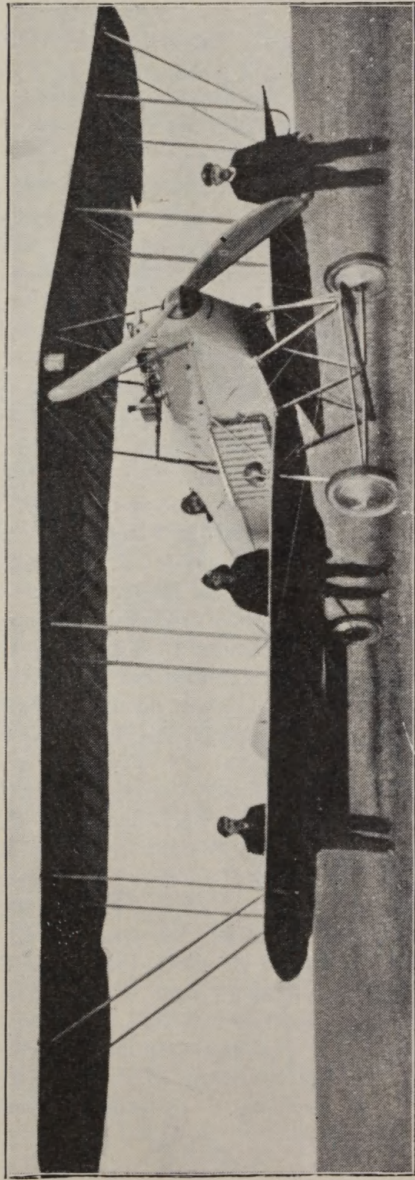


Fig. 31. Østrigsk Lohner Pil Biplan.

Organisationstalent bevirkede den rivende Udvikling, tysk Aviatik gennemgik i 1913 og første Halvdel af 1914. Endog Kejseren ydede sit Bidrag ved af egne Midler at udsætte en 50,000 Mark Kejserpræmie for den bedste tyske Flyvemotor. Men Tyskerne havde ogsaa meget at indhente; i deres Begejstring og eensidige Tro paa Zeppelin-Luftskibene havde de forsømt Flyvesporten; deres Flyvemaskiner var mest Efterligninger af de franske, og et uforholdsmæssig stort Antal dødelige Nedstyrtninger viste, at hverken deres eller Flyvernes Kvalitet var den bedste.

Herpaa raadede »National-Flugspende« Bod; først uddannedes et Antal Flyvere med grundige teoretiske og praktiske Kundskaber; derpaa dygtiggjordes alle de tyske Flyvere ved en storstilet Præmiering: 1000 Mark for hver Times Flyvning, med 500 M. Forhøjelse, om den udførtes som Overlandflyvning i 500 M.s Højde med Passager. Det modnede dem til at tage Livtag med det franske Aviaikere, og da Langer i Begyndelsen af 1913 i en 13 Timers Flyvning havde slaaet den længe bestaaende og mest betydende franske Rekord: for Varighed, sat med 11 Tim. i 1911, begyndte den tyske Rekordlavine at rulle de franske Præstationer over Ende; Forarbejdet var afsluttet, og andet Afsnit var Konkurrencen om de 6 Hovedpræmier fra Mark 100,000 til 10,000, hvor de tyske Aviatikere i et Døgn, ved Dag og Nat, gennemføj Tyskland paa Kryds og tværs, med Stoefflers 2200 km Flyvning som Hovedpræstation. Og tredje Afsnit var Verdensrekordflyvningerne, lige fra Linnekogels Højdeflyvning paa 6600 Meter til Oelerichs Verdensrekord med 7850 M. — hvor Højderekorderne tidligere var de desiderede franske Favoritpræstationer. Da brød Krigen ud.

Men »National-Flugspende« blev ogsaa af stor Betydning for Militær-Aviatikken, idet alle Præmier forpligtigede Vinderne til aktiv Tjeneste i Krigstilfælde, hvorved den tyske Luftmagt kom til at raade over et veltræneret Menneske-Reserve-Materiale. Foruden at betydelige Midler af Nationalindsamlingen anvendtes til Indkøb af Militæraeroplaner og til Anlæg af Flyvestøttepunkter 3: mindre Flyvepladser, hvor Civil- og Militærflyvere ved Landing under Overland-

flyvninger forefinder en Hangar, Olie og Benzin samt Værktøj for Udførelse af mindre Reparationer.

Samtidig med at selve det tyske Militærflyvevæsen gjorde store Fremskridt; Officers- og Underofficersflyvere foretog lange Overlandflyvninger i al Slags Vejr, ja fik endog Lov at deltage i de store Konkurrencer sammen med Civilflyverne, sejrede ofte og modtog da Ærespræmier i Stedet for de kontante Pengebeløb. Og dertil var Militærflyvevæsenet udmærket organiseret, saaledes som det maaske bedst belyses ved to Eksempler. Hver Dag startedes og holdtes Motorerne i alle Militæraeroplaner i Gang i 5 Minutter for at sikre deres Beredskab til enhver Tid. Og at dette ogsaa var Tilfældet, godtgjordes ved en vellykket Prøve-Luft-Mobilisering i Maj 1914: Flyvegarnisonerne i Köln, Posen, Königsberg, Halberstadt, Metz, Strassburg, Grandenz og Darmstadt modtog en Dag, det blæste haardt, uventet Befaling til hver at lade tre Militæraviatikere med Passagerer flyve til Döberitz ved Berlin, og idet alene Darmstadt-Afdelingen forhindredes af stærk Modvind, gennemførte de andre deres Flyvninger, der alle androg 500 km. Flyverne fra Köln opnaede bedste Resultat ved at tilbagelægge Strækningen i 3 Timer, medens det hurtigste Tog bruger $9\frac{1}{2}$. Og imedens fløj 10 Militærflyvere, stationerede i Döberitz, efter Ordre over Grossenayn til Halberstadt og tilbage, ligeledes en Flyvning paa 500 km, som alle gennemførte uden Uheld.

Men ogsaa et andet Forhold maa omtales, der bidrog meget til den tyske Aviatiks Fremgang, særlig i Distance- og Tidsflyvning. Medens de franske Aeroplaner var Sportsmaskiner, som ført af dygtige Flyvere kunde yde imponerende Præstationer (f. Eks. Looping the Loop-Flyvning), var de ret anstrængende at føre i Længdeflyvning, da de fordrer stadig Reageren med Rorene, og medens de franske Rotationsmotorer (især Gnome og Le Rhone) udmærkede sig ved ringe Vægt, selvfølgelig af største Betydning ved Flyvning, gjorde de under flere Timers Gang denne Fordel illusorisk ved et uforholdsmæssig stort Olje- og Benzinforbrug, hvilket skyldes, at Centrifugalkraften slynger meget af Driftsstofferne uudnyttet ud gennem Udblæsningsventilen.

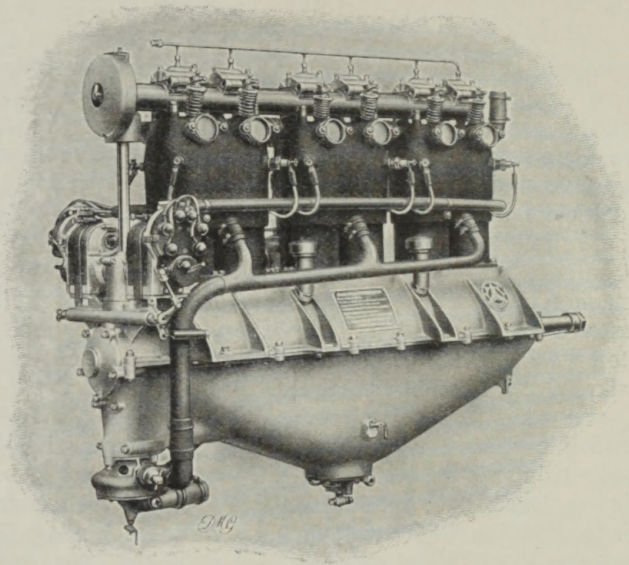
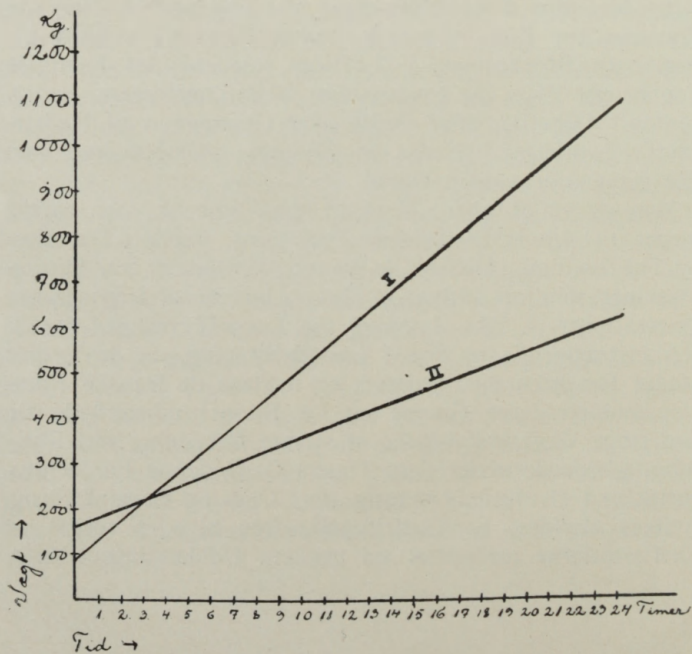


Fig. 32. Tysk vandkølet Flyvemotor. 6 cyl. 100 Hk Mercédès Type.



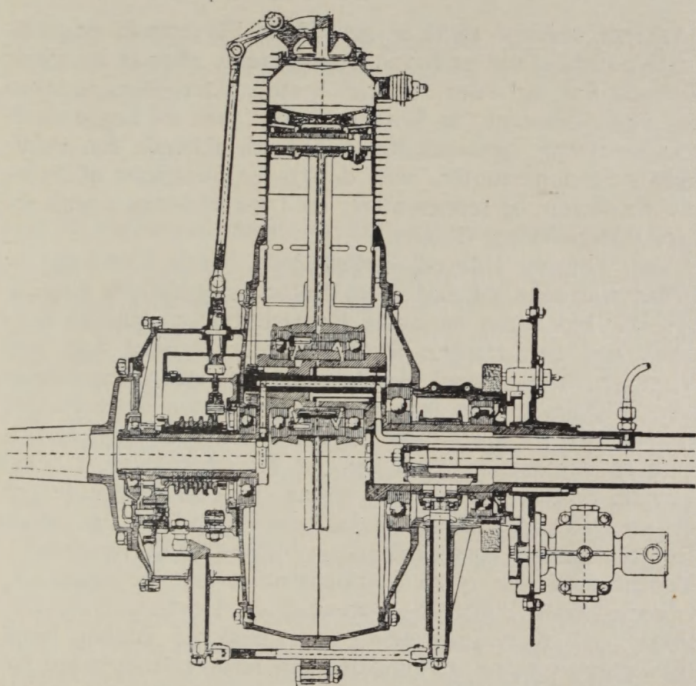


Fig. 33. Fransk luftkølet Rotationsmotor.
Snit gennem den 9 cyl. 100 Hk Gnôme Eenventil Type.

Time- Antal	Vandkølet Stationærmotor			Luftkølet Rotationsmotor		
	Benzin	Olje	Totalvægt	Benzin	Olje	Totalvægt
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
1	18,40	1,6	180	34,96	8,0	132,96
2	36,80	3,2	200	69,92	16,0	175,92
3	55,20	4,8	220	104,88	24,0	218,88
4	73,60	6,4	240	139,84	32,0	261,84
5	92,00	8,0	260	174,80	40,0	304,80
6	110,40	9,6	280	209,76	48,0	347,76
7	128,80	11,2	300	244,72	56,0	390,72
8	147,20	12,8	320	279,68	64,0	433,68
9	165,60	14,4	340	314,64	72,0	476,64
10	184,00	16,0	360	349,60	80,0	519,60

Med Staalnerv.

Tyskerne derimod søgte at gøre deres Flyvemaskiner automatisk-stabile, ved at forme Bæreplanerne efter et australsk Zanoia-Frø og Pilen, hvoraf opstod »Due«-Monoplanerne og »Pil«-Biplanerne, to Konstruktioner, som de begge modtog fra Østrig, og anvendte næsten udelukkende den vandkølede Stationærmotor, som direkte er fremgaaet af Automobilmotoren, og repræsenterer en Type af denne i gennemført Material-Vægt-Økonomi.

Ved Krigens Udbrud beskæftigede baade Tyskerne og Franskmandene sig med dette Motorspørgsmaal og prøvede gensidig hinandens nationale Konstruktioner. Medens Fordelen ved den franske Rotationsmotor foruden den lave Vægt er dens udmærkede Arbejdsgang, staar den stationære Flyvemotor nu ikke meget tilbage paa dette Punkt, efter at den fra firecylindret er blevet sekscylindret. Hvorimod en opstaaende »Arbejden« af Krumtapakslen, f. Eks. gennem Stød ved en Nedstyrtning, let faar farlige Følger ved den franske Konstruktion paa Grund af den store Rotationsmasse, ligesom denne jo byder stor Luftmodstand. Medens mod den tyske Stationærmotor kan indvendes, at Observatorens Synsfelt generes af de lodretstaaende Cylindre ved dens Indbygning i et moderne Biplan (med Monoplankrop), og at Vandkølingen forøger Muligheden for Driftsforstyrrelse, foruden at kunne volde Kvaler under Højde- og Vinterflyvning. Og endelig belyses Vægtforholdet mellem de to Typer bedre end ved mange Ord, gennem hosstaaende Tabel og Diagram, hvor II-Linjen angiver Totalvægten σ : Vægtkvantiteter Benzin og Olje + Motorens Egenvægt for den stationære Type (Mercédès-, Argus-, Benz- eller Rapp-Motor) i 24 Timer, medens I-Linjen repræsenterer Forholdet for Rotationsmotoren, saaledes at Vægttallene for Boehm ved hans Døgnflyvning stillede sig saaledes: Mercédès-Motor: 160 kg + 480 kg Benzin og Olje, og ved Anvendelse af Gnome-Motoren vilde have været: Motorvægt 90 kg + 1030 kg Benzin og Olje.

Saaledes var de flyvetekniske Forhold ved Krigens Udbrud, og naar her er gaaet nærmere ind paa dem, er Grunden, at derved forklares og besvares de Spørgsmaal, der lød fra mange Sider i Krigens første Tid: Hvor er de franske

Flyvere henne? og Hvorledes gaar det til, at de franske Flyvere, tidligere Verdens første, ikke kan forhindre de tyske Luftangreb paa Paris?

2. Flyvemaskinerne og Luftskeibene i Virksomhed.

Det er yderst vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at give nøjagtige Talangivelser om Størrelsen af de forskellige Landes Luftflaader ved Krigens Udbrud, hvilket er forstaaeligt; ikke alene meddeler Magterne det mindst mulige om det virkelige Styrkeforhold, men dertil kommer, at de hyppige Smaauheld, der nødvendigvis maa forekomme ved en ny Vaabenart som Luftflaaden, hurtig gør enhver Talangivelse ukorrekt, samt at Luftfartøjernes rivende Udvikling gør Materiellet forældet paa kortere Tid end ved noget andet Vaaben. Ved Kontrolleing gennem flere Kilder kommer nedennævnte Tal antagelig nær op ad de virkelige Forhold.

Belgien: Et Flyverkompagni i *Brasschaet* ved Antwerpen, med »Aviatikcentrer« (Flyverstationer med Flyveplads) i *St. Job* ved Antwerpen, *Kiewit* ved Hasselt, *Ans* ved Lüttich, *Namur* og *Mars*. Henry Farman Biplaner anvendtes omtrent udelukkende, med Inddeling i Escadrilles paa 4 Maskiner, hver med to Officerers Betjening (Fører og Observator).

England: Royal Flying Corps, Military Wing (Det militære Flyvevæsen): Ca. 100 Aeroplaner, især »B.-E.« og Maurice Farman-Biplaner (begge Typer 70 Hk. Renault-Motorer), endvidere Avro, Henry Farman- og Sopwith-Biplaner og Blériot-Monoplaner. Inddeling i 8 Eskadrer: 1ste i South Farnborough, 2den i Montrose, 3die og 4de i Salisbury Plain, 5te—8nde i South Farnborough.

Royal Naval Air Service (Marinens Flyvevæsen): især Short (sammenfoldelige) og White Hydro-Biplaner (begge Typer 160 Hk. Gnome-Motorer). Flyvestationer i *Eastchurch*, *Calshot* ved Southampton, *Felixstow* og *Yarmouth*.

Frankrig: Militær Flyvevæsen; tre Grupper, 1ste:

Versailles: St. Cyr, Luftsikbs- og Flyvestation; *Buc*, Flyvestation; *Chateaufort*, Flyvestation; *Etampes*, Flyvestation; *Villacoublay*, Flyvestation; *Nancy*, Flyvestation; *Toul*, Luftsikbs- og Flyvestation. 2den: *Reims*: Luftsikbs- og Flyvestation; *Chalons*, Luftsikbs- og Flyvestation; *Douai*, Flyve-

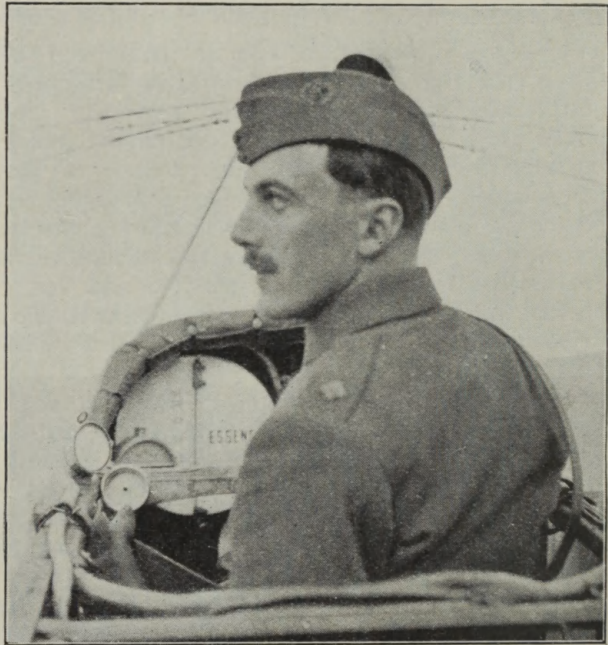


Fig. 34. Engelsk Militærflyver i Uniform.

station; *Verdun*, Luftsikbs- og Flyvestation; *Maubeuge*, Luftsikbs- og Flyvestation; *Crotoy*, Flyvestation. 3die: *Lyon*: Flyvestation; *Ambérieu*, Flyvestation; *Belfort*, Luftsikbs- og Flyvestation; *Avord*, Flyvestation; *Pau*, Flyvestation; *Epinal*, Luftsikbs- og Flyvestation.

Marinens Flyvevæsen: Station i *Frejus* samt Moderskib for Hydroaeroplaner »Foudre«.

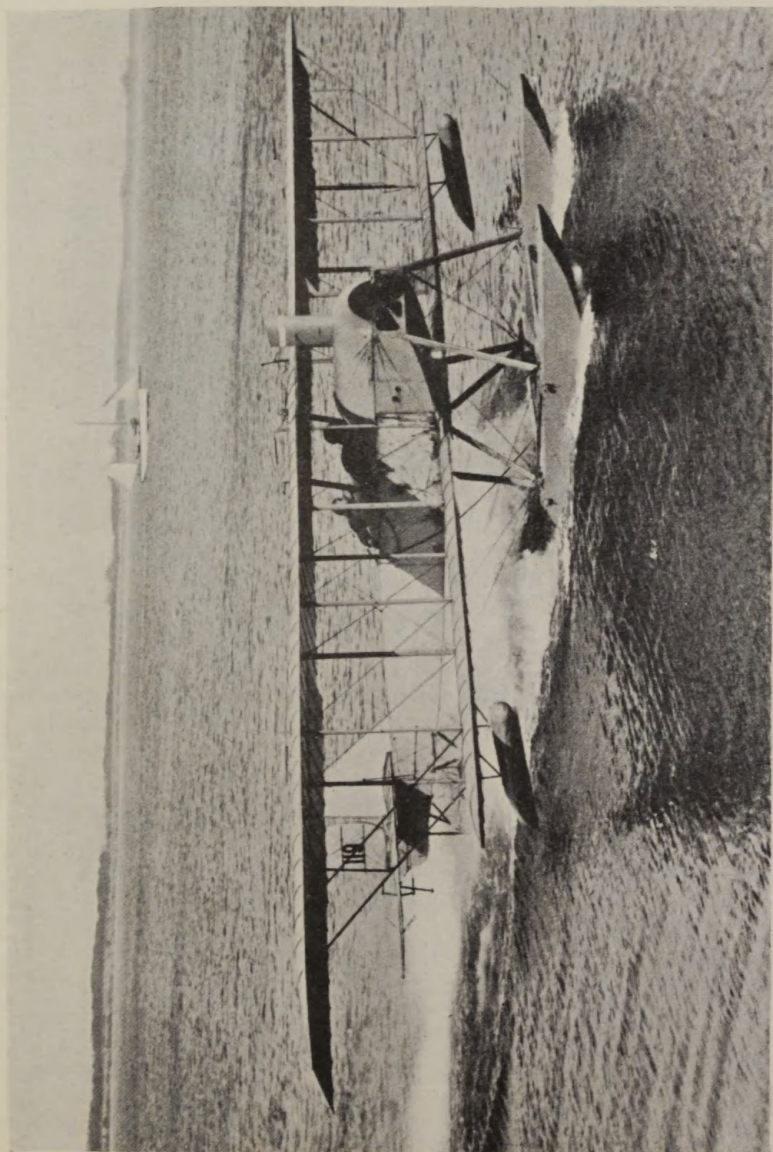


Fig. 35. Engelsk 160 Hk Short Hydro-Biplan: Sammenfoldelig Model, der anvendes ved det engelske Luftfangreb paa Cuxhaven d. 25/12 1914. Bemærk Afledningsskorstenen for Udblåsningen.

Luftskibsflaaden talte 6 til 10 brugelige Skibe.

J a p a n: Hærens Flyvevæsen: Station i *Nakano* og europæiske Flyvemaskiner; Marinens Flyvevæsen: Station i *Yokosuka* og amerikanske Curtiss-Luftbaade.

S e r b i e n: Ca. 25 franske Blériot-Monoplaner og Farman-Biplaner.

R u s l a n d: Militær-Flyvevæsen: 9 Kompagnier under Forberedelse; den 1. Marts 1914 var tre Kompagnier dannet: 1ste i *Petrograd*, 2det i *Warschau*, 3die i *Kiew*. Antal Aero-planer: Op mod 1000; Typer især Deperdussin og Nieuport-Monoplaner og Farman- og (russiske) Sikorsky-Biplaner. Marinens Flyvevæsen: Hovedstation i *Odessa* med et Antal amerikanske Curtiss-Luftbaade.

T y s k l a n d: Ca. 1300 Aeroplaner, alle med 100 Hk. sekscylindrede Motorer (heri ikke medregnet ældre Skolemaskiner), især »Albatros«, »Aviatik«, »D. F. W.« (Deutsche Flugzeug Werke) og »L. V. G.« (Luftverkehrs Gesellschaft) Biplaner og »Gotha«, »Jeanin« og »Rumpler« »Due« Monoplaner. Mercédès-Motorfabrikken, hvis Fabrikat var det mest benyttede, fremstillede i første Halvaar af 1914 130 til 140 Motorer pr. Maaned og Argus- og Benz-Motorfabrikkerne derefter hver omtrentlig $\frac{1}{4}$ af dette Tal, hvad der ogsaa ret paalidelig angiver Udstrækningen for deres Anvendelse og viser, at Tysklands Produktion i den sidste Tid før Krigen har været ca. 250 Flyvemaskiner pr. Maaned.

Den tyske Luftskibsflaade bestod ved Krigens Udbrud antagelig af ca. 20 Skibe, nemlig »L. Z. 9« (Z. II) bygget 1911, stationeret i *Köln*; »L. Z. 11« (»Victoria Louise«) bygget 1912, i Fredstid privat Passager-Luftskib med Hovedstation i *Frankfurt a. M.*; »L. Z. 12« (Z. III), stationeret i *Metz*; »L. Z. 13« (»Hansa«), bygget 1912, i Fredstid privat Passager-Luftskib med Hovedstation i *Potsdam*; »L. Z. 15« (Z. IV), bygget 1913; »L. Z. 17« (»Sachsen«), bygget 1913, i Fredstid privat Passager-Luftskib med Hovedstation i *Hamburg*; »L. Z. 20« (Z. V), bygget 1913; »L. Z. 21« (Z. VI), bygget 1913; »L. Z. 23« (Z. VIII) bygget 1914; »L. Z. 22« (Z. VII), bygget 1914; »L. Z. 24« (L. 3), stationeret paa *Helgoland* (senere forulykket paa Fanø $17\frac{1}{2}$ 1915); »L. Z. 25« (Z. IX), »S.-L. II« (Schütte-Lanz, »L. 4« (?)); »P. L. 6« (Parseval,



Fig. 36. Fotografi, taget paa en Spejderflyvning fra et Maurice Farman Biplan. Midt i Billedet ses to Luftskeibshaller.

»Stollwerck«); »P. L. 8« (»Ersatz P. II«); »P. L. 11« (»P. III«); »P. L. 12« (»Charlotte«); muligvis endnu nogle Parseval-Skibe, samt nogle Gross-Militærluftskibe.

Østrig: Ca. 100 Aeroplaner, især østrigske Lohner-Biplaner, samt nogle Etrich-»Due«-Monoplaner (begge Typer med 120 Hk. Austro-Daimler-Motorer) og tyske 100 Hk. »Albatros«- og »Aviatik«-Biplaner. Det østrigske militære Flyvevæsen var inddelt i Afdelinger paa 5 Maskiner, med Stationer i *Wiener-Neustadt*, *Fischamend*, *Goertz*, *Goriziana*, *Serajevo* og *Mostar*. Marinens Flyvevæsen: Nogle Lohner-Hydro-Biplaner, 2 Curtiss- og 5 Leveque-Luftbaade i *Pola*. Af Luftskibe besad Østrig 3 mindre.

Til denne kortfattede Tal- og Sted-Oversigt maa føjes nogle supplerende Bemærkninger: I de alle krigsførende Lande overtog Militæret Ledelsen af de forskellige Aeroplan- og Flyvemotor-Fabrikker, hvorved Fremstillingen drevs frem til den størst og hurtigst mulige. Medens Tyskland bedst kunde møde Krigssituationen, med et stort Maskin- og Menneske-Materiale (Flyvere, der havde aflagt Prøve som Feldpiloter), stod Frankrig, som alt nævnt, daarligt rustet, med en betydelig Del af det nominelt store Antal Militær-Aeroplaner i ubrugelig eller farlig Stand. Det første Resultat af nævnte Militær-Tilsyn af Flyvemaskin-Industrien blev, at Fabrikationen i Begyndelsen af December koncentreredes om de tre Typer, der havde givet de bedste Resultater i Krigen: Biplanerne Caudron (»fuselage« Type), Farman og Voisin (Kampmodel med Maskingevær-Armering). Efterhaanden som de fremstilledes i større Kvantiteter, sendtes de til Fronten med Civilbetjening, idet Frankrig jo raadede over et stort Antal særdeles dygtige Flyvere, der kunde tage Kampen op med de tyske Førere. Og saaledes har det sin Interesse at konstatere, at medens det tyske Flyvevæsen absolut var det mest effektive, sejrede de franske Flyvere oftest ved dygtigere Manøvrering i Kampen med tyske Aeroplaner, saaledes gentagne Gange Garros, Gilbert, Brindejonc des Moulinais, Navarre og Pégoud.

Det engelske Flyvekorps var udmærket organiseret og forsynet med gode Maskiner (saaledes opnaar det 80 Hk. Avro-Biplan en Timehastighed af 150 km); men det var lille,

hvad der delvis skyldtes det kgl. Flyvemaskin-Værfts Forsøg paa at standardisere een Flyvemaskin- og Motor-Type under Udelukkelse af en privat Industri. Resultatet har vist, at Fremgangsmaaden ikke var heldig paa Aeroplanernes nuværende Udviklingstrin, og Følgen blev, at England ved Krigens Udbrud var helt afhængig af den franske Flyve-



Fig. 37. Tre franske Flyvere, der har udmærket sig i Krigen.
Fra venstre: Garros, Gilbert og Løjtnant Dumas.

motor-Industri; delvis, og til Dels som Resultatet af en i Mellemtiden afsluttet national, militær Flyvemotor-Konkurrence, er der nu raadet Bod paa dette Forhold, og engelske Konstruktioner, som Sunbeam og Green, fremstilles allerede i betydelige Kvantiteter.

I de forløbne Krigsmaaneder har det engelske Flyvekorps set det som den vigtigste Opgave at forringe Mulighederne for et tysk Luftangreb paa Øriget ved at udsætte

saadanne Luftskeibshaller og Værfter (i Düsseldorf, Köln og Friedrichshafen) for Luftbombardement, der kunde tjene Tyskerne som Støttepunkt for et saadant. Ligesom det ogsaa har bestræbt sig for at ødelægge de tyske Undervandsbaade, der over Land er transporteret til den belgiske Nordsøkyst og hertil har anvendt den største Luft-

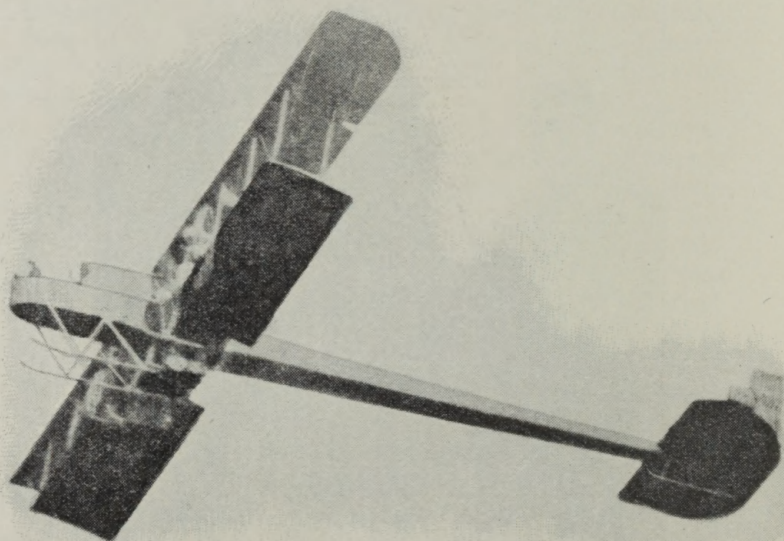


Fig. 38. Sikorsky Biplanet i Flugt.

flaade, Krigen endnu har set, nemlig en Eskadre paa ikke mindre end 34 Flyvemaskiner.

Naar den russiske Militæraviatik ikke har kunnet gøre sig videre gældende, trods det de russiske Officersflyvere nyder Ry for deres Dygtighed, finder dette sin Forklaring i, at Uddannelsen af Førere ikke har holdt Trit med Anskaffelsen af Aeroplaner, saa at Rusland ved Krigens Ud-

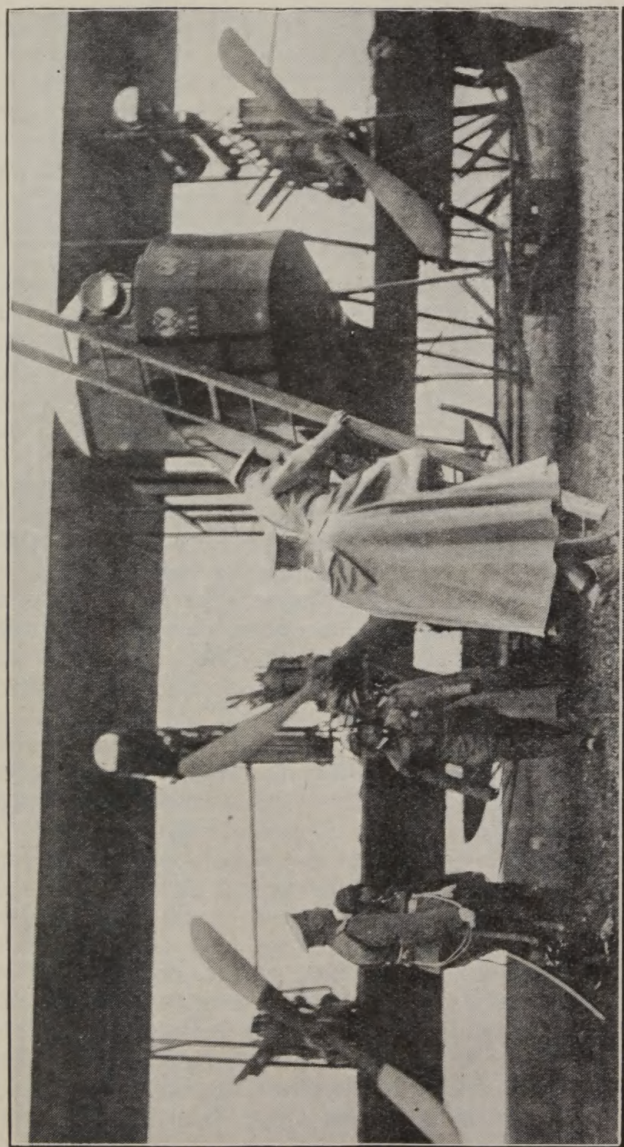


Fig. 39. Czaren besigtiger Sikorsky Kæmpeplanet.

brud kun raadede over ca. 100 Piloter til Betjening af omtrent 1000 Maskiner, altsaa et Misforhold paa 1 : 10.

Særlig Interesse knyttedes til en national Forsøgskonstruktion, Ingeniør Sikorskys »Ilia Maurometz« Biplan, med hvilket han havde foretaget timelange Passagerflyvninger med indtil 16 Personer. Biplanets Kæmpedimensioner fremgaar af Fig. 38 og 39 og en Sammenligning i Skemaet Side 97 med andre Modeller, f. Eks. Caudron Biplanet, det for Tiden mindste Aeroplan.

Sikorsky Biplanet, der bygges paa Riga Waggonfabrik, har 400 Hk Motorstyrke, enten to franske 200 Hk Salmson eller fire tyske 100 Hk Argus Motorer. En enkelt Motors Standsning kræver ingen Landing, og en Mekaniker kan gaa ud paa Bæreplanet og reparere Skaden under Flyvningen, uden at Ligevægten forstyrres. Den glasdækkede Gondol er elektrisk oplyst og tredelt; fortil er Førerhuset med dobbelt Ratsstyring, i Midten Passagerkahytten med Kurvemøbler og bagtil Mandskabe- og Værktøjsrummet. Medens Flyvemaskinkroppen forude ender i en aaben Platform til Opstilling for en Projektør og Skyts.

Nu i Maj Maaned melder de russiske Kommunique'er og tyske Beretninger om Sikorsky Biplanets første Deltagelse i Krigen ved Bombardement af de østpreussiske Byer.

Chauvinister i Frankrig, som Aviatikeren Vedrines, spaede i de senere Aar, at franske Flyvere ved Udbruddet af en ny tysk-fransk Krig vilde flyve ind over Rhinen, sprænge Broer og Jærnbanelinjer i Luften og derigennem sinke, ja muligvis forhindre en tysk Fremrykning. Handling fulgte ikke paa Ordene i de første Augustdage, men det var dog en Kendsgerning, at alt disponibelt fransk Flyvemateriel straks sendtes frem til Grænsen og ogsaa aflagde flere af Rhinlandets Byer flyvende Besøg, medens de tyske Flyvere først overfløj Grænsen samtidig med deres Hæres Fremrykning. Som tidligere paavist, skyldtes de tyske Flyveres Dominansen i de første Krigsmaaned, at det franske Militær-Flyvevæsen svækkedes af forskellige Mangler, som det atter overdroges den tidligere Leder, General Hirschauer,

at rette, medens Forholdet nu nærmest er det omvendte, hvilket sikkert naturligt forklares af den tyske Benzinnød, idet Flyvemotoren i Modsætning til Automobil- og Baadmotoren kun kan arbejde med Benzin. Saalænge Kampenes standende Karakter vedvarer, søger Tyskland, som rimeligt er, at spare paa Benzinforraadene, hvori Flyvetjenesten gør stort Indhug, og stole paa Kavalleriet og Spionvæsenet; ved en kommende Fremrykning eller et Tilbage-tog vil Flyverne være af største Betydning.

Da de tyske Flyvere i September fløj over Paris, kaldte den franske Folkevittighed dem »Monsieur Taube«, og senere blev »Taube« den gængse Benævnelse for alle tyske Aero-planer, hvad der er Grund til at fremhæve, da det faktiske Forhold er, at de tyske Due-Monoplaner opbruges og nye ikke bygges. Thi Udviklingen fra de sidste Aar har i alle Lande ført hen til Monoplanets Fortrængen til Militærbrug af Biplanet, der nu med samme Motorstyrke opnaar større Hastighed, kan konstrueres solidere og besidder stor Hastighedsvariation, idet Maksimumshastigheden gør Starten kort og Minimumshastigheden letter Landingen og forkorter Udløbet, saa at Biplanet bedre end Monoplanet kan anvendes i aabent Terræn, selvfølgelig af største Betydning for Militæret (t. Eks. kan anføres det østrigske Lohner-Biplan, der opnaar en Variation paa 158 %, henholdsvis 48 km og 124 km Timehastighed).

Bedre end mange Ord giver maaske et Par Tal en Forestilling om Flyvernes Virksomhed og Betydning i Krigen. I Følge en officiel fransk Statistik, offentliggjort i Paris d. 7. Marts, »udførte alle de gamle og nydannede Eskadriller i Krigens første 8 Maaneder ca. 10,000 Rekognoscerings-flyvninger med mere end 18,000 Timers Flyvetid. Hvilket udgør en Distance paa 1,800,000 km, eller 45 Gange Jordens Omkreds«.

En tysk Flyveafdeling paa 5 Officerspiloter præsterede fra August 7.—25. September 73 Rekognosceringsflyvninger med en sammenlagt Længde af 19,500 km; heraf foretog en Officer 22 Flyvninger med en Længde af 5,770 km, en anden 18 Farter med en Længde af 4,870 km.

En tilsvarende østrigsk Luftstyrke udførte fra 10. Au-

gust til 15. September ialt 85 Flyvninger, af hvilke 6 var mere end 300 Km og Halvdelen 2—300 Km. lange.

Hvad Aeroplanet betyder som ny Faktor i Krigsførelsen, fremgaar af følgende Beretning fra det officielle »Øjenvidne« ved det engelske Hovedkvarter: »Det tør troligt siges, at Flyvevæsenets Indførelse har betydet en gennemgribende Forandring af de militære Operationer. Først og fremmest ved at eliminere Muligheden for Overraskelse; for saa længe Vejret muliggør Luft-Rekognoscering, kan ingen større Troppe-Koncentration eller Bevægelse udføres om Dagen indenfor en vis Radius uden at opdages. Særlig under den Form for Krigsførelse, i hvilken begge Parter for Tiden er engageret, er Kavalleriets tidligere Spejdertjeneste overgaet til Flyvekorpsset.

Der er i Almindelighed to Former for Rekognoscering, enten den udføres af Flyvere eller Kavalleri: taktisk og strategisk. En skarp Grænse kan vanskelig trækkes imellem dem, ej heller kan det siges, hvor den ene begynder og den anden ender; men den første kan siges udelukkende at udføres med det Formaal at skaffe Underretning om Fjendens Styrke og Dispositioner paa et stærkt begrænset Omraade langs en Slagfront, ved at stedfæste og udspejde hans Skyttegrave, Batteristillinger, Stabskvarterer, Reserver, Forraadsparker og Jærnbane-Tilførselslinjer. Dens Omraade ophører et forholdsvis kort Stykke bag de fjendtlige Styrkers Front. Strategisk Rekognoscering derimod tager Sigte paa alt, hvad der foregaar langt bagved Fjendens Linje; dens Formaal er at skaffe Oplysning om Fjenden overalt fra Krigsskuepladsen og saaledes sætte en Hærfører i Stand til at danne et Billede af hans Modstanders Forhold.

Medens den taktiske Rekognoscering især er af Betydning for Korps- og Divisionsførere ved at skaffe dem at vide, hvad der foregaar i deres umiddelbare Nærhed, saa at de kan træffe deres lokale Dispositioner derefter, hviler den højere Ledelse af de store Masser — kort sagt: den Øverstkommanderende og hans Generalstabs Udarbejdelse af Slag-

planen — paa Resultaterne af den strategiske Rekognoscering.

De Meddelelser, hvorpaa saadanne Planer baseres, bestaar netop i Oplysninger om Størrelsen af Træntransporter paa Landevejene og Jærnbannerne, om Størrelsen og Be-

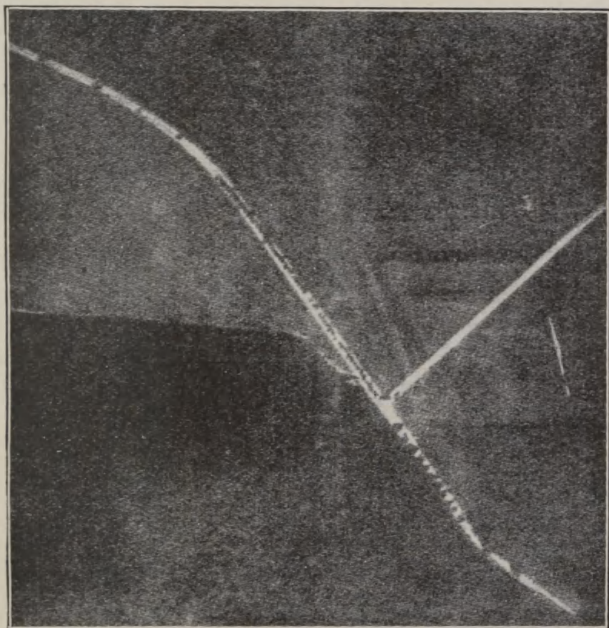


Fig. 40. Fotografi fra Luften. Vejene fremtræder som lyse Striber og Trafikken paa dem iagttages tydeligt; foroven Stabsautomobiler, i Midten marscherende Tropper, der bøier ind fra Tværvejen og fornedet en Kolonne Automobiler.

liggenheden af Bivuaker, Parker og Forraadsdepoter og om den anden Forsvarslinje samt alle andre Enkeltheder, der kan vejlede om Fjendens Styrke og hans Hensigt. For at skaffe saadanne Oplysninger ved Luftrekognoscering flyver Observatoren enten over en forud valgt Landstrim-

mel eller krydser frem og tilbage over et bestemt afgrænset Areal og noterer alt af Interesse for senere Rapport. Den sidste Metode er den langsomste og anvendes kun, naar stærkt specificerede Oplysninger udkræves.

Det er Arbejde, som ikke kan udføres af enhver; den virkelige første Klasses Observator maa besidde udstrakte Militær-Kundskaber for at vide, hvad han skal søge efter, og hvor han skal søge det. Han maa have et skarpt Syn og besidde Evne til hurtig Kortlæsning, baade for at kunne indføre de fjendtlige Stillinger og finde Vej. Selv i fint Vejr er Rekognoscering ikke let, men naar det regner eller sneer, i maaske flere Graders Kulde, eller i en Storm, naar Aero-planet med Rygvind slingrer og støder som et Skib i haard Sø og naar en Hastighed af op til 300 km, da er Vanskelighederne uhyre. Under disse Forhold og fra den Højde, det er nødvendigt at flyve for at undgaa Projektilerne fra Fjendens Luftskyts, unddrager Transportkolonner og Troppestyrker sig let Opmærksomheden, og ved det første Forsøg vil Observatoren intet iagttage af militært Værd; kun gennem betydelig Øvelse vænnes Øjet til at udspejle et stort Stykke Land fra oven og at skelne Genstande derpaa.

Psykologien spiller ogsaa ind, og Observatorens Temperament er af største Betydning: han maa være koldblodig, i Stand til at koncentrere sig om og alene fæste Opmærksomheden paa sin Opgave, uden at distraheres af nærved springende Granater, Kugler, der slaar gennem Bæreplanerne eller lignende. Han maa modstaa Fristelsen til frie Kombinationer, eller til at tro, at han har set noget, naar han ikke er absolut sikker derpaa, da en Fejltagelse under Observationen eller en Unøjagtighed i Rapporten kan føre til falske Slutninger og volde uhyre Skade.

Mange er absolut uskikket for saadan Tjeneste, og selv trænede Observatorer er af forskellig Værd for Rekognoscering. Nogle egner sig særlig for strategisk Arbejde, idet det vide Operationsfelt og Lejligheden til at vinde et Overblik ligger for deres Indbildningskraft og tillader dem skarp-sindigt at sætte sig ind i Fjendens Forhold. Det æventyrlige Sind har ogsaa sin Betydning, da lange Spejderflyvninger er risikable og de, der udfører dem, derfor ofte maa

De mest anvendte Luftskibstyper i Krigen.

Konstruktion	System	Størrelse Antal cm ³	Motorstyrke Antal Hk	Hastighed Km i Timen
Tyskland:				
Zeppelin	Stive	23000	600	80
Schütte-Lanz	Stive	23000	720	81
Parseval	Bløde	10000	360	70
Frankrig:				
Astra-Torres	Halvstive	23000	1000	82
Clement-Bayard	Bløde	23000	900	78
Spieß	Stive	16400	400	70
Italien:				
Forlanini	Halvstive	12000	200	72
England:				

Astra-Torres, Forlanini og Parseval Luftskibe, delvis byggede paa engelske Værfter.

Nationale Aeroplantyper.

Konstruktion	Bredde i m	Længde i m	Bære- areal i m ²	Motor	Hastig- hed Km i Timen
England:					
Avro Biplan	12	9,5	43	Gnome 80 Hk	150
„B-E“ Biplan	—	9	—	Renault 70 Hk	135
Sopwith Biplan	13	10	48	Gnome 80 Hk	145
Short Hydro-Biplan	19	13	61,1	Gnome 160 Hk	146
Wight Hydro-Biplan	13,4	9,15	46,5	Gnome 160 Hk	—
Frankrig:					
Caudron Biplan	5,8	5,8	14,5	Gnome 80 Hk	150
H. Farman Biplan	13,25	8	35	Gnome 80 Hk	105
M. Farman Biplan	15,5	12	60	Renault 70 Hk	90
Voisin Biplan	13,8	10	37	Salmson 130 Hk	100
Rusland:					
Sikorsky Biplan	28,2	20,2	12,5	2 Salmson 200 Hk 4 Argus 100 Hk	—
Tyskland:					
Albatros Biplan	14,5	8	45	Mercéd. 100 Hk	110
Aviatik Biplan	14	8,5	45	Mercéd. 100 Hk	100
Jeanin Due Monopl.	14	10,2	36	Argus 100 Hk	115
L. V. G. Biplan	14	9	46	Mercéd. 100 Hk	105
Østrig:					
Lohner Pil Biplan	13,5	7,9	42	Austro-Daiml. 90 Hk	120
Med Staalnerver.					7

berede sig paa at blive bragt ned i Fjendens Linjer af Motorkvaler.»

Allerede under de engelske Efteraarsmanøvrer 1913 viste det sig, at pludselige, uventede Angreb forebyggedes af Flyvemaskinerne, hvilket drastisk udtryktes »At de gjorde en fremtidig Krig umulig«. Faktisk standsedes ogsaa alle Manøvrer i Krigens første Tid af Aeroplaner: engelske Flyvere frelste den britiske Ekspeditionshær og muliggjorde Tilbage-toget ved Mons; det skyldtes franske Flyveres Rekognosceringer, at General Kluck standsedes i sin Fremrykning, medens hans egne Flyvere derefter ved deres Observationer satte ham i Stand til at gennemføre Tilbage-toget. Og naar for nylig Englænderne paany kunde sætte sig i Besiddelse af Neuve-Chapelle efter forudgaaende Troppenkonzentrationer, uden at Tyskerne havde erfaret derom, skyldes dette sikkert, deres sparsommere nuværende Flyvetjeneste, som alt nævnt; en enkelt Flyver kunde den paa-gældende Morgen have set saa meget, at virksomme Forholdsregler kunde været truffet. — Saaledes indførte Flyverne den Ligevægt, der snart i de standende Kampes Karakter leverede fuldgyldigt Bevis for, hvor effektivt Luft-Efterretningsvæsenet er.

Men ikke blot gennem Bortelimineringen af de pludselige Angreb har Flyvemaskinerne sat deres Præg paa moderne Krigsførelse; overalt tages der Hensyn til dem: ved kunstig Dækning med Grene søges Kanonopstillinger unddraget deres Opmærksomhed, marcherende Tropper undgaar Landevejene, som Flyverne ser som Striber og hvor Støvskyer let forraader dem, idet de, hvor det er muligt, holder sig til Skove og brun eller grøn Undergrund, paa hvilken de vanskeligere opdages (se Brev X), ligesom det ofte ogsaa forsøges at narre Flyverne ved Opstilling af Attrap-Kanonner og lignende.

Som den tyske Flaade er fejlet bort fra Havet, forsøger alle Parter at udelukke Modstanderens Flyvestyrke fra Luften og derved »blinde« ham, hvilket enten kan ske ved Beskydning fra Jorden eller direkte Luftkamp. Aeroplan mod Aeroplan! Ofte er Aeroplanerne armeret med Maskingevær, hvortil især Konstruktionerne med bagtil liggende

Motor egner sig (som H. og M. Farman- og Voisin-Biplanerne), da den fortil anbragte Motor med den roterende Skrue indskrænker Beskydningsfeltet ved »Tractor«-Typen (Biplanet med Monoplankrop); ellers fører Flyverne Luftduellerne med Geværer eller Pistoler. Adskillige Beretninger foreligger om saadanne, og hvor Luftkampene har fundet



Fig. 41. Pegouds pansrede Bleriot Monoplan trækkes hjem af Okser.

Sted mellem tyske og franske Flyvere, er de sidste som Regel gaaet af med Sejren paa Grund af deres smidigere Betjening, som allerede fremhævet; ligesom det endda er forekommet, at den ene Part med Vilje har styrtet sig paa Modstanderen, som ved Przemysl, hvor den russiske Flyverkaptajn Andriewicz styrede sit Aeroplan mod et østrigsk, der ført af Flyveren Malina var steget op fra Fæstningen.

Der paafulgte en Nedstyrtning, som kostede baade Andriewicz, Malina og dennes Observator Livet.

Og medens man i Fredstid ikke ventede sig større Resultater af Aeroplanernes Beskydning fra Jorden med Luftskyts (»Anti-aircraft«, »Ballonabwehr«-Kanoner), har det, efter at Betjeningsmandskabet i de forløbne Maaneder har erhvervet sig Øvelse, vist sig, at det er virksomt til en Højde af ca. 2500 Meter; der forgaar ingen Uge, uden at Kommuniké'erne melder om Nedskydning af Flyvemaskiner, hvilket maa forstaas som en mere eller mindre hastig Glideflugt, Føreren foretager, fordi han selv saares (se V), Aeroplanets vitale Dele (Motor og Styreliner) rammes eller Benzinbeholder eller Køler (i Tilfælde af vandkølet Motor) gennembøres af en Kugle, saa at Benzinen eller Vandet løber ud. Hvilket allerede har haft til Følge, at de engelske Aeroplaner udstyres med skudsikre Sæder, ligesom paa flere Maskiner Forpartiet (Motor, Benzinbeholder, Fører- og Passagersæde) beskyttes af et let Staalpanser. Og da der kræves stort Kendskab til Aeroplantyperne for at kunne skelne Ven fra Fjende, beskydes Flyverne ofte ogsaa af deres egne Tropper (se VII); ved Markering af Aeroplanerne paa Over- og Undersiden af Bæreplanerne og Sideroret (de tyske med et Jærnkors, de franske med en Tricolore-Roset og de engelske med Union Jack) søges Fejltagelser forebygget, og hvis saadanne alligevel sker, underretter Flyverne Tropperne derom ved aftalte Lyssignaler eller lignende (se VII).

Har Luftskytset vist sig af større Værd end ventet, gælder det samme til Gengæld ogsaa om Aeroplanernes Betydning som Angrebsvaaben; det tidligere stærkt omdisputerede Luftbombardement har vist sig virksomt. De engelske Flyveres Angreb paa de tyske Undervandsbaad- og Luftskebsværfter og Haller i Belgien og langs Rhinen er allerede nævnt, og navnlig i den senere Tid, efter at Vestmagterne har faaet Antallet af Flyvere og Maskiner forøget, og de standende Skyttegravskampe ikke lægger saa stærkt Beslag paa dem til Spejdertjeneste, melder Kommuniké'erne omtrent daglig om Luftbombardement af Jærnbastationer, Troppe-, Ammunitions- og Provianttransporter, Flyveplad-

SOISSONS. - Vue panoramique n° 1



Fig. 42. Soissons, som Byen saa ud før Bombardementet. Taget af Flyversergent Louis Noel fra den 30. Bleriot-Afdeling.

ser og Byer, for de sidstes Vedkommende i Reglen med Kommentar om Fjendens Uberettigelse til Bombardementet, da Byen er beliggende bag Kampzonen og uden militær Betydning. Hvilket sikkert sjældent holder Stik, da jo en Krudt- eller Vaabenfabrik, en traadløs Telegrafstation, en Aerodrom, ja selv en Jærnbane (gennem Troppettransport) giver en Stad Værdi for Militæret, og dermed samtidig Fjenden Berettigelse til en ødelæggende Behandling; det er ikke den berettigede Harme, men den frastødende Følelse, der kan paakaldes over Luftbombardementet, ved det Moment af Pludselighed, dette har indført, analogt med Undervandsbaadens Kampmaade og modsat ældre Krigsførelses forudgaaende Advarsel.

Adskillige Gange — som i Belgien af Englænderne — er Angrebsflyvningerne blevet udført om Natten, og kan Flyveren blot stole paa sin Motor, har han ofte bedre Chancer for at gennemføre sin Opgave i Mørket; skal han f. Eks. bombardere en Bivouak, vil han let finde den, hvis den er oplyst, sikkert naa ubeskudt frem og allerede være paa Tilbagevejen, før Søgelysene finder ham, om Fjenden overhovedet der raader over Lyskastere, og selvfølgelig er en Beskydning fra Jorden langt vanskeligere, og vil lettere svigte i Mørket end ved Dag. Da Aeroplanets Transportevne er ret begrændset, maa Flyverens Ammunition forene Lethed med stor Virkning; her er vist en af den franske Løjtnant Guerre opfundet Brandbombe, eller om man vil, Brandpil, der er 40 cm lang, 8 cm bred og vejer 1 kg. Den er bestemt til Anvendelse saavel mod fjendtlige Aeroplaner og Luftskebe som mod Bygninger, Broer, Fæstningsværker o. s. v., og ved store udstaaende Kroge er dens Chancer forøget for at hage sig fast i Maalet. Og paa Grund af sin Lethed er Menneskets ældste Krigsvaaben atter kommet til Hæder som Kastevaaben fra Flyvemaskiner. De østrigske Flyvere anvender almindelige Træpile med Metalspids, Tyskerne og Franskmandene den her viste Staal-Konstruktion, en Opfindelse af den franske Kaptajn Sazerac de Forge og anvendt første Gang ved Manøvrerne i 1912. Længden er 12 cm og Vægten kun 20 Gram, saa at Flyveren kan

medføre et stort Antal af disse Pile, der nedkastes i Bundter paa et halvt Hundrede Stykker. Tyngdepunktet er forskudt til den nederste massive Del, hvorved Pilene selv stiller sig med Spidsen nedad i Luften, medens den korsformede Indfræsning foroven giver en god Stabilitet. Kastes disse Staalpile f. Eks. fra 2000 Meters Højde, vil de, i Følge Faldloven naa Jorden med en Hastighed af ca. 200 Meter og besidde stor Gennemslagskraft.

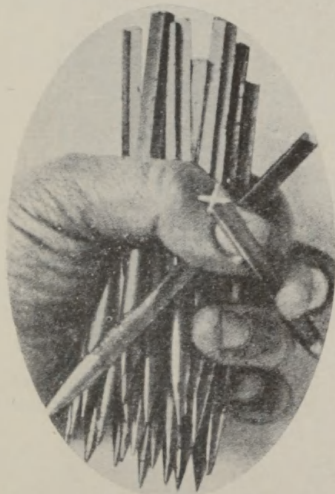


Fig. 43. Staal-Kastepile.

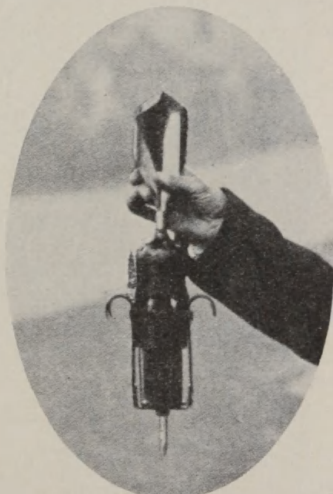


Fig. 44. Fransk Brandbombe.

Ganske anskueligt skildrer en tysk Soldat Virkningen af Staalpilen som Kastevaaben: — Vort Regiment rastede den . . . Klokken 5 om Eftermiddagen paa Lejrpladsen i Nærheden af L. Bataljonerne laa i Kompagnifront med ca. 8 Skridts Mellemrum mellem Kompagnierne; 1ste Bataljon i Midten, 2den til venstre og 8die til højre for den, medens to Flyvere kredsede over os i 12—1500 Meters Højde.

Pludselig følte jeg en stikkende Smerte i højre Fod, lige over Hælen. Straks troede jeg, at min Sidekammerat

ved et Uheld var kommet til at stikke mig, men blev hurtigt bedre belært. Thi rundt om mig begyndte de at skringe op, og ogsaa Hestene for en Pakvogn blev sky. Da jeg undersøgte min Fod, var en Staalpil trængt ca. $1\frac{1}{2}$ cm dybt ind i den. Jeg trak den øjeblikkelig ud og omtrent 15 af mine Kammerater var blevet truffet af lignende Skyts. Een havde faaet begge Kinderne gennem-boret af Staalpilen, en anden var blevet ramt i Foden, som Pilen havde spigret til Jorden; paa en tredje var den gaaet gennem Kinden ind i Munden, og en Hest var blevet ramt tæt ved Øjet.

Da vor Forbavselse havde sat sig noget, kunde vi først



Fig. 45. Tysk Luftbombe.

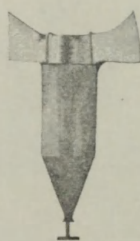


Fig. 46. Fransk Luftbombe, der først bliver eksplosiv, naar den lille Skrue forneden under Faldet har arbejdet sig i Bund.

opdage, hvorfra vi var blevet angrebet; kun Flyvemaskinerne kunde have nedkastet Pilene. Saa godt det lod sig gøre, krøb nu enhver ind under Vognene for Dække, og senere blev vi forbundet.« —

Og Flyvemaskinens tredje Hovedopgave endelig er dens Samarbejde med Artilleriet, som ogsaa er af største Betydning i denne Krig med det svære Skyts' Beskydning over de store Afstande. At ogsaa Drageballonen anvendes til Dirigering af Artilleriilden, er allerede nævnt, ligeledes dens Fordel, at den staar i stadig (telefonisk) Forbindelse med Jorden, og dens Gene, at den selv er et udsat Maal for Fjendens Ild og Luftangreb (se Luftkrigens Kalender den 20de Marts 1915). Medens Forholdet mellem For-

trin og Mangler er det omvendte ved Flyvemaskinen. Den anvendes med Fordel til Observation af Skuddenes Ret-



Fig. 47. En Bombe, som faldt i en Gade i Yarmouth under Zeppelinangrebet d. 19. Januar og slog det viste Hul uden at eksplodere.

ning og Virkning, hvilken sidste nøjagtig kan konstateres ved en fotografisk Optagelse af Skudfeltet, og Artilleriilden dirigerer Flyveren, for ikke at lande efter hver Observation, ved Hjælp af et i Forvejen aftalt System, som

at beskrive en Cirkel til højre eller venstre med Aero-planet, eftersom Skuddet faldt for langt til den ene Side, ved Udkastelse af forskelligt farvede eller formede Plader og fremdeles.

Navnlig i Frankrig anstilledes der i Begyndelsen af forrige Aar en Del Forsøg med traadløs Telegrafering fra Aeroplaner, der baade modtog Telegrammer fra og sendte Meldinger til Stationen paa Eiffeltaarnet. Antennerne voldte de fleste Vanskeligheder, da Flyvemaskinens Barduner ikke lod sig anvende som saadanne, og frit nedhængende Antenner let kunde skabe Fare for Forvikling i Trætøppe, Telegrafpæle o. l. under en hastig Nødlanding. Derfor forsøgte de udspændt mellem Bæreplanerne og Halepartiet, paa hvilket Stadium Eksperimenterne afbrødes af Krigen. En Slags Morsetelegrafering forsøgte med Held i Villacoublay fra et Breguet Biplan, der medførte en Beholder med Sod under Tryk af komprimeret Luft. Beholderen endte bagtil i et Rør med en Hane, der betjentes fra Førerens eller Observatorens Sæde, og naar nu Hanen aabnedes kortere eller længere Tid, strømmede forskellige Kvanta Sod ud, der tegnede sig skarpt paa Himlen som Prikker og Streger og saaledes kunde aflæses som et Morse Telegram. Manglen ved denne Meddelelsesmetode er dels, at den kun kan anvendes fra Flyvemaskinen til Jorden, ikke omvendt, og dels, at den er uanvendelig om Natten.

Og i samme Sammenhæng er der Grund til at anføre en naturlig Forklaring paa en Episode fra Luftkrigen, som forskellige Blade har beskæftiget sig med, og som i den fremstillede Skikkelse sikkert kun er en »Krigsand«. Det drejer sig om en Beretning, at de tyske Flyvere skulde søge at undgaa Modstandere i Luften ved at frembringe og indhulle sig i en beskyttende Sky. Hvad der utvivlsomt finder Sted, er at de tyske Flyvere for at undgaa Ilden fra den fjendtlige Flyvemaskine dykker brat ned med deres Aeroplaner, hvorved Oljen i den stationære Motor med de seks lodretstaaende Cyindre løber til de bageste, hvor den kun delvis forbrændes, og Resten som blaalig Røg udblæses med Forbrændingsgasserne,

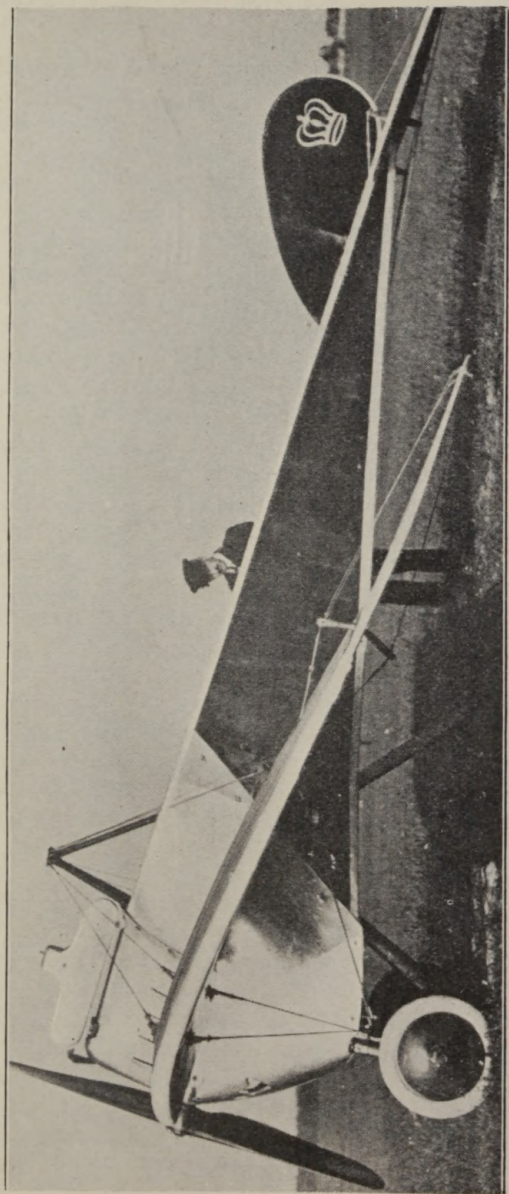
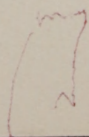


Fig. 48. Prins Friederich Sigismunds hurtige Spejder Monoplan, som førtes af den i Krigen faldne Flyver Stiefvater.



hvad der altsaa giver Anledning til den blæksprutteagtige Fremstilling.

Har Flyvemaskinerne saaledes opfyldt de Forventninger, der sattes til dem, kan det samme ikke siges om Luftskibene; de Resultater, disse har opnaaet, kan næppe tilfredsstille Tilhængerne af Systemet »lettere end Luften« og er i alt Fald dyrekøbte. Ganske vist vides, selv om Censuren har tilbageholdt nærmere Enkeltheder, at de franske og engelske Luftskibe har ydet værdifuld Tjeneste ved Bevogtningen af de engelske Kyster og af Troppetransporterne over Kanalen, at et Schütte-Lanz Luftskib i Krigens første Tid foretog betydningsfulde Rekonosceringsfarter paa den russisk-østrigske Krigsskueplads, og at en Zeppelin virksomt bombarderede Antwerpen. Men Præstationerne maa som sagt ses i Forhold til Tabene, der navnlig er gaaet ud over Tyskland som det af de krigsførende Lande, der besidder den største Luftskibsflaade. Idet det her maa anføres, at »Zeppeliner« er blevet den gængse Betegnelse for alle tyske Luftskibe, som »Duen« for Flyvemaskinerne, og de fleste Meddelelser om Zeppelin Luftskibes Togter og Forlis derfor maa modtages med største Forsigtighed, er Tabet af fire tyske Luftskibe paalideligt: Efter autentisk Fotografi har Franskmandene skudt et Zeppelin Luftskib ned i Skoven ved Badonvillers, hvor Bønderne brændte det den næste Dag, medens et tysk Kommunique den 25. Januar 1915 indrømmede Tabet af et Parseval Luftskib (se Luftkrigens Kalender) og to tyske Luftskibe er forlist paa vore Kyster: Zeppelin Marineskibet »L 3« paa Fanø og et Zeppelin eller Schütte-Lanz Luftskib ved Blaavandshuk. Og højst sandsynligt har Tyskland mistet endvidere fire til fem Luftskibe, deriblandt en Zeppelin, ødelagt af Russerne i Polen.

Luftskibene har foretaget deres fleste Krigsfarter om Natten, dels fordi de atmosfæriske Forhold da er gunstigere, men navnlig fordi de i Mørket lettere undgaar Flyvemaskinerne. Saaledes er dette ogsaa et Vidnesbyrd om, at Luftskibene er Aeroplanerne underlegne, og da disse baade stiger og flyver hurtigere, vil de under et

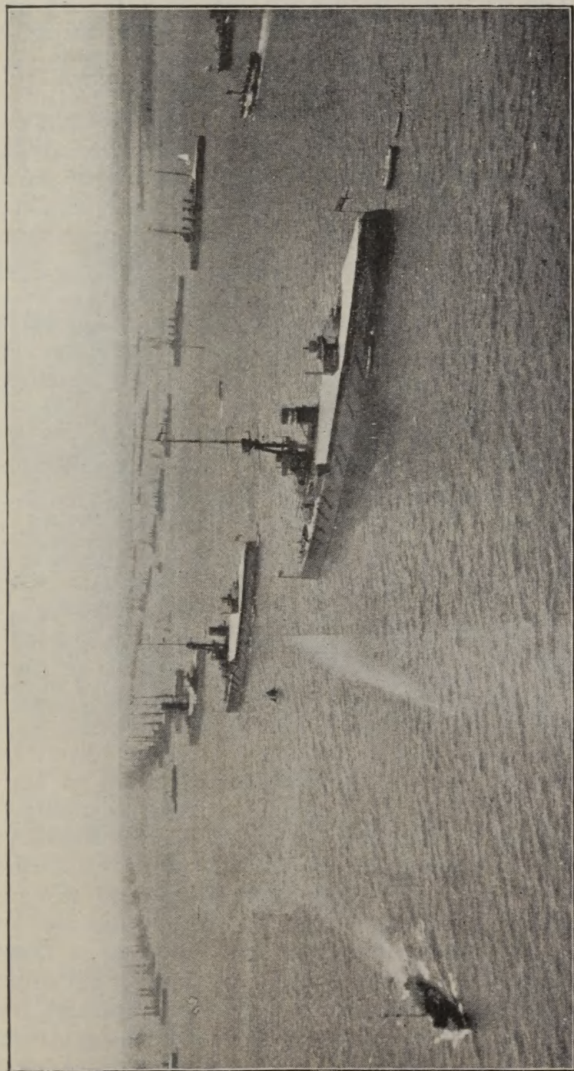


Fig. 49. Fotografi taget fra en engelsk Luftbaad under Flaade Reyven d. 18de Juli 1914.
I Forgrunden til venstre en Undervandsbaad.

Angreb paa et Luftskib søge at stige over det og kaste Brandbomber mod dets Bærelegeme, medens dette paa samme Tid forhindrer Luftskibets Besætning i at beskyde Flyvemaskinen. Derfor har det været foreslaaet — og muligvis allerede forsøgt — foroven paa Bærelegemet at montere et Maskingevær paa en Platform med Adgang til denne fra Gondolerne ved Hjælp af Rebstiger gennem Ballonlegemet, og det er en udbredt Anskuelse, at Zeppelin Luftskibet »L 2«'s Eksplosion i Johannisthal under den sidste Prøvefart inden dets Overtagelse af Marinen skyldtes saadanne Skydeforsøg.

Udfaldet af Kampe mellem Luftskibe og Flyvemaskiner har været imødeset med Spænding; men endnu foreligger ingen paalidelig Beretning herom. Medens dog en engelsk Admiralitetsmelding fra d. 17. Maj tegner et Billede af Udviklingen af en saadan Episode i Luftkrigen; det hedder: »Zeppelin Luftskibet, som angreb Ramsgate, blev angrebet af otte Marine Aeroplaner fra Dunkerque. Tre af dem var i Stand til at beskyde det paa nært Hold, og Flyvekommandør Bigsworth steg 70 Meter over Luftskibet og kastede fire Bomber, hvorefter en tyk Røg iagttoges fra et af dets Rum.

Zeppelin Luftskibet steg derpaa til 3000 Meters Højde med »sænket Haleparti« og formodes at være blevet stærkt beskadiget. Alle vore Aeroplaner var udsat for en hæftig Beskydning fra Luftskibet.«

Zeppelin Luftskibene er inddelt i 17 Rum, hver med sit Brintlegeme, saa at en Nedstyrtning ikke paafølger, fordi et eller flere beskadiges, f. Eks. ved Beskydning fra Jorden. Dog vil Ødelæggelsen af de midterste Rum byde en Fare for, at Luftskibet kan brække sammen i Luften, og mod Brandfaren beskytter Rumsinddelingen ikke; en enkelt Gnist vil i Løbet af faa Sekunder antænde hele Brintmængden. Med Hensyn til Beskydning af et Zeppelin Luftskib gælder, at der vel kun undviger 3 m³ Brint i Timen gennem de to Huller, en Geværkugle frembringer, men da det ved sin Størrelse — 150 Meters Længde, 15 Meters Bredde — afgiver et stort Maal, kan dog en effektiv Maskingevær Beskydning svække Luftskibet betyde-

ligt gennem Brinttab og deraf følgende formindsket Bæreevne.

Et moderne Zeppelin Luftskeib, udrustet til en Krigsfart med 15—20 Mands Besætning, Benzin, Olje og Vand, formaar at medføre ca. 1 Ton i Ammunition og er saaledes i Stand til at udføre et relativt kraftigt Luftangreb. Foran er da ogsaa nævnt nogle virksomme Luftskeibs



Fig. 50. Nedskudt fransk Farman Biplan.

Bombardementer, bl. a. over Warschau og Antwerpen, og naar Zeppelin Skibet anrettede særlig stor Ødelæggelse under det første Togt til sidstnævnte By, skyldtes det, at denne laa fuldt oplyst, saa at Besætningen ret let kunde udvælge deres Maal. Senere var Antwerpen udsat for flere natlige Luftbombardementer fra tyske Luftskeibe, men da deres Komme var meldt og alle Lys derfor slukedes, faldt Bomberne nærmest paa maa og faa uden at være af større Virkning.

Derfor har indskrænket Gadebelysning ogsaa været den

første Forholdsregel mod Luftskibs Angreb om Natten i London og andre udsatte Kystbyer og Egne, medens Gas og Elektricitet straks er blevet afbrudt, og Brandmænd har kørt gennem Gaderne og paabudt øjeblikkelig Slukning af al anden Belysning, naar fjendtlige Luftskibe nærmede sig, og ved Angrebet paa Paris af to tyske Luftskibe viste de sig igen ude af Stand til at udføre noget virksomt Angreb. Saaledes at Krigens foreløbige Resultat er, at Luftskibene først blev tvunget til at forlægge deres Virksomhed til Natten, og det samme Mørke, der skulde beskytte dem, senere har virket hæmmende for dem under deres Angreb.

Dertil kommer den Ulempe, som altid har klæbet ved Luftskibene, og som særlig gør sig gældende under Krigsforhold med de stive Konstruktioner, som Zeppelin og Schütte-Lanz Skibene, at de er vanskelige at manøvrere med paa Jorden under Op- og Nedstigning og fordrer talrigt Betjeningsmandskab samt en stor og kostbar Hal, der som de engelske Luftangreb viser, er udsatte Maal for fjendtlige Flyveres Virksomhed. Ligesom det under en Vurdering af Fortrin og Mangler ved Luftskibe og Flyvemaskinen altid vil blive fremført, at for det førstes Bygningssum (fra ca. 350,000 Mark for et Parseval Luftskib til 750,000—1,000,000 Mark for en Zeppeliner) kan fremstilles i kortere Tid 13 til 50 Aeroplaner, der i Reglen vil være af større Værd. Dette afgør helt Luftskib contra Aeroplan Spørgsmaalet for de smaa Nationer, hvis Militærbudgetter ikke tillader kostbare Eksperimenter, medens Stormagterne, ganske forstaaeligt, har søgt at udvikle begge Systemer for Luftfartøjer. Og ret beset kan samme Argument mod Luftskibene ogsaa vendes om og tages til Forsvar for dem: — Da Luftskibene er kostbarere og langsomme at bygge og f. Eks. Zeppelin Værftet kun har fremstillet ca. 30 Skibe, af hvilke flere har været ganske ens, repræsenterer de ca. 10 Udviklingstrin fra det første Forsøgsskib, medens Flyvemaskine-Industrien kan arbejde med mindre Kapital og i hurtigere Tempo, saa at der mellem Brødrene Wrights Biplan og de Konstruktioner, der nu anvendes i Krigen, ligger maaske 200 Udviklingsstadier,

og en direkte Sammenligning mellem Luftskebet og Flyvemaskinen derfor ikke er mulig.

Men for den almindelige Bevidsthed smelter Luftskebene og Aeroplanerne sammen til Luftfartøjer, eller der tænkes ved Luftkrigen vel snarest paa Flyvemaskinernes Virksomhed. Og da kan der som Slutningsord ikke gives dem stoltere Udtalelse end følgende, der har sin særlige Værd, fordi den skyldes en Mand, der ikke ødsler med Ord, men ogsaa ved, hvad han skylder sit Efterretningsvæsen; Hindenburg siger: »Mine Soldater er Helte, baade under Angrebet og Tilbagetoget. Men det herligste er dog mine Flyvere. Hvad de udretter, grænser til det utrolige!«

3. Breve fra engelske, franske, tyske og østrigske Flyvere.

I.

Da Fjendtlighederne udbrød — fortæller Pégoud — opgav jeg min amerikanske Tourné og fik i yderste Øjeblik mine Bleriot Monoplaner bragt fra Hamborg over den franske Grænse. Kan hændte, at vi allierede staaer tilbage for Tyskerne med Hensyn til Antallet af Flyvemaskiner; herpaa bøder imidlertid vore Flyveres Dygtighed, og hvad Zeppelinere og de andre Luftskebe angaar, har jeg kun Foragt tilovers for dem. Siden August har jeg kastet 620 Bomber ned mellem de preussiske Tropper foruden at have ødelagt tre Drageballoner og i al Almindelighed været ubehagelig mod tyske Forter. Ved en Lejlighed blev jeg tvunget til at lande, da jeg mistede meget Benzin, fordi en Kugle gik gennem Beholderen, og det skønt jeg medførte en Gummibold til at tætte med for samme Tilfælde Skyld. Tilmed blev det ene Bæreplan stærkt beskadiget, saa det var kun med Nød og næppe, jeg naaede tilbage til vore egne Linjer.

Ved en anden Lejlighed tvang Benzinmangel mig igen til at foretage en Nødlanding, og det lige bag de tyske Stillinger; Fjenden havde bemægtiget sig alle Benzinforraad i den nærliggende Landsby, saa der var intet andet for mig

at gøre end at skjule Flyvemaskinen. Da tilbød en lille Bondedreng at skaffe noget fra en Garage, tre Fjerdingsvej borte. Det var en farlig Ekspedition for den raske Knøs at vove sig ud paa; men han spadserede gennem de tyske Lejre med en Helgens stoiske Mod og Ro. I Ventetiden følte jeg mig som en Kujon ved at have ladet ham gaa; imidlertid vendte han tilbage i Mørket kort før Daggry, slæbende paa en Fem-Liter Dunk, næsten lige saa stor som han selv og afleverede den med et Smil. Saa skyndte han sig bort for, som han sagde, at holde »Udkig efter Ulanerne«. Og knapt havde jeg faaet Benzinen fyldt i Beholderen og gjort Flyvemaskinen klar til Start, før han kom styrtende tilbage og raabte: »Skynd Dem! Ulanerne kommer!«

Ved at flyve i stærke Duvninger fik jeg Ulanerne til at tro, at jeg var blevet ramt, hvorfor de holdt op at skyde paa mig, og til sidst slap jeg heldigt bort, efter først at være blevet heftigt beskudt med Granater fra et tysk Fort, jeg tilfældig passerede henover.

II

En Officer i »The Royal Flying Corps«, den engelske Militær-Flyveafdeling, skriver hjem til sin Moder:

Jeg har modtaget dit Brev i Dag (30. September), da jeg vendte tilbage fra en Rekognosceringsflyvning paa 235 Km; jeg er helt stivfrossen, men det har man efterhaanden vænnet sig til, det hører med ligefrem til Dagens Arbejde. Flyvningen var ikke saa interessant som sædvanlig; vi kastede et Par Bomber ned i en Lejr, hvor de maa have forstyrret Tyskerne, for de gav sig til at skyde livligt efter os. Vi blev kun ramt een Gang, men det er ogsaa særlig vanskeligt at ramme vor Flyvemaskine, da dens Hastighed er ret betydelig, omkring 150 Km i Timen.

Til Beskydning af Luftfartøjer har Tyskerne nogle særlige Kanoner som affyrer en Slags Shrapnell, der springer i en bestemt Højde. Saa snart de ved denne har bestemt den Højde, Flyvemaskinen befinder sig i, skyder de fem til seks Granater af hurtigt efter hverandre; disse Granater er da fyldt med smaa Kugler af samme Størrelse som de, Børnene leger med, og naar Granaten eksploderer, flyver

de i alle Retninger. Naar som helst vi gaar op, kan vi være sikker paa, at deres Luftskyts begynder at arbejde; vi har døbt en af disse Kanoner »Archibald« og betragter nærmest deres Virksomhed som en Spøg; dog tror jeg, at de før eller senere vil skyde en af os ned. Det er i Virkeligheden kun et Tidsspørgsmaal.

Har jeg fortalt dig om min første Rekognosceringsflyvning? Jeg startede i Retning af Mons, Enghien og Ath. Kort efter at vi havde passeret Mons, fløj vi ind i Skyer og maatte vende om. Da vi kom tilbage over de franske Linjer, blev der Bevægelse blandt Tropperne; vi saa dem fare omkring og derpaa blev der fra omtrent 1000 Geværer fyret en Salve mod os. De mistog os for Tyskere, da vi flyver en Maskine, forskellig fra de fleste andre! Det var min »Ilddaab«, og den vil jeg aldrig glemme. Min første Følelse var Forbavselse, der hurtig udviklede sig til Frygt for atter senere at vige Pladsen for Fortryllelse. Det beredte mig ligefrem Nydelse at se Hullerne fremkomme i Bæreplanerne, hver Gang en Kugle slog igennem dem (det skete for øvrigt kun et Par Gange.) Jeg saa paa Tavlen med de forskellige Instrumenter foran mig for at konstatere min Højde, da en Kugle pludselig ramte den, knuste en Maaler og lod en Splint springe op lige foran mig. Og samtidig gennemborede en Granatstump Benzinbeholderen, saa at alt Indholdet løb ud. Jeg maatte derfor bekvemme mig til at lande, stolende paa Lykken og kom ned i den første den bedste Mark, jeg fik Øje paa.

En halv Snes belgiske og franske Soldater kom styrtende, øjensynlig i Vildrede med, om jeg var Englænder eller Tysker, indtil jeg raabte: »Anglais, Anglais!« Saa skreg de Hurra og hjalp mig, saa godt de kunde. Tilfældigvis var min Flyvemaskine udstyret med to Benzinbeholdere, og saaledes var det et Øjebliks Sag at fylde den anden og berede mig til at starte igen. Men nu skete det, at Shrapnells begyndte at springe paa Marken ved Siden af — den ene efter den anden —, hvad der kunde tyde paa, at det havde været Tyskerne alligevel, som havde skudt os ned, og ikke Franskmandene, som jeg havde formodet. En fransk Major kom til Stede og bønfaaldt mig om at skynde

mig bort. »Vite, vite,« sagde han, »les Allemands ne sont pas loin — trois kilométries« (Hurtig, Tyskerne er ikke langt borte, kun 3 Km). Jeg troede ham ikke, men besteg dog alligevel Flyvemaskinen. Min Passager mente ikke, det vilde lykkes os at komme op fra Marken; det gik imidlertid lige akkurat. Just da vi lettede fra Jorden, blev vi ramt igen, denne Gang i Halecellen. Det var en yderst spændende Eftermiddag. Da vi var naaet hjem, talte jeg ialt tolv Træfskud. Men naar jeg tager i Betragtning, at vi fløj saa lavt, burde de virkelig have opnaaet et bedre Resultat!

Paa min næste Rekognosceringsflyvning smagte jeg »Archibald«-Kanonen til Nedskydning af Luftfartøjer. Vi befandt os over Valenciennes, som blev beskudt af Tyskerne. Pludselig saa jeg under os Glimt eller seks tykke, hvide Røgskyer fra springende Granater. Næste Gang var de bedre sigtet, sprang i samme Højde, hvori vi befandt os, men for langt til venstre — og saa fremdeles. I et bestemt Øjeblik havde vi 8 Granater samtidig springende rundt om os. Paa samme Tid fløj et andet Aeroplan ca. 350 Meter oven over os, og da vi vendte tilbage, sagde vore Kammerater, at de havde ventet, den Flyvning vilde blive vort Endeligt.

Den Type, jeg fløj, har været besynderlig uheldig; der eksisterede kun fire af den, og det er, hvad der blev af dem: Den første blev ødelagt ved Amiens, saaledes som du bestemt har læst i Aviserne; den styrtede til Jorden og kom i Brand — baade Fører og Observator brændte ihjel. Den anden mødte sit Endeligt mellem Amiens og Maubeuge, og Føreren brækkede begge Ben, medens Passageren blev dræbt. Den tredje var min Maskine; jeg beskrev en Kurve for nær ved Jorden, ramte den med det ene Bæreplan og fik hele Aeroplanet godt ramponeret. Det blev sendt til Reparation, men siden har jeg intet hørt til det. Og den fjerde Flyvemaskine fandt man efter at have savnet den i to Dage; om Flyverens eller hans Observators Skæbne hørte man intet, og tror jeg, at de sandsynligvis er blevet skudt af Tyskerne, da man paa Flyvemaskinvraget har fundet Huller, stammende fra Kugler.

Det er den værste Skæbne, en Militærflyver kan faa. Hvis han

bringes ned af Fjendens Kanoner, vender han aldrig tilbage og ses ikke mere. Saaledes gik det ogsaa de stakkels unge Løjtnanter Waterfall og Baily, som begge hørte til min Flyve-Eskadron. De kom ikke tilbage, og ingen vidste, hvad der var blevet af dem, indtil for faa Dage siden en Krigskorrespondent, som var blevet taget til Fange af Tyskerne, fortalte, at han ved Enghien, Nord for Mons, havde set en Grav, paa hvis Kors de havde skrevet: »Hr. Flyver«, og Beskrivelsen af Vraget af deres Maskine, som laa nær ved, passede nøjagtigt paa det Aeroplan, de havde fløjet.

III

Samme engelske Officer skriver i et andet Brev:

Det er i højeste Grad interessant at sammenligne den ene Dag med den anden, eller endog den ene Time med den anden; tag for Eksempel en typisk Dag: Klokken seks har man lige sat sin Morgenmad til Livs, og ikke en Time efter er man til Vejrs og har allerede tilbagelagt godt 40 Km., medens et Slag udkæmpes lige under ens Næse — Hundredtusinder af Soldater ligger i forskellige Stillinger og beskyder hverandres Løbegrave (en hel Del faar dog ogsaa Tid til at tage ens Flyvemaskine under Behandling). Det ser saa løjerligt ud oppe fra Luften, fordi man herfra kan iagttage alt, hvad der foregaar, og det paa begge Sider, medens de jordbundne i de fleste Tilfælde ikke kan se det Maal, de sigter efter; det er blot videnskabeligt Slagteri.

IV

Om sin Flyvning over den franske Hovedstad skriver den tyske Flyver Hermann Dressler:

Det var den 29. August; jeg havde faaet Befaling til at udspejde de fjendtlige Troppebevægelser Syd for Amiens, og for at fastslaa den franske Opstillings Udstrækning maatte jeg bøje af mod Syd. Derved faldt mit Blik tilfældigt paa Landkortet og Paris fængslede Opmærksomheden; der havde endnu intet tysk Skud talt sit Sprog. Og jeg havde to Bomber hos mig. Tanken tiltalte mig, og jeg kunde ikke igen blive den kvit. Retningen til Paris skulde jeg alligevel holde, det drejede sig altsaa højst om en Afstikker paa

ca. 30 Km. Jeg gav Motoren fuld Gas. Min »Magenda« for af Sted med Ørnens Hastighed.

Tyve Minutter senere dukkede Eiffeltaarnet frem af den blaa Dunst paa Horisonten som et Drømmebillede. Mit Hjerte bankede af Glæde. En dumdristig, sejrssikker Følelse bragte mig næsten i Forvirring. Og saa laa Paris med sit Hushav allerede udbredt for mine Fødder. Jeg gav Højderor og steg. Billedet under mig skrumpede mere og mere sammen, tiltog stadig i Utydelighed. Nu brød et sandt Helvede løs under mig; bestandig hørte jeg en skarp Fløjten og følte, mere end jeg saa, hvorledes nogle Kugler slog igennem mit »Due«-Monoplans Bæreplaner. Fransk-mændene sigtede ikke daarligt; men hvad betød saadanne Huller; det vilde have været noget andet, om tilfældig et Skud havde ramt og slaaet en Styrelinje over. Blot ikke komme for nær til Eiffeltaarnet! Jeg vidste, at der paa den øverste Platform stod Maskingeværer og Kanoner til Nedskydning af Luftfartøjer. I vide Buer fløj jeg rundt om det himmelragende, farlige Bygningsværk og maatte nu, saavidt jeg kunde dømme, være over Byens Centrum. Jeg stødte den ene Bombe ud gennem Udskydningsrøret og saa den lille Jærndjævel skrumpe ind under mig i Flugten, efterladende en matglødende Komethale. Jeg lyttede ned i Dybet, men ingen Eksplosion paafulgte. Fordømt! En Forbier! Jeg sendte den anden Bombe ned og nu, faa Sekunder efter, hørte jeg gennem Propellernes Brølen en splintrende Knagen, som om to Lokomotiver var stødt sammen.

Det var den første tyske Bombe i Paris! Ubekymret om Skytsets Knatren vedblev jeg at kredse over Hovedstaden. Fra Montmartre saa jeg to Flyvemaskiner stige op; da forandrede jeg min Kurs og tog Retning mod Nordost. Begge mine Forfølgere skruede sig meget hurtigt i Vejret; men mit Forspring var for stort. Den tyske »Due« fløj hurtigere end den gallske Hane! Afstanden mellem os voksede. Min »Magenda« syntes at forstaa, hvad det drejede sig om; den skød af Sted som en Høg. Snart havde jeg atter de franske Tropper under mig, og en halv Time efter var de igen forsvundet for mit Blik. Længere vovede Forfølgerne sig

ikke. Lidt før Klokken otte landede jeg ved mit Regiment. Jeg havde gennemfløjet Strækningen paa 340 Km i 3 Timer 50 Minutter!

V

Det engelske »Aircraft Manufacturing Co.'s« franske Flyver, Pierre Verrier, der gør Tjeneste som sapeur-aviateur, skriver til Direktøren:

Kære Hr. Thomas, — Jeg er glad ved at kunne skrive til Dem. Fra den 6. August til 30. September har jeg fløjet hver Dag, daglig fra tre til seks Timer. Sidstnævnte Dag blev jeg saaret i Slaget ved Somme, medens jeg foretog en Re-kognosceringsflyvning med en Officer over —. Vi fløj i ringe Højde paa Grund af en lavthængende Sky i ca. 1200 Meters Højde; min Passager var beskæftiget med Bombekastning paa det tyske Infanteri, og jeg vendte mig for for at iagttage Resultatet, da i det samme en Kugle slog gennem Kortet, han holdt i Haanden, og straks efter ramte en anden ham i Foden. Den tredje Kugle var til mig, gik ind ved Anklen og ud omtrent ved Lægget. Jeg var 18 Km. fra Hovedkvarteret, hvor jeg skulde aflevere min Beretning. Ved at styre med den raske Fod alene naaede jeg tilbage, og skønt jeg mistede en god Del Blod, landede jeg heldigt, inden jeg besvimed, hvorpaa min Passager og jeg øjeblikkelig blev ført til Hospitalet i —.

Jeg er blevet forfremmet til Sergent, nævnt i »Ordre des Armées« og foreslaaet for Militærmedaljen. I Løbet af en Maanedstid haaber jeg atter at være oven Senge og paany at kunne begynde at flyve. I dette Øjeblik erfarer jeg, at Tyskerne nærmer sig Byen og at jeg derfor sandsynligvis skal flyttes et andet Sted hen. Det har glædet mig meget at hilse paa nogle engelske Militærflyvere, som kom at besøge mig paa Hospitalet. Vi har stadig ingen Efterretninger om Chevillard, som blev taget til Fange for omtrent seks Uger siden.

VI

Den østrigske Løjtnant Anton Haska beretter følgende om sine Observationsflyvninger med en Oberstløjtnant:

Først var jeg i Kamp mod Serberne, hvor jeg rekognoscerede deres Stillinger. Saa fik jeg Befaling til, over Berlin at begive mig til Antwerpen, som den tyske Hær allerede belejrede. Vi havde til Opgave at iagttage Virkningen af de østrigske Motorbatterier, og efter vore Indberetninger blev da Skytset indstillet. Fra Luften kunde vi tydelig se den Skade, Skuddene anrettede; de ødelagde den sydlige Del af Antwerpen. Over Antwerpen var vi den længste Tid i Luften: 18¹/₂ Time uden Mellemlanding. Allerede i Berlin havde vi faaet nøjagtige Kort over Byen, og kastede efter dem Bomber ned paa Fæstningen; men skønt Antallet beløb sig til 16, anrettede de dog kun ringe Skade, saaledes som vi senere kunde konstatere.

Efter Antwerpens Fald fløj vi langs den belgisk-franske Grænse mod Paris. Det østrigske Artilleri, som havde deltaget i Antwerpens Belejring, var allerede nyopstillet ved Ypres, og vi var glade ved at kunne veksle et Par Ord med Betjeningsmandskabet. Efter en flere Timers Luftrejse, som vi til Stadighed foretog i 2000 Meters Højde, gjorde Oberstløjtnant L— mig opmærksom paa, at Paris laa udbredt lige foran os. Efter at have truffet de nødvendige Forberedelser, kastede vi seks Bomber ned paa Paris og saa, at en af dem havde ramt godt. Vi gik længere ned for at gøre fotografiske Optagelser, da vi bemærkede, at seks eller otte Aeroplaner fløj imod os.

Øjeblikkelig steg vi højere op og begyndte at flygte; men Franskmandene var hurtigere. De kom over os og beskrev bestandig saadanne Vendinger, at de med Flyvemaskinens Hale trykkede os ned. Og vi havde allerede opgivet alt Haab om Redning, da et tysk »Due«-Monoplan viste sig; det var bevæbnet med et Maskingevær og gav straks Ild paa de franske Flyvemaskiner, der blev tvunget til Flugt og maatte lade os aaben Bane.

Vore Flyvninger over den franske Hovedstad varede ikke længe. Vi blev beordret tilbage til Tuzla, hvor vi blev anvendt til Udforskning af de serbiske Stillinger og var Vidne til, hvorledes Serberne blev drevet ud af Bosnien. Siden min første Flyvning i August havde Serberne fuldkommengjort deres Kampmetode mod Flyvemaskinerne.

En Shrapnell knuste Understellet paa vort Aeroplan, og min Oberstløjtnant sagde: Lad os tage Afsked, Anton! De S— har truffet os!« Tændingen sloges fra Motoren, og i Glideflugt søgte vi mod Jorden. Hvad der derefter skete, ved jeg ikke. Jeg mistede Bevidstheden og kom først til mig selv igen, da en Sygeplejerske tørrede mit Ansigt i Hospitalet i Esseg. Der erfarede jeg, at vi var styrtet i Drina Floden, at jeg ved Nedstyrtningen havde brækket den ene Fod og dertil endnu var blevet ramt af en Kugle. Ogsaa min Oberstløjtnant er haardt saaret; han bliver plejet paa et Sanatorium. Forhaabentlig kan vi snart begge igen flyve.

VII

Den kendte tyske Flyver Ernst Schlegel fortæller følgende om sine Indtryk og Oplevelser i Krigen:

Paa den anden Mobiliseringsdag skulde jeg stille i Hannover, hvor jeg blev tildelt den anden Armé. Straks begyndte fra — Spejderflyvningerne ind over Belgien, især til Lüttich. Her modtog jeg »Ilddaaben« og ganske mærkværdigt af mine egne Landsmænd, af tyske Tropper, saa jeg maatte gøre Brug af min Lyssignal-Pistol, Kendingstegnet for de tyske Soldater, at de har en tysk Flyver over sig.

Fra Lüttich forlagde jeg mit Standkvarter til — og —, hvorfra jeg flere Gange fløj over Maubeuge. Jeg foretrækker afgjort en Flyvning over en Slaglinje, engageret i Kamp, fremfor en over en Fæstning; thi i Slaglinjen er alle Tropper beskæftiget, deres Opmærksomhed er stærkt optaget af Slaget, saa at de kun i ringe Grad kan hæfte den paa Flyverne. Medens ved en Flyvning over en Fæstning hele Opmærksomheden hos Mandskabet paa samtlige Forter og selve Fæstningen er koncentreret paa den fjendtlige Flyver.

Det blev mig klart ved Maubeuge, hvor det franske Artilleri lod mig komme midt ind over Fæstningen uden at affyre et eneste Skud mod mig; da lød der et kort Skud, som en Slags Signal, hvilket blev Tegnet til en almindelig Skydning, som om samtlige Helvedes Aander var blevet

sluppet løs. Og kun ved at udføre de dristigste Drejninger, Fantasi- og Styrteflyvninger kunde jeg gøre en nøjagtig Sigten vanskelig.

Trods den tætte Hagl af Shrapnells (i et Øjeblik talte jeg 40 til 45 af de bekendte ominøse smaa Sølvskyer) forblev jeg hele to Timer i Luften over Maubeuge med min Observator, der i denne Tid kunde gøre nøjagtige Optagelser af alle Fæstningens Forter, saa at Belejringsartilleriet bag-efter kunde indstille Skytset paa Centimeters Nøjagtighed. Disse fotografiske Optagelser vakte saa stærk Opsigt, at de ogsaa blev forelagt Kejseren, og denne Flyvning, som jeg sent vil glemme, skaffede mig Jærnkorset. Flyverne er overhovedet Hærførernes Yndlinge, og jeg mener ogsaa, at de franske Flyvere præsterer dygtigt Arbejde; men hvor det gælder dristig Fremtrængen, er de tyske Flyvere dem overlegne.

VIII

En bekendt tysk Flyver, der staar i østrigsk Tjeneste, skriver i et Feltpostbrev:

I Dag modtog jeg Deres Kort og blev baade overrasket og glad trods det alvorlige Indhold; det forekom mig som en Hilsen fra en fjern Verden. Jeg har allerede saa ofte tænkt paa dem, man har glædet sig ved at være sammen med og som nu er spredte for alle Vinde, omgivet af Tusinde Farer. Jeg har allerede bestaaet min Ilddaab. Den første Flyvning var en Rekognosceringsflyvning til Rapusa, hvor min Motor standsede, netop som jeg befandt mig over den franske Flaade, og under Franskmændenes voldsomme Beskydning maatte jeg gaa ned paa Vandet. Baade min Observator og mig lykkedes det at svømme i Land og siden at bjærge Flyvemaskinen. Derpaa blev jeg forfremmet til Fyrværker og modtog den allerhøjeste Ros for tapper Op-træden foran Fjenden.

Nogle Dage efter foretog jeg en vellykket Flyvning til Montenegro, hvor jeg blev voldsomt, men forgæves beskudt; efter halvtredje Times Forløb vendte vi uskadt tilbage. Samme Dags Eftermiddag fløj vi igen af Sted. Medens en heftig Geværild udspandt sig under os, satte min Motor

ud midt over de fjendtlige Stillinger. Ingen Landingsplads i Miles Omkreds, kun Klipper og Kløfter og dertil en Befolkning af fanatiske Montenegrinere! Jeg havde allerede gjort op med denne Verden, bed Tænderne sammen, da en sidste Tanke faldt mig ind: jeg drejede Startsvinget som vanvittig, og da jeg næsten havde opbrugt al min Kraft, begyndte Motoren at arbejde, først den ene Cylinder, saa to, endelig tre og efter maaske 6—10 Minutters Forløb kom den fjerde ogsaa med. Jeg steg straks til 2000 Meter, og oven over Skyerne standsede Motoren igen fuldstændig. Da jeg saa kom ud af Skyerne, saa jeg vor Flyveplads ikke længere borte, end at den var til at naa, og fik lige landet glat.

Faa Dage efter var vi atter Døden nær. Vi fløj over det 1750 Meter høje Lovcen, hvilket Bjerg Montegrinerne har befæstet stærkt. Vi tog nogle gode Fotografier og lod til sidst vort Maskingevær knatre. Da bragede det paa en Gang tæt ved Flyvemaskinen, og da vi ser os om, hænger der maaske 20 Meter bag os Røgskyer fra en sprunget Shrapnell. Straks beskrev jeg en Kurve, og da min Opgave var endt, fløj jeg tilbage, og det viste sig da, at jeg var sluppet med et Skud i Højderoret.

IX

Klokken halv ti starter jeg paa min Aviatik-Todækker, med Oberstløjtnant W. om Bord; Himlen er let skyet. Vor Opgave er at rekognoscere langs med Aisne-Floden og derefter at flyve dybere ind over Fjendens Land for at udspejle mulige Transporter og Koncentrationer af Tropper. Ensformig brummer Motoren sin lydelige Melodi. Mere og mere skrumper Jordens Konturer sammen under os, og ved 1500 Meters Højde støder vi igennem et let Skydække, dog længere fremme lejrer sig sorte, lidet tillidsvækkende Masser paa vor Vej. Af og til, som gennem et Slør, ser vi endnu et Stykke af vor kære Moder Jord.

Langsomt hæver vi os til 2000 Meter. Under os udbreder sig det uendelige Skyhav; det er et vidunderligt Syn. Vi maa allerede for længst befinde os over Fjenden, men Jorden er fuldstændig unddraget vore Blikke, saa tæt en Mur

udgør det Graa under os, og med uforrettet Sag beslutter vi at vende om. Vi kan vel have fløjet et Kvarters Tid over Skyerne, følgende den urolige Kompasnaal, ved ikke, hvor langt vi har fløjet; paa Følelsen har jeg, at det af os besatte Omraade allerede maa ligge under os. Min Observator, med hvem jeg gør mig forstaaelig ved Tegn, er af samme Mening, hvorfor jeg giver Dybderor og dykker ned i det dampende, dystre Skytæppe. Stærke Vindstød hvirvler Dele af det rundt som Papir. Hvor det hyler og river i Maskinen; jeg giver Gas for hurtigere at komme ud af denne Heksekeddel.

Pludselig gribes vi af en voldsom Luftbølge og kastes opad. Luftskruen løber med fulde Omdrejninger, men der er ikke det ringeste Tryk paa Rorene; Flyvemaskinen staar paa Halen, Motoren befinder sig over mig, og min Passager hænger som trukket ud af Maskinen og holder sig fast i Stiverne mellem Bæreplanerne, medens jeg klamrer mig fast til Højderoret. Nu rutscher vi baglæns ned. Alt, hvad der ikke sidder fast, flyver ud.

Saaledes kunde vi være faldet 100 Meter, da det lykkedes mig at bøde paa Flyvemaskinens rasende Fald og igen at rette den op. Dog i samme Øjeblik kaster en opadgaaende Vind Maskinen i Vejret med Halepartiet øverst og med svimlende Hastighed styrter vi hovedkulds i Dybet. Mit Hjerte staar stille; min Observator ser jeg intet af. Er han blevet slynget ud, eller ligger han i Apparatet? Jeg selv er gledet ned fra mit Sæde og hænger paa Styreorganerne. Hylende skærer Todækkeren gennem Luften, hurtigere, stadig hurtigere. Som et Dødsskrig hviner og knager det gennem Flyvemaskinen. Nu er alt ude. Styrthjælmen af og bed en Bøn! Nej, nej, ikke dø, leve, skriger det i mig! Rolig, rolig! Mærkværdig, saa intakt Nerverne forbliver i den største Fare, hvor man overvejer alt. Med Møje klatrer jeg tilbage paa mit Sæde og river Højderoret til mig.

Jorden styrter sig imod os; nu sporer jeg Modtryk, Flyvemaskinen stejler, jeg maa give efter, og den farer af Sted parallelt med Jorden. Fra Passagersædet dukker en Styrthjælm frem og W., den jærnhaarde, lader smilende sine blændende, hvide Tænder se. Gud ske Lov, han er der! Jeg ser paa

Højdemaaaleren, den viser 900 Meter; saa er vi altsaa styrtet 1000 Meter ned. Det er rent vidunderligt, at Todækkeren har kunnet modstaa Kæmpetrykket, da det lodrette Fald afpareredes, og det giver Mod.

Reddet! Jeg maa først samle mig en Smule. 1000 Meter i faa Sekunder! Mit Hoved værker, det suser for Ørene. Hvad der er meget forklarligt; thi det menneskelige Legeme kan ikke saa hurtigt følge Lufttryks Forskelle. Mekanisk betjener jeg Rattet. Under os ligger den kære Jord udbredt og jeg forsøger at orientere mig. Da paa een Gang hvisler noget forbi mit Hoved med en uhyggelig Fløjten og samtidig blafrer et ca. 20 cm. stort Hul op baade i det nederste og øverste Bæreplan. Under, over og ved Siden af os eksploderer Shrapnells i højeste Diskant; vi er endnu over Fjenden. Nu gælder det endnu engang; ud af dette Helvede! Vi har blot lige trodset og vristet Livet fra den vældige Modstander deroppe, og nu kommer, hvor elendigt, Skabninger af Kød og Blod som os og vil igen tage det fra os. Fuld Gas og Højderor bringer os ud af Projektilernes Farezone, og velbeholdent, men badet i Sved, lander vi paa Flyvepladsen.

X

Det var den 11te Marts, at Flyverløjtnant F. og jeg fik i Opgave at finde to russiske Kavalleri-Divisioner. Som Observator tænker jeg kun paa den taktiske Stilling, nemlig Billedet af de fjendtlige Tropper, som det var i Gaar og efter taktisk Sandsynlighed ogsaa maa være i Dag; hvor kan det russiske Kavalleri, dette Arméens Kviksølv, skjule sig?

Vi flyver først mod Øst for at undersøge den nordlige Udkant af den store Skov; Luften er klar og stille. Til højre ligger den stærkt bugtede Sø med sine Øer og Landsbyer. Krasnopol kommer i Syne, dernæst Seyny og Hærvejen til Mariampol og Sereje; den er fuld af marscherende Tropper. Saalænge Menneskefuglen kredser over dem, staar alle Kolonnerne stille, og Infanteristerne lægger sig tværs over Vejen. Det nytter dem intet, hvor ondt det end gør mig for deres Anstrængelser; jeg ler og indtegner dem hurtigt paa mit Landkort. Men intetsteds ser jeg Kavalleriet,

det kan dog kun skjule sig i Skoven. Vi flyver videre langs Vejen til S. . . , forbi R. . . , M. . . og Lysningen ved P. . . og følger nu Kanalen. Store Troppestykker ser vi, baade marscherende, kørende og ogsaa skydende, kun ingen Kavalleri-Division. Skulde Rytteriet have skjult sig i Hulvejen? Lad os endnu en Gang flyve over H. . . i Retning af S. . . Jeg læner mig ud over Flyvemaskinkroppen og undersøger gennem min Kikkert skarpt alle de mange Hulveje, der løber paa Kryds og tværs. Pludselig har jeg det, til højre for Vejen til G. . . I Hulvejen, der løber mod Nord-Øst, staar Hest ved Hest. Lad os beskrive en Kurve, saa følg Hulvejen og kaste vore Pile.

Den store Fugl hælder den højre Vingespids, beskriver en Bue og flyver saa bort, lodret over Hulvejen. I Kurven mister vi 30 Meter Højde og har i Dag overhovedet ikke overskredet de 1100 Meter. Pilene suser ned, 10 Æsker hver indeholdende 50 Stykker. Knap er det sidste Bundt kastet, før Motorens Surren pludselig forstummer, og Omdrejningsviseren synker fra 1400 til 600, hvilket praktisk talt vil sige, at Motoren er ophørt at arbejde.

F. drejer Hovedet og vi to i Liv og Død forenede betragter et Øjeblik hinanden. Menneskefuglens Hjærte staar stille, hvorledes kan da vore slaa? Under os lurder Døden — i Trætoppene, for Fjendens Haand eller i Fangenskab. . . . Det næste Minut maa bringe Afgørelsen. . . . »Nu rolig, Kammerat!« Som Observator kan jeg intet foretage mig. Med knyttede Hænder og sammentrukne Bryn stirrer jeg frem for mig; et afmægtigt Raseri har grebet mig. Fordømt! At skulle spilles i Russernes Hænder, nu inden Meldingen er overbragt! Saadanne Betragtninger maa faa een til at skære Tænder. Vi har kastet Staalpile og Bomber i Hovedet paa Russerne, hvordan vil de mon nu behandle os?

Disse Tanker varer kun en Brøkdæl af et Sekund; nu ser de atter fremad, tumler med en Mulighed for Redning. Vi er 1000 Meter til Vejrs, kan altsaa i bedste Fald højst glide 7 Kilometer og vil stadig befinde os over Skoven, hvad der sandsynligvis vil resultere i Benbrud eller endog, at vi knækker Halsen. Død eller levende i Russernes Hænder. En lille — ganske lille Mulighed for at lande med nogen-

lunde hele Lemmer, omringet af Fjenden; maaske skulde det om Natten lykkes at slippe gennem Linjerne — maaske! En anden Mulighed, at gaa ned paa Lysningen langs S. . . Bækken, ved Siden af de russiske Tropper.

Nej, aldrig, om de saa skulde skyde paa os som vanvittige; aldrig slippe den sidste Mulighed af Hænde. Føreren har droslet af for Gassen og trykket Højderoret ned, for at Flyvemaskinen kan beholde Farten; Højdemaaleren synker rask. Motoren snøfter og Skruen drejer sig for Vinden. Venstre Haand holder han krampagtig om Gashaandtaget; nu trykker han det frem, en Gang til, nok en Gang —; maaske springer Motoren dog i Gang. Gud i Himlen, Højdemaaleren viser nu kun 800 Meter! Da begynder Motoren at arbejde, Luftskruen summer og F. er ikke sen til at give Højderor. Aeroplanet stiger igen, men vil det vare ved? Erfaringen taler ikke derfor. Men foreløbig klatrer vi i Vejret, 900 Meter . . . 1000 . . . vi lever. Men da indtræffer allerede det ventede; Motoren sætter atter ud, og nogle forfærdelige Minutters Glideflugt paafølger. Højdemaaleren registrerer denne Gang et Fald paa 150 Meter; det forekommer en Evighed! Saa springer Motoren paa ny i Gang, og dens Brummen overdøver al anden Støj, Vindens Syngen i Bardunerne, alt. I det fjerne lyser en blændende hvid Søflade. Der bagved er vore Skyttegrave. For hvert Sekund stiger Haabet og Sjælen lettes for den tyngende Beklemmelse, da den første tyske Skyttegrav ligger under os.

Endnu tre Gange sætter Motoren ud, men nu ler vi blot derover. Vi er jo hjemme — i Bajonetternes Hjem dernede, og i ungdommelig Glæde jubler vi over det nyvundne Liv. Om Aftenen befinder vi os atter i vor varme Stue i den polske By og er begge glade. Jeg strækker mig under Sengetæppet, med Hænderne under Hovedet og Krigshunden ved Fodenden, trods det hvide Lagen — min Sandten, et hvidt Lagen! F. sidder ved Bordet, endnu en Smule bleg; men det er kun udvendigt. Vi føler en indre Glæde og tænker begge paa vore kære derhjemme og Dagens Oplevelser. Livet er larmende og ubegribeligt! Lev vel, kære Venner og bed om blaa Himmel for i Morgen. Saa vil vi igen sejle deroppe, over det store, grønne Hav med de hvide Øer og

holde skarpt Udkig, vi to, i Knald og Fald, Liv og Død uadskillelige Flyverløjtnanter F. og K. i Hans Majestæts Hær.

XI

En tysk Flyverofficer skriver i et Feltpostbrev:

»Den 21.—11.—1914 Klokken 8½ om Morgenen er vort L. V. G.-Biplan startsklar — en klar Vinterdag er brudt frem. Termometret viser 5° Kulde, og vi (d. v. s. Oberstløjtnant F. som Fører og jeg som Observator) har hyllet os godt ind. Solen titter lige frem bag Bjærgkæden — vi ved, at Fjenden befinder sig bag Højderyggen. Mon han ogsaa træffer Forberedelse til Flyvning?

Vor Opgave lyder: At finde og fotografere Artilleriet. — Vel, Vejret er gunstigt, Motoren springer i Gang, en Nikken med Hovedet til Føreren — færdig — af Sted! Luften bærer godt, paa 20 Minutter er vi naaet 1500 Meter til Vejrs ved at skrue os op i Spiraler bag Fronten, Taagen over Markerne letter alt mere, det lader til at blive prægtigt Vejr — kun Kulden er følelig, og Termometret registrerer $\div 15^{\circ}$. Nu Retning mod R., imod Solen. Efter en kort Tid ser vi nogle Sprængpunkter forude; de kan kun skyldes vore egne Tropper. Jeg giver det aftalte Tegn, og øjeblikkelig indstilles Ilden. Nu har vi passeret Højderyggen; foran os ligger Slagmarken, det glimter i Skovene, Kortet kommer hurtigt frem for Indtegnig. Det fjendtlige Artilleri røber sig ved Ilden fra Kanonmundingerne. Her er nye Skyttegrave, som maa være opkastet i Nat. Jeg klatrer op paa Motorhætten, indstiller Fotografiapparatet og trykker. Den første Plade er taget.

Hele den udstrakte Slagmark er gennemtrukket med Skyttegrave. Jeg gør endnu flere Optagelser; min Fører styrer Maskinen mesterligt, jeg dirigerer med Haanden (for at faa det Stykke Land, jeg vil fotografere, nøjagtig i den rette Vinkel til Solen), og enhver Bevægelse udfører Oberstløjtnant F. øjeblikkelig med Maskinen — hver Kurve tages akkurat som med et Automobil. Nu afsøger vi Skovene, hvor jeg tydeligt kan skelne Artilleri-Indsnittene; thi Fransk-mændene holder øjeblikkelig inde med Skydningen, naar vi

kommer nærmere, for ikke at røbe sig ved Mundingsilden. Men vi løser dog vor Opgave. Vi har nu naaet en Højde af 2100 Meter, Termometret er faldet til $\div 25^{\circ}$, men Kulden er glemt, for Rekognosceringen kræver uafbrudt Opmærksomhed, ej blot for at udspejle Stillingerne nøje, men ogsaa for at give Agt paa fjendtlige Aeroplaner og om, og da hvorfra vi beskydes, hvilket passerede flere Gange under vor $2\frac{1}{2}$ Times Flyvning. Ved Stedet X. ser jeg stærke Forskansninger med svært Artilleri, som jeg fotograferer, og foran dem fire Skyttegrave, som er mit næste Maal. Jeg giver Overstøjtant F. Tegn til at beskrive en Kurve til venstre og flyver løs paa Objektet. Da, medens jeg skifter Plader, faar jeg pludselig et kraftigt Stød. F. viser bagud til venstre — et fransk Aeroplan ca. 300 Meter oven over os — jeg fatter straks Situationen, bytter hurtigt Fotografiapparatet med Geværet og vender mig om, saa at jeg har Fjenden imod mig.

Uhyret farer løs paa os og aabner en hæftig Ild med et Maskingevær. Tik, Tak! Tik, Tak! Kuglerne suser os allerede om Ørene, stadig smelder det: klik, klik, klik Nu kan jeg se Franskmanden bag Maskingeværet, en sort Djævel griner ad mig — Afstanden mellem os er næppe 20 Meter. Han synes at ville løbe os over Ende — jeg sigter — skyder tre Gange, og pludselig suser det franske Aeroplan i Dybet, medens F. ved en fortvivlet Anstrængelse drejer til venstre mod Vinden og undgaar Sammenstødet. Jeg skyder stadig efter den franske Maskine, som imidlertid er forsvundet paa et Øjeblik. Leende ser jeg paa min kære Ven F., som bekymret viser paa den stærkt svingende Omdrejningstæller. Jeg efterser alt, men intet synes at være skudt i Stykker. Svingningerne skyldes en alt for stor Belastning, F. har ladet Motoren spille op paa 1500 Omdrejninger for at opnaa den rasende Fart, det sidste Forsøg i Nøden; sædvanlig koster det Skruen, som ved denne enorme Hastighed springer af.

Pludselig kommer jeg i Tanke om, at jeg jo skulde fotograferer og giver F. Anvisning paa Retningen. Først ser han yderst forbavset ud, saa nikker han, og vi fortsætter vor afbrudte Flyvning. Fotografierne tages, og vi er endda

paa Tilbagevejen saa heldige at opdage en stærk Artilleristilling, som længe har generet os meget, og fæstne dens Omrids paa Fotografiladen; denne blev særlig skarp og har vundet stort Bifald.

Saa vender vi om; efter en halv Times Flyvning gaar vi over i Glideflugt, og i 200—300 Meters Højde over Jorden mærker vi kraftige Vindstød. F. raaber: »Pas paa, træk Benene op! Vi slaar Maskinen i Stykker ved Landingen«. Men ogsaa denne Fare klares; der lyder et Hurra, hele højre Fløj af Divisionen havde iagttaget vor Luftkamp. F. og jeg trykker hinanden i Haanden. Hurtigt bliver jeg endnu fotograferet i Flyvemaskinen med Geværet i Anslag, og saa af Sted i Automobil til Generalkommandoen. Ogsaa der modtager vi Lykønskninger.

Hans Ekscellence . . . , endvidere Chefen, Oberst v. . . . og mange andre gratulerer hjærteligt. Grev S. sagde til mig, idet han kraftigt rystede min højre Haand: »Aa, De lykkelige; De er den første, som jeg virkelig misunder«. Nu fordres der Indberetning gennem Kaptajn von J., og som jeg hører, skal Stabschefen i Dag holde Foredrag for Generalen og forelægge det store Hovedkvarter vor Sag.

Mærkværdigt, den 20nde om Aftenen havde jeg Brev fra Sp., hvori han lykønskede mig til Forfremmelsen og skrev, at jeg nu skulde vise det aktive Korps, hvad Reserven og en hamborgsk Købmand formaar at udrette. Dette Brev læste jeg igennem for anden Gang, kort før jeg gik til Ro; ustandselig beskæftigede mit Sind sig med disse Ord, og den 21nde, Dagen derpaa, skulde jeg bestaa den her beskrevne Kamp, som alle Kammeraterne misunder mig. Natten efter Luftkampen drømte jeg uafbrudt om Flyvemaskinen, den saakaldte »Bondeskræk«, som jeg nu har paa Samvittigheden som Gengæld for os tilføjet Skade, og saa stadig Franskmandens grinende Ansigt for mig.

XII

En fransk Militærflyver skriver:

I den usædvanlig lyse Julenat startede jeg om Aftenen Klokken syv sammen med engelske Flyvere; det blæste haardt. I 1600 Meters Højde passerede vi de tyske Linjer,

hvor vi fandt en oplyst Lejr, som vi gav os til at bombardere. Straks da den første Bombe faldt, slukkedes alle Lys, og snart rettedes kraftige Lyskastere mod os, hvorpaa vi blev hæftig beskudt. Hurtigt vendte vi om, og det lykkedes de engelske Flyvere at stige saa højt, at de kunde flyve uskadt tilbage, medens vor Motor svigtede i 2400 Meters Højde. Og skønt Ypres var i Synsvidde, maatte jeg da gaa ned, alt medens Granaterne eksploderede rundt om os, og til sidst tabte Flyvemaskinen Ligevægten ved de deraf opstaaende Lufttryk. Dog naaede vi Jorden saa temmelig uskadt og forsøgte straks at ødelægge vor Maskine; men Benzinen vilde ikke fange Ild, skønt min Kammerat affyrede sin Revolver ind i Benzinbeholderen.

Nu skal vi føres til en Fangelejr i det indre af Tyskland; men forinden har en tysk Flyver elskværdigt tilbudt at underrette eder om vor Skæbne ved at kaste dette Kort ned over Dunkerque. Gengæld denne Tjeneste, naa Lejlighed byder sig!

XIII

I et Brev til sine Forældre, Dr. Hewlett og Hustru, Englands første kvindelige Flyver, skildrer Marineflyveren, Løjtnant Hewlett sine Oplevelser under Luftangrebet paa Cuxhaven den 25.—12.—1914:

Syv Flyvere deltog i Fremstødet mod Cuxhaven første Juledag; Klokken syv om Morgenen startede jeg som den første. Vejret var saa smukt, som en Flyers Hjærte overhovedet kan ønske det: temmelig vindstille og uden Tegn paa Taage. Jeg styrede et Short-Hydrobiplan og steg til ca. 600 Meters Højde. Jeg tog Retning mod Kysten ved Cuxhaven, men da jeg nærmede mig Land, kom jeg ind i frygtelig tætte Taagebanker og var tvunget til at gaa ned til 60 Meter. Det var umuligt at se noget som helst, kun nu og da var det klart nogle Øjeblikke.

Den første spændende Hændelse var, da jeg fik Øje paa nogle tyske Krigsskibe. Jeg kunde ikke nøje konstatere, om det var Krydsere eller Linjeskibe, men imidlertid fik de hurtigt Øje paa mig og gav straks Ild. Trods den fjendtlige Beskydnings Hæftighed og min ringe Højde ramtes

hverken jeg eller Maskinen af noget Skud; men det skyldtes vel Taagen, der ogsaa hindrede mig i at kaste mine Luftbomber mod de fjendtlige Skibe. Da jeg havde passeret Krigsskibene, styrede jeg direkte mod Cuxhaven.

Vejret var stadig meget usigtigt, men min lave Højde tillod mig i flygtige Blikke at skelne Kystlinjen. Da Taagen ikke syntes tilbøjelig til at lette, og det øjensynligt var unyttigt at flyve videre, besluttede jeg at vende om. Jeg var da allerede over Fastlandet nær ved Cuxhaven, men kunde kun se Jorden, naar der for nogle Minutter var Revner i Taagesløret. Efter nogen Tids Flyvning befandt jeg mig over aabent Vand og anstrængte mig for at komme tilbage til vore Skibe. Klokken var omtrent 9, jeg havde altsaa allerede fløjet to Timer.

Pludselig dukkede en fjendtlig Flyvemaskine frem fra Skyerne; den fløj ca. 150 Meter høje end min i 200 Meters Afstand og aabnede straks Ilden. Men atter begunstigede Lykken mig, og jeg slap helskindet bort. Lidt før halv ti satte Motoren ud paa Grund af uregelmæssig Smøring. Men skønt jeg kunde se, at Fejlen kun var ubetydelig, vidste jeg dog straks, at jeg snart vilde blive nødt til at lande, hvorfor jeg beskrev nogle Cirkler for at søge efter et Skib, i hvis Nærhed jeg kunde gaa ned. Og for tredje Gang fulgte Heldet mig; jeg saa et Fartøj, som jeg antog for en hollandsk Trawler. Jeg nærmede mig den, og da jeg fandt, at min første Antagelse holdt Stik, landede jeg langs med den.

Kaptajnen tog mig om Bord, og jeg gjorde nu Forsøg paa at reparere min Motor, hvad der imidlertid ikke lykkedes. Ved Nattens Frembrud besluttede jeg derfor at sænke min Flyvemaskine, hvad jeg bragte til Udførelse ved at bore Huller i Pontonerne. Trawleren fortsatte sit Fiskeri til den følgende Torsdag; jeg blev selvfølgelig om Bord og landsattes først den næste Aften i Ymuiden.

Her har jeg besøgt den engelske Konsul, som modtog mig med stor Gæstfrihed og er mig behjælpelig paa enhver Maade. Efter de brugelige Formaliteter skal jeg i Morgen til Haag for i det britiske Gesandtskab der at faa Rejsetilladelse. Der kan ikke godt være Tale om Internering; da jeg ikke gik ned i Holland under en Nødlanding paa en

Krigsfart, men s6m 6lmindelig Skibbrudden frivillig gik om Bord i en hollandsk Damper paa Nords6en, maa jeg i F6lge Haager-Konferencens § 11 frit have Lov at vende tilbage til England.

XIV

Forhaabentlig lader det nye Aar ikke vente for l6nge med den sejrriige Afslutning paa Krigen. Her fremme i Skyttegravene er der slemt. Afstanden over til Fjenden er gennemsnitlig kun 60 Meter, og hvem der blotter sig det mindste, faar et Skud i Hovedet. Et Gennembrud gennem disse til en F6stning udbyggede Stillinger vilde kun v6re mulig under Indsats af uhyre Toppem6engder og Tab. Franskm6endene anstr6nger sig i den sidste Tid, antagelig efter Joffre's Dagsbefaling, for at gennembryde vor Stilling, men vises overalt tilbage. Undtagelsesvis har Engl6nderne igen vist sig i den forreste Linie; for plejede de at sidde i den anden Skyttegrav og skyde enhver af deres allierede, som vilde gaa tilbage eller l6be over.

Vore Folk staaar mange Steder i Mudder til Kn6ene, Dag og Nat. S6dvanlig er der Afl6sning hver fjerde Dag. Hos Franskm6endene er Tilstandene endnu v6rre. Desv6rre har Forfrysninger i Benene ikke v6ret sj6ldne ved den nu herskende Kulde, og trods alle disse Vanskeligheder og den megen Elendighed er Stemningen beundringsv6rdig. Her kan ingen anden Nation holde Trit. Egnene, som f6rst de franske og saa vore Tropper er draget igennem, er fuldst6ndig lagt 6de; i utallige Landsbyer og mange Byer findes ikke et ubeskadiget Hus. Hvor der har staaet Slag, er det forstaaeligt; andre Steder maa Beboerne selv tilskrive sig det, fordi de i blindt Had sk6d paa vore Folk. Jeg selv har i maattet lade stikke Ild paa Huse, fordi der fra dem blev skudt paa Sanitetssoldater.

Vort Flyveri ligger desv6rre lidt brak for Tiden; Vejret er for slemt. Det n6re Hav kan m6rkes. De muntre Op-gaver med Flyvef6erd over 300—400 Km., som i Begyndelsen af Krigen, er nu h6rt op. Under de standende Kampe er der n6ppe mere lange Flyvninger at udf6re. For det meste drejer det sig om at opdage Fjendens Artilleristillinger,

indskyde sit eget Artilleri eller besørge en Melding til Men Faren for os er vokset. I er opstillet Luftskyts, som betjenes godt. Ofte er Granaterne eksploderet 50 Meter eller mindre fra min Flyvemaskine, skønt jeg har været 2000 Meter til Vejrs, og den bærer Plastre efter mange Saar, den har faaet i Luften. Hidtil har Træfferne imidlertid ingen Skade anrettet, men . . . af vore Flyvere, som gør Tjeneste i Frankrig, er opført paa Tabslisterne som tilfange-taget, nedskudt eller nedstyrtet. Og ilde tilredt er vi blevet af den saakaldte »Bondeskræk«, et Farman-Biplan (urigtigt: Dorand-Biplan. O. A.) med Maskingevær, to Motorer og tre Mands Besætning. Vi var underlegne, fordi det var armeret og hurtigere. Ved . . . havde vi en spændende Kamp med det. I 2100 Meters Højde kom det vor Maskine paa 20 Meter nær. Vi kunde se en Mand betjene Maskingeværet, men ramt blev vi ikke. Vi skød med Pistoler, men ogsaa uden Virkning.

Jeg har fløjet over 7000 Km. i Fjendens Land. Motoren gaar godt og Aeroplanet er stadig det samme, jeg fløj fra Garnisonen i Darmstadt. Julefesten var ikke den glædeligste; vi var overbevist om, at Franskmændene vilde forstyrre den, dog de forholdt sig rolige. Vi havde skaffet Juletræer til Veje, men naar Kanonerne drøner Dag og Nat og ogsaa leverer Julemusikken den Aften, kan man ikke, selv for en stakket Stund, helt glemme Virkeligheden.

XV

Vi skulde udføre en Rekognosceringsflyvning, som hidtil var forløbet regelmæssig trods Fjendens Beskydning. Over to Timer havde vi allerede været i Luften, vor Opgave var fuldendt. Da, i ca. 15—20 Km.s Afstand fra vort Kvarter, begynder Motoren pludselig at løbe uregelmæssig. Den ene Cylinder sætter helt ud, og jeg maa, hvor ubehageligt det end er, give Dybderør. I en lang Glideflugt, hvorunder vi endnu undersøger Terrænet under os for om muligt at opdage fjendtlige Afdelinger, naar vi Jorden og lander elegant paa en flad Eng, omtrent 400 Meter uden for en belgisk Landsby. Allerede under Nedstigningen havde vi gjort

Revolverne beredt og springer nu ud med Vaabnet i Haanden.

Et Blik paa Motoren viser, at den forreste Cylinders Tændrør var tilsodet og maatte skiftes, et Arbejde, der antagelig vil vare ti Minutter. Men allerede er der ogsaa blevet livligt i den før saa fredelige Landsby, og Beboerne nærmer sig, bevæbnet med Bøsser. Min Ledsager gaar frem og tvinger med fremstrakt Revolver den ca. 30 Mand stærke Skare til at blive staaende i nogen Afstand fra Flyvemaskinen. Jeg iler ham til Hjælp, og det lykkes os at gribe Sognefogeden og faa ham anbragt som Gidsel i Maskinen.

Vi truer Folkene med, at de skal miste deres første Mand, hvis de lægger fjendtlige Hensigter for Dagen, og imidlertid lykkes det mig at skifte Tændrøret hurtigt. Motoren brummer igen; men nu er det Spørgsmaalet, hvorledes vi skal komme til Vejrs uden at blive beskudt. Jeg indtager min Plads, og min Observator svinger sig op til Sognefogeden, der ryster paa alle Lemmer og ved Fagter besværg sine Landsbyfolk om at forholde sig roligt.

To Minutter senere ruller Flyvemaskinen hen over Jorden, og trods Merbelastningen af den tilkomne Passager, starter vi glat. Uden at have modtaget et Skud lander vi ti Minutter efter paa vort Bestemmelsessted, hvorfra Belgien maa tiltræde Hjemturen til Fods.

XVI

En engelsk Officer i »Royal Flying Corps« skriver:

Den første Dag, vi angreb (ved Neuve Chapelle), var jeg til Vejrs for at rekognoscere, men saa meget lidt af Slaget, da jeg det meste af Tiden fløj i en Snestoim uden at kunne se Jorden. Efter en Stund brækkede Benzintilførselsrøret, saa min Motor standsede, og jeg maatte foretage en Nødlanding.

Om Morgenen paa den anden Angrebsdag begav jeg mig i Automobil til et af Belejningsbatterierne for at aftale et Samarbejde med Kanonererne. Vejen var overfyldt med Tropper, mest indiske, der var paa Marsch ud til Skyttegravene, samt tyske Fangetransporter under Bevogtning og lange Rækker af Heste-Ambulancer, fyldt med saarede, af

hvilke mange var muntre trods deres Saar og lykkelige Ejere af tyske Hjælme eller andre Trofæer. Det Batteri med 6-Tommer Skyts, jeg kørte til, hørte til en Række Batterier, som uden Afbrydelse bombarderede Tyskerne. Kanonaden var frygtelig at høre paa. Jeg naaede tilbage ved Frokost-tid og foretog da en Rekognosceringsflyvning over Slaget med min Observator.

Jeg fløj en raadden gammel Maskine med en Motor, som løb elendigt og ustandselig satte ud. Under almindelige Forhold vilde jeg være landet; men da det var en vigtig Rekognoscering, maatte jeg blive til Vejrs. Jeg kunde ikke drive Maskinen højere end til 1500 Meter, og medens jeg da fløj hen imod de tyske Linjer, kunde jeg se vore andre Aeroplaner blive livligt behandlet af Fjendens Luftskyts. De fløj i 2500 til 3000 Meters Højde, og saa snart jeg kom i Skudvidde, aabnede Tyskerne Ilden mod min Maskine og lod mig da ikke have Fred under hele Rekognosceringen, som bestod i at flyve rundt over et lille Terræn. Ustandselig eksploderede Granaterne, det glimtede og bragede, snart paa den ene Side, snart paa den anden, snart over, snart under Maskinen, og Lufttrykket fra Eksplosionerne kastede Maskinen højst ubehageligt omkring.

Jeg klarede mig, som jeg bedst kunde, og trods alle mine Anstrængelser for at vanskeliggøre Tyskerne Sigtningen, gættede de stadig min Stilling. En Granat sprang lige foran Maskinen, og da jeg saa smaa Stykker flyve i alle Retninger fra Motoren, troede jeg, Skruen var gaaet i Løbet. Saa jeg var glad, da Rekognosceringen var tilendebragt, og efter Landingen fandt jeg, at Maskinen var blevet ramt baade af Geværild og Granater.

I Gaar var jeg til Vejrs en Time for at søge at rekognoscere, men fra 130 Meters Højde herskede der Taage, og i 1000 Meters Højde laa der tykke Skyer, i hvilke jeg blev rystet frygtelig omkring af stærke Vindstød. Da jeg havde fløjet en Stund i lidt under 2000 Meters Højde og mente at være naaet bag vore egne Linjer, slog jeg Motoren fra og gled ned til 1000 Meter. Her kunde jeg igen se Jorden og opdagede da, at jeg var et godt Stykke bag Tyskernes Linjer. De maa have let, da de pludselig saa en Flyve-

maskine dukke frem fra Skyerne, og gav mig i hvert Fald en varm Velkomst, saa jeg atter søgte ind i Skyerne hurtigst muligt.

Nu da jeg skriver dette, er jeg lige kommet ned efter to Timers Ophold i Luften, hvor min Observator fotograferede tyske Batteristillinger. Hvad angaar dit Spørgsmaal om, i hvilken Højde man kan gøre nøjagtige Observationer, kan jeg svare, at hvis det blot er klart Vejr, gør det ikke meget Forskel, naar man har passeret de 2000 Meter, om man flyver der eller 4000 Meter til Vejrs, og der skal en meget øvet Observator til at afgøre, om han er 2000 Meter eller den dobbelte Højde til Vejrs. Man ser hver eneste Enkelthed i Landskabet fuldkommen tydeligt; saaledes tog en af Observatorerne forleden i 2800 Meters Højde en Række Fotografier i den Tro, han var 2000 Meter til Vejrs, og disse Optagelser blev særdeles vellykkede. Endnu har jeg ikke været i større Højder end 2975 Meter, da Motoren gaar daarligt i den Maskine, jeg for Tiden flyver; men i den Højde ses Transporter og Tropper ganske tydeligt uden Kikkert.

XVII

Kære Max! Nu er jeg Gud ske Lov igen rask og drager i Morgen tilbage til Felten. Jeg er stolt over at kunne meddele dig, at jeg efter en vellykket Flyvning har faaet Jærnkors et og en Orden. Jeg vil kort skildre dig Oplevelsen:

Vi var steget op til en Rekognosceringsflyvning, og vi befandt os just over N., da vi blev angrebet af tre franske Flyvere. Vor Maskine var udsat for en stærk fjendtlig Ild; thi ikke blot de tre Flyvere, men ogsaa Fæstningsartilleriet i N. beskød os med svært Skyts. Min Ledsager og Observator, Kaptajn . . ., blev dræbt ved Siden af mig. Vi befandt os da i 2200 Meters Højde; pludselig bemærkede jeg, at min Benzinbeholder var blevet utæt. To Skud var gaaet gennem dens Vægge, og en tredje Kugle havde bortrevet Tilførselsrøret. I dette Øjeblik standsede Motoren, og jeg maatte nødtvungent gaa ned; men til min store Forbavselse sprang Motoren pludselig i Gang igen i 1400 Meters

Højde, og det lykkedes mig at naa velbeholdent tilbage til vor Lejr. En af mine Forfølgere havde jeg med et velrettet Skud befordret i Dybet. Glad overrasket blev jeg ved at faa Udmærkelserne overrakt af Kronprinsen personlig.

XVIII

I Forgaars foretog jeg en farlig Flyvning til Dünkirchen, som til Stadighed bombarderes af os, hvorfor Fjenden i den By har opstillet alt disponibelt Luftskyts og der ogsaa holder stationeret fem af de store »Bondeskræk«, hurtige Aeroplaner med Maskingeværer, som det da ogsaa nylig lykkedes at bringe en af os ned.

Nu udførte Franskmændene forleden et frygteligt Stormangreb ved Nieuport; tre af os maatte til Vejrs for at konstatere, hvor store Reservestyrker Fjenden trak til sig. Jeg fik i Opgave at observere ved Dünkirchen. Allerede i 600 Meter hang der Skyer, saa at det var umuligt at flyve over Fronten og Nieuport. Thi just her er det farlige Hjørne, spækket med Luftskyts, og Franskmændene skyder godt; men de kan jo ogsaa daglig øve sig utallige Gange, saa dristigt flyver vi. Heller ikke i Dünkirchen maatte man se os eller faa vort Komme meldt fra Nieuport, da vi saa vilde være redningsløst fortabt med vor tunge, langsomme Maskine, og jeg havde aldrig kunnet overbringe min Melding.

Skønt vor Flyvemaskine ikke var udstyret med Pontoner, og den ringeste Motorskade uvægerligt maatte have bragt os Døden ved Drukning, stod vi dog langt til Søs. Vi opdagede et Hul i Skyerne, skruede os op deri, til vi var oppe i de herligste Skygletschere, i det herligste Solskin. Alt var hvidt som Frugtblomster rundt om os, ingen Jord, intet Hav, kun uendelige Skymasser i fabelagtig Pragt. Hver Nerve var anspændt, Ur og Kort holdt jeg i Haanden, Øjet hvilede paa Kompasset — et Minut for længe vilde jo betyde vor Død.

Forstaar du, hvad det vil sige? Og saa at standse Motoren og gaa lydlost ned i en stejl Glideflugt? Hvorhen? — Passede min Beregning, min Følelse? Saaledes susede vi flere Hundrede Meter ned. Hvis Skyerne hang for dybt, var vi

fortabt; kom vi for langt, drevet ud af vor Kurs af uberegnelige Vinde, kunde vi ikke vende om. Saaledes stødte vi først gennem Skyer, saa gennem Sne, og pludselig flimrer under os Havet. Vi ser to engelske Torpedobaade og et Utal af drivende Miner; der ligger Kysten og Dünkirchens Moler.

Med et Ryk springer Motoren i Gang, jeg gør en skarp Vending, og vi flyver ind over Land. Landevejene vrimler med Automobiltransporter til Nieuport, og vi gaar saa dybt, at jeg kan skelne en enlig Motorordonnans. Jeg har set nok, beskriver en Bue og flyver paany ud over Havet for at komme hjem saa hurtigt som muligt.

Alt udføres med Tankens Hurtighed, og nogle hurtigt af-fyrede Shrapnells eksploderer uden at anrette den ringeste Skade. Ude over Havet kastes vi op og ned af kolde Vinde; fra Nieuport skyder de som rasende paa os, det er helt muntert. Ved Westende flyver vi ind over vor Strand, ser Granaterne slaa ned i Sandet og lander glat for at overbringe vor Melding.

XIX

Den østrigske Feltpilot, Løjtnant Rudolf Stanger, skildrer i et Brev Przemysl's Overgivelse til Russerne:

Som sidste Flyver naaede jeg Fæstningen, og som den sidste forlod jeg den med Ritmester Lehmann som Passager, saaledes at vi er de eneste, der kan berette om Besættningens sidste frygtelige Timer før Overgivelsen. Den 22nde Marts om Morgenen fløj vi op fra Fæstningen og skulde da blive Vidne til et Skuespil, gyseligt og dog af uforlignelig Skønhed, uendelig sørgeligt og dog af saa ophøjet Skønhed, at Pompeji og Herkulanum's Undergang ikke kan have virket mere imponerende.

Som om Fæstningens Besætning kun havde ventet paa vor Opflyvning for at vise, med hvilken Pligtopyldelse den udførte de sidste Befalinger, begyndte Ildsojler at slaa i Vejret fra Byen, da vi var i ca. 100 Meters Højde. Hist og her, og saa overalt begyndte det at drøne, brage og briste. Ild og Røg fyldte Luften, Jordklumper og Sprængningsstykker fra Bygningerne slyngedes op og forenede sig til

store Støvskyer, som endnu ikke havde lagt sig, da nye Søjler af Røg, Ild og Husbrokker steg til Vejrs. Jeg tog Retning over Byen og passerede just en Bro i 300 Meters Højde, da den bogstaveligt fløj i Luften under os med et Brag, og jeg lyver ikke, naar jeg siger, at enkelte Stykker af Broen slyngedes helt op til vor Flyvemaskine. Sekunder senere, og et Krudtmagasin sprængtes, hvis Eksplosion var af endnu frygteligere Virkning.

Da vi havde fløjet en kort Tid over Byen, opstod en Modvind, som tvang os til at stige højere og tage Retning mod de ydre Fæstningsværker. Det var kun Minutter, vi opholdt os over Byen i Undergang, og dog var de saa rige paa Indtryk og Oplevelser, som endnu ingen anden Begivenhed har budt mig. Allerede havde vi passeret de yderste Fæstningsværker. Endnu et Blik tilbage. Da saa jeg Byen i et eneste, uendeligt Ildhav. Neddykket i disse Flammer, som farvede Morgenhimlen blodrød, døde Byen og Fæstningen, som længe havde budt Modstanderens store Overmagt Trods.

I 600 Meters Højde fløj vi over de russiske Linjer; men ingen Kugle kom herop, som jeg havde ventet. Jeg havde Følelsen af, at Russerne maatte have været saa forbløffet over at se en Flyver vise sig fra det rygende og bristende Przemysl, at de glemte at sende deres Ladninger efter os. Saaledes kom vi uantastet over denne farlige Zone med, og med Overbevisning om, at Przemysl fuldt og til det sidste havde gjort sin Pligt, landede jeg og min Passager efter en tre og en halv Times Flyvning igen i min Station under Kammeraternes store Jubel.

Dem alle bragte vi de sidste Hilsener, som Fæstningens Helte havde givet os at besørge, og snart afløstes Glæden over disse Hilsner af en højtidelig Ro og Stilhed, der gjaldt det ærefulde Minde om de tapre, der til det yderste havde gjort deres Pligt for Fædrelandet.

XX

En engelsk Militær-Flyver skriver hjem:

Jeg havde faaet Befaling til at flyve til ... for at kaste Bomber ned der. Jeg skulde følge Kysten og maatte pas-

sere en Egn, som Fjenden holdt besat og havde befæstet stærkt mod fjendtlige Flyvemaskiner. Saa snart jeg kom inden for Skudvidde, saa jeg mig om efter Dækning bag en Sky for ikke at byde Fjendens Ild et Maal. Jeg fik Øje paa en tyk Sky forude; den hang over Havet i en Højde af ca. 2500 Meter og var graa, ellers vilde jeg ikke være fløjet ind i den. Thi sorte Skyer anses som bekendt for meget farlige. I nogle Minutter syntes alt godt, og Dækningen, der unddrog mig for Fjendens Blikke, forekom velkommen. Skyen var en af de saakaldte uldne Faareskyer, og jeg kunde ganske tydelig iagttage mit Kompas og Barometer. Men efter kortere Tids Forløb blev Taagen tykkere, og jeg følte, at jeg tabte Orienteringen.

Jeg fløj meget hurtigt, men vidste ikke i hvilken Retning. Mit Kompas gjorde aparte, uforstaaelige Udslag, og Barometret begyndte at falde. Paa Grund af de stærke og modvirkende Luftstrømninger, som mødtes i Skyen, gav Aeroplanet sig til at svinge frem og tilbage, og jeg slyngedes saa stærkt fra den ene Side til den anden, at jeg havde Møje med at betjene Rattet. Vinden susede og hylede rundt om mig, Skyen blev for hvert Øjeblik tættere, til Slut kunde jeg ikke se en Haand frem for mig og havde ikke længere nogen Anelse om Flyvemaskinens Stilling i Rummet. Hvordan jeg var til Mode? Bange var jeg ikke, men dog i en ret ubehagelig Stemning og syntes til sidst, at af to Onder var det mindste at blive skudt af Fjenden. Dog, der var ingen Tid til at anstille Betragtninger; i min vanskelige Stilling maatte jeg tage mig voldsomt sammen. Jeg ansaa mig for fuldstændig fortabt; jeg vidste ikke engang, i hvilken Vinkel til Jorden Maskinen fløj af Sted, og frygtede stadig, at den under de hæftige Duvninger skulde kæntre helt og slaa en Koldbøtte. Derfor forsøgte jeg at slippe ud af Skyen, betjente Højderoret, og i næste Øjeblik var alt rundt om mig fuldkommen stille.

Men min Maskine lystrede mig ikke mere. Alt kørte rundt for mine Øjne, og jeg ved ikke, hvad der gik for sig. Jeg følte, at Sikkerhedsbæltet, der holdt mig fastspændt til Sædet, strammedes, og min Kropstilling forandrede sig betænkeligt. Med Opbydelse af alle mine Kræfter søgte

jeg at holde mig oprejst, og saa kom der over mig en sløv Fortvivelse, en Følelse af fuldkommen Tomhed, som om alt var ude. Men pludselig veg denne Fortvivelse for en stor Ro. Jeg havde forsøgt alt, og alt var mislykkedes for mig. Det forstod jeg ganske tydeligt, og dog kom der i Stedet for Angsten en stor Sikkerhedsfølelse over mig; noget behageligere har jeg aldrig følt. Imidlertid faldt jeg uophørligt med min Flyvemaskine med en Hastighed af ca. 300 Km. i Timen.

Det næste, jeg erindrer, er at mit Sikkerhedsbælte igen blev slappere; mekanisk klamrede jeg mig til mit Sæde og stemmede Knæene imod for at holde mig fast. Nu havde jeg slet ingen Angst mere; jeg følte overhovedet intet. Saa faldt Maskinen paa een Gang ud af Skyen, og jeg saa Havet under mig piskes til Skum i Brændingen. Uvilkaarligt greb mine Hænder Rattet, og i en Højde af 500 Meter kom Aero-planet i Ligevægt. Saa hørte jeg med korte Afbrydelser en mærkelig snappende Lyd i mine Øren og konstaterede, at jeg var døv. Jeg kunde ikke længere høre min egen Motor. Døvheden skyldtes det hastige Fald med det pludselig voksende Lufttryk.

Øjensynligt havde det været Virkningen af denne Døvhed, at jeg havde følt hin Stilhed, som gengav mig min Sikkerhed. Uden Tøven fortsatte jeg efter Befalingen og nedkastede mine Bomber over det opgivne Sted. Og næppe var Bombardementet udført, før der indtraadte en Forandring med mine Følelser. Jeg blev saa glad, at jeg jublede højt; jeg kunde ikke sidde stille og gennemsøgte alle mine Lommer, om jeg ikke skulde have noget at kaste ned. Men jeg fandt kun en Æske Tændstikker, som hurtigt fløj ud. Og en Bekræftelse paa, at Flyvemaskinen virkelig havde staaet paa Hovedet under Faldet, var min Revolver, som under Flyvningen var faldet ud af min Lomme og ned paa Bunden af Maskinen.

XXI

Vor Flyvepark havde i 8 Dage ligget i . . . , da vi endelig fik Ordre til at bryde op, een ad Gangen. Allerede Klokken fire var alle paa Stedet, Førerne, Observatorerne, Me-

kanikerne og Betjeningsmandskabet; en højtidelig Stilhed og et fuldkomment Mørke omgiver os. Klokken halv syv skal en stor Del af Flyvemaskinerne starte. Min Motor gaar saa regelmæssigt som et Urværk; paa den kan jeg altsaa stole, og det er Hovedsagen.

Klokken 6,35 starter jeg som Nummer to for at flyve med min Observator i sydøstlig Retning til . . . Det herligste Morgenrøde ligger foran os, som om vi skulde flyve til Helvede, og hurtigt naar vi en Højde af 1800 Meter. Vor Udsigt bliver stadig tydeligere, bestandig klarere kan vi overse Krigens Gru. Alt ligger foran os som en stor Relief; vi maa nu være i en Afstand af ca. 10 Km. fra de fjendtlige Stillinger, derfor gælder det allerede om at være paa sin Post.

Her maa de første fjendtlige Skyttegrave ligge, lad os derfor forsvinde i en Sky, at vi ikke skal blive forraadt allerede nu. At dømme efter Omdrejningstællerèn, Modvinden og den forbrugte Tid maa vi være 40 til 45 Km. bag Fronten, over Fjendens Land. Fra 2400 Meters Højde gaar vi ned til 1500 Meter, stadig skjult bag Skyer; en enkelt Gang ser vi et Glimt af Jorden. Vi befinder os nu blot 1100 Meter til Vejrs og knapt har vi fløjet faa Sekunder »med fri Udsigt«, før de første Kugler fløjter op til os. Ingen rammer, men kort efter kommer Artilleriilden. En hurtig Vending, og vi er igen i en Sky, det sikreste Skjulested, da man heri straks forandrer sin Kurs, og Fjenden intet Maal har længere.

Atter gaar det nedefter; to Minutter flyver vi ubedækket, stadig i Nærheden af Skyerne, vi har fotograferet og gjort Optegninger, og nu gaar det rask tilbage til Opstigningsstedet. Som var det aftalt Spil mellem de usselige jordbundne, aabnes pludselig en morderisk Ild mod os; det er en Kapskydning mellem Infanteri og Artilleri. Vor Flyvemaskine svinger flere Gange frygteligt, saa gælder det at sidde stille og ikke tabe Hovedet. Uvilkaarlig ser jeg paa min Benzinbeholder. Hvad er det? Kun 52 Liter tilbage? Hvor er Resten blevet af? For en halv Time siden stod Viseren paa over 100. Og nu falder den stadig hurtigt. Benzinbeholderen maa være blevet læk.

Der er ingen lang Tid til Overvejelse, vi maa stige med den Smule Benzin, saa længe det gaar, og saa kan en Glideflugt fra 3000 Meter maaske redde os. 1800 Meter til Vejs er vi jo, og noget Benzin er der jo ogsaa i Reservebeholderen. Baade min Passager og jeg var saa optaget af Benzinen, at vi ikke saa et fjendtligt Aeroplan, der forfulgte os een Kilometer bagude i 2500 Meters Højde. At stige højere er umuligt, at gaa ned endnu mere umuligt, thi maaske allerede 100 m dybere var vi udsat for en stærk Ild.

Lange, nervepirrende Sekunder oplevede vi

Min Motor stillede jeg paa fuld Gang; vi fløj nu af Sted med en Hastighed af ca. 120 Km., og pludselig slog jeg Motoren fra, saa at den franske Endækker, der ligeledes var fulgt hurtigt efter og just havde indhentet os — kom forrest. Paa en Afstand af 200 Meter begyndte der nu en Duel mellem min og den fjendtlige Observator, og den kunde maaske have været ti Sekunder, da det franske Monoplan svajede frygteligt, kængrede og styrtede ned. Min Ledsager havde ramt den fjendtlige Flyver; fem Minutter senere fløj vi allerede over vore Folk, vi var undsluppet!

Da vi var landet, vilde jeg glad springe ud af Maskinen og hjærteligt trykke min Observators Haand; thi han havde frelst mit Liv. Dog, hvad er det? — — — Min bedste Ven, min Ledsager laa livløs paa sit Sæde — død. Vor Opgave havde vi løst godt og saaledes ydet vort ringe Bidrag til vore Kammeraters Sejr.

XXII

Mine kære Forældre! I Gaar var jeg i Automobil med nogle Kammerater i Manonviller og Lunéville og benyttede Lejligheden til større Indkøb, først og fremmest af Biskuit og Tvebakker; thi Franskrød er ikke til at opdrive. En af vore Værter har ellers forbarmet sig over os og aabenbaret sig som en ganske fortrinlig Kok og for øvrigt foregaar vor Forplejning helt anderledes, nu da Livet har en stationær Beskaffenhed. Vi har faaet bygget et Komfur af Jærnplader og et Telt til Forraad og Anretning. Derunder har vi gravet en Grube, alias Vinkælder og desuden en Mødding til de mange tomme Vinflasker. Hvilket er meget

vigtigt, da vort Vinforbrug her er meget stort. Medens Markerne og Landsbyhaverne leverer os Kartofler, Gulerødder og Løg.

I alle de Huse, hvor Beboerne er blevet boende, ser der for det meste fredeligt ud, men aldrig hærgtet. Og Fransk-mændene, der ogsaa var fjorten Dage i denne Egn, gav heller ikke deres Landsmænd en blid Medfart. Havde de ikke fortalt Beboerne saadanne Fabler om vor Grusomhed, Mordlyst o. s. v., saa vilde heller ikke, som det nu er Tilfældet, hele Befolkningen være flygtet fra denne Egn.

Det er i øvrigt interessant at læse, at der i de franske Aviser staar nøjagtig det samme, som vi bebrejder Fransk-mændene, nemlig at vi myrder Saarede, at civile (som vi jo sandsynligvis maa have medbragt for dette Formaal alene) skyder paa franske Tropper o. s. f. I Manonviller og paa de saarede har vi fundet en Mængde franske Aviser — jeg har desværre ingen ved Haanden, ellers vilde jeg sende eder en. I Stedet for sender jeg eder da et Stykke af den hvide Fane fra Manonviller — jeg har selv skaaret det af. Fanen var et stort Sengelagen, som Rødhoserne den 27nde Klokken halv fem stak ud af en Skorsten i deres Kaserne.

Gud give, den vanvittige Ødslen med Ammunitionen maa komme Fransk-mændene dyrt at staa!

Naar jeg tænker tilbage paa den Melding, som jeg bragte tilbage den 28nde, og paa de Omstændigheder, hvorunder jeg skaffede den — Herregud, jeg er Soldat og kan hvert Øjeblik komme i den største Dødsfare — men med Døds-faren skal man ikke brovte. Det var min hidtil farligste Flyvning, og jeg forstaar endnu ikke, hvorledes vi undkom. Vejret var blæsende og daarligt, og Skyerne hang lavt — over Epinal kom vi i 800 Meters Højde ind i Ilden fra Luftslytset. Skud paa Skud i vor umiddelbare Nærhed; Drønet fra hver Eksplosion hørtes trods Modvinden og Motorlarmen tydeligt — og rigtig frygtelig blev det først, da vi paa Grund af den stærke Vind ikke kom af Stedet — under os rasede Slaget, og rasende skød Luftslytset paa os. Og vi befandt os just paa Baggrund af den fri Himmel og kunde ikke naa de reddende Skyer, var dertil ogsaa

kun 1000 Meter til Vejrs. Skud paa Skud, til højre, venstre, foran, over og under os, og dog hentede de os ikke ned. Kun to Træffere havde vi — jeg forstaar det endnu ikke.

Jeg fandt da ogsaa den glædeligste Anerkendelse; hans Ekscellence H. gav mig Haanden og sagde, han takkede mig, han vidste godt, hvad det vil sige at rekognoscere i et saadant Vejr, hvor man bestandig mister Orienteringen i Skyerne. Jeg havde fastslaaet de overfor liggende franske Troppers Stilling.

XXIII

Den berlinske Forfatter og Flyver Hans Vollmoeller skriver:

Vi ligger stadig her i C . . . , hvor vi har indrettet os ret bekvemt. Indbyggerne har saa nogenlunde hengivet sig i deres Skæbne med Tyskernes Indfald, og vi lider absolut ingen Nød; kun vilde vi en Gang imellem sætte Pris paa en Flaske godt tysk Øl. Vejret har i den sidste Tid været nederdrægtigt, med Regn, Taage og Blæst, saa man til Gavns lærer, hvad Søsye vil sige. Alligevel flyver vi flittigt og gør d'Hrr. Franskmand Livet surt.

For nylig har vi haft et Luftsammenstød med dem, der vil være uforglemmeligt for alle, der deltog i denne Træfning i Luften. Vi har skudt to franske Kampflyvemaskiner ned og tvunget een til at lande. De franske Aeroplaner har en sand Rædsel for vort Skyts, men dog trodser de alle Farer, som jeg maa anerkende, og vover sig i den sidste Tid hyppigere ind over vore Linjer, end det er os kært. For at gøre Ende paa disse Besøg indrettede vi til Slut en godt organiseret Vagttjeneste, som alarmerer, naar de fjendtlige Staalflugle nærmer sig.

En Dag modtog vi igen Melding om, at en Eskadre, bestaaende af fem Maskiner, var i Anmarsch i Retning af A . . . Straks ilede vi til vore Flyvemaskiner og gjorde dem startklare. Motorerne sprang i Gang trods det fugtige Vejr og med et halvt Minuts Mellemlum mellem hver enkelt Maskine forlod vi Flyvepladsen under Anførsel af en Kaptajn. Vi tog Kurs mod A . . . og steg straks til en

stor Højde, da vor Beslutning stod fast, denne Gang at give vore Modstandere en ordentlig Huskekage. Selvfølgelig var vi bevæbnet »til Tænderne«, og foruden Bomberne skulde ogsaa Maskingeværerne spille en ikke uvigtig Rolle.

I Nærheden af A . . . saa vi Franskmændene krydse; Endækkere og Todækkere svirrede omkring i opløst Linje for at rekognoscere. Da vi fløj i temmelig sluttet Trop, bemærkede de vel næppe vor Eskadres fulde Styrke og styrtede sig enkeltvis løs paa vor forrest liggende Due-Monoplan. Men »Duen« beskrev en elegant Kurve nedad, steg igen og sendte den franske Flyvemaskine, der laa den nærmest, en Hilsen, som aabenbart traf den franske Todækkers Luftskrue, da vi fra min Flyvemaskine saa Modstanderen gaa ned i en normal Glideflugt.

I Mellemtiden havde ogsaa vi gjort Front, og nu begyndte Kampen, Maskine mod Maskine. Franskmændene gjorde alle mulige Forsøg paa at stige over os for at bombardere os ovenfra; men vi var paa vor Post og steg med. Just havde Løjtnant M., der fløj ca. 500 Meter til venstre for mig, paa en glimrende Maade gjort det af med sin Modstander; thi jeg saa Franskmanden, der maa være blevet forsvarlig truffet, skyde som en Pil i Dybet.

Saaledes var ogsaa den anden ekspederet, og nu kom Turen til min Passager og mig. En mægtig Todækker beskød os som rasende, og Kuglerne gennemborede flere Gange Planerne. Men omsider skulde den møde sin Skæbne. Min Ledsager signaliserede med Armen til mig: Skarpt til venstre. Vor Maskine lagde sig næsten lodret paa Siden, og i denne Stilling fyrede Maskingeværet væk. Endnu et Par Sekunder holdt Modstanderen sig paa ret Køl, saa slingrede det franske Aeroplan, stejlede og styrtede hovedkuls til Jorden.

Da vi saa op, var de to sidste Fjender paa fuld Flugt. Da begyndte man at beskyde os nede fra, og saa kunde vi naturligvis ikke blive Svar skyldig. Vi steg ydermere og lod saa Bomber suse ned over A . . . Bagefter konstaterede vi i Kikkert, at de var af god Virkning. Først fløj Gasværket i Luften, saa ramtes og ødelagdes de to Bane-gaarde. Hvilket jo var et Resultat, vor Eskadre kunde være

tilfreds med. Desværre blev ogsaa en af vore tvunget til at lande, dog var vor Sejr over Franskmændene fuldkommen. For denne Flyvning fik jeg Jærnkorsset.

XXIV

Vi, L. og jeg, havde faaet den Opgave at undersøge de allieredes fremskudte Stillinger mod Nord og havde begivet os paa Vej med vort gamle, brave Biplan, der nu allerede ved at fortælle om mangen en ærefuld Oplevelse. Luften var tyk, og der hvilede Taage over Jorden. Af to Grunde var dette lidet behageligt, først fordi det var tvivlsomt, om vi overhovedet vilde se noget, og dernæst fordi vi da maatte gaa lavt for at konstatere Fjendens Stillinger. Altsaa af Sted, stadig styrende efter Kompasset, som før havde ledet os rigtigt.

Efter en halv Times Forløb fik vi mere sigtbart Vejr og kom saa ned fra 2000 Meters Højde i en flad, forsigtig Glideflugt. Rigtig! Der under os bevægede mørke Punkter og Streger sig paa lys Baggrund; det maatte være marscherende Tropper paa Landevejen. I store Cirkler kredsede jeg over Fjenden, medens L. indførte dem paa Kortet. Imidlertid havde man dernede ogsaa set os, og snart viste de bekendte, smaa, hvide Skyer sig. Altsaa Artilleriild. Med stoisk Ro fortsatte min Observator Indtegningen. Og da vi ser flere Kolonner bag en Skov, gaar vi længere ned. Nu begynder ogsaa Infanteriet at skyde; selvfølgelig kan vi ikke høre det paa Grund af Motorlarmen, men den venstre Vinge rammes et Par Gange.

Pludselig lyder et mat Knald fra Benzinbeholderen, og før jeg er klar over Aarsagen, synker Benzinurets Viser, og Trykmanometret viser 0. Donner Wetter, Benzinbeholderen er blevet ramt. I næste Øjeblik mindskes Motorens Omdrejningstal, men allerede har jeg grebet Benzinpumpen og presser, saa hurtigt det lader sig gøre, ny Luft ind i Beholderen for at holde Motoren i Gang. Og Gud ske Lov arbejder Motoren igen bedre. Men nu gælder det om at komme tilbage; ca. 50 Km. skiller os fra vort Opstigningssted. Jeg lægger Todækkeren i Kurven og giver alt det Højderor, Krammet kan holde til. Stadig med et bekymret

Blik paa Benzinuret, som forkynder Tabet af det kostbare Brændselstof, suser vi hjemad med Rygvind. Ved Starten havde vi kun medtaget 100 Liter, da vi ikke skulde flyve videre langt.

Saaledes fløj vi i 20 Minutter med Anspændelse af alle vore Nerver. Da lød pludselig det bekendte Plaf i Karburatoren; Motoren faar ingen Benzin mere. Ganske vist var vi forhaabentlig kommet bort fra Fjenden; men dog var vor Stilling, at skulle lande midt iblandt en fjendtlig Befolkning, ikke misundelsesværdig. Forsigtig støder jeg gennem Taagen og lander ved en stor By. Hvad var der at stille op? Der kommer allerede de første nysgerrige løbende og raaber: »Vive L'Angleterre!«

Jeg veksler et Blik med L. Man anser os aabenbart for Englændere, og hvis vi kan gennemføre den Rolle, kan vi slippe bort. Derfor forlanger L. paa gebrokkent Fransk som en rigtig Englænder en Klejnsmed og Benzin. Hurtigere end vi havde haabet, kommer Manden, og efter 20 Minutters Ophold, som nogle Zuaver forkorter ved deres Nærværelse, er Lækagen udbedret, og vi kan igen fylde Benzin paa. Beredvilligt hjælper man os ved Starten, og et Øjeblik efter suser vi af Sted. Fra Højden kaster vi endnu et Visitkort ned til de brave og takker dem — ganske vist paa Tysk — for Hjælpen.

XXV

Oberstløjtnant Leonhard i den 3die bayerske Feltflyver-Afdeling skriver:

Den 24nde fløj jeg med den bekendte bayerske Militærflyver, Oberstløjtnant Hailer, til L. for at rekognoscere. Nogle Kilometer sydlig for denne By saa vi fjærnt i Horisonten to fjendtlige Flyvere krydse, af hvilke den ene pludselig tog Retning ned mod os. Det varede kun faa Sekunder, før vi var i samme Højde. For bedre at kunne iagttage vor Modstander, holder vi nu ogsaa den samme Kurs og følger efter ham i ca. 300 Meters Afstand.

Uafbrudt udvekslede vi Skud, og desværre mærkede vi snart, at vor Modstanders Maskine steg hurtigere end vor brave Todækker, og i faa Cirkler lykkedes det da ogsaa

Franskmanden at komme oven over os, hvad der blev skæbnesvangert for os. En fjendtlig Kugle slog gennem det øverste Bæreplan, strejfede min højre Skulder saa vel som den højre Over- og Underarm. Da jeg mistede meget Blod, kunde vi ikke tænke paa at fortsætte Kampen, og Hailer gav Dybderor.

I stejl Glideflugt gik vi ned til 500 Meters og naaede paa en halv Time lykkeligt vor Flyvehavn. Kun min tapre Førers Omsigt og Dygtighed kan jeg takke for, at vi slap heldigt hjem. Gud ske Lov er mine Saar igen helbredet, og om faa Dage gaar jeg atter til Fronten.

XXVI

Den tyske Rigsdagsmand, Professor von Schultze-Gövernitz (Fremskridstpartiet), der staar som frivillig ved en Luftskipper-Afdeling, har forfattet nedenstaaende Opraab, som han fra Luften kaster ned til de franske Tropper:

Franskmænd! For hvem kæmper I? Franske Kvinder! For hvem maa I lide? Boulevard-Journalisterne fortæller eder, at I maa forsvare Fædrelandets Jord mod Tyskerne. De bedrager eder.

Efter at I har givet eders Penge til Czaren, som afskyr de sande Franskmænd, ofrer I eders Børns, Slægtninges og Familjefædres Blod til ham.

Af Velvilje mod Englænderne har I ladet eders Marker lægge øde, og eders Forretningshuse og Banker er blevet Ofret for en frygtelig Krise. Frankrig er sin Fjendes Vassal. Hele den franske Historie er glemt, de forfængelige Drømme, næret af en Delcassé, Badinguets Efterfølger (Badinguet et Øgenavn for Napoleon III. O. A.).

Frankrig var lige saa stort, naar det kæmpede mod Englænderne. Ak, det tilhører nu Historien! I vore Dage opsendes eders Bønner til Jeanne d'Arc og Helgenerne om Sejr for — Englænderne. Sønesønner af Soldaterne fra Napoleon I og Revolutionens Tid vil kæmpe og dø for Storbritanien. England holder den samme Skæbne i Beredskab for Frankrig, som den beredte Antwerpen. Der lod Englænderne, som om de vilde redde Byen, blot for at vinde Tid og ødelægge deres belgiske Konkurrenters Stabelpladser.

Derfor har de med let Hjærte udleveret Byen, som de ikke kunde forsvare, til et Bombardements Rædsler. Fransk-mænd, den Skæbne venter ogsaa eder ved en allierets Side, der har ophidset Frankrig mod Tyskland for at bringe sine egne Huse og Kontorer i Sikkerhed og for selv at kunne høste Fordele af de andres Ruin.

Franskmænd! Krigen, som nu raser, er ikke blevet begyndt for eders Interessers Skyld. Man har ofret eder for Englands Handelspolitik. De engelske Diplomater har længe arbejdet hen paa denne Krig. Den er i Sandhed Englands Krig for at ødelægge en farlig Konkurrents fredelige Arbejde. England har smedet Jærningen, som vi brød, idet vi trængte ind i Belgien. For sin Eksistens og sit Arbejde forsvarer Tyskland den Sag, som var eders Forfædres. Som engang de, kæmper vi for det fri Hav, for Folkenes fredelige Samarbejde.

Mod Frankrig kender vi intet Had. Vi beklager Frankrig, som Englænderne har udset til at undgælde efter Lus-singen fra Faschoda.

Franskmænd! Englænderne vil lade eder forbløde.

En tysk Flyver.

XXVII

En Løjtnant fra Bremen skriver:

I mit sidste Brev meddelte jeg, at de franske Flyvere begyndte at blive ret generende; nu er det blevet betydelig bedre; thi vi er nu forsynet med prægtigt Luftskyts. Naar disse Specialkanoner begynder at arbejde, fordufter de fjendtlige Flyvere altid skyndsomst.

Det er Eftermiddag, Klokken er fire. Jeg har Udkigsposten fremme ved Batteriet, hvor jeg har afløst min Kap-tajn, der trænger til at hvile sig. Derfor vil jeg benytte et Par af de ledige Minutter til at fortælle dig noget om Luftskytset; forhaabentlig bliver jeg ikke forstyrret. Disse »Luftfartøjs-Nedskydningskanoner« er just i Virksomhed; en engelsk Flyver staar oppe i Luften til højre for mig. Han synes ikke at være rigtig vel til Mode, for nu forsvinder han allerede. Og i Gaar hentede denne vor »Skytspatron« en engelsk Flyvemaskine ned; Granatens Sprængstykker

dræbte Observatoren og saarede Føreren. Denne gjorde endnu et Forsøg paa at slippe bort, men under Beskyndningen gjorde den pludselig et Ryk nedad, gled saa normalt paa en Strækning af ca. 200 Meter og styrtede omsider ned fra en Højde af omtrent 50 Meter. Mærkværdig nok var Flyvemaskinen kun lidet beskadiget, og er derfor endnu særdeles anvendelig for os.

Hvor taknemlige vi er vort Luftskyts, vil du forstaa af følgende lille Episode, som tildrog sig, inden vi endnu var i Besiddelse af denne Beskyttelse. Klokkeren 5½ Eftermiddag laa vi i Bivuak, nødtørfigt dækket mod Flyvere af et lille Stykke Skov. Thi naturligvis er det næppe muligt fuldt ud at dække sig mod Faren fra oven. Pludselig fik vi Øje paa tre Flyvere; to af dem kunde vi se var Fransk-mænd. De styrede lige løs paa vort Batteri og havde sikkert set os. Geværild er ganske uden Virkning mod disse dumdristige Fyre. Den ene beskrev en Cirkel over os — og saa faldt Bomben, først hvinende, stadig lydeligere, saa susende. Enhver dukkede sig — hvor mon den forbandede Tingest vilde slaa ned. Som en Rovfugl var Flyveren over os, og vi, som en Flok Høns, der forgæves søger efter et Skjul, ude af Stand til at værges os. Men det spændte saa taaleligt af. Bomben fik Afdrift af Vinden og havnede i Udkanten af Skoven, hvor der løber en lille Bæk. En Chauffør ved vort Batteri, der just sad ved Randen af Bækken, blev saaret let i den nederste Del af Rygraden.

Saa styrede Flyveren igen ned mod os i en stor Bue, medens den anden Maskine fløj videre i en anden Retning, og det tredje Aeroplan, hvis hele Konstruktion og de sorte Kors under Bæreplanerne gav det Udseende af at være tysk, kom nu, mærkværdig lavt, ned forbi os. Pludselig igen den elendige Susen. En Bombe midt imellem Kanonererne! Et frygteligt Brag, Støv og Røg, saa et Øjebliks Stilhed — og derpaa hørtes paa en Gang de saarede Skrigen og Jamren. Der var fire Døde og nogle saarede.

Da jeg kom nærmere, saa jeg de fire stakkels Kammerater ligge frygtelig lemlæstet. Det var ældre Folk, der hørte til Reserven og først for fjorten Dage siden var kommet til os fra D. Men Tragedien var ikke til Ende endnu.

For tredje Gang lød den susende Støj fra et faldende Legeme, derpaa det øredøvende Brag. Jeg kunde følge Bombens Fald — den slog ned i Batteriet! Hurtigt løb jeg derhen, seks Heste dræbt, fire saarede og fire Mand saaret. Gud ske Lov, tre af dem kun let, een haardt saaret, men dog ikke livsfarligt. Min Oppassers Hest stod der endnu stiv og stum, skønt Indvoldene hang ud af Bugen; hurtigt fik jeg min Revolver frem og en Kugle udløste det stakkels Dyr af dets Lidelser. Min egen Hest, et Pragtdyr, havde faaet Springleddet revet over og er saaledes foreløbig, om end ikke for bestandig, ubrugelig. Til min store Beklagelse har jeg maattet afgive det smukke Dyr til et Samlingssted.

Den nævnte tredje Flyver, som jeg havde troet at maatte anse for tysk, var for øvrigt Englænder; han havde de tyske Kendingstegn paa sin Maskine og fløj derfor ogsaa langt lavere, da han følte sig sikker. Men nu har vore tyske Flyvere et særligt Kendingsmærke, som er lige synlig Dag og Nat. Og for øvrigt staar vi tyske ikke tilbage for Franskmændene i Bombekastning; i Gaar kom der atter friske Bomber til vore Flyvere! Men nu vil jeg slutte. Det bliver mørkt, og jeg skal først berede mig et Leje for Natten; i Mørket lader sligt sig kun daarligt udføre.

4. Luftkrigens Kalender.

August.

1. Straks ved Maanedens Begyndelse sendes et stort Antal franske Flyvemaskiner til Grænsebyerne, medens de tyske Flyvere først træder i Virksomhed med deres fremrykkende Hære.
2. Franske Aeroplaner jagttages over tysk Grund, mellem Köln og Düren; eet skydes ned ved Wesel.
3. Ved Midnat angriber en fransk Flyvemaskine Hovedbanegaarden i Frankfurt a.M., bliver heftig beskudt og findes senere paa Banelegemet ved Bebra, medens Føreren er flygtet.
4. Ved den russisk-østrigske Grænse skyder østrigske Tropper et russisk Sikorsky-Biplan ned og tager Fører og Observator til Fange.
10. Et fransk Aeroplan angriber Diedenhofen, men nedskydes af tyske Tropper ved Amanweiler.
11. En fransk Flyvemaskine nedskydes ved Lichtenfeld i Pfalz.
13. I Arsbeck ved Aachen skydes en engelsk Flyver ned, tages saaret til Fange og føres til Rheydt.
14. Tre Eskadrer af det engelske »Royal Flying Corps« flyver til Frankrig, med Amiens som Basis.
» Tyske Flyvere bombarderer Namur.
16. Franske Flyvere bombarderer Metz.
22. Et Zeppelin-Luftskib (Værkstedsnummer »L. Z. 23«, Militærnummer »Z VIII«) nedskydes af en fransk 75 m/m Kanon ved Badonvillers og brændes næste Dag af Bønderne.
24. Et Zeppelin-Luftskib bombarderer om Natten Bryssel; flere Huse nær det kgl. Palæ beskadiges og 7 Personer dræbes.

24. Ved Jezierzana skyder en østrigsk Patrouille et russisk Aeroplan ned, tager Føreren, Oberst Martinon, og Observatoren, en Kaptajn, til Fange og fører dem til Lemberg.
27. En Afdeling engelske Land-Aeroplaner flyver til Ostende, hvor der oprettes et Basis for Rekognoscering af tyske Manøvrer i Belgien.
28. Et Schütte-Lanz-Luftskib angriber Lublin.
29. Russisk Melding om Nedskydning ved Mlawa af et Zeppelin-Luftskib (?) — snarere et Schütte-Lanz.
 - » Den tyske Flyver Dressler kaster de første Bomber ned over Paris.
 - » Løjtnant von Hiddesen kaster Bomber og en Proklamation over Paris.

September.

4. Engelsk Undervandsbaad indbringer til Harwich et havareret tysk Vandaeroplan, fundet i Nordsøen med Fører og Observator.
5. Tyske Flyvere bombarderer Gent.
7. Japanske Flyvere paa Hydro-Aeroplaner bombarderer Tsingtau.
8. Tyske Flyvere bombarderer Nancy.
10. En tysk Flyvemaskine observeres over Versailles, forfølges af franske Flyvere, men undslipper.
16. Tre tyske Flyvere paa »Due«-Monoplaner bombarderer Paris.
19. Udstedelse af den engelske Kundgørelse om Gadebelysningens Indskrænkning i London, som Forholdsregel mod Luftangreb.
20. Tyskerne tager den kendte franske Flyver Chevillard til Fange.
23. Den engelske Flyver-Løjtnant Collett paa et Sopwith-Biplan kaster Bomber mod Luftskibshallen i Düsseldorf.
 - » Ved en Forveksling kaster et, rimeligvis engelsk, Aeroplan en Bombe ned over Maastricht i Holland.
25. Tyske Flyvere bombarderer Calais.
27. En tysk Flyver bombarderer Paris, hvor Bomberne falder nær Eiffeltaarnet, og udkaster en Fane

med Indskriften: »Med Hilsen til Pariserne fra en tysk Aviatiker.

Oktober.

1. Japanske Flyvere kaster Bomber paa de tyske Krigsskibe ved Tsingtau
 - » Oberstløjtnant Taussig flyver med en Generalstabskaptajn og Post til den belejrede Fæstning Przemysl.
6. Tyske Flyvere bombarderer Compiègne.
7. Dirigering af Artilleriild ved Observationer fra Flyvemaskiner, meldt pr. traadløs Telegraf fra Luften, berettes for første Gang i Krigen, i Forbindelse med det engelske Flyvekorps.
 - » Fra Rusland meldes om Nedskydning og Ødelægelse af det tyske Zeppelin-Luftskib »L. Z. 20« (Z V).
 - » Oberstløjtnant Taussig flyver i en Snestorm tilbage fra Fæstningen Przemysl.
8. To engelske Flyvere, Eskadre-Kommandør Grey og Flyver-Løjtnant Marix, begge paa Sopwith-Biplaner, flyver fra Antwerpen henholdsvis til Köln og Düsseldorf, hvor sidstnævnte ved Bombekastning stikker et Luftskib i Brand og beskadiger Hallen.
12. Østrigske Flyvere bombarderer Antivari.
 - » Tyske Flyvere bombarderer St. Omer.
 - » En fransk Flyver, kommende fra Ettlingen, angriber Luftskibshallen i Baden-Oos, beskydes heftigt, men undslipper.
13. Tyske Flyvere bombarderer Nancy.
 - » Franske Flyvere bombarderer Baden og Karlsruhe, i sidstnævnte By »de tyske Vaaben- og Ammunitionsfabrikker.
14. Franske Flyvere bombarderer Brygge.
15. Tyske Flyvere bombarderer Dunkerque.
16. To tyske Flyvemaskiner bombarderer Warschau.
 - » En tysk Flyver forsøger ved Bombekastning over det franske Hovedkvarter at dræbe Præsident Poincaré og General Joffre.
25. og paafølgende Dage bombarderer tyske Flyvere Warschau.
28. Tyske Flyvere bombarderer Montdidier.

30. Tyske Flyvere bombarderer Hazebrouck.
31. Den engelske Flaades ældre Vandaeroplan-Transportskib, Krydseren »Hermes«, torpederes i Kanalen, ud for Dover, af en tysk Undervandsbaad.

November.

3. Engelske Flyvere forsøger Bombekastning mod den tyske Kejser ved Thielt og rammer det Hus, Kejseren havde forladt hastigt, $\frac{1}{2}$ Time i Forvejen.
 - » De allieredes Flyvere nedkaster Bomber paa og ødelægger Jernbanen ved Brygge; Luftbombardementet genoptages næste Dag.
5. Det officielle »Øjenvidne« ved den engelske Hær melder, at Forterne Englos og Carnot er blevet ødelagt af engelske Bomber, nedkastede fra Luften.
10. To tyske Flyvemaskiner bombarderer Dunkerque, hvorved to Kvinder dræbes.
11. Russiske Dragoner tager de to tyske Løjtnanter Merez og Poldte til Fange, som paa et Albatros-Biplan foretog en Rekognoscerings- og Bombenedkastnings-Flyvning over Byerne Korin, Kudno og Plozk.
15. Tyrkiske Aeroplaner udspejder de allieredes Flaade-Manøvrer.
 - » I Sydafrika angriber en tysk Flyver fra Lüderitz-Bugten den engelske Stilling ved Kapstadt.
17. En tysk Flyvemaskine iagttages over Kronstadt.
18. Engelske Land- og Vandaeroplaner dirigerer Flaadens Ild under Bombardementet af Zeebrügge.
19. Et Luftslag udkæmpes mellem en tysk Aeroplan-Eskadre, paa Rekognosceringsfart og franske Flyvemaskiner; to franske Maskiner tvinges til Landing, een bringes til Nedstyrtning og een tysk savnes.
21. 3 engelske Flyvere: Eskadre-Kommandør Briggs, Flyver-Kommandør Babbington og Flyver-Løjtnant Sippe flyver paa Avro-Biplaner fra Belfort til Friedrichshafen, hvor de ved Bombekastning beskadiger Zeppelin-Værftet og det næsten færdige Luftskib »L. Z. 32«. Briggs skydes saaret ned og tages til Fange; alle 3 modtager straks Æreslegionens Kors.

24. En tysk Flyver bombarderer Bailleul.
28. Engelske Flyvere kaster Bomber mod de tyske Benzin-Tanke i Gent og Brügge og bombarderer ogsaa Zeebrügge.
30. Et tysk Marine-Aeroplan foretager en Nødlanding ved Fanø.

December.

4. Franske Flyvere bombarderer Freiburg (Automobil- & Aviatik A.G.'s Fabrik).
6. En tysk Flyver bombarderer Hazebrouck, hvorved 16 Personer dræbes.
8. En tysk Flyver bombarderer Commercy.
9. Franske Flyvere bombarderer Freiburg.
14. Franske Flyvere bombarderer Freiburg.
16. To tyske Flyvere kaster hver et Brev ned i Dunkerque; i det ene forespørges om en tysk Generals Søn, der formodes dræbt, det andet bringer Bud fra en saaret og tilfangetaget fransk Flyver.
17. En Flyvebombe, kastet paa Westcapelle-Stationen, berettes at have dræbt 40 og saaret 100 tyske Soldater.
18. To franske Flyvere kaster ned over Saarburg 10 Bomber, der foraarsager betydelig Skade.
20. Et tysk Vand-Aeroplan bombarderer Calais.
22. En fransk Flyver kaster over Strassburg en Bombe, der dog kun volder ringe Skade.
24. En tysk Flyver kaster over Dover en Bombe, uden at volde nogen Skade.
 - » Den engelske Eskadre-Kommandør Davis ødelægger et Parseval-Luftskib ved Bryssel.
25. Et tysk Aeroplan flyver op ad Themsen til Dartford, bliver forfulgt, men undslipper.
 - » 7 engelske Short-Vand-Aeroplaner, ført over Nordsoen paa hurtige Skibe (tidligere Kanal Rutebaade mellem Folkestone og Boulogne) angriber Cuxhaven; senere udvikler sig et kombineret Luft- og Undervandsslag mellem den ledsagende Flaade og to Zepelin-Luftskibe og fire Vandareoplaner, der stiger op fra Helgoland. Den engelske Flaade vender til-

bage med tre af Flyvemaskinerne og seks af Flyverne, den syvende, Løjtnant Hewlett, optages af en hollandsk Trawler.

26. Et Zeppelin-Luftskib bombarderer Nancy.
28. Russiske Vand-Aeroplaner bombarderer den tyrkiske Krydser »Midilli«.

Januar.

2. Tyske Flyvere bombarderer Nancy, Hazebrouck, Armentières, Strazele og de franske og engelske Ammunitions- og Proviantlagre ved Dunkerque.
10. Flyveren Gilbert med Løjtnant Penchredon som Observator saarer i en Luftkamp over Amiens den tyske Flyver Keller og dræber hans Observator, Løjtnant von Falkenstein. Keller maatte lande og toges til Fange.
 - » Russiske Flyvere bombarderer Gumbinnen.
 - » Tyrkiske Vagtposter skyder et engelsk Vand-Aeroplan ned ved Akaba. Observatoren, Gerard, tages til Fange, medens Føreren flygter.
12. Østrigske Flyvere kaster 2 Bomber ned over Cettinje og 14 paa Kielce i Sydpolen, hvorved 30 Personer dræbes og ca. 50 saares.
18. En fransk Flyver bombarderer de tyske Ammunitionskolonner ved Soissons.
19. Tysk natlig Luftangreb paa England, muligvis af Luftskibe, snarere af Vandaeroplaner. Over Yarmouth, Lings Lynn og Sheringham nedkastes 9 Bomber, som dræber 4 Personer og volder materiel Ødelæggelse.
1. Franske Flyvere udfører et Natbombardement paa Jærnbanestationerne i Metz og Arnaville.
20. En tysk Flyver bombarderer Etaples.
 - » Den russiske Officersflyver, Kaptajn Andriewicz styrter sin Flyvemaskine ned over et Aeroplan, ført af den østrigske Flyver Malina, der flere Gange trods heftig Beskydning har foretaget Flyvninger til og fra den belejrede Fæstning Premyszl. Malina, hans Observator og den russiske Kaptajn sætter alle Livet til.

22. 8 tyske Flyvemaskiner angriber Dunkerque og nedkaster ca. 80 Bomber, der dræber 7 og saarer ca. 12 Personer, samt sætter Ild paa et Materialskur. Franske og engelske Flyvere optager Kampen og bringer en tysk Flyvemaskine ned ved Braydunes, medens en anden, der kom igen om Eftermiddagen og nedkastede en Bombe, forfulgtes af franske Aeroplaner.
25. Et Parseval-Luftskib bombarderer Libau, men skydes senere ned af Russerne paa Kysten ved Sernaton.
26. Det officielle franske Aften-Kommuniqué siger: Som Følge af det voldsomme Angreb i Aftes lykkedes det Fjenden at trænge ind i vore Skyttegrave mellem Henriebise og Foulon Wood (Vest for Craonne); Bomber, kastet fra Luften, bragte Forvirring i de fjendtlige Styrker, hvorpaa vi rettede et Modangreb.
27. En fransk Flyver bombarderer en tysk Troppesamling ved Lille.
28. 6 tyske Aeroplaner bombarderer om Natten Dunkerque, anretter kun liden materiel Skade, men dræber og saarer adskillige Personer.
- » Mellem Klokken 8 Aften og 2 Morgen kastede vore Flyvere mange Bomber paa de tyske Lejre i Nærheden af Laon, La Fere og Soissons (fra det franske Kommuniqué).
29. Tyske Flyvere bombarderer Bailleul.
- » En fransk Flyver nedkaster over Jærnbanestationen Reichweiler ved Mühlhausen 5 Bomber, som anretter Skade i en Kaligrube.
30. Franske Flyvere bombarderer Kejserens Slot i Homburg og rekognoscerer om Natten i Omegnen af La Fere (Laon), hvor en af dem gaar ned til 500 Meters Højde og kaster 18 Bomber mod de tyske Skyttegrave.
- » 9 østrigske Flyvere rekognoscerer over Belgrad.

Februar.

1. Franske Flyvere bombarderer om Natten Jærnbanestationen i Lutterbach og Ostende.

2. En tysk Flyver nedkaster over Remiremont 2 Bomber, som dræber 1 Menneske.
 - » Russiske Flyvere bombarderer tyske Reservetroppe-Samlinger og Jærnbanetog ved Rava, Rzecize og Bogweice.
4. Den østrigske Aviatiker Dabos nedkaster over Cettinje 6 Bomber, hvoraf 3 rammer Arsenalet, 2 en Kaserne og 1 et Privathus.
 - » Tyske Flyvere bombarderer Hazebrouck og Bailleul.
5. En tysk Flyver bombarderer Saint Dié.
8. En fransk Flyver nedkaster ved Nattetid 8 Bomber over Bryssel og Militærlejre i Omegnen.
9. Engelske og franske Flyvere bombarderer Ghyselt.
 - » Russiske Flyvere bombarderer tyske Jærnbanetog ved Rava Nowijidwor og tyske Tropper ved Sochitze.
 - » En tysk Flyver nedkaster Staalpile over Pont-à-Mousson.
10. Engelske og franske Flyvere bombarderer Ostende, hvor Jærnbanestationen og Godsbygningen beskadiges.
 - » 5 franske Flyvere bombarderer Aerodromen i Habsheim ved Mühlhausen.
11. 14 tyske Aviatik-Biplaner bombarderer Dunkerque.
 - » En fransk Flyver ødelægger en tysk Drageballon ved Cagny.
12. 10 tyske Flyvere kaster over 100 Bomber mod Verduns Forter.
 - » Det engelske Admiralitet udsteder følgende Aften-Kommunique: I de sidste 24 Timer har Marine-Flyverkorpset udført kombinerede Land- og Vand-aeroplan-Operationer i Omegnen af Brygge, Zeebrygge og Ostende for at forhindre Oprettelsen af Basis og Værksteder for tyske Undervandsbaade. Stor Skade skal være tilføjet Jærnbanestationen i Ostende, som berettes at være nedbrændt til Grunden. Jærnbanestationen i Blankenberghe beskadiges, og Jærnbanelinjerne opreves paa mange Steder. Bomber nedkastedes paa Batterierne i Middlekerke;

ligeledes paa Kraftstationen og Minefisknings-Fartøjerne i Zeebrygge; men den tilføjede Skades Omfang kendes ikke.

Under Angrebet stødte Flyvemaskinerne paa tykke Sne-Skybanker; der saas ingen Undervandsbaade. Flyve-Kommandør Graham-White faldt i Havet ud for Nieuport og optoges af et fransk Skib. Skønt udsat for heftig Beskydning med Rifler, Ballonskyts, Mitralleuser etc. er alle Flyvere i Behold. To Flyvemaskiner beskadigedes.

Land- og Vandaeroplanerne kommanderedes af Korps-Kommandør Samson, assisteret af Korps-Kommandør Longmore og Eskadre-Kommandørerne Porte, Courtney og Rathborne.

Den tyske Melding om Luftangrebet siger: Fjendtlige Flyvere bombarderede igen Kysten og voldte Civilbefolkningen og dens Ejendom svær og beklagelig Beskadigelse. Det militære Tab var ubetydeligt.

13. Kong Albert foretager en halv Times Rekognosceringsflyvning i et belgisk Militær-Biplan over de tyske Linjer.
14. To østrigske Flyvere bombarderer Kongeslottet i Bicka og iagttages af den montenegrinske, kongelige Familje.
 - » Det officielle Eftermiddags-Kommuniqué siger: En fransk Flyvemaskin-Eskadre har bombarderet en tysk Flyvepark i Ghisteltes, en engelsk Ostende. Mellem Oise og Aisne, nær Bailly, har der været særdeles effektivt Samarbejde mellem vort Artilleri og bombekastende Flyvemaskiner mod Motor-Konvoyer.
17. En fransk Flyver nedkaster 3 Bomber over Freiburg.
 - » Det tyske Zeppelin Marine Luftskeib »L 3« maa foretage en Nødlanding paa Fanø, hvor Besætningen stikker det i Brand.
18. Det tyske Marine Luftskeib »L 4« (vistnok af Schütte-Lanz Konstruktion) maa forlades af Mandskabet ud for Blaavandshuk; fire Mand drukner.
20. To tyske Flyvere bombarderer Montbeliard.

22. Et Zeppelin-Luftskib, der skal have været ledsaget af et tysk Aeroplan, nedkastede i Morges over Calais 10 Bomber, der dræbte 5 Civilpersoner og voldte ringe Materielskade (officielt fransk Kommunique).
25. Det officielle franske Kommunique siger: Vore Flyvere nedkastede 60 Bomber paa Fjendens Stationer, Jærnbaner og Koncentrationer. Det var muligt at følge Resultaterne af dette Bombardement, som var særdeles effektivt.
28. En belgisk Flyver bombarderer Havnestationen i Ostende.

Marts.

4. Den franske Militærflyver, Kaptajn Hacke, nedkaster fire 90 mm. Melinit-Granater paa Krudtfabrikken i Rottweil ved Neckar, og sætter Syretankene i Brand.
 - » To tyske Aeroplaner nedkaster, uden at ramme, Bomber mod Glasgow-Damperen »Dalblair« ud for Essex-Kysten.
 3. Mellem Yarmouth og Spurn Head nedkaster en tysk Vand-Flyvemaskine 3 Bomber mod en engelsk Tankdamper.
 - » ogsaa 6. og 8.: Engelske Admiralitets-Beretninger melder, at Transportdamperen »Ark Royal« befinder sig ved Dardanellerne med et Antal Land- og Vand-flyvemaskiner, som har ydet værdifuld Tjeneste ved at opdage de skjulte tyrkiske Batteri-Stillinger og udlagte Søminer.
- Admiralitetssekretæren meddeler, at Ostende er blevet angrebet af 6 Aeroplaner af Marine-Flyvekorpsset; to af disse maatte vende om, da Benzinen frøs. Resten naaede Ostende og kastede 11 Bomber mod et Reparationsbasis for Undervandsbaade og 4 mod Kursalen, det militære Hovedkvarter.
- » Russiske Flyvere bombarderer Czuczine og Stavisk.
10. To engelske Flyvere ødelægger Jærnbanelinjerne ved Courtrai og Menin.
 11. En engelsk Flyvemaskin-Eskadre bombarderer Westende.

12. Engelske Flyvere ødelægger Jærnbanelinjerne ved Don og Douai.
13. En engelsk Flyver sprænger et Tog i Luften paa Jærnbånestationen i Don.
 - » Westende bombarderes af en engelsk Flyvemaskin-Eskadre.
17. En fransk Flyver bombarderer Barakkerne ved Colmar.
 - » Ud for North Foreland angriber et tysk Hydroaeroplan den engelske Damper »Blonde«, om Bord paa hvilket en Sømand dræbes ved Lufttrykket fra en nedkastet Bombe.
18. Det officielle Kommuniké fra Berlin siger: Franske Flyvere bombarderede den aabne By Schlettstadt i Elsass; 1 Bombe anrettede Skade ved at eksplodere i en Skole, hvor den dræbte 2 Piger og saarede 10 alvorligt. Som Svar herpaa blev Fæstningen Calais i Nat bombarderet med Granater af svært Kaliber.
19. En Flyvemaskine og 3 Balloner med Officerer og Post stiger op fra Przemysl; Flyvemaskinen naar østrigsk Omraade, medens Ballonerne, da Vinden kort efter vender, føres Nord paa og fanges af den russiske Befolkning.
20. Tyske Flyvere bombarderer Estaires, St. Omer og Lillers.
21. Fire tyske Luftskeibe starter om Natten mod Paris; to Zeppelinere, eller sandsynligere et Zeppelin- og et Parseval-Luftskeib naar frem og beskydes af Ballon-skytset, medens Aeroplaner, der forsætlig undgaar Angreb over Hovedstaden, optager en Forfølgelse, der hindres af Taage. Officielle franske Beretninger betegner Angrebet som mislykket og angiver Resultatet saaledes: I Asnières 8 Bomber nedkastet og 3 Personer saaret, i Neuilly voldte en Brandbombe en lille Ildebrand, som hurtigt slukkedes, ingen kom til Skade; i Levallois ødelagdes et Een-Etages Hus; i Courbevoie saarede to Arbejdere let og i Paris faldt Bomber i rue des Dames og rue Duelons uden at saare nogen.

21. Det franske Kommuniqué siger: Vore Flyvere har besvaret det virkningsløse Zeppelin-Luftangreb ved at nedkaste 20 Bomber paa Aerodromen i Gitz, og Jærnbanelinjerne og Stationerne i Lichterfelde og Essen. Fire 90 mm. Granater nedkastedes paa Merkem og Wyfwege-Stationerne. Vore Aviatikere jagede ved La Bassée to tyske Flyvere, Nord for Reims een og i Aisne-Dalen een paa Flugt. I Champagne nedkastedes 500 Staalpile paa en tysk Drageballon. Et Antal Granater nedkastedes paa Bazincourt-Stationen og Fjendens Batterier i Brimont og Vailly. I Elsass bragte et af vore Aeroplaner, med Sergent Falze som Fører og Underofficer Moreau som Observator, en tysk Flyvemaskine ned paa Jærnbanelinjen Vest for Colmar. Seks Bomber kastedes paa Cernay og Altkirch-Stationerne og Barakkerne i Müllheim.
- » Et Zeppelin-Luftskib bombarderer Gravelines.
 - » Undervejs fra Rotterdam til Manchester angribes den engelske Dampet »Pandion« af et tysk Aeroplan, som nedkaster 7 Bomber; Kaptajnen undgaar dem ved at styre i Zig-Zag og forsvarer sig ved at affyre Redningsraketter mod Flyvemaskinen.
22. Faa Timer før Przemysl's Overgivelse forlader Løjtnant Stanger med Ritmester Lehmann som Passager og Fyrværker Meltsch Fæstningen i Aeroplan.
- » Det franske Kommuniqué lyder: Ved Dagen bombarderede vi i Belgien Stationen Stadem, nær Roulers og forskellige Kantonementer. Forskellige Bomber kastedes med Held mod Flyvepladsen i La Bruquette, nær Valenciennes. Vore Flyvere har kastet Bomber i Egnen om Aisne, mod La Fere-Barakkerne, og Stationerne i Anizy, Chauny, Teignier og Cancy-le-Chateau.
- I Champagne bombarderes Flyvepladsen og Ammunitions-Depoterne i Pontfaverge Dag og Nat fra Luften med 90 mm. Granater. Vi har kunnet konstatere Virkningen af 40 Bomber, som nedkastedes over Conflans-Carny og Sidevejene. 8 Bomber ned-

- kastedes over Freiburg—Breisgau-Barakkerne og Stationen.
23. Paa Nordsøen, ud for den hollandske Kyst, angriber et tysk Aeroplan den engelske Damper »Teal« med Bomber, Luftpile og Maskingevær-Beskydning.
 - » Tyske Flyvere nedkaster 22 Bomber paa Fæstningen Ossowiec.
 - » Østrigske Flyvere angriber Montenegro fra Luften og nedkaster 13 Bomber over Antivari, 6 over Virpazar, 2 over Nigueshi og Træpile med Staalspidser over Stillingerne ved Lovtchen.
 - » En tysk Flyver bombarderer Reims.
 24. Ti km Nordvest for Hinder Fyrskibet nedkaster et tysk Aeroplan 4 Bomber mod Damperen »Elfland« og vender tilbage til Ostende, da det angribes af en engelsk Torpedobaad.
 - » En engelsk Flyver nedkaster en Bombe paa Cockerrill-Skibsværftet i Antwerpen.
 - » Den engelske Admiralitetssekretær meddeler: I Morgen udførte 5 Aeroplaner af Dunkerque-Eskadren et vellykket Luftangreb paa de tyske Undervandsbaade, der bygges i Hoboken, nær Antwerpen. To af Flyverne maatte vende om, og Motorkvaler tvang en tredje til at lande i Holland, hvor han interneredes, medens Eskadre-Kommandør Courtney og Flyve-Løjtnant Rosher naaede deres Maal og efter en Glideflugt til 300 M.s Højde hver nedkastede 4 Bomber mod Undervandsbaadene. Betydelig Skade formenes anrettet paa Værkstederne, der iagttoges at komme i Brand, og paa to af de ialt fem observerede Undervandsbaade.
 25. Ud for Calais rammes den norske Damper »Diana« af 500 Pile fra et tysk Aeroplan.
 26. Franske Flyvere bombarderer Barakkerne ved Metz, hvor 3 Soldater dræbes, og Luftskeibshallen i Frescati samt Jærnbanestationen i Metz.
 - » En tysk Flyver bombarderer Calais, Saily og Dunkerque.

28. Belgiske Flyvere bombarderer Flyvelejren i Ghisteltes ved Bryssel.
 - » Tyske Flyvere bombarderer Estaise og Hazebrouck.
 - » Russiske Flyvere rekonoscerer over og bombarderer Bosporus-Batterierne.
29. En tysk Flyver kaster Bomber over Reims; en rammer Kathedralens Buegang.
 - » 30. og 31. udfører russiske Vandflyvemaskiner i Taage og under heftig Beskydning et Luftbombardement over Bosporus.
 - » En tyrkisk Flyver kaster Bomber mod et uden for Dardanellerne krydsende engelsk Krigsskib.
30. I en Natflyvning nedkaste franske Flyvere 24 Bomber paa JærnbaneStationer og tyske Bivouakker i Woevre, Champagne og Soissons-Distrikterne samt i Belgien, og belgiske Flyvere bombarderer Flyvelejren i Handzaeme og JærnbaneKnudepunktet Cortemarck.
31. En østrigsk Flyver bombarderer Glabowa.
 - » En tysk Flyver bombarderer Essars.
 - » Franske Flyvere bombarderer HavneStationen i Brygge og Flyvelejren i Gits.

April.

1. Det franske Communiqué melder: Syd for Dixmuide bragte Flyver-Løjtnant Garros et Aviatik-Biplan ned ved Maskingeværid. Ved Aisne blev en anden tysk Flyver bragt ned af den franske Flyver Navarre.
2. En fransk Flyve-Eskadre nedkaster 33 Bomber paa Barakkerne, Hangarerne og Station i Vigneulles i Woevre.
 - » Belgiske og franske Flyvere nedkaster ca. 30 Bomber paa Flyvelejren i Handzaeme.
 - » 4 tyske Flyvere nedkaster 12 Bomber over Merville ved Hazebrouck.
3. En tysk Flyvemaskine bombarderer Reims, men skydes senere ned.
5. Det franske Communiqué melder: Efter autentiske Oplysninger, Militærmyndighederne har modtaget, var Virkningerne af det Bombardement, engelske Flyvere udførte den 26. Marts i Belgien, følgende: I Hoboken

blev Antwerpen-Skibsværftet stukket i Brand, to Undervandsbaade ødelagt og en tredje beskadiget, medens 40 tyske Arbejdere dræbtes og 62 saaredes. I Berghem-Sainte-Agathe beskadigedes et Luftskeib og dets Hal alvorligt.

7. Et tysk Hydroaeroplan bombarderer Libau og skydes senere ned i Østersøen af Russerne.
10. Østrigske Flyvere nedkaster 19 Bomber over Podgoritza, hvorved 50 Personer dræbes og mange saares.
11. Franske Flyvere nedkaster 155 mm Bomber paa Flaadestationen og Støberiet i Brygge.
12. Et tysk Luftskeib nedkaster 7 Bomber over Nancy.
13. Franske Flyvere bombarderer Militærbarakkerne i Vigneulles og Woevre og Byerne Saarburg, Villingen, Donaueschingen og Singen.
 - » Et tysk Aeroplan nedkaster ud for »Noord Hinder« Fyrskibet 5 Bomber mod den engelske Damper »Imber«.
14. Et Zeppelin-Luftskeib bombarderer Bailleul, og et andet tysk Luftskeib bombarderer om Aftenen Byerne Bedlington, Morpeth, Cramlington, Wallsend og Hebburn ved den engelske Nord-Øst Kyst.
15. Det franske Communiqué melder: »Et tysk Aviatik-Biplan bombarderede Hospitalet i Mourmelon. Som Gengæld for Zeppelinangrebet paa Nancy kastede en af vore Flyvere 5 Bomber ned i det tyske Hovedkvarter i Mezières-Charleville, og Bomberne faldt alle paa de Bygninger, hvori den kejserlige Stab opholder sig.

Ligeledes bombarderede vi Freiburg i Breisgau og en Eskadre paa 15 Aeroplaner nedkastede med stor Virkning Bomber paa de tyske Militærbygninger i Ostende«.

 - » Et tysk Luftskeib bombarderer om Natten Henham Hall og Maldon ved den engelske Syd-Øst Kyst.
16. Det franske Aften-Kommuniqué siger: »Vore Flyvere har været meget virksomme; ved Leopoldshöhe-Stationen nedkastedes 10 Bomber mod Jærnbane-Værkstederne, der for Tiden bruges til Granatfabrikation.

Paa Krudtfabrikken i Rothweil nedkastedes 10 Bomber, af hvilke 6 ramte Maalet; en uhyre rød Flamme slog i Vejret, omgivet af en tyk Røg. Aeroplanerne rantes af Granatstumper, men vendte dog velbeholdent tilbage.

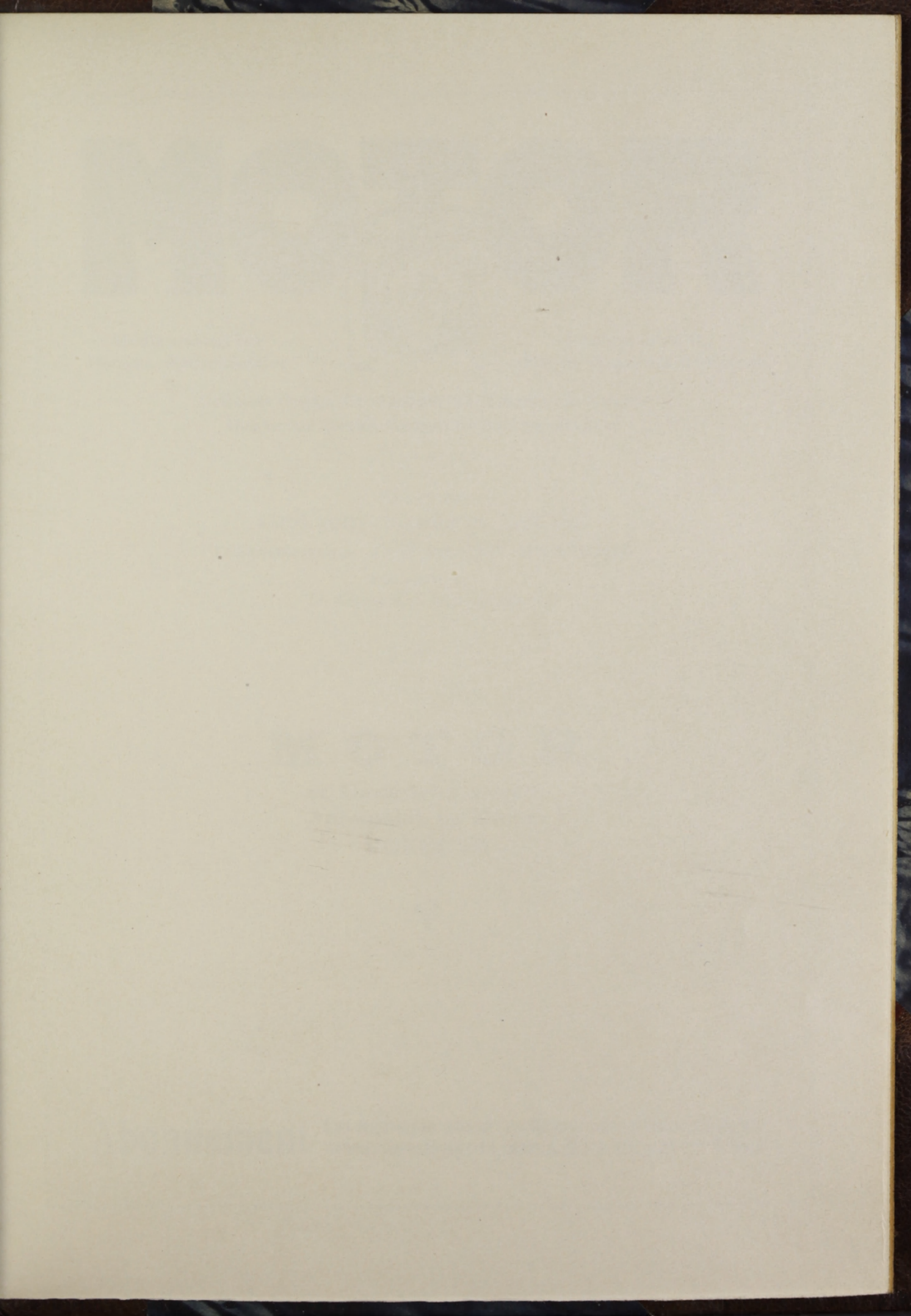
40 Bomber, der for største Parten slog rigtig ned, kastedes mod den elektriske Centralstation i Maisières-les-Metz, 15 Km. fra Metz. Denne Station forsyner Byen og Forterne ved Metz med Strøm og Lys, og en stærk Røg steg til Vejrs fra Bygningen. Paa Tilbagevejen mødte vore Flyvere tre Aviatik-Biplaner, som de jagede og tvang til at lande, og trods heftig Beskydning fra Metz-Forterne led Eskadren ingen Tab.

17. Et fransk Luftskib bombarderer om Natten Strassburg.
 - » Det russiske Kommuniké siger: De tyske Aeroplaner er særlig virksomme i Egnen ved Ostrolenko og Nowogrod, og ved Ciechanow, idet de opererer i Flotiller paa 12 til 15 Maskiner, der flyver sammen og nedkaster indtil 180 Bomber paa den By eller Landsby, de angriber. Vore Flyvere svarer med et mindre Antal store Bomber.
18. En belgisk Flyver bringer et tysk Aeroplan ned nær Roulers.
19. En tysk Flyver nedkaster over Belfort 4 Bomber, som beskadiger to Bygninger og sætter nogle Krudttønder i Brand.
 - » Den franske Flyverløjtnant Garros nedskydes ved Ingelmyenster og tages til Fange af Tyskerne.
 - » En tysk Flyver bombarderer Grev Sobanskys Sukkerfabrik ved Warschau, hvorved Direktøren, Kassereren og en Bogholder dræbes og flere Arbejdere saares.
20. Russiske Flyvere bombarderer Insterburg, Eydkuhnen, Czernowitz og den østrig-ungarske Grænseegn i Bukowina.
 - » En tyrkisk Flyver nedkaster under en Rekognosceringsflyvning over Tenedos nogle Bomber paa engelske Krigsskibe.

20. Tyske Flyvere nedkaster 150 Bomber mod Jærnbane-knudepunktet i Bielostok.
 - » Et Zeppelin-Luftskib bombarderer om Natten Byen Ciechanow.
 - » En russisk Flyver bombarderer Soldau-Stationen.
 - » En fransk Flyver bombarderer Lörrach, hvorved en Silkefabrik, i svejtsisk Besiddelse, beskadiges.
21. Belgiske Flyvere bombarderer Arsenalet i Brygge og Flyvepladsen i Lissevegh.
 - » Franske Flyvere bombarderer i Woivre General von Strantz' Hovedkvarter og et Antal Konvoyer, og i Storhertugdømmet Baden Elektricitetsværket i Lörrach.
22. Tyske Flyvere bombarderer Amiens.
24. Tyske Flyvere nedkaster 7 Brandbomber over Luneville.
 - » Russiske Sikorsky-Biplaner angriber Jærnbanestationen i Niedenburg, hvor deres Bomber volder flere Ildebrande og ødelægger en Del af Banelegemet.
26. Ved Czobos nedskydes et russisk Sikorsky-Biplan, og ved Landingen findes 3 af de 4 Passagerer skudt.
 - » Engelske Flyvere bombarderer Jærnbanestationerne og Knudepunkterne i Courtrai, Tourcoing, Roubaix, Ingelmynster, Staden, Thielt og Roulers og angriber ved Langemarck et tysk Jærnbane-Pansertog, som de tvinger til at trække sig tilbage.
27. Franske Flyvere nedkaster 32 Bomber paa Stationen i Bollwiller og 60 Granater paa Stationen i Chambley, hvor de sætter Ild paa et Ammunitions-Magasin. Om Natten bombarderes Stationen i Arnawille og Banelegemet mellem Chambley og Thiaucourt fra Luften.
28. Det franske Communiqué siger: Et af vore Aeroplaner nedkastede 6 Granater paa Luftskibsværftet i Friedrichshafen; Flyverne iagttog en Røgsky fra Taget paa en af Hallerne. Andre Flyvere nedkastede 21 Bomber mod Stationen, Broerne og Værkstederne i Leopoldshöhe. Under dette Bombardement maatte et af vore Aeroplaner lande i de tyske Linjer.

I Løbet af Dagen jagedes og ramtes fire tyske Aeroplaner af vore Flyvere. Et styrtede brændende ned i Fjendens Linjer, nær Brimont, og to andre kom ned tæt ved vore Skyttegrave — det ene i Champagne og det andet i Eggen omkring Ancre — og ødelagdes af vort Artilleri. Det fjerde landede i vore Linjer ved Muizon, Vest for Reims, og de to tyske Flyvere, som var usaarede, toges til Fange.

29. Tyske Flyvere bombarderer Epernay.
 30. Et fransk Luftskib bombarderer Jærnbanelinjerne og Bygningerne ved Valenciennes.
 - » Et tysk Luftskib nedkaster over Ipswich i England 5 Bomber, deraf 3 Brandbomber, som stikker Ild paa nogle Bygninger, og bombarderer senere Waterloo-Road, Whetton og Bury St. Edmonds.
 - » En russisk Flyver bombarderer Kasernen i Czernowitz, hvorved talrige Soldater dræbes og saares.
-



MOTOR



Medlemsblad for
Danske Motorklubber

Medlemsblad for
»Foren. Danske Motorejere«

Officielt Organ for »Danmarks Motorcykle-Union«
Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel

Redaktør:

Cand. polyt., Ingeniør A. SEMLER

Redaktionssekretær: Cand. phil. ERIK HILDESHEIM

Ekspedition:

Fr. Bagges Kgl. Hofbogtrykkeri



MOTOR

er Danmarks største
Automobil- og Motor-
UGEBLAD



Abonnement kan tegnes paa ethvert Postkontor eller direkte i Ekspeditionen, Gothersgade 14, Kbhvn. K., à Kr. 1,25 pr. Kvartal

