

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

8²

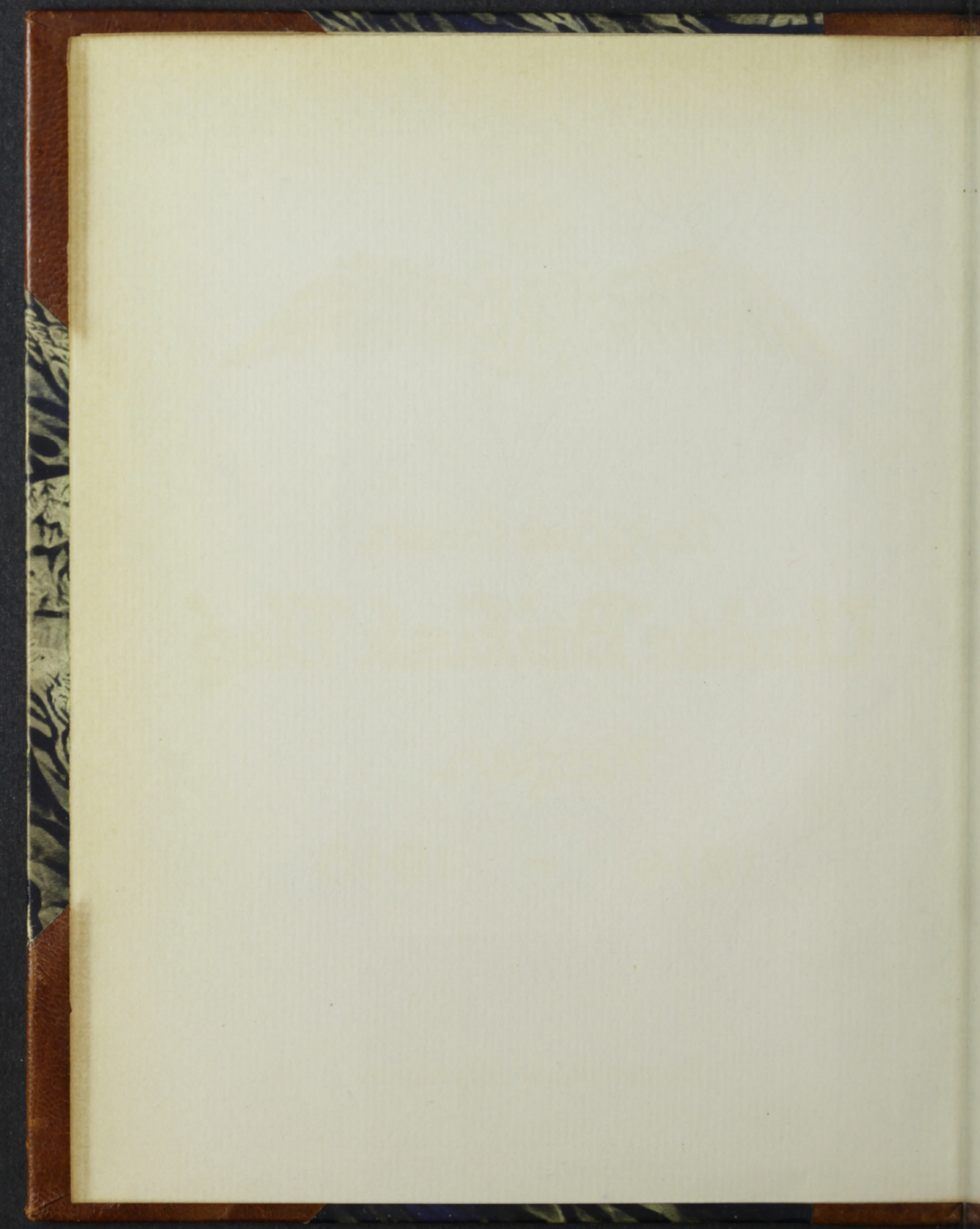


DET KONGELIGE BIBLIOTEK



130011004122

0582





Trygve Gran
Under Britisk Flag
Krigen
1914 - 1918

Gyldendalske Boghandel



THE ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE

CHIEF OF POLICE

1900

1900

1919. 3974

UNDER BRITISK FLAG

TRYGGVE GRAN

UNDER
BRITISK FLAG

KRIGEN 1914—1918

GYLDENDALSKE BOGHANDEL
KRISTIANIA OG KØBENHAVN

1919

Copyright 1919
by Gyldendalske Boghandel.
Kristiania.



Oscar Andersens Boktrykkeri, Kristiania.

INDLEDNING
ET OVERBLIK
OVER FIENDELAND
UTDRAG AV MIN DAGBOK
MINE KAMERATER
PAA KRYKKER OG GOTHAVAGT
EN RUSLANDS-REISE



MAJOR ROYAL AIRFORCE



INDLEDNING

Der har været perioder i mit liv, da jeg har kunnet fæste mine tanker til papiret uten stræv og besvær. Ja, der har været stunder sogar, da jeg har fundet skrivning ikke bare at være et behagelig tidsfordriv, men en sand tilfredsstillende beskæftigelse. Desværre befinder jeg mig for tiden ikke i en av disse behagelige perioder, og det formelig faar mit hjerte til at banke, naar jeg erindrer, at jeg har paatat mig intet mindre end at præstere en hel bok.

La mig begynde med begyndelsen, trods den ligger helt tilbage til de dage, da jeg sammen med to kamerater følte mig lykkelig over at være verdens sydligste individer. Kort sagt, det var en kveldstund nede paa den store isbarriere under Pollandets kyst.

I dagevis hadde et frygtelig uveir jaget henover den øde ismark, og vort telt sank stadig dypere og dypere ned i snemasserne. Kaptein Oates, løjtnant Bowers og jeg hadde tilbragt tiden med at diskutere politik. For argumentets skyld fremholdt jeg Tysklands voksende storhet — dets armé og flaate. Jeg fremholdt ogsaa en episode i mit liv.

Som sjøgut hadde jeg i 1906 ligget i Hamburg med en seilskute. Her var dokstreik, men Hamburg—Amerika-linjen hadde importert engelske arbeidere til at losse og laste skibene. To svære dampere blev brukt som losjifartøier for streikbryterne og laa tilankers langt ute i floden. En eftermiddag hadde jeg været iland og skulde ombord. Kaier og brygger var sorte av støiende mennesker, som alle uten undtagelse ropte «Herunter mit England und den verdamten Engländern». Jeg indlot mig i passiar med nogen tyske arbeidere. Alle var de enige — den største dag i deres liv skulde være, naar Englands magt blev knækket.

Bowers, som en stund hadde sittet dypt hensunken over et rykende matfat, blandet sig pludselig i samtalen.

«Ja, Titus» — saa kaldte han Oates — «blir det krig, og du general, saa gaar baade Trigger og jeg med Inskilling Dragoons.»*)

«Nonsens,» svarte Oates. «Alle utlændinger er anti-engelske, og vor norske skiekspert er til og med tyskvenlig.»

Bowers øste op suppen, som sendte en vidunderlig duft opunder telttaket. «Jeg vedder allikevel min portion med dig, Oates, at Gran vil komme med os som frivillig i en krig mot Tyskland.»

«Vilde du?» kom det fra Oates.

«Selvfølgelig,» svarte jeg og rakte ham haanden.

Og aarene gik. Oates forblev der nede paa Pollandets vidder. Jeg kom tilbake til civilisationen og glemte

*) I. D. Oates regiment.

næsten den lille episoden paa barrieren. Men en dag i slutten av juli 1914 stod det hele pludselig saa lyst og levende for mig. — Det var oppe i Cruden Bay, paa Scotlands østkyst. Jeg laa og ventet paa godveir for at flyve over Nordsjøen til Norge. Det britiske admiralitet hadde sendt daglige veirmeldinger, men den 28. om kvelden blev jeg officielt meddelt, at situationen i Europa var tilspidset slik, at al traadløs veirtelegrafering maatte indstilles.

De mørke krigsskyer, som i længere tid hadde svævet over Centraleuropa, hadde naadd England. Mit løfte til Oates stod for mig, og jeg indsendte telegrafisk en ansøkning om at bli optat i det britiske flyvekorps. Den 30. juli om eftermiddagen fløi jeg over Nordsjøen, og da jeg den følgende dag ankom til Kristiania, mottok jeg et telegram, som beklaget at min nationalitet umuliggjorde min ansættelse som officer i den britiske hær.

Det norske flyvekorps var netop blit dannet, og var i saare mangel paa personel saavel som materiel.

En avdød ven av mig, ritmester Henrik Thaulow, som dengang var chef for flyvevæsenets taktiske avdeling, bad mig om at stille mig til hærens disposition. Dette gjorde jeg, og søndag den 2. august 1914 blev jeg utnævnt til premierløytnant i flyvevæsenet.

Aldrig kommer jeg til at glemme denne augustdag. Jeg var reist ned til Hankø for at hvile ut efter de sidste maaneders spændende dage, reist til denne vidunderlige ø ute i havskjærene for at nyde skogen og klipernes lyksalige fred.

Jovisst — før dagen var mange timer gammel, svirret de vildeste krigsrygter i luften, og folk løp rundt som gale. Ved femtiden om kvelden gik baaten til Kristiania. Den var stuvet betænkelig fuld av rædselsslagne mennesker, som skulde hjem — hjem for at rædde hus og hjem fra hungersnødens kvaler. Et stykke inde i fjorden kom en flotille norske torpedo-baater sættende for fuld fart. Man skrek hurra ombord i vor baat. Marinen var i farens stund blit populær. Længere inde, da vi passerte Drobaks fæstningsvolde, som formelig sortnet av soldater, gjentok demonstrationerne sig. Mine kjære landsmænd var blit begeistrede militarister.

Den næste dag i Kristiania mottok jeg mine ordre. Marinen mobiliserte og en flyvestation ønskedes øieblikkelig oprettet paa Vestlandet. For en saadan station var Jæderen et selvfølgelig sted. Mit aeroplan hadde jeg efterlatt der, da jeg landet efter Nordsjøturen, og rent strategisk kunde man ikke finde noget bedre. Samme kveld drog premierløytnant i marinen, Koren, flyveren Juel-Hansen, syv flyvesoldater og jeg vestover med Bergenstoget. Efter en bevæget reise gjennom en sfære, hvor det ene krigsrygte slog det andet ihjæl, ankom vi om morgenen den 5. august til Jæderen. Takket være Juel-Hansens utrolige energi kunde vi allerede samme kveld erklære Jæderens flyvestation oprettet.

Det var en vidunderlig aften. Tindrende klart, og havet laa som et stort speil og reflekterte himmelens farvespil. Aeroplanet «Nordsjøen» tok os høit tilveirs, men der var intet at se uten en enslig fiskerbaat, som

laa og duvet inde ved kysten. Og allikevel, trods denne naturens mægtige fred, hadde krigsskyen faktisk talt trukket henimot den norske kyst. England hadde erklært Tyskland krig, og Nordsjøen var blit det krigsteater, hvor verden ventet en blodig avgjørelse mellem Europas mægtigste stater.

Men dagene gik og intet bemerkelsesverdig indtraf. Dag ut og dag ind sat flyvestationens folk nede ved stranden og bestrøk horisonten med kikkerten.

I kveldingen fløi vi som regel, men alltid med det samme interesseløse resultat. Saa en nat i slutningen av august kom Juel-Hansen ind og vækket mig.

«Det spøker ute paa sjøen inat, hr. Løitnant». Jeg fór bort til vinduet. Jo, Juel hadde ret — det spøkte derute i horisonten. En mægtig flaate jog avsted syd-østover i natten. Søkelysene vimret i luften og sjøen laa saa lys som ved fuldmaaneskin. Længe stod vi og stirret paa dette storslagne skuespil.

Saa med ett slukkedes lysene og tilbake for blikkene blev bare nattemørket og brændingen, hvor morilden funklet. Jeg tornet omsider atter ind i min køie, men tik ikke sove. En inderlig lyst til at faa være med paa det store drama, som nu utspiltes, hadde med ett grepet mig. Det maatte paa en eller anden maate la sig gjøre.

Og dagene gik og ukene med. Slutten av september kom med storm og styggeveir i det uendelige, og flyvning blev praktisk talt utelukket. Aeroplanet «Nordsjøen» trængte ogsaa til et grundig eftersyn, og omkring den 1. oktober blev flyvestationen nedlagt. Jeg var atter blit min egen herre.

Med Forsvarsdepartementets tilladelse drog jeg nogen uker efter til England. Her hadde kaptein Evans, Scott-ekspeditionens næstkommanderende, gjort sin indflydelse gjældende, og de militære autoriteter lot mig gaa rundt og bese mig som jeg selv ønsket.

Hvad der mest interesserte mig, var at gaa rundt paa hospitalerne og lytte til de saaredes fortællinger.

Dette var i november 1914.

Det første slag ved Ypres var netop i disse dage tilende og over hele fronten hadde storm og styggeveir gjort alle væsentlige fremstøt umulige. Den gamle kjendte general L'Hiver hadde atter gjort sit indtog paa Nord-Europas marker.

ET OVERBLIK

Det var natten mellem den 12. og 13. august 1914, at den engelske første armé under generalerne Haig og Grierson*) satte over Kanalen.

Englands bedste ungdom havde flokkedes til fanerne. Jublende til Tipparary-sangens toner sa de i solnedgangen farvel til sit fædreland, og da dagningen lyste, stod omkring 90 000 mand paa Frankrikes jord. En prægtigere hær har historien aldrig kunnet opvise. Franskmændene mottok de engelske tropper med vild begeistring. Det store uveir, som for hver time kom nærmere Frankrike, hadde sat en uhyggelig forstemthet over befolkningen. Synet av de glade, unge, selv-sikre englændere, som jublende i tusenvis marsjerte gjennom byer og landsbyer, fik selv de mest pessimistiske til at se lysere paa situationen.

Den engelske øverstkommanderende i Frankrike var feltmarskalk Sir John French. Overensstemmende med general Joffres slagplan dirigerte han sine tropper mot nord for et sted i Belgien at stanse tyskernes fremryk-

*) General Grierson døde kort efter landingen i Frankrike og blev efterfulgt av general Smith-Dorrien.

ning. Der var ingen tid at kaste bort, og opmarsjen begyndte allerede et par dage efter at hæren var landet.

Søndag den 23. august hadde den britiske hær, bestaaende av 75 000 infanterister, 10 000 kavalerister og 300 kanoner, tat opstilling ved landsbyen Mons. Denne linje hadde store fordele i Mons Conde-kanalen, som strakte sig som en ret snor paa tvers av tyskerne indfaldsretning. Ved selve Mons var det dog noget værre, idet elven gjorde en skarp bue og forsvarerne her let kunde bli utsat for krydsild. Aldrig har vel spændingen nogensinde været større hos de engelske tropper end denne søndagsmorgen. Sang og musik lød vistnok fra skyttergravene, som badedes i en sommerdags tindrende sol, men ustanselig saaes kikkerterne nervøst speide ut mot horisonten i nord — «kommer ikke tyskerne?»

Over de britiske linjer svævet et skinnende hvitt Bleriot-monoplan. Nu og da blev det borte over i fiendeland, for saa om litt atter at dukke op imot himmelens blaa. Tilbake kom det med meldinger, meldinger som desværre var yderst misvisende. Flyveren selv var ikke skyld i dette — nei langt derifra. Han fløi over de fremrykkende tyske tropper og noterte, hvad han saa. Han var en pionér paa krigsflyvningens omraade, helt ukjendt med den gyldne lov, at det synbare staar i litet forhold til det faktiske. Han anslog den tyske fremrykning til omkring to armékorps og nogen divisioner kavaleri. Overfor denne angrepsstyrke følte den engelske feltmarskalk sig tryg, og trygheten var spredt over hele linjen fra general til laveste menig.

Hadde det virkelige forhold mellem de to armeer været kjendt, vilde den første store kraftprøve mellem teutoner og germaner sandsynligvis ikke ha fundet sted ved Mons.

Ved 11-tiden om formiddagen begyndte kavaleripatruljerne at retirere over Mons Conde-kanalen, og ganske kort efter rullet der likesom en fjern torden ind ifra nord. Nærmere og nærmere kom uveiret, og pludselig begyndte granaterne at hvine og eksplosionerne fik luften til at dirre. De engelske kanoner tok til gjenmæle, og inden ret længe var det smilende sommerlandskap indhyllet i en graatung kruttdamp. Det tyske artilleri hadde overvurdert avstanden, og selv de bakerste engelske skyttergrave gik til en begyndelse fri for den morderiske ild.

Pludselig kom et tysk aeroplan svævende. Et øieblik bare kredset det rundt — det hadde set hvad det vilde. De tyske kanonløp sænkedes en smule og dermed smaldt det løs igjen. De engelske skyttergrave var intet behagelig sted længere. Dræpte og saarede laa slængt om hverandre, og klageskrik blandet sig med kanonernes drønnen. Soldaterne stod presset op mot skyttergravsvæggen med fingeren paa avtrækkeren. De dirret av spænding. Officererne tilropte gutterne opmuntrende ord, hævet sig over brystvernet og lot kikkerterne bstryke horisonten. Med ett holdt artilleribombardementet inde. «Nu kommer de», løp som en hvirvelvind fra mund til mund. Det engelske artilleri tiltok i hurtighet og styrke, og maskinkanonbesætningerne indtok sine stillinger.

Paa den nordre bredd av Mons Conde-kanalen laa spredte skogholt. Ut av disse — frem av det aapne græsbevokste land — sprang pludselig tusener av graa-klædte soldater. Det engelske feltskyts utspydde død og ødelæggelse over de fremstormende tætsluttete kolonner. Fienden var knapt 800 meter borte; men endnu var intet skud løsnet fra de engelske skyttergrave. Da pludselig lød der en salve — maskingeværene spilte op, fra skyttergravene steg krudtrøken op i den stille luft. De fremstormende graa masser likesom stoppet, vaklet og faldt. Nye skarer stormet avsted fremover de døde og saarede. Nye salver og endeløs maskingeværknitren fra skyttergravene. Nogen minutter forløp og slagmarken var kun en eneste likhaug.

Slaget ved Mons hadde tat sin begyndelse, og det første ord i den store strid mellem englændere og tyskere var utvekslet.

Timerne gik og kvelden kom. Rundt selve Mons raste kampene som værst. Her fløt blodet i strømmer paa begge sider. Situationen syntes trods alt ganske lovende for englænderne. Deres linje var ikke brudt og reserverne stod endnu friske. Da kom en skjæbnesvanger underretning. Tyskerne hadde gjennombrudt den franske front ved Sambre og et tysk armékorps holdt paa at omgaa englændernes høire flanke. Sir John French hadde intet andet at gjøre end at gi ordre til retræt. Da mørket faldt paa, begyndte dette historiske tilbaketog. I flammeskjæret fra brændende landsbyer, sterkt presset av de efterfølgende tyskere, faldt de to armékorps tilbake i retning av Bavai. Ved Bavai skild-

tes de to armékorps og drog sydover ad forskjellige veie i retning av Paris.

Den 26. august utkjæmpet det andet armékorps en fortvilet batalje i nærheten av Le Chateau. Smith-Dorriens tropper var om kvelden den 25. august for utmatet efter de voldsomme kampe til at fortsætte retrætten natten igjennem. Da dagningen grydde, angrep von Klucks horder ham. Uten tvil kan man si, at Europas skjæbne avhang av denne kamp. Hadde det andet armékorps blit ødelagt i dette slag, hadde veien lagt aapen for tyskerne til Paris. Hver mand under Smith-Dorriens kommando visste dette. I denne kamp spilte paa begge sider artilleriet en vældig rolle. De angripende tyskere kom sættende kloss ind paa de engelske batterier, som fyrte «point blank» ind i menneskestrømmen.

Paa begge sider var tapene store. Da englænderne om eftermiddagen begyndte at trække sig tilbake, efterlot de paa slagmarken tusener av dræpte. Tyskerne hadde atter vundet en stor, men dyrekjøpt seier. Le Chateau var i deres besiddelse, men et kostbart døgn var gaat med til dette arbeide. For von Kluck spilte tiden en vældig rolle. Hans plan var at naa Frankrikes hovedstad før de allierte armeer kunde koncentrere sig til de avgjørende kampe. Smith-Dorriens armékorps var vistnok slaat; men dets moral maatte efter slaget ved Le Chateau være gaat op betydelig. Det viste, at det hadde rystet og stagget en uhyre overlegen fiende.

Natten som fulgte slaget ved Le Chateau, stod i uveirets tegn. I øsende regnveir under storm og lyn famlet de khakiklædte skarer sig sydover paa veien mot

St. Quentin. Den 1. september forenedes de to armékorps ved Betz. Ogsaa første armékorps hadde maattet tilkjæmpe sig retrættten. Den følgende dag fortsattes en samlet tilbakemarsj, og floden Marne blev overskredet. Den engelske armé hadde om natten faat forbindelse med de franske hære, som efter nederlaget ved Charleroi og Longvy var trukket sydover. Tilintetgjørelsen av Sir John Frenchs lille styrke var ikke lykkedes. Dog var situationen voldsomt spændende. Den tyske krigsmaskine hadde rullet avsted fra seier til seier, og den 5. september hadde von Kluck kjæmpet sig frem til Paris' allernærmeste omgivelser. Men — og det var et stort avgjørende men. Den allierte hær stod endnu kampberedt, og for hver time som gik blev den mere jevntallig med den tyske armé. General Joffre var sig sin stilling bevisst, og hans plan gik ut paa den store opgave at vinde tid. Mot vest i nærheten av Amiens hadde han samlet den nydannede sjette franske armé under general Maunoury. Sydøst av denne laa den britiske hær, hvis høire flanke støtte op imot de franske hære, der under generalerne d'Espéry, Foch, Sarraill, Castelnau og Dubail dannet en mægtig sammenhengende front imot de fremtrængende tyske masser. General von Kluck hadde kjørt et kegleformet stormlop mot Paris. Han hadde praktisk talt sat den britiske hær ut av betragtning. Englænderne maatte efter Mons og Chateau være for medtat til nye kampe.

Den tyske angripende styrke bestod av feltstyrkens første syv armeer, og en vældig kraftprøve mellem verdens mægtigste hære holdt paa at gaa av stabelen. Den

6. september begyndte slaget ved Marne. Von Kluck, hvis flanke truedes av general Maunoury's armé, maatte i al hast forsterke denne del av fronten med tropper, som laa overfor de britiske linjer. Den engelske fremrykning foregik derfor uten svær motstand. De franske tropper derimot, som laa længere sydpaa, maatte kjæmpe sig frem under blodige kampe. Dog, kampens hete og situationens nøkkel laa mellem Maunoury og von Kluck, og det var for en stund vanskelig at si, hvilken av parterne der skulde gaa av med seiren. Von Kluck, som indsaa den store betydning av at tilføie de franske et nederlag i disse egne, foretrak at svække endyderligere sin sydlige front, og sendte over elven Ourcq to armékorps som forsterkning. For franskmændene syntes nu situationen ganske haabløs; men da var det, at Paris' garnison, bestaaende av den republikanske garde og politikonstabler og frivillige i et antal av 20 000 blev sendt ut til kamplinjen. De kom frem i sidste liten, og det lykkedes Maunoury ved hjælp av disse entusiaster at vippe vegtskaalen og stoppe general von Klucks skarer.

En bekjendt engelsk forfatter har sammenlignet dette slag med en stor dør, som dreier sig paa massive hængsler. Hængslerne var fæstningen Verdun og armeerne selve døren. Den 6. september hadde døren begyndt at slaa sprækker og buler, men den 10. begyndte hængslerne at røre paa sig, og den 13. var den svunget frem over elven Aisne. For første gang siden hine Napoleonske dage var den tyske hær blit slaat og jaget paa retræt.

Slaget ved Marne var først og fremst en moralsk seier for de allierte. Dog stod nye kampe for tur. Den tyske hær hadde trukket sig tilbake til Aisne-stillingen for her at vente paa nye forsterkninger. Og forsterkningerne kom. Fæstningen Maubeuge var faldt og tyske tropper var blit frigjort. De svære kanoner, som intet fort eller ingen fæstning kunde motstaa, var blit overført til Aisne-stillingen for at sprede død og fordærvelse over de alliertes hære. Den 13. begyndte den engelske hær at gaa over Aisne. Da tyskerne trak sig tilbake, hadde de ødelagt samtlige broer paa én nær, og et vældig foretagende laa foran de engelske ingeniørtropper. Den engelske hær bestod nu av tre armékorps, og hver av dem holdt en frontlinje paa ca. 8 km. Den 14. september var størstedelen av armeen over elven, og før natten faldt paa, hadde Sir John French indtatt stillinger, som kun en vældig overmagt kunde fravriste ham.

Fra nu av og utover de følgende dage kjæmpedes der uten større resultater paa begge sider. Tyskernes stillinger var i uker blit planlagt og det syntes ugjennemførlig at indta dem.

For hver dag som gik kom krigen ind i hvad man kan benævne en ny face. Ingen av parterne var sterke nok til at gaa fremover, og saa begyndte man at forsterke sine stillinger, indtil der tilslut laa to vældige fæstningsverker over for hinanden. Det er dermed ikke sagt at kampene stilnet av. Tvertimot. Skjærmydslernes antal syntes nu at tilta i antal og hidsighet. Den tyske armé, som stod overfor englænderne, blev glim-

rende kommandert. Den tyske kommanderende general syntes aldrig at miste en eneste chance. Det tyske spionvæsen var jo ogsaa udviklet til fuldkommenhet. Intet blev skydd av den tyske hærledelse for at erhverve sig underretninger. Penge spilte ingen rolle, og de tro-skyldige bønder lot sig ofte kjøpe for hauger av tysk guld.

I slutten av september foretok tyskerne nogen lokale, men blodige angrep paa de engelske stillinger. Intet opnaadde de, og da oktober kom, indsaa tyskerne det haabløse og unyttige i disse kampe.

Begge hære stod urokkelig fast. Der var kun én ut-vei, og den laa mot havet. Med andre ord: Fra begyn-delsen av november begyndte et utflankningskapløp vestover. En ny fransk armé under general Castelnau var seilet op paa de alliertes venstre flanke, som nu kom til at strække sig helt frem til Lille.

Ved utgangen av slaget ved Aisne stod de to stri-dende hære nogenlunde numerisk likestillet. Den nye franske hær skulde saaledes ha store muligheter for at gjøre sig gjældende, men saa faldt Antwerpen den 10. oktober, og omkring 70 000 tyske linjetropper blev frigjort.

Ogsaa fra selve Tyskland kom nye vældige opbud, og inden midten av oktober sværmet de tyske horder indover Belgien, som nu praktisk talt helt var gaat tapt.

Som situationen nu artet sig, stod det klart for den allierte overkommando, at meget vilde indvindes ved at faa de tre engelske armékorps overført til Flandern. I forbindelse med resterne av den belgiske armé, som

hadde optat en sterk linje bak elven Yser, kunde Sir John French søke at stemme for flommen, som kom sættende i retning av hans eget fædreland.

Den samlede engelske styrke var nu tre fuldtallige armékorps. En let sak var det ikke at faa trukket disse masser ubemerket ut av skyttergravene ved Aisne. Men det lykkedes, og den 19. oktober hadde det sidste av de tre armékorps faldt ind i kampen paa de nye slagfelter i Belgien og Frankrike. Til en begyndelse gik de engelske tropper frem overalt, men for hver dag blev tyskernes motstand sterkere, og tilslut befandt de fremrykkende skarer sig overfor en barrière, som syntes uoverstigelig. Nye tyske hære var kommet frem i kamplinjen, og den 21. oktober grep igjen tyskerne offensiven og gik over floden Lys.

Blodige kampe hørte nu til dagens orden, og den 29. oktober begyndte et av verdenshistoriens mest krigstiske slag.

Det var det første slag ved Ypres. Den tyske angripende styrke bestod av hele fem armékorps. Vistnok var de alle nye, uerfarne mennesker; men de hadde kræfter, og overfor dødstrætte motstandere spilte dette en stor rolle. Da slaget ved Ypres gik av stabelen, var Smith-Dorriens armékorps gaat i reserve og befandt sig i omegnen av La Basse. Haig sammen med to divisioner,*) den 7. og 3. av general Rowlinsons fjerde

*) Disse to divisioner, som udelukkende bestod av regulære tropper, hadde forsøkt at undsætte Antwerpen, men kom forsent og hadde under rasende kampe tat op en stilling nord for Ypres. Til undsætning av disse divisioner kom general Haigs armé i sidste øieblik.



SAAREDE I SKYTTERGRAVEN

armékorps, stod i omegnen av Ypres, og ved Amentieres laa det tredje engelske korps. Det tyske fremstøt gik mot Haig og de to divisioner. Tyskerne angrep med en vældig overmagt, og det synes rent utrolig, at ikke de tyndt besatte engelske linjer blev tilintetgjort av de fremstormende masser. Sir John French sier selv, at under hele felttoget hadde der aldrig været en dag, da han ikke et eller andet sted kunde øine en utvei; men den 31. oktober ved Ypres var der øieblikke, da han intet saa, undtagen en sort væg malet med rædsel og gru.

Slaget ved Mons bød paa spænding, Le Chateau bød paa blodbad og vanskelige situationer, men slaget ved Ypres kjæmpedes paa gravens rand. Der var stunder, da alt syntes forbi, og det sies og skrives, at ordre var git artilleristerne om at ta bort slutstykkerne paa de store kanoner for at ubrukeliggjøre dem. Dog den tredje dag holdt endnu linjerne, og det var endnu nogen mil tilbake til Ypres. De tyske angrep hadde kulminert og atter engang hadde de engelske hære støttet av sine allierte, trods vældige tap og nederlag vundet en moralsk seier. Men i dagevis holdt endnu slaget ved Ypres paa. Franske reserver kom til undsætning og friske engelske tropper kjørtes op fra tredje armékorps. Smith-Dorriens styrke hadde sluttet sig til general Haigs armé, som omtrent var tilintetgjort.

Den 11. november blusset kampen atter op til sin maksimums voldsomhet. Det var den preussiske garde, som efter et kort men hidsig artilleribombardement gik til angrep paa de britiske stillinger i nærheten av

Nonnebusch-skogen. Den engelske forfatter Conan Doyle uttaler i sin beskrivelse av dette angrep: «De preussiske gardister syntes hverken at ha tapt eller lært noget fra hine berømte dage, da deres forfædre laa døde i hopetal foran St. Privat». Angrepet blev gjort under tætsluttede kolonner, men fremført paa en glimrende maate. Til en begyndelse kunde intet — selv de engelske gardister — stoppe tyskernes fremrykning. De formelig veltet indover briterne og gennemskar linjen paa tre sider, hvor artilleriet hadde ødelagt skyttergravene og dræpt besætningerne. En hidsigere nærmandskamp er neppe utkjæmpet, og aldrig er bajonetten blit flittigere brukt.

Da tyskerne gik til angrep ved Mons, blev de mottat av tropper, som var kommet for at forsvare en liten nations rettigheter. Nu, den 11. november ved Ypres, blev de tyske gardister mottat av soldater, som længtet efter at hevne sine døde.

Hele dagen raste kampen, og da mørket faldt paa hadde tyskerne intet andet at se tilbake paa end nogen faa hundrede meter med land, hvor Preussens bedste ungdom laa død og lemlæstet. Keiserens stolte befaling til sin garde — «Ypres maa tages» — hadde inspirert tusener og atter tusener til at kaste sig ind i døden, som om livet intet var værd. Det synes utrolig, at et menneske i et saadant øieblik kan glemme alt undtagen den givne ordre, selv billedet av hans hustru eller hans barn synes, naar kampsignalet lyder, at gaa ut av hans hjerne, og rent dyrisk trænger han ind mot det ukjendte.

Det synes utrolig, men slaget ved Ypres viste bedre end nogensinde, at litet skulde der til for at gjøre det tyvende aarhundredes mennesker værre end de vildeste dyr. I denne min krigsoversigt ser det kanske ut som om slaget ved Ypres var en kamp, der praktisk talt kun kjæmpedes av den engelske armé. Dette er ikke tilfældet, skjönt man vel med trygghet kan si, at hovedvegten av slaget faldt paa Sir John French. I nord og i syd kjæmpet franske tropper med straalende tapperhet, og bak Yser stod den lille belgiske armé og dæmmet op for den tyske invasion.

Slaget ved Ypres hadde været en vældig militær operation. En tysk hær paa over en halv million hadde søkt at tilrive sig nøklen til kanalkysten. Det var mislykkedes, trods en voldsom numerisk overlegenhet, og forsøket hadde i døde og saarede kostet de keiserlige hære mindst 150 000 mand.

De britiske tap var ogsaa kolossale. Divisioner var reducert til regimenter og regimenter til bataljoner. Hadde tyskerne formaadd at gjenta sit angrep i de nærmeste dage efter den 11. november, da vilde aaret 1914 ha set keiserens tropper inden synsvidden av «det forjættede land». Men vinterstormene satte ind med regn og atter regn. Flandern blev som en eneste gynnende myr. Veiene var ufremkommelige og begge armeer levet et liv i mudder og søle. Paa begge sider gik man igang med at grave sig ned i sølen, og snart laa der fra havet i vest til Schweitz's grænser i øst en uendelig række av skyttergrave. — Slik endte aaret 1914.

Jeg har hittil kun én gang i min beretning nævnt aeroplanet under felttoget høsten 1914. Grunden er ikke, at den rolle flyvemaskinen spilte, var beskeden og ubetydelig. Nei, saalangt derifra. Flyvernes del i felttoget var baade stor og berømmelig. Det var en lang, lysende serie av glimrende præstationer, hvor de engelske sportslige kvaliteter kom til sin fulde ret. Da krigen brøt ut fylgte det britiske flyvekorps netop sin anden fødselsdag. The Royal Flying Corps var stiftet sommeren 1912 av nogen faa officer, som paa egen bekostning i sin fritid hadde lært at flyve. Under ingeniørvæsenet eksisterte i de dage en ballonavdeling, som straks flyvevæsenet var stiftet blev indlemmet i dette.

Dog, utviklingen gik traatt, og sommeren 1914 hadde den engelske armé kun omkring 80 aeroplaner til sin raadighet.

Marinens flyvevæsen, det saakaldte Royal Naval Air Service, var vistnok en smule bedre stillet. Flaaten, der altid, som rimelig er, har været Englands kjæledægge, hadde hat lettere for at tilveiebringe penge til flyvningen.

The Royal Naval Air Service var ogsaa av ældre oprindelse end flyvekorpsen, idet det skrev sig tilbake helt til vaaren 1910. Allikevel var ved fiendtligheternes aapning R. N. A. S. — som vi for korthets skyld kalder det — i fremtiden endnu kun en liten styrke. Dog, personellet var vel trænet og materiellet forholdsvis langt bedre end det, som stod til armeens disposition.

Man kan fristes til at spørre, om grunden til at flyvningen, som jo er sport, skulde ligge saa tilbake i et

land, som altid har været det ledende inden idrætten. Jo, maa det svares, flyvning var en sport, som fordret utrolig mange penge. Privatmanden i sin almindelighed kunde vanskelig bestride de svære udgifter, og saa stod det til staten og de militære at ta sig av saken.

Desværre, den engelske stat tok ikke aviatikken alvorlig. Den betragtet flyvemaskinen og luftskibene som et eksperiment med vistnok store muligheter et halvt aarhundrede ind i fremtiden. Der var ingen grund til at skynde sig. Naar utviklingen var gaat længer frem, kunde man let nok ta sig sammen og indhente det forsømte.

Frankrike hadde, takket være nogen lysende stjerner paa aviatikkens omraade, faat ordet paa sig at være verdens bedste flyvere. Sportslig set var dette vistnok rigtig, men fra et militært synspunkt var det helt feilagtig.

Tysklands militære regenter, som i aarevis hadde planlagt krigen, hadde ogsaa tat luften i betragtning. I Frankrike og England hadde man git belønninger for lange flugter og hurtige præstationer. I Tyskland hadde man ogsaa git svære belønninger til materiellets utvikling. Som eksempel herpaa skal nævnes, at belønninger paa halvthundrede tusen mark var utlovet til den maskine, som i kortest tid kunde stige til en given høide, for herfra igjen at styrte vertikalt mot jorden med motoren gaaende fuldt ut.

Natflyvning blev ogsaa sterkt opmuntret, og de fleste vil erindre, hvordan hele den tyske nation saa at

si tilslut stod bak grev Zeppelins eksperimenter med de styrbare luftskibe.

Dette kom til at spille en vældig rolle, og gav tyskerne ved krigens begyndelse den store og uomtvistede fordel, at være de ledende i luften.

Med den engelske hær, som den 12. august 1914 drog Belgien og Frankrike tilhjælp, fulgte en haandfuld flyvere under General Hendersons kommando. Fra slaget ved Mons til slaget ved Ypres var de stadig i aktivitet. Naar styggeveir forhindret flyverne i at gaa tilveis, da følte armékommandoen sig nervøs og ængstelig. Aeroplanerne var blit armeernes øine.

Uten flyverne kunde Sir John French neppe ha undgaat en katastrofe under retrættten fra Mons.

Den tyske hær hadde under sin fremtrængen gennem Belgien og Frankrike stadig blit eskortert av sine «Tauber».

Først ser man dem i krigens begyndelse som observationsposter for de svære kanoner utenfor Liège. Senere ser man dem kredse over fæstningen Maubeuge og tilslut i september over selve Frankrikes hovedstad.

Man skulde tro, at franske flyvere kunde ha forhindret disse tyskernes bombetogter over Paris ved høi lys dag. Dog var dette ingen enkel sak.

I disse septemberdage i 1914, og lange tider efter, fandtes der ombord i aeroplanerne kun en almindelig rifle til observatorens avbenyttelse. Med saadant et vaaben kunde intet resultat opnaaes, og luftens veie laa aapne.

Der fortælles en historie om en belgisk flyveofficer,

som dag ut og dag ind hadde kredset rundt et tysk aeroplan uten middel til at fordrive den ubudne og farlige gjest. Tilslut blev det uutholdelig for den belgiske flyver, og saa bestemte han sig til at ofre livet for fædrelandet.

Skyer kom seilende med vinden og den belgiske flyver nærmet sig uset det tyske aeroplan. Han steg lodret over fienden for i næste øieblik med rasende fart at la det staa til nedover og ret ind i den tyske maskine. Slikt maa man kalde en heltedaad. Det er en beslutning, som er tat, det er en handling, som er utført med intet andet for øie end den visse død.

De tyske flyvere over Paris hadde litet at risikere, uten den almindelige fare, som er forbundet med flyvning. De franske flyvere kjendte sin magtesløshet, og holdt sig viseligen borte. Beskytningen fra jorden var vistnok intens, men træfprocenten var saa forsvindende liten, at den omtrent helt kunde sættes ut av betraktning.

Med høsten kom taake og regn, og aeroplanernes virke blev mindre og mindre. Langt bak fronten sat flyverne og lyttet til kanonernes torden.

Ogsaa flyveofficererne kunde se tilbake paa strabadser og spændende dage.

Allikevel var der ikke den iblandt dem, som ikke forstod, at alt hadde været barnelek i forhold til det, som fremtidens luftkrig vilde komme til at by paa. England og dets allierte maatte vinde herredømmet i luften. Uten det kunde krigen kun vanskelig vindes.

Jeg har set det paa tryk og jeg har hørt det bli sagt — ikke bare én, men mangfoldige gange: «En krig mellem Europas stormagter kommer til at bli avgjort i løpet av uker.»

Aaret 1914 gav dødsstøtet til den spaadom.

Da aaret 1915 ringtes ind, forstod verden, at der vilde gaa aar og dag forinden freden atter hvilte over Europas slagmarker.

Jeg husker tydelig hin nytaarsnat. Ad ulovlige veie var jeg kommet op til de forreste linjer. Jeg hadde truffet en gammel bekjendt av mig, som sa: «come on,» og mens mørket faldt paa, førte han mig ind i skyttergravene.

I «the dugouts» sat de khakiklædte gutter — i skinnet fra nogen lysestumper saa jeg deres skidne, men glade og smilende ansigter. Her var ingen forstemthet; nei, her i denne lille hule stod humøret saa høit, at man skulde tro at dens beboere frydet sig ved tilværelsen.

Nogen dage i forveien hadde jeg set nogen franske soldater under nogenlunde samme omstændigheter. De virket paa mig tause og forstemte. Skyttergravslivet var for ensformig for de franske gemytter. Det engelske temperament, elastisk som det er, var som bestemt for livet i sølete, mørke grøfter.

«Gjør det bedste ut av mudderet,» sa den engelske Tommy; og ett er visst: han forsømte ikke en eneste anledning. Jeg spurte nogen av guttene, hvad de mente om fremtiden og naar de mente at krigen vilde slutte. Til sommeren, svarte en, til jul, sa en anden. Din pes-

simist, ropte den tredje og kröp henover mot mig. «Skal si Dem det,» sa han, da han var kloss indpaa mig, «vi slaas ikke for moroskyld, men vi slaas for at vinde, selv om det blir jul og atter jul.»

Den 25. januar aapnedes aarets første nævneværdige batalje, idet tyskerne i nærheten av Bethunekanalen gik frem til angrep.

Forsøket blev kun til en middelmaadig seier for de tyske vaaben. I nord av Kanalen blev fremstøtet fuldstændig tilbakeslaaet, mens det derimot længere syd lykkedes angriperne under store tap at erhverve sig nogen hundrede meter med dyrekjøpt grund.

Siden slaget ved Ypres hadde vældige forsterkninger sluttet sig til den engelske hær. Armékorpsene hadde hitil været hærens største enhet. Nu blev der en forandring, idet tre armékorps dannet en armé. Den første armé blev underlagt Sir Douglas Haig og den anden Smith-Dorrien. Alt i alt stod der nu under vaaben i Belgien og Frankrike omkring en halv million englændere. Med aaret 1915 begyndte ogsaa kolonitropperne at indfinde sig.

I begyndelsen av mars var et kanadisk regiment i ilden, og to maaneder senere visste verden, at aldrig har taprere soldater betraadt Frankrikes og Belgiens jord.

Det andet slag ved Ypres vil gaa ind i historien som en lovsang til Kanadas og kanadiernes pris.

Feltmarskalk Sir John French kunde saaledes ved vaarens komme skue henover en prægtig liten armé. Hans planer laa derfor ogsaa høiere end bare at avslaa de tyske angrep. Vintermaanederne hadde bragt ham

fra hjemlandet hundreder og atter hundreder av kanoner av alle kalibre, og hans gutter skulde ikke længer være nødt til at storme frem uten under tonerne av sit eget artilleri.

Den 10. mars angrep to armékorps av første armé landsbyen Neuve Chapelle. Tyskernes skyttergrave laa kun halvhundrede meter fra englændernes stillinger og var beskyttet av et ugjennemtrængelig hegn av pigtraad. At bryte det ned under stormen mot de tyske stillinger var den rene umulighet. Nei, det var artilleriet, som skulde utføre dette arbeide.

I 30 minutter holdt bombardementet paa. Det var som himmel og jord skulde utspy ild. 350 kanoner sendte sine granater indover de tyske pigtraade. Klokken 8 stoppet beskytningen, og frem stormet infanteriet, som siden dagningen lyste hadde staat stormfærdige opimot brystvernet i skyttergravene. Det indiske armékorps gjorde sig glimrende bemerket i denne kamp. De sønderskudte pigtraadhegn syntes ikke at genere dem mere end jungelen paa tigerjagtene i det sollyse Indien.

Fremover fór de med sine lange knive og spredte død og ødelæggelse om sig. Ved middagstider var maalet naadd, og de indiske tropper ind i selveste Neuve Chapelle. Det hadde været en blodig kamp, og tapene paa begge sider kan sikkerligen sættes til 30 000 mand.

I nutidens krige blir et slag som regel efterfulgt av et motanfald. Dette kommer som oftest, naar de angrepne har kommet sig efter den første rystelse og faat samlet sine reserver.

Denne gang kom motangrepet to dage efter og i nærheten av St. Eloi. Et voldsomt bombardement indledet atter angrepet. Saa sprængtes en mine under de engelske skyttergrave og i tætte sværmer gik tyskerne paa.

Dette var om eftermiddagen, og hele natten utover raste kampen. For en tid var tyskerne i besiddelse av St. Eloi; men før dagen kom, var de atter drevet ut av landsbyen. Alt, som tyskerne kunde kalde terrængvinning, var et par hundrede meter skyttergrav av forreste linje. I sandhet et resultat som neppe stod i forhold til indsatsen.

Omkring midten av april blusset atter kampen op. Denne gang var det engelskmændene, som tok initiativet. Sydøst av Ypres laa en høide, som under krigen gik under navnet Hill 60. Den var i tyskernes besiddelse og hadde en dominerende beliggenhet. Store fordele vilde gives de engelske artillerister, om de kunde faa sine observationsposter paa denne aasryg.

Et glimrende ingeniørarbeide gik forut for angrepet. Minekompanier grov fra de engelske stillinger en tunnel bort under høiden. Seks tons med dynamit blev placert i tunnelens bund, og da alt var klart, lot man det hele springe. Virkningen var forfærdelig.

De engelske infanterister stormet fremover den oprevne jord og uten motstand blev høiden erobret.

De engelske tropper, som tok i besiddelse denne minesprængte høide, visste godt at blodet vilde komme til at flømme i stride strømme, før det blev avgjort hvem der skulde bli de endelige herrer.

Fem dage raste angrepene og motangrepene paa

Hill 60. Ingen av parterne vilde erklære sig beseiret. Saa tilslut fik englænderne kjørt op sit feltartilleri. De tyske forsterkninger kunde ikke længere faa frit spillerum, og dermed opgav tyskerne forsøket paa at gjenerobre den tapte fjeldknaus.

Siden slaget ved Ypres i oktober 1914 havde der foregaat en række troppeforskyvninger. Vaaren 1915 laa saaledes den 8. franske armé i skyttergravene, som strakte sig nord av Ypres fra landsbyen Bixshoote langs Kanalen til Langemark — herfra via Zonnebeck, i bueform mot stillingerne ved Hill 60, fortsatte den første kanadiske division frontlinjen.

Den 20. april begyndte tyskerne et frygtelig bombardement mot selve Ypres. Et par dage holdt ildregnen paa og stoppet kun for at overøse en anden del av fronten med død og ødelæggelse. Det var den franske og delvis den kanadiske stilling det gik ut over denne gang. Ut paa kvelden den 22., netop som soløiet svandt over det trøstesløse landskap, saaes en forunderlig taakelignende masse at rulle ut fra de forreste tyske skyttergrave.

De franske stod forbauset og stirret paa fænomenet, som stadig kom nærmere. Pludselig begyndte soldaterne at føle kvælningsfornemmelser, og inden mange sekunder laa hundrede og atter hundrede av mænd vridende sig i krampe. En vældig panik grep om sig og snart var de franske tropper paa vild retræt i retning av Ypres.

Haabløs syntes situationen. Mot disse djævelske midler kunde selv den tapreste ikke holde stand. Tyske infanterimasser fulgte bak taakeskyen. De fran-

ske skyttergrave laa tause, og kun rædsel og gru møtte de keiserlige tropper paa deres vei. Et mareridt kunde ikke ha fremvist mere gru end dette forgiftede landskap. I hopetal laa de døde franske soldater. Ansigtstrækkene var forvridt, huden forkullet og fra læberne strømmet blod og skum.

For tyskerne laa veien praktisk talt aapen helt frem til Ypres. Der var ingen reserver, som i øieblikket kunde fylde ut gapet efter den franske styrke. Dog allikevel — det syntes næsten som et under: Tyskerne formaadde kun at trænge frem en tredjedel av veien til Ypres. Det synes næsten som om det forgiftede landskap skulde ha lammet angriperne og sløvet deres hjerter. Hvor var det tyske kavaleri? Hadde det kommet i denne kveld, vilde det atter ha spøkt for den engelske hær. Men det tyske kavaleri uteblev, og istedet kom kanadierne. Det var en kamp paa liv og død, som nu begyndte. Den kanadiske front var selv sterkt presset, men allikevel lykkedes det general Turner at sende en straale av Kanadas bedste ungdom paa tvers av dette vældige gap. Det kanadiske artilleri fik ogsaa anledning til at vise sine glimrende kvalifikationer. Paa nært hold stod artilleristerne og fyrte ret ind i flanken paa de fremstormende masser. Atter sendte angriperne ut den dødbringende taake — atter stupte hundreder for dens virkninger, men saa i sidste øieblik snudde vinderen sig, og gasdampene drev ind mot de tyske leire. Dette reddet situationen.

Et nyt angrep kunde med den aller største lethet ha sprængt de tynde kanadiske linjer, som i nødens stund

hadde stemmet for flommen. Hele natten igjennem kom forsterkningerne, men allikevel var om morgenen den 23. april faren for et nyt gjennembrud overhængende stor.

Det var nødvendig for Sir John French at vinde tid, og Tordenskjolds taktik kom atter i bruk. Han beordret sine tropper at gjøre utfald mot de tyske stillinger.

Han dirigerte sine soldater frem og tilbake langs fronten i utsprede geledder. Kort sagt: Sir John French hadde til hensigt at la tyskerne tro, at de laa overfor store styrker. Om det lykkedes, vites ikke, men ett er dog sikkert, at intet alvorlig hændte, og den 25. kom franske divisioner strømmende ind søndenfra.

Et motangrep kunde snart foretas, omend sandsynligheden for et vellykket resultat var ganske liten. En fremmarsj nu vilde være en demonstration og intet andet. Den 26. bar det atter nordover under Smith-Dorriens kommando. Neppe var de britiske tropper inden rækkevidde av de tyske stillinger før den nu saa sørgelig kjendte taake kom drivende ned med vinden. Denne gang var det de indiske tropper, som skulde underkastes tyskernes djævelske eksperimenter. Overfor en saa lumsk og morderisk metode kunde selv de indiske tropper ikke staa sig.

I hopetal styrtet de under forfærdelige pinsler, og det varte ikke længe, før angrepet kom til en ende. Tyskerne benyttet sig ogsaa av gasgranater, hvis dødelige virkninger snart begyndte at sprede sig til de bærste engelske linjer.

Frontlinjen som den nu løp gav de numerisk overlegne tyske hære en betydelig fordel, og det blev snart indset at en retræt vilde bli nødvendig.

Den 4. mai var dette arbeide fuldbragt, og omend tapet av endel kilometer land var at beklage, saa var dog bevisstheten om en sterkt bemandet front en indlysende moralsk støtte.

At tyskerne vilde gaa til angrep igjen, var bare et tidsspørsmål. Vældige fiendtlige koncentrationer var observert længere nordpaa, hvor de allierte endnu bemandet de gamle skyttergrave. Dag og nat utslynget det tyske artilleri sine djævelske midler mot denne nordlige stilling, og de engelske og franske tap var uhyggelig store. Den 8. mai brøt uveiret løs, og i en hel uke raste stormen omkring Ypres. Ogsaa dette angrep blev indledet med en tornado av projektiler, som tilføiet de britiske linjer kolossale tap. Man skulde være tilbøielig til at tro, at intet levende væsen kunde forbli i skyttergraven under saadan en ildregn. Allikevel da tyskerne nærmet sig de oprevne skyttergrave, møttes de av mitraljøsernes og geværernes dødbringende kuler.

Dete var slaget ved Mons omigjen. Som bølger, der rullet i endeløse rækker henover et stort hav, kom de tyske kolonner sættende. De graa masser vaklet og faldt, andre kom sættende, og foran de engelske skyttergrave vokste likhaugene fra minut til andet. Tilslut blev stillingerne i skyttergravene uutholdelige, og under vilde haandgemæng gik det skridt for skridt tilbake. Dagevis raste myrderierne; men den 12. syntes

tyskernes kræfter at være uttømte, og slaget døde litt efter litt hen.

Mens denne kamp raste som værst nord for Ypres, saa utslynget Sir John French et motangrep i nærheten av La Basse. Hensigten hermed var at letne trykket paa andre kanter av fronten. Denne kamp gaar under navnet slaget ved Richtebourg, og fandt sted i dagene mellem den 9. og 24. mars. Den første dag i dette angrep vil altid staa som et blodig minde for de engelske vaaben. Aldrig har mot og dødsforagt gjort sig mere gjældende end denne 9. mars 1915. Det var ikke krig; men en uendelighet av myrderier, som ventet de britiske angripende kolonner. Intet mindre end 15 000 britiske soldater fandt i løpet av faa timer døden for sin konge og sit land. Tyskernes vældige overlegenhet i maskingeværer hadde atter en gang gjort sig gjældende.

Den engelske overkommando stod efter dette mislykkede angrep overfor et vanskelig spørsmål.

Nord ved Ypres raste kampene, og de engelske tropper var sterkt betrængte. Sydover ved Richebourg hadde Sir John Frenchs forsøk paa et fremstøt bli avvist med forfærdelige tap. Skulde forsøket gjentas eller skulde den engelske hær overlate initiativet til motstanderne? Dog, den engelske øverstkommanderende hadde ikke for intet irsk blod i sine aarer. Jo, forsøket skulde atter gjøres, men paa en anden maate end første gang. Da mørket faldt paa natten til den 16. mai, samlet stormkolonnerne sig i skyttergravene, og ved midnattider bar det avsted fremover brystvernet og ut i mør-

ket mot de tyske stillinger. Intet kunde denne gang stoppe de sorte skygger i det vilde løp fremover, og inden mange minutter var tyskernes første linje erobret.

Den følgende dag bar det atter et litet stykke videre, og den 29. mai, da slaget kom til en avslutning, var de engelske skyttergrave skøvet fremover omkring 6 kilometer.

Slaget ved Ypres var saaledes blit opveiet. Den tyske landvinding i nord og den engelske i syd var omtrent av samme omfang.

Fra nu av og utover til helt i slutten av september indtraadte der en periode, hvori kun de lokale kampe holdt tropperne i aande. For begge parter var det blit klart, at det kun var ved hjælp av et uuttømmelig ammunitionskammer en hær kunde tilrive sig en avgjørende og knusende seier.

Mens derfor den engelske hær i Frankrike og Belgien laa og folte sine motstandere paa tænderne ved smaa intense kampe, begyndte i hjemlandet kanon- og ammunitionsfabrikkerne at faa dampen op.

Paa Vestfronten hadde tyskerne paa faa undtagelser nær indtat en deffensiv rolle. Den tyske energi var i virksomhet paa andre krigsteatre, hvor seirens gyldne frugter var lettere at naa.

Blandt de lokale kampe paa Vestfronten sommeren 1915 er det særlig et tysk angrep i Hooge-distriktet, som er av interesse. Her kommer atter igjen den tyske grusomme maate at føre krig paa.

Hadde Tyskland været et land, som kjæmpet for sin frihet mot en indfaldende overlegen fiende, da var

der efter min mening intet middel for slemt til beskyttelse av landets grænser. Men Tyskland var ikke den angrepne. Tyskland var den gale hund, som bet rundt sig med sine tænders dødelige gift, og som fór knusende henover smaa hjælpeløse nationer.

Nu, da den gale hund ligger bundet og kneblet, kan vi sagtens erkjende, at der i dens galskap ofte saaes streif av unaadd genialitet. Men der er ogsaa en anden ting vi maa erkjende, og det er at forsynet stod de allierte bi og skapte mænd, som tilslut forstod at uskaideliggjøre dens bitt.

Det var i dagningen den 30. juli, at der pludselig fra de forreste tyske skyttergrave strømmet ut en mangfoldighet av ildtunger, som i en bueform strakte sig til de engelske linjer.

Forfærdelig var virkningen av den brændende vædske, som i ett nu satte de forreste engelske skyttergrave i brand og tilintetgjorde hvert levende væsen, som befandt sig i dem. Her var ingen motstand for de fremtrængende tyske infanterister. Det var en bemægtigelse av et stykke askelagt land, hvor liv ikke eksisterte.

Forberedelsen til den store offensiv, som de allierte hadde planlagt, optok sommeren 1915. For hver uke som gik steg aktiviteten bak fronten. Det hele var som et teater, hvor maskinfolkene arbeidet under hoitryk, mens teppet var nede i mellemaktene.

Omkring den 20. september stod alt parat, og efter et flere dages forspil av artilleriets samlende instrumenter gik teppet op til det store drama, som vil gaa ind i historien som slaget ved Loos.

Dette var om morgenen den 25. september 1915.

Jeg vil ikke indlate mig paa skildringen av dette slag. Det faar være nok at si, at tyskernes stillinger var mere formidable end ventet. Under vældige tap bar det langsomt fremover. Stadig strømmet de tyske reserver ind i kampen, og omkring den 5. oktober var den engelske fremmarsj stoppet.

Den 8. begyndte tyskerne at gripe offensiven, og for en uke bølget kampen frem og tilbake. Tilslut stod to utmattede motstandere overfor hinanden.

Høstens styggeveir kom ogsaa paa, og tilslut døde kampen hen av sig selv.

Uten tvil var slaget ved Loos en skuffelse for de engelske vaaben. For de franske derimot var det en seier, som var værd den store indsats. Intet mindre end 25 000 fanger og 125 kanoner faldt i hænderne paa de franske tropper.

Denne seier var en av de faa lyspunkter for de allierte i aaret 1915.

Krigslykken paa de andre krigsteatre syntes at ha staat paa tyskernes side. De russiske hæere var jaget ut av Polen og langt indover sine egne grænser. Serbien var omtrent knust og Montenegro stod paa avgrundens rand.

I Dardanellerne var situationen meget betænkelig, og i Mesopotamien var de først saa seierrike britiske tropper blit indesluttet i Kut.

En hjælp var det ganske visst, at Italien kastet sit lod i vegtskaalen paa de alliertes side, og tilvisse veiet dette op for Tyrkiets indblanding i fiendtlighetene.

Henimot aarets utgang frasa feltmarskalk Sir John French sig kommandoen i Frankrike. Et udmerket arbeide kunde han se tilbake paa. Den lille hær, som hin augustnat kom over Kanalen under hans kommando, hadde i halvandet aar gaat gjennom strabadser, som laa utenfor menneskelige begreper. Allikevel var den lille hær, trods nederlag med vældige tap, vokset mangfoldige gange i størrelse og styrke. General Douglas Haig kunde overta kommandoen over en hær, som var ledet ind i de rette spor.

Naar luftens historie engang blir skrevet, da kommer aaret 1915 til at indta en forholdsvis beskeden rolle. Helt retfærdig er dette ikke; men verdens gang er nu slik, at det kun er de store resultater, som blir udødeliggjort. Den famlende og søkende begyndelse interesserer kun de færreste, skjønt alle vet, at der er i starten de største vanskeligheter ligger.

Det engelske flyvekorps hadde i løpet av vinteren 1914—1915 utviklet sig med stor hurtighet, ved fiendtligheternes begyndelse om vaaren stod der til disposition for felthæren et betragtelig antal aeroplaner. Flyvekorpsets personel var en samling av Englands eventyrlystne unge mænd. Det engelske sportslige instinkt kom snart til at gjøre sig gjældende, og jeg vet bestemt, at de fleste tyske flyveofficerer vil erkjende, at det var over de britiske linjer faren var størst.

Under slaget ved Neuve Chapelle den 10. mars angrep den engelske luftflaate ustanselig de tyske kom-

munikationscentrer i den bakre kampsone. I høide med hustakene dalte de britiske flyvere og sendte sine bomber ret ind i de tyske reserver. Nogen beskyttelse fandtes ikke paa aeroplanerne, og snart begyndte tapslisterne at vise, at ogsaa luften krævet sine mange ofre.

Utover vaaren indførtes paa aeroplanerne en forbedring, som litt efter litt kom til at revolutionere krigen i luften. Det var indførelsen av en maskinkanon.

Man skulde tro, at et saadant skridt vilde ha ført til vældige individuelle slagsmaal. Men nei, en fiendtlig ordre paabød de tyske flyvere ikke at indlate sig i luftkamp over de britiske linjer. Grunden til en saadan ordre var vistnok den, at den tyske hærledelse efter det andet slag ved Ypres ikke hadde andre planer for 1915 end at forsvare med mindst mulige tap det erobrede land.

Det var ogsaa klart for den tyske flyvekommando, at i fremtiden vilde flyverne staa overfor opgaver, der helt og holdent trængte et uthvilt, men trænet flyvekorps.

Tyskland har altid været et land for pædagoger og professorer. Undervisningen har staa høit og folkekundskapen var kanske der naadd høiest i Europa.

Litt efter litt var det gaat ind i den tyske bevissthet, at det var kun gjennom en systematisk utvikling, at resultaterne opnaaddes. Den engelske metode at træne sine gutter i kulereggen var i de tyske øine helt forkastelig. En indviklet teoretisk utdannelse var den tyske flyvers første erfaring. Omsider gik de fra eks-

amensbordet til flyveplassen, hvor studierne blev bevist i praksis. Tilslut gik det til fronten.

Her er dog at bemerke: Som regel ikke til Vestfronten. I det praktiske flyverliv var der ogsaa trappe-trin. Der fandtes krigsteatre, hvor flyverne uten bestandig at sitte med hjertet i halsen kunde gjøre sine iagttagelser.

Til Rusland og til Balkan sendtes de tyske nybegyndere for senere, naar erfaringer var gjort, at bli sendt til den franske og tilslut til den engelske front.

Dette var en praktisk anordning, som utrettet store ting for de tyske vaaben.

Til aaret 1915 er ogsaa knyttet et navn, som selv hos de allierte maa omtales med stor anerkjendelse. Det er navnet paa den unge tyske flyverløjtnant Immelmann. Det tyske kampforbud var for hans vedkommende sat ut av betragtning.

Med sit lille jageraeroplan optraadte han paa de forskjelligste steder av fronten. Hans metode var effektiv, men kan neppe kaldes sportslig. Immelmanns taktik var at ligge høit oppe i luften og vente paa sit bytte. Kom det, saa gjorde han en rasende nedstyrtning og overøste den intet anende fiende med ilden fra sin mitraljøse. Forfeilet kulerne sit maal, da var den allierte flyver sikker, for Immelmann gjentok aldrig et mislykket angrep.

Tilslut maa de tyske luftskibe nævnes. Hver nat i det aar, naar veirforholdene var gode, seilte en flaate zeppelinere bortover Nordsjøen mot Englandskysten.

Man hadde intet middel til at forhindre disse uhyrer, som beskyttet av nattens mulm og mørke snek sig ind over land og by.

Aaret var i den henseende en skuffelse for de allierte flyvere. Men der var hjerner, som arbeidet: «Vi skal greie at faa bugt med dem tilslut,» sa den offentlige mening. Og 1916 viste at den hadde ret.

Den 7. november 1916 var det jeg forbrøt mig, ikke mot lov eller ret, men mot skik og bruk.

Jeg var tilsynelatende blit officer, ja kaptein sogar i det engelske flyvekorps. Uten tvil syntes affæren temmelig mystisk, og en forklaring kan muligens være av interesse.

Den 18. oktober hadde jeg i Norge hat foretræde for den norske krigsminister Holtfodt. I over en time diskuterte vi det norske flyvevæsen, som omtrent stod paa samme lave nivaa som i 1914.

Norge var i hine dage i en meget vanskelig og kritisk situation og krigsmulighetene syntes for hver dag som gik at bli større og større. Norge var simpelt-hen presset mellom to jern, England paa den ene side og Tyskland paa den anden.

De tyske undervandsbaate brukte norskekysten som seilled paa sine togter ut i Atlanterhavet. England protesterte, og Norge la ned et minefelt. Tyskland betraktet dette som en fiendtlig handling, og et ultimatum kunde ventes hvert øieblik. Statsraad Holtfodt indsaa, at blev Norge tvunget ind i verdenskrigen, saa var der noget

man hadde at frygte fremfor alt andet, og det var de tyske zeppelinere. I England hadde man til en begyndelse staat hjælpeløse overfor de svære luftskibe, som i nattens mørke kom seilende for at sprede død og ødelæggelse under sig. Nu hadde man fundet et middel til at bekjæmpe dem, og de sidste zeppelinertogter over London hadde endt i en katastrofe for tyskerne.

Jeg foreslog derfor statsraaden at la mig bli attachert ved det engelske flyvekorps, og saaledes indhente de nødvendige lærdomme paa natflyvningens omraade. Generalen billiget min plan og bad mig fremholde situationen for militærattacheen i England, major Guldbranson. Den 21. oktober om morgenen kom jeg tilbage til London, og øieblikkelig begav jeg mig til den norske legation. Her var forsamlet en flok fremtrædende norske mænd, og jeg syntes med engang at kunne læse i deres ansigter, at noget ekstraordinært maatte være hændt. Saa blev det mig fortalt, at Tyskland i anledning minesperringen hadde sendt Norge noget som sterkt lignet et ultimatum. Major Guldbranson var sterkt optat, men syntes allikevel at ha tid til at gjennemgaa i detaljer mit projekt. Min ansøgning til de engelske myndigheter blev formet og tilslut sterkt anbefalt av militærattacheen. En time efter var den overrakt den engelske generalstabschef Sir Robert Williamson. Spændende dage oprandt, og den 26. kom svaret paa min ansøgning. Jeg formelig hoppet høit av glæde ved gjennemlæsningen av dokumentet. Min ansøgning var indvilget, og jeg hadde

øieblikkelig at melde mig paa major Armes kontor. Herfra gik turen til oberstløjtnant Holt, som dengang kommanderte «The home defence wing». Den konference, som nu fulgte, virket skjæbningsvanger for resten av min tjeneste under krigen. Oberstløjtnant Holt foreslog mig, at det første skridt maatte gaa ut paa at sætte mig ind i alt i forbindelse med Londons forsvar mot luftangrep. Det var endvidere klart, at skulde jeg paa flyvningens omraade faa et grundig kjendskap til flyvernes metode i kampen mot zeppelinene, saa maatte jeg selv delta og tilvisse ta kommando under aktive forhold.

At gaa civil rundt paa flyveplassene vilde vække mistænksomhet og store ulemper for mig selv saavel som for de engelske autoriteter. At flyve civil vilde være en umulighet, da der var forbud mot al anden flyvning end av officerer bærende flyvekorpsets uniform. Det blev derfor besluttet at jeg skulde faa tilladelse til at bære engelsk kapteinsuniform, saalænge jeg var attachert ved det engelske flyvekorps. Da det desuten var en kjendsgjerning, at det tyske spionvæsen arbeidet under høitryk, saa blev jeg ogsaa beordret at forandre mit navn til Teddy Grant, saavel som at opgi min nationalitet som kanadier.

Saken var dermed klar, og som sagt den 7. november stod en norsk premierløjtnant khakiklædt i engelsk kapteins flyveuniform. Jeg var blit beskikket til den 11. reserve-squadron under major Moores kommando.

Squadronen var stationert paa Northolt, som laa

omkring 20 kilometer vest av London. Major Moore, som var gammel bekjendt av mig fra mine flyvedage paa Hendon i 1913, tok selv personlig instruksjonen ihænde, og efter nogen flyviture med ham ved styret, tok jeg omsider selv førerplassen.

Aeroplanerne, som bruktes, var de sidste typer av de saakaldte B.E.-maskiner. De var enkle og lette og paa grund av sin stabilitet særlig skikket for natflyvning. Major Moores squadron var en skole for viderekomne flyveelever eller «huns», som de kaldes for de faar sit flyvemerke. Denne titel undgik jeg, da min uniform allerede fra skrædderen av var utstaffert med flyvekorpsets broderte vinger. Efter nogen dages forløp blev jeg selv instruktør, og som saadan kom jeg inden ret længe til at gjøre flyvekorpsset og England en liten tilfældig tjeneste.

Blandt «the huns» befandt sig en ung kanadisk kavalerist, som struttet av lyksaliggjørende livsenergi. Han hatet tvang, og disiplinens love syntes altid at komme ham paa tvers i en eller anden retning. Kort sagt, han holdt paa at faa sit reisepas paategnet. Men kaptein Holmes og jeg gik i forbøn for ham, og under vor fortsatte instruksjon blev fyren kvalificert. Som sagt. Dette var en fordel for flyvekorpsset; ti den unge kavalerist var ingen anden end løytnant Bishop — nu oberstløytnant Bishop V.C. etc. etc., som av alle nulevende krigsflyvere staar paa toppen som en lysende stjerne med 72 offisielt, anerkjendte, nedskutte tyske maskiner paa sin samvittighet.

Paa flyveplassen ved Northolt foregik i de dage

kun dagsflyvning. Natflyvning, som alle elever nu maatte underkaste sig, foregik paa det prægtige Rochford aerodrom, like i nærheten av South-End ved utløpet av Themsen. Dog, av skjæbnen var det bestemt, at jeg allerede inden mit ophold paa Northolt skulde faa en forsmak paa at boltre mig i luften i nattens mørke. Den 20. november blev jeg nemlig sendt ned til den store aeroplanfabrik ved Farmborough for at hente en ny maskine. Det var ut paa eftermiddagen da jeg kom frem, og før jeg sat i maskinen klar til start, var det saa smaat begyndt at mørkne. Veiret var koldt og blaasende, men til Northolt var vinden agterlig, og jeg lot staa til. Den første halvtime gik alt godt og jeg begyndte saa smaat at kikke efter mit kjære bestemmelsessted. Da pludselig jog jeg ind i en forrykende snestorm, og alt blev mørkt, mens sne og hagl pisket mig i ansigtet. Sjelden i mit liv er jeg blit grepet av en mere uhyggelig angst end netop i denne stund. Natten faldt hurtig paa og for hvert minut, som gik tapt, blev sandsynligheden for en heldig avslutning paa turen mindre. Jeg slog motoren av og gik i glideflugt nedover for at komme ut av skylaget. I 200 meters høide fik jeg atter jorden i sigte, og jeg saa at jeg befandt mig over en uendelig stor by. Det flammet fra fabrikkpiperne og enkelte lys skimret i tusmørket. Der var ingen tvil. Vinden hadde ført mig nordøstover og jeg befandt mig over selveste London. Uten større betænkning lot jeg skuten gaa baut, og stadig speidende efter et sted, hvor jeg kunde lande, holdt jeg det gaaende for en stund. Men nei, da hus-

takene var svundet bak mig i taaken og mørket, skimtet jeg under mig kun et landskap, hvor oversvømmelserne herjet. Situationen begyndte at bli temmelig fortvilet. Mørket var nu næsten helt faldt paa, og for ikke at miste jorden helt av syne, fløi jeg i 20—30 meters hoide. Jeg fulgte en jernbanelinje vestover. Da med ett, i skjæret fra et ildspyende lokomotiv, øinet jeg et stort jorde, tilsynelatende frit for vand. Nedover bar det — hjulene tok marken og henover i mørket rullet maskinen. En lykkelig følelse kom over mig. Da pludselig fór et ryk gjennom aeroplanet, og for jeg visste ord av det stod baade maskinen og jeg paa hodet i sølen. — Slik endte altsaa min første natprøve.

Et par dage efter denne min episode ankom jeg til Rochford. Aerodromet stod i nybyggets tegn og samtlige flyvere var indlosjert paa Westcliff hotel i South-End.

Om kvelden den 25. var veiret passende for natflyvning, og sammen med tre-fire andre flyvere skulde jeg gjennomgaa skjærsilden. Selv den tapreste føler sig underlig tilmote paa faldrepet av denne prøve. Der hviler over natflyvningen et visst eventyrlig skjær — noget der faar fantasien til at arbeide under høitryk. Fra aftensbordet i det komfortable Westcliff hotel bar det op til flyveplassen som laa taus og mørk. Det var en straalende stille nat med millioner av stjerner. Flyvekommandør Iloyd hadde kommandoen. «Tænd blussene og gjør klar til flyvning,» lød hans ordre.

Et øieblik efter kastet syv knitrende baal et rødlig

skjær ut paa plassen, og omtrent samtidig brøtes nattens stilhet av motorernes gjennomtrængende dur. Baa-lene paa flyveplassen var lagt ut i form av en stor latinsk L. Bak startlinjen opstiltet to sterke lyskastere, som fik marken et stykke fremover likesom til at bade sig i et straalende maaneskin.

Kaptein Iloyd gav mig den tvilsomme, men store ære at aapne nattens øvelser. Blek, men fattet krøp jeg op i styrehuset, som var oplyst av smaa elektriske lamper. «All clear,» fremstammet jeg omsider. — «All clear,» kom det tilbake, og dermed presset jeg læberne sammen og lot det staa til op langs baalene og ut i nattemørket.

Til en begyndelse var der intet at se, men litt efter litt vænte øinene sig til natten, og jeg begyndte saavidt at skimte jorden under mig. Jeg holdt mig til mine instrukser. Steg op til en høide av 300 meter, før jeg vendte maskinen og la kursen tilbake over aerodromet, hvor jeg kredset rundt, indtil lyskasterne nede paa jorden morset til mig «Land».

I store cirkler sænket aeroplanet sig, og saa forsigtig som det lot sig gjøre gled jeg ind mellem søkelysene og lot hjulene ta marken ved det første baal. Skjærsilden var ikke saa slem allikevel.

Hele natten holdt vi det gaaende, og da dagningen lyste, var jeg paa en viss maate berettiget til at bære mit flyvemerke.

Før jeg gaar videre i min beretning, tror jeg det vil være av betydning og interesse at kikke litt nærmere ind i natflyvningens utvikling siden krigens begyndelse.

Før 1914 var det kun som rene cirkus-operationer, at enkelte engelske flyvere gik tilveirs i klare, stille maaneskinsnætter. Militære øvelser ved nattetider vilde betragtes som det vildeste galmandsverk, og penge til saadant noget var for meget forlangt av det knepne engelske flyvebudget. Som følge herav stod England, da krigen brøt ut, blottet for et natlig luftforsvar. De hemmelige beretninger om tyske luftskibes natlige færd syntes at være gaat i glemselens bok. Hele høsten 1914 var svundet hen uten nogen-somhelst forstyrrelse i den retning, og kun de færreste ofret i det hele tat zeppelinerne en tanke. Men saa pludselig fik man i England en liten overraskelse. Den 20. januar 1915 kom to luftskibe ved midnatstider seilende ind over kysten. Montro ikke zeppelinkommandøren selv blev overrasket? Frem og tilbake krydset luftskibene over Norfolk, og ikke saa meget som et skud blev løsnet paa dem. Ett er vistnok sikkert, at da disse to zeppelinere returnerte til sit hjemland, maa de to respektive chefer ha indsendt rapporter, som maa ha opmuntret de tyske marineflyvere til at gjenta forsøket. Fra nu av kom tyskerne til stadighet paa besøk, og den 31. mai 1915 hadde Londons indbyggere den tvilsomme glæde at stifte bekjendtskap med grev Zeppelins produkter.

Det svære luftskib seilte i ro og mak over selveste Piccadilly. Det lignet ikke krig, men en stor, fredelig opvisning overfor 6—7 millioner mennesker. De faa engelske flyvemaskiner, som stod til disposition, var luftskibet underlegent baade i hastighet og stignings-

evne. Søkelys fandtes kun i et mindretal og luftkannonerne stod haabløst spredt. Ikke at undre sig over at pressen i England begyndte at slaa om sig med en haarreisende kritik. Publikum tok ogsaa tilorde, og endelig i begyndelsen av februar 1916 blev der underlagt chefen for Hounslow aerodrom 10 smaa natflyvningsdetachementer. Fra dette oieblik av begyndte en systematisk træning av natflyvere, og da tyskerne den 26. april gjorde sit 32. angrep paa England, møttes de over London av 10 aeroplaner.

Men nu opdagedes det, at man stod overfor en ny vanskelighet. Aeroplanerne hadde intet effektivt middel at angripe luftskibene med. Bomberne og de eksplosive pile, som flyverne medbragte, viste sig litet praktisk. Træfsikkerheten var uhyre liten og dertil kom risikoen for at dræpe landets egne beboere. Man kom derfor snart til det resultat, at en maskinkanon allikevel var det eneste vaaben til bekjæmpelse av de ubudne gjester.

En serie av skud fra et maskingevær maatte utvilsomt gjøre luftskibet læk, og tapet av gas vilde saa tvinge det til at gaa ned før det naadde hjem. Et Lewis gevær blev saa installert i maskinerne, og man ventet sig store resultater. Men nei. Zeppelinene kom og gik fremdeles.

Ved oprettelsen av en centralkommando under chefen for Hounslow aerodrom hadde man opnaadd en ganske stor effektivitet. I mai gik man som følge herav et skridt videre og sluttet de 10 detachementer sammen til en «Home defence squadron». Denne fik

nummeret 39. Dens hovedkvarter blev senere paa sommeren Woodford i Essex og dens tre «Flighter» paa seks maskiner hver blev placert henholdsvis paa de nyerehvervede aerodromer ved Suttons Farm. Hainault Farm og North Weald.

Let forstaaelig var hovedinteressen knyttet til Londons forsvar. Rigtignok var der i byerne Birmingham, Sheffield og Newcastle smaa detachementer, som utover vaaren søkte at gjøre sig gjældende. Men man kan med tryghet si, at indtil august 1916 laa det nordlige England praktisk talt aapent for de tyske luftskibskommandører. Nødvendigheten av et effektivt forsvar av Englands kanske viktigste industribyer var iøinefaldende, og det blev bestemt, at nye natsquadroner skulde dannes og underlægges den 16. winge eller som den nu skulde kaldes «The home defence wing».

En generalplan til Londons luftforsvar saa ogsaa dagens lys, og efter megen diskussion og mange vanskeligheter blev den omsider approbert av de militære myndigheter. Planen gik ut paa at danne en sammenhengende aeroplan- og lyskasterbarrage fra Dover i syd til Forthfjorden i nord.

Det var et vældig projekt, som krævet mængder av materiel og personel. Desværre var behovene paa andre krigsteatre saa fortvilet store, at lange tider svandt hen før ideen lot sig realisere til fuldkommenhet. De centrale punkter i denne barragesone var squadronerne med underlagte søkelyskompanier. De stadige og i styrke tiltagende zeppelinbesøk paaskyndet realisasjonen av denne plan, og høsten 1916 laa hele 11 Home



FLYVER ANGRIPER OBSERVATIONSBALLON
PAA VESTFRONTEN

defence squadroner placert langs denne barragelinje. Det forbedrede forsvar fik snart sin belønning, idet løytnant Robinson, tilhørende den 39. squadron, natten mellem den 2. og 3. september nedskjød zeppelin nr. 11 over Cuffley i Essex. Begivenheten, som foregik i paasyn av Londons millioner, vakte en kolossal begeistring, og flyvekorpsset, som i England hittil var blit betraktet med temmelig skepsis, blev med én gang enestaaende populært.

Løytnant Robinson beviste, at zeppelinene ikke var uovervindelige, men at man ved hjælp av gode flyvemaskiner og de nye netop opfundne brandkuler med forholdsvis lethed kunde antænde luftskibene.

Den 24. september kom tyskerne paany i nærheten av London, og det saa ut som om chefen ombord i en av de angripende zeppelinere vilde hevne sin nedstyrtede og opbrændte kamerat ved at nedkaste fem bomber over Suttons Farm, hvor Robinsons «Flight» var stationert. Dette lykkedes næsten, og kun ved et under undgik officerer og mandskap paa Suttons Farm at bli ødelagt av de eksploderende «visitkort».

Denne septembernat beviste atter flyvekorpssets store fremskridt. Atter gjorde den 39. squadron sig bemerket. Løytnant Sowrey nedskjød over Billericay i Essex zeppelin 32 og løytnant Brandon av samme squadron angrep zeppelin 33, som blev nødsaget til at lande ved kysten av Essex i nærheten av den lille by Wigborough.

Et mere opmuntrende resultat kunde neppe tænkes, og da løytnant Tempest natten til den 1. og 2. oktober

skjøt fyr paa «L. 31», blev det klart, at zeppelinernes dage snart maatte være talte.

Slik var altsaa situationen, da jeg kom ind i natflyvernes rækker. Jeg hadde anledning til at se enkelte av de opnaadde resultater, men kun som tilskuere, og nu var det ikke andet at vente end at fingrene klodde efter selv at komme med i spillet.

Mange uker var nu forløpet siden hin sidste vellykkede zeppelinnat, og da maanen dertil stod i Nadien, saa kunde og maatte man vente et besøk av de herrer zeppelinkommandører.

Om eftermiddagen den 26. november kom oberst-löjtnant Holt paa inspektion. Han syntes meget tilfreds over min vellykkede prøve, og spurte mig, om det var noget spesielt jeg nu hadde paa hjertet. Jeg bad ham om at beskikke mig til kaptein Pearsons «Flight», som netop var ankommet til Rochford. Oberst-löjtnanten lovet mig dette og tilføiet leende, at neutralitet var noget sludder, og at begrepet i ethvert tilfælde var meget elastisk.

Allerede samme kveld blev jeg beordret til den 37. squadron, og den følgende morgen tildeltes jeg av chefen en B. E. 12 maskine med 140 hestekræfter R. A. F. motor. Jeg prøvekjørt maskinen og drev nogen timer paa med at skyte paa skive ut i Themsen.

Om kvelden var vi alle samlet nede paa Westcliff hotel. Musikken spilte og dansen gik lystelig over de bonede gulve. Da med ett gik allarmklokken, musikken stoppet og i neste øieblik sat samtlige natflyvere i automobilen, som i susende fart jog avsted mot flyve-

plassen. Straalende var natten, og stjernernes myriader blinket saa eventyrlig over vore hoder. Et hav av tanker strømmet ind over mig, og jeg mindedes hin septembernat paa Jæderen i 1914, da lysten til «at være med» pludselig grep mig.

Ja, jeg mindedes Juel-Hansens ord: «De, herr løytnant, gir Dem nok ikke før De kommer med i selve leken.» Juel-Hansen hadde altsaa ret — nu skulde jeg altsaa faa være med.

Som før nævnt stod flyveplassen ved Rochford i tilblivelsens tegn. Solen stod høit mellem husene og kom man utenfor de saakaldte «gaasebord», stod man i fare for at bli staaende til livet i mudder og vand. Bygningerne var kun halvfærdige, og baade Pearson og Iloyd var anvist «kontorplass» i to smaa elendige hytter. Naar jeg sammenligner dette «kontor», under hvis tak jeg tilbragte min første zeppelinervagt, med det operationsrum, inden hvis massive mure jeg senere som squadronkommandør dirigerte mine flyvere mot Tysklands sidste forsøk mot England, da skulde jeg fristes til at tro, at der istedetfor en periode paa knapt to aar laa en menneskealder imellem. Allikevel, trods de primitive forhold paa Rochford, vil altid hin novembernat staa for mig som en merkepæl i mit liv. Hver melding, som kom fra hovedcentralen i Adastral House i London, skapte et bilde i min hjerne, og da dagningen grydde, var det likesom jeg vaaknet av en lang underlig drøm.

Paa bordet foran os i den lille hytten laa et stort rubrikkart over England. Hver rubrik hadde et num-

mer og representerte en squadrons jagtfelt. Stod jagtfeltet i «gult»,*) da vilde det si, at et zeppelinangrep var i anmarsj. Stod det i «grønt», da nærmet luftskibet sig, og flyverne maatte indta sine plasse. Kom «rødt», da bar det tilveirs, for nu var fienden indenfor squadronens rækkevidde. Kom «hvitt», da var det slutt paa leken.

Ved vor ankomst til flyveplassen stod den 37. squadron i «gult». Et telegram fra et av H. M. skibe gav os supplerende opplysninger. Klokken 8.45 var 11 zeppelinere observert i Nordsjøen paa vei mot England, og kunde ventes at passere kysten ved 11-tiden. En time senere kom nok et telegram. Luftflaaten hadde delt sig. Syv zeppelinere styrte nordvestover, mens fire holdt kurs for Kanalen. En stund efter hørte vi ordonnanzen komme løpende henover «gaasebordene». Spændingen steg. «Green, Sir!» utbrøt han, hilste og forsvandt i mørket. Pearson, Lloyd og jeg løp til vore maskiner. De tre aeroplaner stod klare oppe ved startlinjen. Søkelysene og baalene var parate og kunde paa et øiebliks varsel bli tændt. Pearson klatret ind i sin maskine, mens Lloyd og jeg stod «reiseklædte» ved felttelefonen. Et øieblik efter durte apparatet. «Stand by flares» kom det fra telefonisten, og beskeden gjentoges nedover langs baalene. Klokken 11.10 mottok vi fra Adastral House følgende telegram: «Tre luftskibe netop passert østkysten og fire andre zeppelinere paa vei mot Newcastle». Meldingerne begynde nu at velte ind.

*) Hvitt, gult, grönt og rødt var codeord, som meldtes fra hovedkvarteret pr. telefon til flyveplassen.

Litt før 11.30 ringte atter telefonen: «Ligth flares and ready for action» var ordren, og i neste øieblik laa flyveplassen som i skjæret av en stor ildebrand.

Nogen minutter senere meldtes, at en stor zeppeliner netop var ifærd med at sende sine bomber nedover forstæderne til Manchester. Endvidere berettes, at et andet luftskib fulgte kysten sydover, stadig utøsende sine herligheter. Pludselig trængte en forunderlig lyd til vore øren. Det var som en fjern torden blandet med dumpe drøn. Jovisst, det var kystbatterierne, som var i aktion, og det var de eksploderende bomber, som drønnet. Iloyd og jeg entret op i vore maskiner. Ti minutter efter lød et dæmpet hurra henover marken. Et telegram fra hovedkvarteret meldte, at L. 34 var nedskutt i nærheten av Hartlepool. Nu kom der en lang pause. De fire zeppelinere, som styrte for Kanalen, gav intet tegn fra sig. Var maalet London, saa maatte de nu ha vist sig over kysten etsteds.

Ved midnatstider kom en melding, som berettet, at taakebanker kom sættende ind fra havet østenifra. Om-trent samtidig kom «gult» for vor squadron, og en smule skuffet og forfrosset begav Pearson, Iloyd og jeg os tilbake til kaminen i den lille hytten.

Spændingen var over, og litt efter litt begyndte natten og trætheten at gjøre sig gjældende. Klokken 5 kom ordonnancen og vækket os. «White just come through, Sir.» Uten at veksle et ord drog vi ut til bilen, som stod klar og i skjæret fra de døende ulmende baal bar det tilbake til Westcliff og dynerne.

Det var langt paa dag da jeg vaaknet. Paa mit

natbord laa noget som lignet et brev. Jeg læste det, men for en stund var jeg ikke sikker paa om jeg var vaaken eller om jeg fremdeles bevæget mig i drommenes verden. Papiret var undertegnet Pearson og berettet, at en fiendtlig flyver klokken 11.30 om formiddagen hadde nedkastet bomber i nærheten av Victoria jernbanestation.

Der var git ordre til — jagt. Et kvarter efter var jeg paa flyveplassen og fandt at Pearson var gaat tilveirs. Jeg fik min maskine ut og skulde netop til at sætte iveri, da tilbakekaldelsesordre blev git. Et par minutter efter landet min flyvekommandør, og jeg spurte ham, hvorfor han ikke hadde vækket mig. «Til hvad gagn,» svarte Pearson. «Da ordren var git, var tyskerne halvveis tilbake til sit rede.»

Dette flyvemaskinangrep, som var det første i sit slags, kom som en liten overraskelse paa Londons forsvare. I vældig høide hadde den tyske morgenfugl kommet uset indover kysten, og først da bomberne begyndte at falde, ante man uraad. Selvfølgelig sloges der allarm. Men det var indlysende, at resultatet vilde bli en forgjæves, men lærerik jagt. Fra nu av satte det ind med taake og styggeveir. Snart var ogsaa maanen atter paafærde og dermed zeppelinperioden forbi.

I begyndelsen av december blev jeg beordret til en konference i Adastral House. Her blev det bestemt, at en natsquadron skulde utrustes med henblik paa at Norge skulde komme i vanskeligheter. En major i flyvekorpsen, Thomsen, og jeg skulde, naar tiden kom,

efterse arrangementet. Vistnok var situationen mellem Norge og Tyskland lysere end i oktober, men sandsynligheden talte for nye uveir, og det gjaldt at være beredt.

Den 5. december sa jeg Rochford farvel. Et stille ønske var opfyldt: jeg var blit overført til den 39. squadron.

Den 39. squadron i hjemmeforsvaret indtar i det engelske flyvevæsen en særstilling. Dens tilblivelse revolutionerte de sørgelige forhold paa luftforsvarets omraade, og grev Zeppelins drøm om et brændende London blev ikke realiseret.

Til denne squadron er knyttet navne, der vil leve saalænge England lever. Til denne squadron er knyttet minder, som vil gaa fra mund til mund, fra far til søn langt fremover i tiderne, likesom eventyret om Askeladden.

Squadronen blev kommandert av kaptein Morton. Hovedkvarteret var Woodford, og de tre Flighter A. B. C. laa henholdsvis ved North Weald, Suttons Farm og Hainault.

Den 7. december om formiddagen reiste jeg sammen med oberstløjtnant Holt til Suttons Farm. Det var en regntung dag og nogen officiel visit var vistnok ikke ventet. Da automobilen kjørte op foran flyveskurene, var der foruten den patruljerende vagt ikke et levende væsen at se. Vi begav os over til «kontoret», hvor en sersjant sat fordypet i en haug papirer. Ved vor ankomst reiste han sig og stod givagt. «Hvem er vagthavende?» spurte oberstløjtnanten. «Kaptein Robinson,

Sir,» svarte sersjanten. I det samme aapnedes atter døren og ind kom chefen for Suttons Farm.

«Man synes at feriere paa disse kanter, min kjære Robinson,» kom det litt ærgerlig fra oberstløytnant Holt. «Sir,» svarte Robinson, «her var flyvning i hele nat. Løytnant Tempest er syk og løytnant Sowrey har permission.»

Efter denne beroligende oplysning sattes kursen mot avdelingens messe. Det officielle præg var svundet som dug for solen, og snart sat Holt, Robinson og jeg foran en knitrende ild og nød et stille bæger. Samtalen dreiet sig om flyvning, og særlig var det forholdene i det nordlige England, som blev diskutert. Barragesonen fra London til Edinburg skulde forsterkes, og det syntes paa oberstløytnant Holt som om han gjerne ønsket at kaptein Robinson skulde overta en kommando nordpaa. Ideen syntes imidlertid ikke at falde i den unge kapteins smak. Da bilen en halv time efter forsvandt ut av porten med oberstløytnanten, utbrøt Robinson: «Han synes London ligger for nær min station. Godt, jeg skal søke mig til Frankrike».

Den hele eftermiddag styrtet regnet ned og taaken laa som en mur og stængte for synet. I «kontoret» fik jeg anledning til at se de officielle beretninger om høstens vellykkede zeppelinjagter. Jeg tror det kan være av interesse at se litt nærmere paa disse, og jeg hitsætter en av dem saavidt mulig i ordret oversættelse.

Fra Ltn. Robinson.

Suttons Farm.

Til: Kommanderende Officer.

39 H. D. Squadron.

Sir!

Jeg har den ære at indsende følgende rapport om min natpatrulje natten mellem den 2. og 3. september:

Jeg gik op omkring 11.8 om aftenen den 2. med ordre om at patruljere mellem Suttons Farm og Jouce Green. Jeg kløv op til 10 000 fot i 53 minutter. Jeg talte hvad jeg antok for ti set landingsblus, der var nogen skyer under mig, men alt ialt var det en vakker, klar nat. Jeg saa intet til 1.10 fm., da to søkelys opdaget en zeppelinliner omtrent S. E. av Woolwich. Skyerne hadde samlet sig i denne retning og søkelysene hadde endel besvær i at holde luftskibet.

Ved denne tid hadde det lykkedes mig at klyve til 12 000 fot, og jeg satte avsted i retning av zeppeline-
ren, som blev beskudt av et par luftforsvarskanoner med det haab at tilbakeskjære dens tilbaketog østover. Jeg vandt i løpet av de næste ti minutter meget sagte ind paa den. Jeg antok den at være omkring 800 fot under mig, og jeg ofret hastighet for at holde høiden. Den gik bak nogen skyer og jeg tapte den avsyne.

Efter 15 minutters forgjæves søken returnerte jeg til min patruljesone.

Det lykkedes at opdage og gjenkjende mine landingsblus. Omtrent 1.50 fm. la jeg merke til et rødt

skjær i det nordøstlige London. Betragtende det som en utbruddt ildebrand satte jeg avsted i den retning.

Klokken 2.5 fm. blev zeppelineren opdaget av søkelysene over det nordøstlige London. Idet jeg erindret mit sidste feilgrep, ofret jeg nu høide for hastighet og satte næsen nedover i retning av zeppelineren. Jeg saa granater eksplodere og natbrandkuler fare rundt den. Da jeg kom den nærmere, bemerket jeg at luftkanonerne enten skjøt for høit eller for lavt — ogsaa mange skud omkring 800 fot bakenfor. Nogen brandkuler gik ret over. Jeg kunde høre eksplosionerne, da jeg var omkring 3 000 fot fra zeppelineren. Jeg fløi omtrent 800 fot under den fra baug til agterspeilet og utøste et magasin paa den (vekselvis den nye Brock og Pomeroy ammunition). Det syntes ikke at ha nogen virkning. Jeg styrte derfor ut til den ene side og sprædte et nyt magasin langskibs, men tilsynelatende uten virkning. Jeg fløi saa bak den (nu var jeg meget nær — omkring 500 fot under) og koncentrerte et helt magasin paa hele agterskibet (det nedre agterskib). Jeg var nu, da jeg angrep zeppelineren, 11 500 ft.

Jeg hadde neppe aapnet ild, før jeg saa fra agterdelen av skibet en ulmende ild. I løpet av et par sekunder stod hele skibet i fyr og flamme.

Da det tredje magasin blev brukt, var der ingen søkelys paa zeppelineren og ingen luftkanoner fyrte. Jeg kom hurtig ut av veien for den faldende flammende zeppeliner, og da jeg var meget opspilet, avfyrte jeg et rødt signallys og nedkastet et faldskjermsblus. Da jeg hadde meget litet olje og bensin, vendte

jeg tilbake til Suttons Farm, hvor jeg landet klokken 2.45 fm.

Ved landingen fandt jeg at jeg hadde faat bortskutt min maskinkanons staastraadsbeskytter. Agterdelen av den midtre bæreflate var ogsaa truffet flere gange.

Jeg har den ære at være, Sir,

Deres ærbødige tjener

W. L. Robinson.

Denne rapport blev skrevet like efter at Robinson landet paa Suttons Farm. Han blev stadig avbrutt under dette arbeide, og da tilslut en paatrængende reporter spurte ham om, hvad som var nattens vanskeligste situation, svarte Robinson rasende: «To write this blooming report».

Ut paa eftermiddagen sa jeg Robinson farvel og kjørte til squadronens hovedkvarter i Woodford. Her forblev jeg en ukes tid for at sætte mig ind i de mere forretningsmæssige sider av livet i et flyveetablisserment.

Saa en snetung morgenstund bar det med bil gennem Epping Forest til North Weald. Den 39. squadrons A. Flight laa her, og jeg var blit beordret til flyvetjeneste ved dette detachement.

Søle og mudder er karakteristisk for en engelsk flyvestation vinteren 1916—17. Northolt, Rochford og Suttons Farm hadde overbevist mig om det, og min forbauselse var derfor ikke stor, da jeg fandt North

Weald omgitt av en grøttagtig masse. Takket være min bil kom jeg torskodd til «The Flight Office».

Selvaste chefen var tilstede. Han sat med frakkekraven høit opover ørene, foran et skrivebord, hvis bredde ikke formaadde at skjule et par lange, elegant beskodde ben. I det andet hjørne av rummet, med ryggen til en sprakende kakkelovn, stod en anden ung officer. Stedets næstkommanderende, tænkte jeg. Litet ante jeg dengang, at disse to mænd, kaptein Stammers og løytnant Payne, skulde bli mine bedste venner gjennom krigens aar.

I likhet med aerodromet i Rochford stod ogsaa bygningerne paa North Weald under arbeide. Officersmessen var endnu ikke tatt i bruk, og alle maaltidene indtoges i det lille flere hundredeaarige landbyverts-hus. Kun sovekvartererne var helt i orden. Værelserne var store og lyse, men som rimelig er, fattig paa møblement. En seng, et bord, nogen stoler og en velsignet liten kakkelovn utgjorde det hele inventar.

Det forekom mig, at de fleste værelser stod tomme, og paa forespørsel blev det mig fortalt, at for tiden var det kun kaptein Stammers, løytnant Payne og løytnant Foley, som utgjorde avdelingens flyveofficerer.

Ut paa formiddagen blev jeg av kaptein Stammers ført rundt stationen. En flyvemaskine blev mig tildelt. Den var sortmalt og bar paa siden den 39. squadrons virkningsfulde merke — et dødningehode med to korslagte knokler.

Mot aftenen klarnet veiret, og da solen gikk ned bak Eppingskogen i vest, fløi tre maskiner i formation hen-

over et skinnende hvitt vinterlandskap. Dette var min sidste flugt i aaret 1916.

I ukevis laa skodden og stængte for synet. Flyvningen var umuliggjort og vagtholdet paa stationen blev en monoton rutine. Dog, friheten var rummelig begrænset i disse vintermaaneder. Tyve kilometer borte laa millionbyen London. Den laa mørk og tilsynelatende livløs i disse taakefulde nætter.

Allikevel, bak husenes ugjennemsigtige gardiner straalte lysene som aldrig før. Der lød musikkens toner, der gik dansen lystig over de bonede gulve, og der dræptes for en stund de skrækkelige billeder, som livet i skyttergravene hadde skapt i saa manges bevissthet.

Utover vaaren 1917 var jeg sterkt optat med forberedelserne til den før omtalte Norges-ekspedition.

En nydelig liten luftflaate av natflyvemaskiner blev gjort klar, og mot slutten av februar stod en fuldt utstyrt squadron beredt til paa et oiebliks varsel at sætte over Nordsjøen til Norge.

Med vaaren kom ogsaa klare sollyse dage. Luften fylldtes atter av brummende motorer og fra selve flyveplassen lød kommandoordene og trompetsignalerne.

Tre maaneder var nu svundet, siden de tyske zeppelinere hadde lagt veien ind over den engelske kyst, og det var ikke frit for, at der i flyvernes rækker begyndte at vise sig tegn paa utaalmodighet. Ja, der var sogar mange, der virkelig ængstet sig for, at zeppelinernætternes spændende timer for stedse var en saga blot.

Dog, uvissheten fik en forløsning natten mellem den 15. og 16. mars. Atter kom vore gjester snikende over sjøen i nattens mulm. Den gamle taktik, at vælge straalende nætter for sine togter, var blit vraget, og nu kom de dækket av drivende regnskyer seilende op Kanalen. Denne nye angrepsmetode kom ikke som en overraskelse paa de engelske flyveautoriteter. Tvertimot. Hele vinteren igjennem hadde man været forberedt paa en saadan taktik. Men der var noget ved dette angrep som overrasket og forbauset os høiligen. Det var uteblivelsen av visse traadløse signaler, som altid før hadde røbet zeppelinernes skumle planer i betimelig tid. Denne gang blev vore traadløse telegrafister først varslet da tyskerne praktisk talt befandt sig over selveste kysten.

Utrolig syntes det, at luftskibschefene i en styggeveirsnat som denne kunde ha ført sine skibe uten retningsfindernes glimrende hjælp.

Først længe efter kom man til klarhet over, hvad der egentlig hadde tildrat sig i denne nat.

For de engelske flyvere, som var stationert ved kysten, blev dette angrep et uhyggelig minde. De gjorde sin pligt, men fandt intet, uten et vældig hav av mørke, drivende skyer. For os paa North Weald derimot bød kvelden paa et vidunderlig natlig togt. Timevis patruljerte Stammers og jeg over London, som laa mørk og taus under os. Stjernerne funklet fra et mørkeblaadt himmelhvelv, og der var ikke en skyplet over vore hoder. Men nede i syd laa et mørkt, tungt belte og stængte for søkelysenes vimrende straal. Her

var det, at tyskeren frydet sig over at leke gjemsel med sine motstandere.

Man skulde fristes til at tro, at en saadan nat maatte volde forfærdelig ødelæggelse blandt den civile befolkning. Heldigvis var dette ikke tilfældet. Skjult i skyerne kunde zeppelinene kun drysse ut sine bomber paa lykke og fromme, og bortset fra den moralske virkning, var resultatet yderst magert. Selv paa klare nætter over London hadde zeppelinene aldrig formaadd at træffe de mest eftertragtede punkter.

Gang paa gang hadde luftskibene kredset over arsenalet ved Woolwich, men aldrig hadde det lykkedes tyskerne at træffe dette Englands mest saarbare punkt. Uvidenhed var ikke skyld i dette. Paa kartene, som blev fundet ombord i nedskudte zeppelinere, var der intet av interesse som manglet. Dette sidste luftskibsangrep paa sydkysten av England bidrog selvfølgelig til at skjærpe vagtholdet paa flyveplasserne. Selv dage, naar regnet faldt i flomme, maatte vi sitte oppe til langt paa nat. Det var jo bare et tidsspørsmål, naar tyskerne vilde fornye eksperimentet.

Ved utgangen av maaneden fik vi en forklaring paa, hvordan det var lykkedes zeppelinene at komme uforvarende til vore kyster. Den traadløse retningsfinder var ganske visst blit brukt, men paa en anden og mere praktisk maate.

Langs hele den tyske kyst, fra øen Sylt i nord til Ostende i syd, hadde tyskerne oprettet kraftige traadløse stationer, som kunde opfange zeppelinernes signaler hundrevis av mil borte.

Sæt derfor, at f. eks. L. 33 befandt sig i tæt skodde paa vei mot England. En time var gaat siden sidste stedsobservation, og ukjendt med vindstyrken og vindretningen var chefen meget i tvil om sin stilling.

Den traadløse telegraf sendte saa klokken 9.45 em. ut et kodesignal, som øieblikkelig opfangedes av de stadig lyttende tyske landstationer. Station A, beliggende paa øen Sylt ved den Slesvigske kyst, indstillet sin retningsmaaler og avlæste 225° . Med andre ord: zeppelininen peiltes i retvisende sydvest. Samtidig hadde det tyske traadløse mottagerapparat paa station D i nærheten av Wilhelmshafen peilet L. 33 i retvisende nordvest. Stationerne A og D utvekslet saa indbyrdes tal, peilingerne utsattes i kartet, og klokken 9.50 em. mottok chefen for L. 33 gjennem sit mottagerapparat følgende telegram i kode:

«L. 33 paaværende længde og bredde i signaløieblikket N. 50° W. 15° (av Berlin).»

Dermed utsatte chefen sin stilling i kartet, ændret sin kurs en smule og fortsatte med sin dyrebare last mot Albions kyster.

Til en begyndelse virket denne metode til tyskernes fulde tilfredshet. Men saa begyndte de engelske stationer at opsnappe signalerne, ja følge zeppelinene paa deres togter, og dermed var den traadløse telegrafering reduceret temmelig i værdi. Dog maa det indrømmes, at tyskerne har vanskelig for at gi tapt.

I vintermaanederne 1916—17 utklækkedes derfor en ny anvendelse av de elektriske bølger. Hver zeppelin blev forsynt med en retningsfinder. Hermed kunde

zeppelinerkommandøren selv ta sine peilinger uten at røbe sin stilling eller sit forehavende. Dette var den metode, som bruktes av tyskerne natten mellom den 15. og 16. mars.

Vi mennesker er vanskelige at tilfredsstille. Har vi opnaadd en ting her i livet, saa varer det ikke længe, før der i horisonten dukker op noget andet fristende. — I disse vaardage, da kameraterne pakket sit tøy og drog avsted til fronten i Frankrike, da var det ofte likesom om noget hvasket i mit øre: det bør ogsaa du. At søke mig avsted var haabløst. Jeg var jo norsk officer og bare attachert ved det engelske flyvevæsen for at lære.

Paaskekvalden kom derfor med en glædelig overraskelse. En natflyvemaskine skulde øieblikkelig flyves til fronten i Frankrike.

Kaptein Stammers hadde permission, og paa North Weald førte jeg kommandoen. Med andre ord: jeg beordret mig selv til at flyve maskinen til dens bestemmelsessted. Ogsaa stationen paa Suttons Farm skulde sende en maskine ivei og kaptein Mackey, som hadde avløst Robinson, skulde føre den.

Ved daggry, paaskemorgen den 8. april, forlot jeg i tæt taake North Weald og styrte kompas kurs til Suttons Farm, hvor Mackey allerede boltret sig i luften.

I uhyggelig tæt formation bar det sydøstover mot kysten og videre utover Kanalen, som snart svandt i taakeskyer tusener av meter under os.

Kaptein Mackey hadde aldrig været i Frankrike før, og fristet av frontens hemmelighet hadde vi bestemt

os til at se, hvad vi kunde. Der blaaste en strykende vestlig vind, og mange minutter varte det ikke, før vi befandt os over Frankrikes jord. Jeg la kursen mot Ypres, men mørke skyer laa tvers paa min vei, saa jeg blev nødt til at fare frem i store bugtninger. Snart blev Mackey borte for mig, og alene fortsatte jeg mellem luftens snehvite skyfjelde.

Det var rigtig som at være paa paasketur oppe i vildeste Jotunheimen. Jeg saa paa klokken og blev ængstelig. Hele 35 minutter var svundet, siden jeg overskred den franske kyst. Med vinden agterlig kunde jeg muligens være kommet over de tyske linjer.

Forsiktig sænket jeg mig gjennom skylaget. Da med ett naadde frem til mine øren en underlig lyd, som om en svær hund gjødde. I næste øieblik var jeg ute av taaken.

Der, ret til høire for mig, laa Ypres som en sønder-skudt, kalket grav. Under mig laa Yserkanalen og lyste i solskinnnet, mens hundreder av smaa blink likesom løp frem og tilbake paa bredderne.

En stund streifet jeg om og saa paa det underlige billede av uendelig ødelæggelse. Saa satte jeg atter fuld fart paa motoren og skar igjennem observationsballongernes rækker ind mot byen Poperinghe, der laa som civilisationens forpost mot milevis av ildherjet land.

I nærheten av Cassel mødtes jeg av en formation britiske maskiner, som skulde ut paa sin morgenpatrulje. Selv paaskemorgen gik arbeidet sin fulde gang.

Et kvarter senere landet jeg paa flyveplassen ved

St. Omer. Kaptein Mackey var ogsaa netop ankommet efter en liten sviptur indover fiendeland. Han formelig kokte av begeistring og sverget ved alt som hellig var, at lange tider skulde ikke hengaa, før han atter satte indover fronten.

En saadan flyvetur virker som regel godt paa humøret, og oprømte som nogen løsslupne skolegutter drog vi indover til byen.

Desværre skulde vor lystighet snart faa en brat ende. Vi sat og spiste frokost inde paa en liten kafé, da en bekjendt av Mackey kom bort til vort bord: «Stakkars Robinson,» begyndte han. «Noget har hændt ham,» fremstammet Mackey og blev rent ildrød i ansigtet.

«Ja, stakkars gut,» fortsatte den nyankomne. «Robinson tok «Flighten» sin indover Douai og blev nedskudt paa hjemturen. Det er visst litet haab, for maskinen har tat fyr.»

Senere paa formiddagen fik vi nærmere oplysninger om Robinsons triste skjæbne. Et overvældende antal fiendtlige maskiner hadde overrumplet ham og næsten tilintetgjort hans lille avdeling.

Robinson hadde, efter hans egne folks beretning, kjæmpet med glimrende energi og tapperhet. Like til det sidste hadde det glimt fra hans mitraljoser, og sandsynligheten talte for, at flere tyske maskiner var faldt som ofre for hans kuler.

Da Mackey hørte dette, blev han likesom litt gladere tilmote, og utbrøt helt fornøiet: «En saadan død har man igrunnen ikke ret til at beklage.»

De to maskiner, som vi hadde bragt over til Frankrike, skulde brukes i et bestemt øiemed. Man brukte nemlig i de dage at flyve over de fiendtlige linjer og paa maanelyse nætter at nedslippe spioner. Senere fik jeg selv anledning til at være med paa en saadan affære.

Det er vanskelig at forstaa, at man kan faa mennesker til at vove sit liv for en ussel slump penger. Hadde det været patriotiske følelser, som fik saadanne folk til at gi sig skjæbnen ivold, da var foretagendet en heltegjerning av rang.

Desværre, de fleste av de spioner, belgier som regel, som vi flyvere hadde med at bestille, var individer, hvis hele sjæl og legeme stod tilfals for det skinnende guld. En viss sum var git spionen før han satte ut paa det tvilsomme foretagende, og et andet beløp blev ham sikret ved tilbakekomsten efter fuldført arbeide.

At overvære en saadan spionavsendelse var igrun-den noget av det mest tragikomiske krigen bød paa. Naar kvelden nærmet sig, avhentedes synderen, som ankom til flyveplassen usigelig blek og nervøs. Der er et ordspil, som sier, at «uten mat og drikke duer helten ikke». Det passet i dette tilfælde. Et maaltid, hvor drikkevarerne var hovedfaktorerne, stod servert, og da maanen stor og gul reiste sig over horisonten, var fyren hævet over al jordisk rædsel. Saa lød der pludselig motordur ute paa flyveplassen. Nogen haandfaste mænd førte den bedrukne stakkar ut i mørket og hen mot maskinen, som stod færdig til at motta sin levende last.

Ved synet av flyvemaskinen var det likesom om bevisstheten atter kom tilbake til spionens hjerne, og kun under vældig motstand blev han anbragt i tønden med den løse bund. I næste øieblik var lokket smeldt i, og fra tøndens indre lød skrik og spetakkel. Saa sattes motoren igang med fuld kraft. Maskinen rullet hurtigere og hurtigere henover i natten, for tilslut at hæve sig op i den maanelyse luft. Avsted bar det indover i fiendeland. En time svandt hen og maalet var naadd.

Med avslaat motor gled flyveren ned til en 500 meters høide. Under ham laa en stor aapen slette, og han trak i en snor. Døren i tønden aapnet sig, og nedover, med rasende fart, fór to sorte prikker. Flyveren sat spændt og fulgte dem med øinene. Pludselig svulmet den ene prikken og den anden blev helt borte. Faldskjermen hadde aapnet sig.

«Stakkars djævel, han er all right,» utbrøt flyveren, slog motoren atter paa og seilte tilbake til de britiske linjer.

Tredje paaskedag var kaptein Mackey og jeg tilbake efter vor lille tur til Frankrike. Vore oplevelser hadde ikke netop været særlig store, men allikevel hadde vi set nok til at forstaa, at det var ved fronten historie blev lavet.

Min beslutning blev tat. Gjenem den norske legation i London indsendte jeg telegrafisk min avskedsansøkning som norsk officer, og mottok inden ret mange dage et indvilgende svar. Med dette i lommen gik jeg direkte til det engelske krigsministerium, og

en uke efter var jeg utnævnt til kaptein i flyvekorpsset med anciennitet fra 1. januar 1916.

Hvad der tildrog sig i de nærmest paafølgende uker, byder paa liten interesse. Det var flyveøvelser og flyverutine fra morgen til kveld.

I disse dage var det, jeg fra Norge fik nogen ualmindelig hyggelige hilsener. Ondsindede rygtesmede hadde vildledet den største del av den norske presse, og jeg saa paa tryk mit navn som helten i de mest graverende historier.

Misundelsen er stor her i verden, men at den gik saa langt, det visste jeg ikke. Dog, aldrig saa galt, er det godt for noget. Jeg fik mig mangan hjertelig latter i disse ellers saa ensformige dage.

En eftermiddag i mai kom jeg med toget fra London til North Weald. Blandt mine medpassagerer befandt sig den norske sjømandsprest i London, pastor Heuch og frue. De var paa vei til et litet sted i nærheten av min station for at lægge den sidste haand paa arrangementet til festligholdelsen av den snart forestaaende norske frihetsdag. Før vi skiltes lovet jeg pastoren, at dersom veiret var godt, skulde jeg flyve over og hilse paa mine landsmænd den 17. mai. Men da dagen kom, laa taaken tung og tyk, og allerede fra morgenen av stod det klart for mig, at flyvning blev der intet av.

Saa kjørte Stammers og jeg over til «Teydon Bois», hvor de norske holdt tilhuse. Der var en masse mennesker, mest sjøfolk, som var blit torpedert, og stemningen syntes ganske belivet. Men en fest som denne,

der var beregnet paa vaar og sol, maatte uvilkaarlig lide under veirets luner.

Kaptein Stammers og jeg indbød saa med krigsministeriets tillatelse allesammen til at komme over til vor station og fortsætte festligheterne der.

Sjøfolkene syntes begeistret over ideen, og sjelden har jeg set et gladere 17. mai-tog end det, som ut paa eftermiddagen i flyvevæsenets automobiler satte avsted gjennom Eppingskogen mot North Weald.

Ved ankomsten til flyveplassen hadde regnet gitt sig, men taaken laa endnu tæt, og flyvning kunde der ikke bli noget av.

Der fandtes dog andre maater, hvorpaa nordmændene kunde bli underholdt. Ute paa plassen opkastet vi i en fart en svær jordvold, og kilovis av forældet sprængstof blev placert op imot den. De norske gjester stod interessert og betraktet flyvesoldaternes forberedelser. Den lille maskinkanon i forkant av flyveskuret vakte megen opsig, og en gammel hvalfanger-skipper rent kjærtagnet det lille blankpussede vaaben. Han la sig paaknæ i skytestilling bak mitraljösen. Hans magre veirbitte fingre knuget sig skjælvende til avtrækkeren, og med venstre øie lukket lot han blikket fra det høire fare gjennom sigtet, som om han saa noget derute i taakedisen.

«Hadde jeg hat dig, da tysken skjøt paa os, da ved Gud skulde han ha faat det,» mumlet skipperen hen for sig.

«Skyt væk og vis os,» ropte jeg.

Den gamle sjøulk bet tænderne sammen og trykket

løs paa hanen. Skuddene knaldet og ut fra løpet jog de lysende brandkuler. I næste øieblik lød der en voldsom eksplosion, og fra volden ute paa plassen stod en ildsoile op i taaken.

Skipperen hadde reist sig i huk og stod og stirret i forbauselse paa sit verk.

«Undervandsbaaten er borte,» kom det fra mig.

«Ja, get, at fare tilsjøs med den slags greier ombord, skulde være ren moro det.»

Efter denne lille forestilling samledes alle i mand-skapsmessen. Det var rent rørende at se, hvordan vore flyvesoldater anstrengte sig for at gjøre opholdet for de fremmede saa hyggelig som mulig. De visste, at alle disse sjøfolk hadde lidt og strævet for frihet og ret. De visste, at alle disse veirbidte norske mænd hadde trodset døden — ikke en, men hundrede gange for Englands sak. Derfor var det kanskje ogsaa, da tilslut kaptein Stammers satte sig til pianoet, og tonerne av «Ja, vi elsker» strømmet ut i rummet, at hundrede av engelske soldater stod giv agt og lyttet med ærbødighet til den norske fædrelandssang.

Og saa skiltes vi.

Den gamle hvalfanger kom op og grep min haand. «Lov en gammel sjømand,» sa han, «at blir der anledning, saa slip en av disse svære bomberne ned over tyskerne som en hilsen fra tusener av dræpte norske sjøfolk.»

Et øieblik efter knaldet og flammet raketterne. Vore 17. mai gjester var drat bort og forsvundet i taaken.

Saa var det omtrent en uke efter denne festens

stund, vi sat omkring bordet i vor hyggelige messe og mindedes de norske sjefolk. Regnet pisket mot hyttetaket og det ulte saa høst i kakkelovnsrøret. Da pludselig gik allarmen.

Jeg følte blodet steg til mit hode og jeg løp ut paa plassen. Du store alverden hvilket veir! Regn og blæst før mig i ansigtet, og kulsvarte skyer jog med rasende fart henover trætopperne. Flyvning i saadan en nat var den sikre død.

Kaptein Stammers var løpet til telefonen, og et øieblik efter kom han tilbake.

«Zepps, my boy — stand by first machine,» ropte han.

Det var min tønn til at ta første patrulje, og med hjertet i halsen drog jeg over til mit værelse og klædte mig paa.

Da jeg nogen minutter senere kom ut paa plassen, flammet baalene, og to lyskastere forsøkte forgjæves at trænge gjennem det sorte, drivende dække. Som vaate kraaker før mekanikkerne rundt maskinerne, som stod klare utenfor flyveskurene.

«De kan ikke flyve inat, Sir,» sa min motormand og ristet paa hodet. I det samme kom Stammers springende.

«My dear old boy, you have to go.»

Sjelden i mit liv har jeg følt motet svigte som i denne mørke uveirsnat.

Jeg er ikke modig av naturen — dertil har jeg, tror jeg, for meget fantasi; men ved hjelp av viljen formaadde jeg at sette mig bak styret tilsynelatende som et nogenlunde normalt menneske.

Stammers stod blek ved siden av aeroplanet.

«Kom ned, hvis det er saa rent forgalt,» ropte han.

Jeg bet tænderne sammen, vinket mekanikkerne til siden og lot det staa til ut i mørket.

Hvad som tildrog sig i de næste minutter er vanskelig at beskrive; for uhyggeligere øieblikke har jeg aldrig hat i mit liv. Jeg saa de sidste landingsblus svinde under min vinge og jeg følte regnet piske mig i ansigtet. Saa blev alt et kaos av taake og mørke. Kun fosforet paa mine instrumenter lyste. Maskinen kastet sig voldsomt i skylagets lunefulde bølger, og for et øieblik mistet jeg styringen.

Pludselig saa jeg over underkanten av min øvre vinge en hel del flammende baal.

Du store verden, jeg fløi med hodet ned og nærmet mig jorden med svimlende fart. Hvad som fulgte derpaa var rent en mekanisk handling. Jeg gjorde, tror jeg, hvad man senere kaldte en «Half Roll», og kom i sidste liten atter paa ret kjøl. Koldsveden hadde nu helt tat mig og noget inde i mig ropte: «Dette er galmandsverk — gaa ned!» Allikevel fortsatte jeg ind i taaken.

Naar man flyver i usigtbart veir, saa er det en bydende nødvendighet at flyve efter en bestemt plan. Gjør man ikke det, saa kan en likesaa godt opgi haabet om et heldig resultat.

Da mine ophidsede nerver atter kom til ro, indsaa jeg dette og la aeroplanet ret mot vinden. Denne kurs skulde jeg holde til skylaget laa under mig, selv om det skulde gaa timer før jeg saa stjernerne blinke.

De næste tre kvarter syntes som en evighet, og jeg sat bare og stirret ned paa kompasset og instrumenterne. Da med ett likesom lysner det, motoren fik en lettere «pust», og før jeg selv var helt paa det rene med, hvad der var hændt, gled jeg henover et uendelig hvitt hav. Det var som om jeg var kommet ind i en eventyrverden.

En stund sat jeg helt betat av naturens forunderlige pragt. Saa husket jeg min ordre: «Patruljer linjen North Weald London Colney i 12 000 fots hoide i tre timer.»

Det var saamen lettere sagt end gjort. En hel time hadde jorden været borte for mine øine og jeg hadde kun en svak anelse om, hvor jeg befandt mig. Jeg var 13 000 fot tilveirs, og gik ut fra, at i denne hoide blaaste vinden nogenlunde ret vest. I de lavere luftlag var vinden sydvest, og jeg hadde lagt an denne kurs for tre kvarter. Angav jeg min maskines hastighet under styring til 60 engelske mil og vindens styrke til 30, saa skulde jeg efter et skjønsbestik være omkring 25 mil syd sydvest av North Weald. Følgelig gjorde jeg baut skib og holdt det gaaende nord nordøst i litt over et kvarter.

Stod lykken mig særdeles bi, skulde jeg nu atter befinde mig over flyveplassens hjemlige tomter. Dog, der var intet at se, uten det samme eventyrlige hav av snehvite skyer.

Til zeppelinerne saa jeg intet, heller ikke til andre maskiner, og jeg begyndte saa smaat at føle ensomheten trykkende. Koldt blev det ogsaa, og fra vinger

og barduner glitret iskrystallerne omkap med himmelens stjerner.

To timer holdt jeg det gaaende frem og tilbake, og et blekt skjær av dag spredte sig litt efter litt over den østlige himmel.

Da med ett blev det saa stille. Atter følte jeg blodet stige mig til hodet og hjertet slog voldsomt. Motoren var stoppet og intet kunde atter faa den til at gaa. Nedover mot skylaget bar det, mens vindtrykket suste i barduner og stag. Hvordan ialverden skulde dette ende?

Og skylaget kom. Som en, der drukner, kastet jeg et sidste fortvilet blik mot stjernerne, og dermed sank maskinen ned i taakehavet og mørket.

Jeg fik nødlandingsblus i orden og la aeroplanet op mot vinden. Saa sat jeg og ventet med øinene fæstet paa høidemaaleren, mens minutterne snek sig avsted.

To tusen fot viste omsider det lille instrument; men fremdeles var der intet andet at se end de jagende skoddebanker.

Jeg avfyrtte nu en av faldskjermblussene, som faldt, aapnet sig og tændtes.

En spøkelsesagtig flamme jog gjennom taaken, og jeg blev næsten blændet av lyset. Forsiktig i store cirkler fulgte jeg det faldende blus.

Da aapnet skyerne sig som ved et trylleslag, og under mig sortnet jorden. Der skimtet jeg et skogholt, en elv, nogen veie. Jeg snudde aeroplanet. Jo, der laa en slette inden rækkevidde av mit aeroplan. Nedover bar det, først retlinjet, saa i S-svingninger

til utkanten av marken. Tændte saa de to magnesi-
umslys under vingerne og gled, mens gnisterne spru-
tet, indover en græsbevokset eng.

Hvilken vidunderlig følelse atter at kjende jorden
under maskinens hjul! Det var næsten vanskelig at
tro det var sandt.

Jeg steg op i sætet for at se mig om, men saa intet
undtagen nogen træer, som hævet sig mot himmelen i
øst. I det fjerne seilte faldskjermen likesom en ly-
sende komet. Pludselig blev den borte. Ogsaa den
hadde naadd jorden.

Mit flyvetoi slængte jeg av mig og saa la jeg paa
sprang i den retning, hvor jeg hadde set de to veie.
Mange minutter forløp ikke, før der kom nogen bønder
gaaende mig imote.

«Hvor er nærmeste telefoncentral?» spurte jeg.

«Hull,» svarte bønderne og fik mig næsten til at
segne av forbauselse.

Efter mange viderværdigheter landet jeg omsider
om eftermiddagen paa North Weald. En hjerteligere
mottagelse har jeg sjelden faat. Kanske hadde det
været for dem, som hadde staat nede paa jorden og
ventet, mere spændende end for mig i luften.

Kaptein Stammers hadde ogsaa senere paa natten
gjort et forsøk, men var blit nødt til at foreta en lan-
ding like efter starten.

For den 39. squadron hadde det været en anstren-
gende, men ærefuld nat. Paa Suttons Farm hadde
kaptein Mackey været i luften timesvis, og fra Hai-
naoult hadde kaptein Holland sat ut i natten.

Samtlige av os hadde hat nødlandinger paa ukjendt terreng, og allikevel stod vore maskiner, da dagen randt, uskadte og klare til nye togter.

Vor squadron var beregnet paa natlige kampe, men utover vaaren hadde vi dog drevet paa med alle slags øvelser, som kunde være nyttige i tilfælde av et dagangrep av tyske flyvere.

Min maskine var utstyrt med intet mindre end tre maskingeværer, og populært kaldtes den mellem flyvesoldaterne for «The fortified Terror».

Lange tider skulde heller ikke gaa, før jeg fik anledning til at prøve min «ganger».

I begyndelsen av juni hadde nogen tyske flyveangrep fundet sted paa kystbyerne ved Themsens munding, og det var dermed git, at fremtiden vilde bringe et større angrep paa selve Englands hovedstad. Dette skedde ogsaa den 13. juni 1917, og jeg hensetter min officielle rapport om dette møte med maskiner av den tredje tyske bombardements luftflaate:

Fra kaptein Gran.

North Weald.

Til kommanderende officer.

39. H. D. squadron.

Sir!

Jeg har den ære at forelægge for Dem en rapport i anledning flyveangrepet paa London idag formiddag.

Som fører av aeroplanet B. E. 12 nr. 6488 forlot jeg flyveplassen paa North Weald for at utføre skyte-

øvelser i nærheten av Shoeburyness. Idet jeg passerte over aerodromet Suttons Farm, observerte jeg grund-signalerne II og III, og gjorde øieblikkelig klar til kamp. Samtidig saa jeg i en sydlig retning sorte dotter, som jeg antok var røken fra springende granater.

Stadig stigende la jeg kursen i denne retning og nærmet mig Maidstone i en høide av omkring 10 000 fot. Her opdaget jeg et fiendtlig aeroplan, som sterkt forfulgt av to britiske maskiner stod østover. Jeg forsøkte at lægge mig tvers paa fiendens kurs, men fik dermed solen i øinene, og i den sterke taakedis tapte jeg ham fuldstændig avsyne. Styrte derpaa nordøstover og var snart i en høide av 12 000 fot. I denne høide var det ganske frit for taake, og jeg opdaget i nærheten av Southend en fiendtlig formation paa seks svære maskiner. To britiske jægermaskiner angrep ustanselig, men tilsynelatende uten nogensomhelst virkning. Jeg forsøkte at komme op til den fiendtlige formation, men da den var omkring 1000 fot høiere, mislykkedes dette fuldstændig. Efter nogen minutters forløp tapte jeg fienden av sigte.

Ved ankomsten over Colchester vendte jeg om og fulgte nedover langs kysten. Omtrent over elven Crouch saa jeg i det fjerne tvers paa min kurs en liten formation av aeroplaner, som jeg fra først av antok for britiske maskiner.

Da der pludselig begyndte at vise sig røkdatter rundt formationen, skjønte jeg min feiltagelse og la avsted efter dem. De fiendtlige maskiner fløi i en høide av 12 000 fot, og med næsen nedover nærmet

jeg mig noksaa letvindt. Uset kom jeg op i stilling bak den sidste av de fiendtlige flyvere, og med solen ret i ryggen nærmet jeg mig til omkring 50 meter. De tyske aeroplaner hadde to motorer (pushers) og tilsynelatende en besætning paa tre mand. En av dem var placert med en maskinkanon like i forkant av halebæreflaten.

Luften var nu temmelig taaket, og jeg ansaa sandsynligheten for at bli set av tyskerne temmelig liten. Nærmet mig derfor til omkring 100 fot og lot saa begge mine maskingeværer (Louis og Vickers) aapne ild. Observatoren i det bakre plan faldt over kanonen, og jeg koncentrerte ilden paa maskinens centrale del. Den tyske maskine svinget ut til siden og forsvandt under mig. Samtidig aapnet de tre andre aeroplaner ild mot mig, og jeg fandt det klokest at komme undav. Min motor syntes ogsaa at være blit truffet og omdreiningerne var gaat ned til 10 000 pr. minut. Stadig tapende høide styrte jeg mot flyveplassen ved Rochford, hvor jeg landet klokken 1 em. Mine bæreflater var sterkt gjennomhullet og min motor let beskadiget.

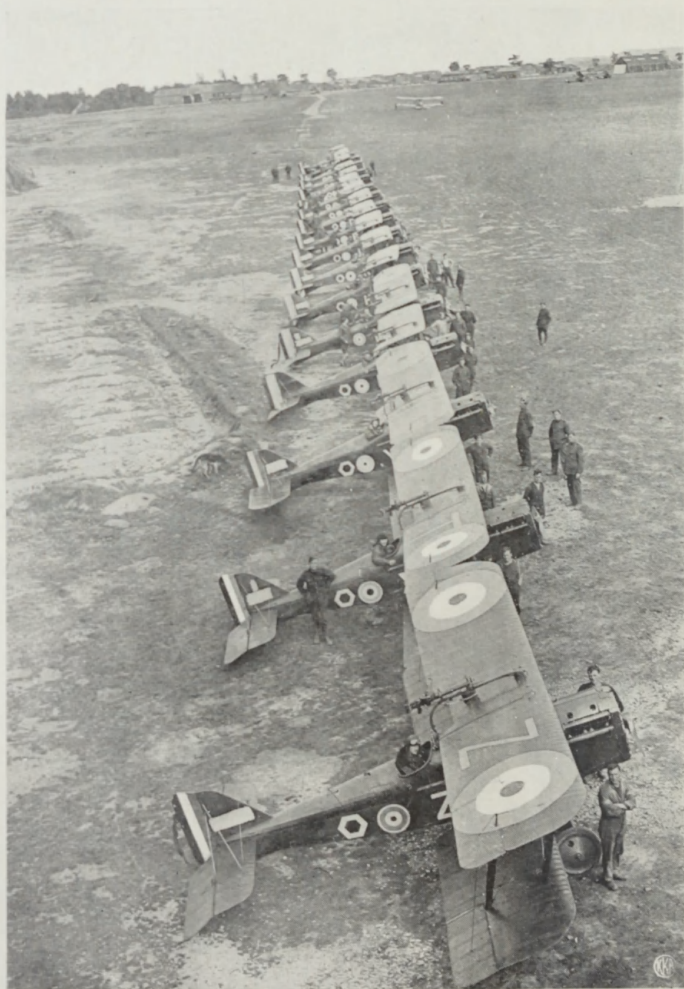
Jeg har den ære at være, Sir,

Deres ærbødige tjener

T. Gran.

Dette tyske angrep vakte voldsom sensation i England og ikke mindst i London, hvor desværre ofrene for tyskernes bomber gik op i hundredevis. Særlig var det Liverpool Street jernbanestation, som hadde lidt med-





EN KAMP-SQUADRON KLAR TIL KAMP

fart. De store glashaller hadde her glimtet i solen og git de tyske flyvere et glimrende maal for sine bomber.

Sandsynligheten for en snarlig gjentakelse av luftangrepet var temmelig stor, og da jeg om eftermiddagen landet paa North Weald, blev jeg beordret av oberst Higgins, som nu kommanderte hjemmeforsvaret, øieblikkelig at dra til Farnborough, forat føre opsynet med bygningen av nogen nye maskiner.

Dagens luftkampe hadde nemlig vist, at vort materiel ikke stod paa hoide med situationen. Tre uker tilbragte jeg ved aeroplanfabrikken. Efterhvert som maskinerne blev færdig, sendtes de til squadronerne ute ved kysten. Det var paakrævet først og fremst at gi forpoststationerne aeroplaner, som ved sin sterke stigningsevne kunde naa op til fienden paa et øiebliks varsel.

De nye maskiner var Sopwith-jagere med 100 hestekræfters roterende motor.

I de første dage av juli var jeg tilbake paa North Weald, men mit ophold her skulde ikke bli av lang varighet, idet jeg den 5. blev beordret til Suttons Farm. Et luftangrep av to fiendtlige formationer hadde den foregaaende dag med eftertryk bombardert kystbyerne Harwick og Felixtowe. Dette blev betragtet som en prøvetur paa et London-besøk, og i hast koncentrerter der paa Suttons Farm de mest erfarne flyvere, som man hadde forhaanden.

Seks SE 5-aeroplaner med 200 hestekræfters Espana Suissa-motorer var utskrevet til stationen, men ved min ankomst til flyveplassen var der kun tre av maskinerne rede til bruk.

Da kapteinerne Mackey, Honnett og Hope allerede hadde lagt beslag paa de tre SE 5, blev der git mig permission til lørdag middag den 7. juli. Dette var torsdag aften, og jeg drog øieblikkelig til London, hvor jeg tok ind paa min klub.

Lørdag morgen vækkedes jeg av tjeneren, som anpusten kommer sættende ind i mit værelse:

«Suttons Farm, Sir, maa øieblikkelig tale med Dem,» utbrøt han.

Jeg løp til nærmeste telefon og hadde i næste øieblik forbindelse med stationen. Det var kaptein Hope, som vilde ha tak i mig.

«Is that you old bean,» lød Hopes stemme.

«Ja,» svarte jeg.

«For goodness sake, hurry up and come along. Mac is away — his «Buss» here and the Huns svarming accross the Channel.»

Et par minutter efter var jeg nede i garagen og sveivet som en besat paa starthaandtaget til min bil. I det samme gik varselskuddene og trompetsignalerne.

Hadde mit kjøretøi været av tysk fabrikat, saa kunde jeg ha forstaat, at patriotiske motiver bevæget maskineriet til at streike. Dog, min bil var en fuld-blods fransk veddeløper, som altid hadde efterkommet mit ønske. Et kvarter arbeidet jeg i mit ansigts sved, saa satte jeg mig ned ute paa gaardsplassen for at kjøln min drivvaate pande. Og mens jeg sat her hensusken i et væld av pessimistiske tanker, begyndte pludselig Londons kanoner at bryte stilheten med dumpe drøn. Nærmere og nærmere rullet tordenen, og

med ett skimtet jeg over hustakene i nord en mægtig formation av fiendtlige maskiner. Rundt om eksplo-der-te granaterne, men intet syntes at kunne rokke de 22 tyske maskiner i deres flugt indover Englands hovedstad.

Det var et storslagent og imponerende skuespil, som utspandt sig mot den graa slørede himmel. Disse fly-vere var vore fiender, hvis ødelæggelse vilde fremkalde et jubelskrik fra millioner av struper. Allikevel tror jeg neppe der var et engelsk født individ, som ikke paa en viss maate beundret denne sælsomme dødsseilads.

Den tyske formation blev glimrende ledet, og hver enkelt maskine syntes som limet til sin plass. Kommet over selve City, snudde formationen og fortsatte østover under samme militære præcision. Atter gjorde jeg et forsøk med bilen, og virkelig, denne gang lykkedes det. I næste øieblik var jeg ute paa gaten og satte i rasende fart ned mot City. Det var Bishops gate og Cannon Street jernbanestationer, som det var gaat ut over denne gang. Gaterne, som under angrepet hadde ligget temmelig øde, begyndte snart at vise tegn paa liv, og ved min ankomst til Londons East End, var menneskevrmlen slik, at jeg faktisk maatte presse mig fremover.

Under dette arbeide fik jeg et indtryk av folkestemningen blandt Londons «fremmede befolkning». De russiske og polske jøder gjorde sig særdeles ufordelagtig bemerket. I aarevis hadde de undrat at gjøre sin pligt, og nu var de de første til at uttale sin indignation over det britiske flyvekrops.

Hadde disse kummerlige individer været i besiddelse av følelser, der var noget beslegtet med fædrelandskjærlighet, da kunde man kanske ha følt trang til at svare paa de høiøstede beskyldninger. Man kunde ha fortalt dem, at tyskernes besøk gik ut paa to ting: at vække misstemning i England, og at binde styrker, som kunde gjøre sig gjældende paa det krigsteater, hvor avgjørelsen skulde findes.

Den materielle ødelæggelse, som tyskernes luftangrep forårsaket, var forholdsvis liten, op procentvis var ofrene for de fiendtlige bomber forsvindende smaa. Dog, disse folk var ikke værd en forklaring, og videre bar det mot Suttons Farm.

Flyvestationen gav ved min ankomst intet indtryk av krig og overstaatte kampe. Julidagens stekende sol vimret i luften og foran messen sat Honnett og Hope i skjorteærmerne.

Da de saa mig, begyndte de at storle.

«Any luck,» spurte jeg.

«Colossal luck, old bean, — we didn't see a hun.»

Dette syntes næsten ufattelig, men taaken hadde stengt for synet i de øvre luftlag. Kun ute ved kysten hadde det været klart, og her hadde vore maskiner angrepet den tyske formation. Særlig hadde flyverløytnant Young av 37. squadron gjort sig bemerket. Med den allerstørste dødsforagt hadde han søgt at splitte den fiendtlige formation. Men desværre, hans glimrende forsøk resulterte kun i døden.

Bedre gik det løytnant Murray av 50. squadron. Han angrep en tysk maskine, som av en eller anden

grund var fraskilt hovedstyrken. Efter en spændende kamp kom han bak sin motstander og fik sendt ham nogen skjæbnesvangre kuler.

Ogsaa Gilbert av 39. squadron hadde hat føling med de tyske aeroplaner.

Dette angrep paa London maa betegnes som en stor sukses for det tyske flyvekorps.

Det hadde lykkedes tyskerne at skape en opinion, som forlangte en øieblikkelig forsterkning av hovedstadens luftforsvar. Dette kunde kun ske paa bekostning av personel og materiel ved Vestfronten.

Den 8. juli fik vi paa Suttons Farm ordre om at pakke vore saker og øieblikkelig flyve vore maskiner over til Hainault. Den 46. squadron var tilbakebeordret fra Frankrike og skulde overta vore kvarterer. Paa Hainault skulde vi sammen med C Flight av 39. squadron danne en ny Sopwith Camel-avdeling.

Hele natten utover arbeidet vi med høitryk, og den næste dag i øsende regnveir bar det over til vor nye station.

Et par dage levet vi i et endeløst kaos. Saa litt efter litt kom der orden i sakerne, og den 24. juli blev vi høitidelig underrettet om, at vor avdeling var blit den 44. squadron.

Jeg tror ikke jeg tar munden for fuld, naar jeg sier, at en prægtigere forsamling flyvere har neppe verden set.

Det er store ord, men jeg kan forsvare dem.

Der var Brand, Murlis, Green, Mackey, Banks, Haynes og ikke at forglemme Armstrong, som blandt akrobatikkens flyvere stod i en stilling for sig selv.

I disse lyse sommerkvelder var der til Hainault en sand folkevandring. Det var ikke almindelig flyvning som præstertes — nei, det var luftpræstationer saa spændende, saa halsbrækkende, at folk skrek over sig av begeistring og forfærdelse.

Den 44. squadron i de dage gik under navnet «The Circus», og kommandertes av major T. Hubbard M. C.

Den 44. squadron var beregnet udelukkende paa gjennom kamp at vanskeliggjøre fiendtlige maskiners angrep paa London.

Major Hubbards personel og materiel var vistnok det bedste, som tiden bød paa, men allikevel var det nødvendig for squadronen at gjennomgaa fra begyndelsen til enden luftkampens teori.

Kamptaktik varierer med typen av aeroplanet saavel som med metoden, som hver enkelt flyver benytter sig av. Der findes ikke nogen linjefast regel, som, hvis den følges, vil gi et heldig resultat; men der findes teorier bygget paa dyrekjøpt erfaring, som kan hjelpe den uerfarne flyver over de første store vanskeligheter.

Det sier sig selv, at et angrep maa fremføres resolut og uten nogensomhelst vakling. Kan man overraske sin motstander, saa byder dette paa uvurdelig store fordele. Overrumling har altid været en av de store heldfaktorer i kamp, og ved krigens overførelse til luften, viser det samme at holde stik her.

For det almindelige menneske synes det kanskje

forunderlig, at en overraskelse kan finde sted, hvor synet ikke begrænses av terestiske gjenstande. Dog maa man huske, at aeroplanet bevæger sig i tre dimensioner, og at flyverens synsvidde er delvis begrænset av selve maskinen og vingerne.

Solen gir ogsaa anledning til overrumpling, idet det er næsten umulig paa en skyfri dag at observere i lysets «brændpunkt».

Drivende skyer maa ogsaa altid betragtes som utgangsstedet for et fiendtlig angrep. Her kan en flyver ligge og vente paa sit bytte, indtil det kommer akkurat i den stilling, som byder angriperen den største chance for sukses.

En overrumpling kan ogsaa iverksættes av en dygtig erfaren flyver, selv om man gjensidig har observeret hinanden. En hurtig manøvre kan i et oieblik bringe en angriper fra en ufarlig til en farlig stilling. Oftest resulterer en slik overrumpling i, at den angrepne flyver taper kontenancen og søker ved hjælp av en retlinjet nedstyrtning at undslippe sin forfølger. Dette er dog at friste skjæbnen, idet flyveren derved lar sit aeroplan bli en relativt set stillestaaende skive.

Maa flyveren av en eller anden grund søke at komme sig bort, bør dette ske ved en skarp klyvende vending.

Enhver manøvre, som resulterer i at tape høide, bør altid søkes undgaat.

I krigens begyndelse fandt luftkampe ikke sted paa grund av, at skytevaabnene i maskinerne enten helt manglet eller var saa ufuldkomne, at noget positivt resultat praktisk talt ikke kunde opnaaes.

I krigens andet avsnit derimot var luftduellerne avgjørende for herredømmet i luften. I likhet med kavaleriet, som paa jorden maa bekjempe og slaa sine beredne motstandere, før de kan erhverve oplysninger, saa maa ogsaa flyveren i luften beseire sine fiender, før de kan fuldbyrde sine pligter.

Utfaldet av en luftkamp mellem to like jagermaskiner vil bero paa to ting: Først og fremst vil det komme an paa flyverens dygtighet i bruken av sit maskingevær. Dernæst vil det avhænge av flyverens behændighet i at manøvrere sin skute.

Det har vist sig ikke bare én, men mangfoldige gange, at det er den fortræffelige skytte, ikke luftakrobaten, der bringer de fleste skalpe til sit belte.

Oberstløjtnant Bishop var i luften en rolig, besindig flyver, men paa skytebanen var han brilliant. Hans kuler forfeilet omtrent aldrig sit maal, og resultatet blev ogsaa før krigen sluttet intet mindre end 73 avgjørende seire.

Skytning i luften kompliceres selvfølgelig meget derved, at baade skytteren og maalet bevæger sig i forskjellige retninger og under forskjellige hastigheter. Hvor dygtig saaledes end flyveren er, kan han høist beregne at ligge i skytestilling nogen faa sekunder. Det blir med andre ord en tvingende nødvendighet for øiet, haanden og hjernen at arbeide automatisk og i forening.

De tyske bombardementsmaskiner, som hadde gje-stet London, var armert med tre eller flere maskinkanoner. De fløi i formation og dannet derved en

slags flyvende fæstning. Individuelle forsøk paa at splitte en saadan samlet og vel organisert fiende var nødvendigvis dømt til at mislykkes. Skulde et resultat kunne opnaaes, maatte en nogenlunde jevnsterk formation indhente fienden for paa et givet signal at gaa til angrep.

Formationsflyvning har gjennom krigens aar litt efter litt utviklet sig til en bydende nødvendighet i bevinget kamp. Samarbeide og gjensidig støtte viste sig like paakrævet i luften som paa land og tilsjø. Da kamp i luften blev til en dagligdags handling, opdagedes det snart, at to aeroplaner, som arbeidet sammen, stod en bedre chance i at føre en luftkamp til et avgjørende resultat, end en enkel maskine.

Det næste skridt var et samarbeide mellem to og tre par, og formationsflyvning var dermed blevet til.

I praksis viser det sig, at seks maskiner er det antal, som lettest lar sig kontrollere under en mands ledelse. En squadronsformation kommer saaledes til at bestaa av tre grupper paa seks maskiner. Naar en styrke paa jorden rykker frem til angrep i aapen krigsførsel, maa hovedtroppen være beskyttet imot overrumpling baade forfra, bakfra og i flankerne. I luften derimot er det kun nødvendig at ha en patrulje svævende over formationen.

Det er let forstaaelig, at en førsteklases formationsflyvning ikke opnaaes paa én dag. At indflyve en squadron til samlet optræden tar mange uker og kræver et vældig arbeide baade av instruktøren og av flyverne. Det har sogar vist sig meget fordelagtig at

placere formationsflyvere nede paa marken, før man gik igang med øvelserne i luften.

En velindfløiet formation kan manøvrere med ganske faa meters afstand mellem maskinernes vinge-spidser. Dog under kamp viser det sig, at ca. 30 meter er den distance, som gir flyveren den bedste støtte. En nødvendighet er det, at hver enkelt flyver helt og holdent forstaar bruken av sin motor. Hvis en pilot forsøker ved bugtninger og vendinger at bibeholde sin plass i formationen, saa vil han meget let kunne komme til at bringe uorden i rækkerne.

Erfarne og dygtige flyvere kan praktisk talt begynde formationsflyvning fra det øieblik maskinerne ruller henover flyveplassen. Dog er det som oftest bedst at ha et rendezvous over et eller andet sted i en bestemt hoide. Naar alle squadroners maskiner er naadd frem til dette sted, placerer man sig paa et signal fra formationens leder.

Naar det bærer til kamp, ophører som regel al placering, mens striden staar paa. Flyveren vælger sin motstander og benytter sig av alle de knep, som staar til disposition.

En saakaldt «Dogfight» er en uendelig mølje av maskiner, som svirrer rundt hverandre lik myg paa en stille sommerdag. Utfaldet av disse individuelle kampe beror selvfølgelig paa dygtighet og held.

Skal en jager eller en énmandsmaskine angripe en motstander med flere bevæbnede mennesker ombord, da viser det sig i praksis, at dette sker bedst ved et

nyanfald nedenfra. Kan man nemlig komme frem til en stilling, som ligger omtrent 100 meter bak og 50 meter under sin motstander, saa har man naadd et punkt, som vanskelig kan bestrykes av fiendens kuler. Den angrepne maskine vil under saadanne omstændigheter forsøke at riste fienden av sig ved hurtig at vende. Dette bør dog ikke lykkes, hvis jagerens fører er en dygtig flyver. Som regel er hans maskine overlegen i hastighet, og ved at vende samtidig som motstanderen, men i motsat retning, skulde den relative stilling bibeholdes.

Den større maskine vil ogsaa i vendingen komme til at gi en udmerket skive, og nogen skud fra jageren kan med største lethed faa den fiendtlige flyver til at gjøre en pludselig nedstyrtning. Herved kommer dog maskinkanonbesætningen i en meget forkjært stilling, og akkurat rolig skytning blir næsten en umulighet. Den angripende jagermaskine kan omtrent uten nogen-somhelst risiko sætte klods ind paa motstanderen og «point blank» sende ham nogen avgjørende kuler.

Med denne lille haandfuld teori gik den 44. squadron til arbejde. For hver dag som gik kunde man merke fremskridt, og den 12. august, da allarmsignalet lød, svinget sig i formation 18 prægtige Sopwith Camels.

Det var ikke én av os, som ikke længtet efter at faa hilse paa vore gjester. Men vi blev skuffet. Da tyskerne nærmet sig London, fik de i det fjerne se to

mægtige skyer paa himmelen. De visste der laa uveir i dem, og saa slap de sine bomber, hvor de mindst var tænkt, og skar tilbake til sit hjemland med etterretningerne om den 44. og 46. squadron.

Dette var det sidste dagangrep, som var beregnet paa Englands hovedstad.

Nogen dage efter denne lille tildragelse indtraf der noget, som næsten kom til at bli skjæbnesvangert for mit vedkommende. Kaptein Mackey og jeg hadde lovet en eftermiddag at flyve indover London og vise for vore venner der, hvad vore maskiner kunde præstere. Vi loopet, vi rullet, vi spandt og fløi med hodet ned. Storbyluftten gjorde os rent beruset. Næsten utkjørte fløi vi tilbake til Hainault.

Under os laa flyveplassen, og vi kunde skimte kammeraterne nede paa marken. Mackey repeterte opvisningen over London. Jeg kunde ikke motstaa fristelsen, og satte maskinen ind i et rasende spind. Nedover bar det med lynets fart, og snart var jorden neppe 1000 fot under mig. Nu, sier jeg til mig selv, legger sideroret midtskibs og skyter høideroret forover saa langt det vil gaa. Men nei, rundt hvirvlet det like fort og — jeg trodde alt var forbi. Saa husket jeg et visdomsord av løytnant Armstrong: I nødsfald bruk motoren.

Jeg slog fuld fart paa, og virkelig lystret aeroplanet kommando. Dog, jorden var allerede der, og i næste øieblik hørte jeg et smeld, saa nogen stjerner, og gik over i et land av lutter drømme.

Da jeg vaaknet stod guttene over mig.

«You had the luck of the devil,» sa Mackey, og han hadde ret. Maskinen var knust til atomer, men selv hadde jeg sluppet med en liten hjernerystelse.

Efter dette uheld fik jeg nogen dages permission. Da jeg atter meldte mig til tjeneste, fik jeg en interessant, men alvorlig besked.

Jeg skulde reise til fronten i Frankrike.

OVER FIENDELAND

Den første september 1917 meldte jeg mig til tjeneste ved den 70. kampsquadron. Det var sent paa nat, men i officersmessen var der endnu et bevæget liv. Man feiret nogen militærkors, som var blit bæret squadronen.

Min mottagelse blandt flyverne var meget hjertelig, men for mit vedkommende ikke netop hvad man kan kalde opmuntrende.

«De er kommet som sendt fra himmelen,» sa chefen, major Nidersole. «Vi mistet fem mand idag.»

Jeg blev derpaa anvist en av de dræpte flyveres telt, og saasnart der gaves en anledning, trak jeg mig tilbake.

En underlig uhyggelig følelse hadde grepet mig, og jeg ønsket mig mange hundrede mile borte fra Estre Blanche.

Det var en vidunderlig maaneklar nat, hele landskapet laa som løftet mot en høiere sfære. En mild bris fik trærne til at suse saa inderlig monotont, og ret som det var kom et blad raslende ind mot teltduken. I det fjerne rullet kanontordenen, og fra tid

til anden stod nordhimmelen som i skjæret fra en
vældig ildebrand. Der laa høst i luften, og jeg følte
mig usigelig trist tilmote. Jeg søkte at skrive, men
alt jeg kunde præstere var følgende sentimentale linjer
i verseform:

Høst, jovist, nu er det høst.
Jeg kjender nok igjen din røst.
Hvert blad, som faldt,
Dens flugt det gjaldt.
I denne nat, mens løvet gulner.

Krig, jovist, nu er det krig.
Jeg kjender nok igjen det skrig.
Hvert skud, som smaldt,
Et liv det gjaldt.
I denne nat, mens løvet mulner.

Saa slengte jeg mig i køien; men kunde ikke faa
sove. Jeg bare laa og kastet mig fra side til side. Da
pludselig rørte sig noget i teltdøren, og ind stak et
hode.

«Undskyld, Gran,» sa en stemme. «Hørte De var
kommet hit til squadronen inat, og maatte hilse paa
Dem. Mit navn er Bickerton».

Jeg saa en stund paa ham, men kunde umulig dra
kjendsel paa hans ansigt. Saa opdaget jeg under hans
flyvemerke det hvite ordensbaand, og i tankerne jog
jeg tilbake til arnestedet for saadan en hæder. Bicker-
ton hadde været med Sir Douglas Mawson i hans
sydpolsekspedition. Jeg hadde læst og hørt meget om
denne unge mand, og det blev med ett for mig, som
jeg hadde mødt en gammel god ven. Mit triste humør

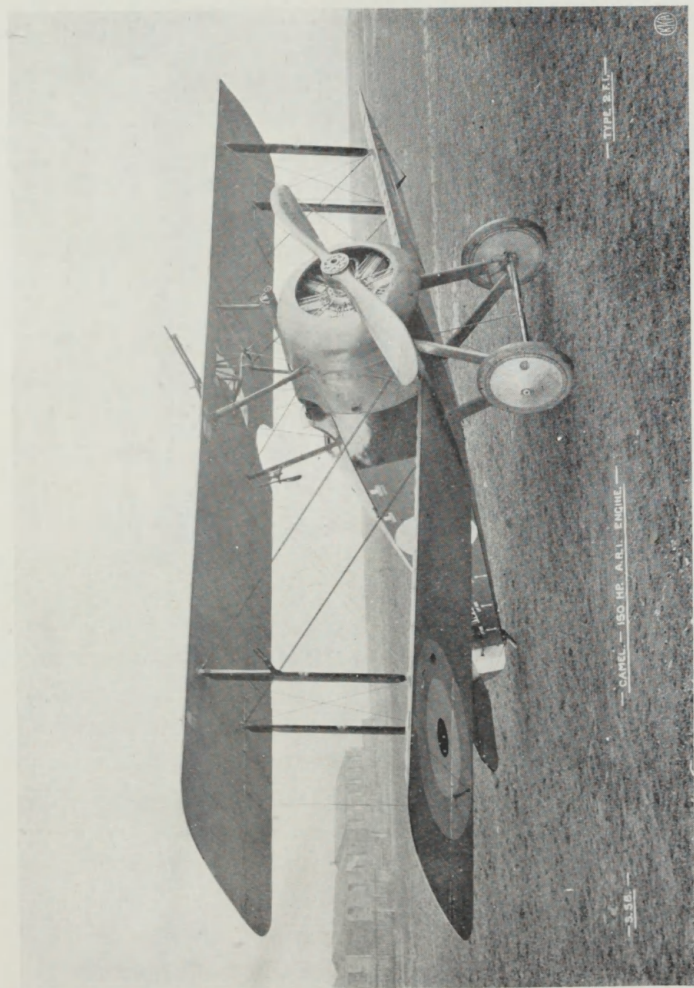
var likesom jaget avsted, og længe blev vi sittende ut-over natten. Støien fra den belivede messe var litt efter litt dødd bort, og klokken nærmet sig, hvad man til-sjøs kalder et vagtskifte, da Bickerton trak sig tilbake.

«Imorgen drar Collett, De og jeg ut paa en liten ekspedition for os selv. Har vi held med os, skal vi nok faa kværket noen tyske pingviner,» sa min nye ven og forsvandt ut i mørket.

Den følgende morgen laa taaken tæt, og squadrons almindelige patruljeren blev indstillet. Ut paa eftermiddagen klarnet veiret, og efter «tea» stod fire av os indover de tyske linjer. Vi fløi i almindelig fire-mands formation med Collett som leder og Bickerton som toppatrulje. Vor høide var omtrent 10 000 fot, idet vi passerte fronten i nærheten av Mont Kemmel.

Beskytningen fra jorden var forbausende svak, og den hele ekspedition tegnet til at bli den rene fornøielsestur. Noen britiske patruljer passerte os i det fjerne, men til fienden saa vi intet. Vi hadde gjort et slag indover byen Courtrai og fulgte elven Lys sydover mot Menin. Da pludselig gjorde Collett et tegn ved at rugge sin maskine. Han ændret kurs og begyndte at stige, saa jeg hadde vanskelig for at holde følge. I næste minut smaldt det bak mig, og idet jeg vendte hodet om, saa jeg Bickerton i kamp med to fiendtlige maskiner. I horisonten saaes flere aeroplaner, og det stod med engang klart for mig, at det kom til at bli «moro» ut av dette.

De to tyske flyvere hadde, efter at ha gjort et forgjæves forsøk paa Bickerton, seilet ut paa siden av



«NICHETTE»

vor formation. De følte sig uten tvil helt trygge ved bevisstheten om, at de i ryggen hadde sine venner. Dog, deres sikkerhet skulde bli dem skjæbnesvanger. For Collett blev de to tyske maskiners irriterende optræden for meget av det gode, og som et lyn gjorde han et skarpt klyvende sving ut tilhøire. I næste sekund var han over halen paa sin utvalgte motstander, og før jeg rigtig blev klar over situationen, slog der en vældig flamme ut fra den fiendtlige maskine. Som et vissent blad sank den et stykke, men saa pludselig skar den ret ned og forsvandt lik en brændende fakkel. Den skulde ialfald aldrig mere komme til at gjøre nogen ugagn.

Bickerton hadde gjort et utslag mot «Hun» nr. 2, men den undgik kamp og antagelig undergang ved et hurtig tilbaketog i retning av sine stadig nærmere kommende venner.

I nyssluttet formation fortsatte vi i retning av Ypres og var omtrent over den lille landsby Dadizeele, da de syv forfølgende tyskere laa os paa skudhold i kjølvandet. Som kursen laa, hadde vi solen i vor favør, og saalænge vi kunde holde fienden bak os, var der intet større at frygte. Dog, skjæbnen vilde det slik, at kamp skulde der bli. Vor formationsleders motor begyndte nemlig at gjøre spetakkel, og i ganske kort tid kom den tyske formation stigende op paa siden av os. Vi truedes med andre ord med at bli avskaaret, og vi blev nødt til at gjøre et eller andet for at forhindre tyskernes manøvre.

Atter rugget Collett sin maskine for i næste øieblik

at gi ordre til angrep. Som et rovdyr, der kaster sig over sit bytte, skar vi op i forkant av de tyske maskiner. Vort angrep kom uventet, og den fiendtlige formation splittet sig og vendte.

Foran mig laa pludselig paa kloss hold en tysker. Jeg gav den det glatte lag og den dukket med mig i hælene. Da gjorde han til min glæde den skjæbnesvangre feil, som har kostet saa mangen en flyver livet: Han styrtet sit plan lodret nedover, og min opgave blev letvindt. Hans maskine var for mig som et forankret maal, og gjennom et kikkertsigte fulgte jeg mine kulers bane.

Stakkars fyr, nybegynder maa han sagtens ha været, men det var jo igrunnen ogsaa jeg i bøddelfaget.

Min maskine var under denne manøvre kommet ned til 1500 meters høide, og jeg saa intet til kameraterne. Nogen minutter kredset jeg rundt, men satte saa kursen hjemover. Til min glæde møttes jeg av Bickerton og loiltnant Martin. Ogsaa de hadde hat heldet med sig. Collett var derimot endnu ikke kommet, men efter sigende var han altid sidste mand tilbake og første-mand ut. Dette viste sig heldigvis at holde stik ogsaa denne gang. En halvtime holdt han os i spænding, saa kom han sættende med motoren hostende og stønnende indover flyveleiren. Tyskerne hadde, efter at være kommet sig av forbauselsen, lagt sig efter hans forkroblede maskine.

Der stod intet andet for Collett tilbake end at faa henlagt kampen til jordens umiddelbare nærhet. Dette lykkedes ham ogsaa, og med halsbrækkende akroba-

tiske kunster hoppet han over trær og huser, mens maskinkulerne fra jorden og de forfølgende tyskere suste ham om ørene.

Saadan en færd var ikke netop egnet for de tunge og mindre manøvreedygtige tyske maskiner. De følte sig yderst ubehagelig tilmote og opgav tilslut forfølgelsen.

Vor chef var begeistret over vor lille episode og stillet øieblikkelig sin vogn til vor disposition.

I solnedgangen bar det i susende fart henover en av disse typiske nordfranske landskaper, hvor veien slynger sig mellem høie popler, gjennom kanaler og gjennom utallige smaa skidne og faldefærdige landsbyer.

Vi skulde paa besøk til en av de nærliggende squadroner. Overalt vrimlet det av soldater, som i blandede tungemaal tilropte vor bil. Der var vore egne glade, syngende gutter, der var portugisere, belgiere, kinesere og franskmænd. En utrolig forvirring for baade hørsel og øine.

Det var mørkt da vi kom frem til vort bestemmelsessted. Squadronens smaa hytter laa samlet i en liten klynge i utkanten av et skogholt. Det lyste fra de smaa vinduer, og imot os strømmet lyden av stemningsfull musik. Der var igrunden noget saa norsk i det billede, som laa foran vort blik. Snart sat rundt aftensbordet et halvt hundrede glade mennesker, hvis opromte stemmer fik musikkens toner til at synes saa langt, langt borte. Da med ett lød en skarp pipen, og et øieblik efter slukkedes det elektriske lys. Et sekund eller to blev alt stille, saa brøt atter uveiret løs.

«Hurrah-Huns overhead,» brølte man, saa det rent gjorde ondt i ørene.

Over flyveplassen laa nattetaaken som et let slør, og i øst, mellem træstammene, stod en maane fuld og rund. Fra det fjerne lød likesom en langdrat ynkende klage. Enkelte søkelys sendte sine matte straaler henover himmelen i retning av lyden, og gulrøde blink av springende granater laa som en krans over den mørke skog. Nærmere og nærmere kom motorynket, og tilslut syntes det som om det lød ret over vore hoder.

I det samme jog en fløitende lyd gjennom luften og i næste øieblik steg en vældig flamme op fra utkanten av flyveplassen. Vi løp ind og kastet os ned mellem træerne. Atter lød der et voldsomt drøn, nok et, og det ikke langt borte. Da pep det ret over vore hoder, og før vi fik riktig tid til at samle vore tanker, smaldt det omtrent i vor midte. En ildsoile næsten blændet vore øine, og jord og sten kastedes med voldsom fart indover os mellem skogens stammer.

Jeg fór op næsten bange for det syn, som jeg trodde ventet mig. Dog, som ved et under hadde bomben eksplodert i en dyp grøft, og der var intet andet at se end et vældig krater. En stund efter sat vi atter i messen. Alle var enige om, at noget maatte der kunne utrettes for at stoppe disse natlige tyske flyvere.

Kaptein Collett og Bickerton mente, at i en maaneskinsnat kunde man uten større fare og vanskelighet flyve en Sopwith Camel. Dette trodde ogsaa jeg, men foretrak personlig en Sopwith «Pup» for et saadant eksperiment.

Ved tilbakekomsten til flyveplassen ved Estre Blanche samme nat stod vi paa nippet til at bevise vore ord. Men en tyk natskodde kom rullende ind, og før vore maskiner var ute av skurene, laa maanen indhyllt i et tykt, tungt teppe. Den følgende dag oprandt med vind og drivende skyer. Ved 6-tiden satte morgenpatruljen avsted og kom tilbake ved frokosttider. Den hadde mistet to mand og var blit temmelig ilde behandlet. De to flyvere, som var gaat «West», var reneste nybegyndere og hadde aldrig været i kamp før. De hadde sakket agterut av formationen og blit nedskutt omtrent uten kamp. Det er de første turene over fiendeland som i regelen er de mest skjæbnesvangre for en flyver.

Flyvekorpsets stadige og voldsomme vekst, tillike med de enorme tap gjorde det nødvendig at sende unge folk ind i ilden længe før de forstod den fulde bruk av et aeroplan.

Et slaaende eksempel paa en nybegynders første tur, var en ung løytnant, som kom til squadronen fra England sammen med mig. Han var voldsomt ivrig efter at komme over de tyske linjer, og snart fik han sin lyst opfyldt. Hans formation blev overfaldt av et overlegent antal fiender, og en uhyggelig og blodig kamp fulgte. Pludselig saaes den unge løytnants maskine at kjøre ret ut av kampen før i næste øieblik at forsvinde i horisonten. Saaret, tænkte hans kamerater, og fortsatte den ulike kamp.

Men det var ingen kuler, som jaget ham avsted. Nei, kamptummelen hadde likesom lammet hans ner-

ver, og som en drukken, der ikke er sig sin handling bevisst, fór han avsted uten plan eller maal. Tilslut, da han befandt sig helt nede paa kysten ved Boulogne, besvimte han, og med rasende hastighet styrtet hans maskine mot klipperne og knustes.

Det er ikke min hensigt at følge begivenheterne fra dag til dag. Kampflyvning er vistnok spændende, men allikevel er den ene luftduel noksaa lik den anden. Man kommer ind i en slags rutine og gaar til arbeidet forholdsvis mekanisk. Ofte gaar der dage og uker uten at man ser det spor til sine motstandere, og for at gi sine følelser luft, angripes tog, tropper og skyttergrave. Smaa 25 punds bomber fæstes ogsaa til jagerne og i kveldingerne bærer det saa over til de fiendtlige aerodromer.

Dagsprogrammet for en kampsquadron er meget enkelt. En morgenpatrulje og en aftenpatrulje er de viktigste faktorer. Er der stor aktivitet ved fronten, saa hænder det ogsaa, at en formiddagstur blir arrangert.

Livet som flyver virker yderst forskjellig paa de forskjellige gemytter. Som regel tror jeg dog, at det virker sterkt slappende paa nerverne, og de fleste officerer ved en jagersquadron er av et nervøst temperament. De er rastløse og føler sig bedst tilmote, naar noget rigtig spændende foregaar.

Jeg har mange gange forsøkt at definere hvad igrunden menes med tapperhet. Under mit ophold ved den 70. squadron fik jeg anledning til at se saa mange eksempler paa mot og uforfærdethet, at jeg kom til et resultat.

Jeg mener, at tapperheten er en følge av en sterk vilje. Mere end én gang har jeg set mænd gaa bleke og elendige til sin maskine. De samme mænd har jeg set komme tilbake koldsvedende og utkjørte, men med et resultat, som kaster glans langt utover squadronens virkefelt.

En sterk fantasi gjør mennesket frygtsomt, og det er kun viljekraften og pligtfølelsen, som kan drive det avsted, hvor døden ligger paa lur.

Jeg har møtt mennesker, som verden vilde kaldt kujoner, og jeg har fundet omtrent uten undtagelse, at disse mennesker var individer, som viljeløst gik rundt og svævet i fantasiens rike.

Det er ogsaa i grunden let forstaaelig, at fantasien kan gjøre et menneske bange og frygtsom. For det fantasirike menneske er livet en uendelig række billeder. Skal han utover fiendeland, ser han krigens rædsler for sig, og hjertet begynder at slaa. Da maa der viljekraft til, for ellers staar stakkaren hjælpeløs og fortapt.

Jeg har ogsaa møtt mennesker, som av naturen var frygtløse. De levet i oieblikkets verden, og fantasiens drømme plaget dem ikke. Hvad de ikke følte, saa de ikke, og hvad der kunde ske, bekymret dem litet. Denne slags mænd er utvilsomt de rette mænd for en kamp-squadron. De lever og dør bekymringsløst.

Min tid ved den 70. squadron skulde ikke bli av lang varighet. Som følge av en vellykket flyvetur i maaneskin med en Sopwith Pup, blev jeg beskikket til 101. squadronen, der netop var kommet fra England.

Denne squadron var helt og holdent beregnet paa natbombardement og dens materiel bestod av de udmerkede og sikre F. E.-maskiner. Den var stationert i nærheten av Clairmarais-skogen, som laa nogen faa engelske mil fra St. Omer. Paa denne by hadde tyskerne utover eftersommeren lagt sin specielle elsk, og en kampflyver paa lur i disse egne skulde ha gode muligheter, hvis veiret var nogenlunde rimelig utover høsten.

Denne beskikkelse vakte hos mig en ikke saa liten glæde, for i 101. squadronen befandt sig nemlig mine to gamle venner Stammers og Payne.

Den 10. september var jeg nogenlunde etablert paa mit nye hjemsted, og allerede den næste dag fik jeg anledning til som fører av en bombardementsmaskine at opfylde et litet letsindig løfte, som jeg engang hadde git en norsk torpedert ishavsskipper.

UTDRAG AV MIN DAGBOK 1917

Tirsdag 11. september.

Efter en lang dag i ventende spænding drog jeg ved 9-tiden ikveld sammen med løjtnant Scott indover de tyske linjer. Efter det første sving rundt aerodromet skimtet vi i det fjerne kanonglimtene. Med vinden i ryggen bar det indover Ypres. Landskapet omkring rødmet i skjæret fra vældige brande og kanonglimt. Natten var mørk. Vi var 5000 fot tilveirs, og selv fra 2000 fots høide kunde vi ikke se jorden. Jeg smøg mig mellem søkelysene, som jaget efter lyden. Min ordre var at kaste bomber over en eller anden jernbanestation. Pludselig saa jeg under mig et vidunderlig fyrverkeri, det var som en blaagul elv, der slynget sig avsted. Den syntes at komme nærmere og jeg ændret kurs. Saa slukket fyrverkeriet, bare søkelysene og de funklende stjerner fortsatte sit verk. Min motor arbeidet lydlost og nedover bar det mot maalet. Rundt om sprang granaterne. Det var som meteoror, der kom og svandt. Dumpe drøn av bomber, som sprang, naadde mit øre. Kameraterne hadde begyndt sit verk. En lyskaster fik

mig i sin straale. En skarp vending, og jeg sideglede under lyset. Nedover gik det, et jernbanelegeme og en station laa under mig, og jeg frigjorde en 112 punds bombe. Et par sekunder — et glimt — et dumpt drøn. Igjen trak jeg i haandtaget, og min sidste bombe fór avsted nedover. Jeg hørte en vældig eksplosion, og mit arbejde var fuldført.

I skjæret fra den flammende station blev kursen sat for fuld fart hjemover. Overalt fór søkelysene omkring. De hadde nu ledesnor i lyden fra motoren, og for et øieblik blændedes jeg fuldstændig av de hvite straaler. Et kvarter sat jeg og stirret ut i natten. Saa saa jeg glimtet fra vore egne kanoner. Tændte vore lanterne og vore egne søkelys lot os fare. Landet snart efter i god behold paa aerodromet. De fleste andre hadde ogsaa fundet maalet for sine bomber.

Onsdag 12. september.

Her har været liv i leiren ikveld. Jeg har været plasskommandant og sendt ut 11 maskiner til forskjellige maal. De fleste kom tilbake med uforrettet sak. En B. E.-12 maskine kom glidende ind. For et øieblik syntes den at forsvinde bak nogen trær — saa lød der et brak, som kunde høres langveis. Mekanikere og offiserer styrtet ut i mørket. Da de første meldinger kom, oversteg de mine mest optimistiske forventninger. «All right, kun sterkt forslaat.»

Rent utrolig. Rende ind i et træ med 150 km. fart uten at dræpe sig. Lykken smiler undertiden.

Torsdag 13. september.

Prøvkjorte iformiddag «Fudge». Fløi til Calais; men regn og taake gjorde flyvning ualmindelig ubehagelig. Det stormer og regner ikveld. Det drypper saa vidunderlig gjennom teltduken og uldtepperne damper av væte. Fristende tilholdssted for natten blir det nok ikke. Dog, vi kan ikke beklage os over tilværelsen. Vi har det saa godt som det overhodet lar sig gjøre. Kaptein Stammers, Payne og Chambers har sittet timevis i mit telt og vi har druknet alle pessimistiske tanker i et vældig bæger kakao.

Fredag 14. september.

Da vi vaaknet imorges, skinnet solen vidunderlig fra en skyfri himmel. Fløi en tur op til Calais; men der var taake i Kanalen og «Blighty» laa skjult for vore blikke. Min natkamppmaskine er endnu ikke blit mig tildelt, saa endnu en stund faar jeg more mig med at kaste bomber. Chefen for vor squadron er en ganske ung fyr, Fiennes. Han er svært interessert i sit arbeide, men gjør et genert indtryk. Vi kommer forresten udmerket godt overens.

Lørdag 15. september.

Stor fest ikveld over i 100. squadronen. En bedre middag kunde ikke serveres hverken paa Savoy eller Carlton. Major Blomfield av 56. squadron hadde bragt med sig sit 20 mand sterke orkester, og musikken alene kunde faa stemningen til kulminationspunktet. Rent forbauset blev jeg, da vi efter middag kom ind i squa-

dronens «teater». I illuminert skrift stod skrevet: «Theatre Royal». «Somewhere in France». Det var skuespilleren og flyveren major Robert Lorraine, som i krigens første aar hadde bygget dette Thalias tempel. I sin almindelighet var det mandskapetets messe. Nu ikveld straalte blussene og musikken bruste, som om vi sat i en operasal. Hvad der blev budt paa av underholdning, var førsteklases, og jubelen løftet sig under taket.

Efter forestillingen samledes vi i den festklædte officersmesse til en soupé, der næsten slog middagen av marken. Talerne gik bordet rundt, og meget vrøvl og sludder blev sagt. Det begyndte saa smaat at lysne av dag, da Stammers, Payne, Middleton og jeg kom tilbake til Clairmarais.

Søndag 16. september.

Tilbragte nogen timer i St. Omer. Veiret var vidunderlig, og jeg sat en stund og solte mig. Forunderlige disse franske indbyggere. De tilbringer natten dypt begravet i sine kjeldere av frygt for fiendens bomber, og om dagen gaar de smilende rundt, som om verden gik sin jevne, rolige gang. Hører idag, at den 70. squadron har hat vældige tap. Baade Collett og Bickerton er blit let saaret.

Mandag 17. september.

Stygt veir med storm og regn. Blomfield var paa besøk, og han fortalte mig, hvordan han fik sammen et saadant glimrende orkester. Da den 56. squadron blev dannet, gik han rundt til alle Londons restauran-

ter og spurte musikkorpspersonalet, om de ikke vilde komme med ham. Almindelig vernepligt stod for tur, og bedre at faa en god vant job end at stifte bekjendtskap med tyskernes bajonetter. Dette indsaar de fleste, og Blomfield valgte sine spillemænd.

Onsdag 19. september.

Inat koncentrerer vi til angrep paa Ypres-Armén-tièresfronten og ved daggry imorgen gaar det over «the top». Ikveld er det vor opgave at bombardere de bakre tyske linjer. Desværre er veiret meget truende. I eftermiddag hadde vi besøk av en general, som i et kort foredrag satte os ind i angrepsplanerne. Kan vi faa trykket fienden tilbake nogen mil øst av Ypres, da vil vi komme i besiddelse av nogen dominerende aaser. Vort artilleri er rykket nær de forreste linjer, og vi skal imorgen tidlig, straks vore gutter gaar til verket, kaste ut en sperreild paa 2 kilometers dybde. En svær tysk kanon har i dagens løp bombardert vor flyveplass' aller nærmeste omegn.

Kl. 10 kveld: Trods styggeveiret sendte vi efter planen fem maskiner indover fronten straks mørket faldt paa. To av maskinerne naadde frem til maalet og fik utført et godt arbeide. Gjennem stormen og regnet høres nu drønnene av de svære kanoner. Vi sitter alle klare til at lette, hvis veiret bedrer sig en smule.

Torsdag 20. september.

Slaget skrider frem. Sidste telegrammeldinger udmerkede. Alle planer fuldført. Motangrepet forfeilet,

Anden armé 500 fanger. Femte armé over 1000 tyskere. Var i eftermiddag pr. bil opover til Ypres. Tropper overalt. Vore reserver synes sterke og i et glimrende humør. Lysten til at gaa tilveirs og ta del og hjelpe vore fæller i skyttergraven er intens. Men hvad kan man gjøre, naar himmelens sluser er aapne og stormen raser? Intet, uten at ærgre sig over, at vi aldrig har veirguderne med os.

Fredag 21. september.

Slik en lyksalig morgenstund. Et underlig liv dette. Sitter nu i verdens deiligste solskin og nyder en vel-fortjent frokost. Netop tilbake fra «Hunland» efter en tre timers togt. Montro hvor mange sjæle vi har ekspedert i denne lyksalige morgenstund. En liten landsby paa nogen tusen individer (tyske tropper) var gjenstand for vore angrep. Slap ned i en husklynge fra 600 meters hoide en 120 kg. bombe. Eksplosionen næsten løftet mig av sætet. — Huserte efterpaa rundt og skjøt med maskingevær paa lyskastere og befærdede veie. Kulerne sang rundt os. Ved tilbakekomsten over linjen spilte vore kanoner paa alle kunstens strenge. En sperreild lynte under os som gnisterne fra en skorstensbrand i vind. Ikke et skud nu og da — nei, tusender i sekundet.

Kveld: Desværre er kaptein Hatfield og løytnant Ewing endnu ikke vendt tilbake, og dermed er det nok givet, at de er gaat «west». Veirguderne har endelig staat os bi.

Lørdag 22. september.

Det blev saamen en urolig nat. Ved 7-tiden satte vi maskinen med kurs for Roulers. Over i fiendeland var det uhyggelig mørkt. Et søkelys nu og da, en ildkule her og der. Agter gulnet en ungdommelig maane. Vi fløi meget lavt, og trods mørket kunde vi se de hvitnende veie. Rent utrolig — de syntes helt blottet for trafik.

Jeg har en mistanke om, at tyskerne paa en eller anden maate forstaar at maskere sine kunster. «Hunland» er som regel et eneste uforstaaelig mørke, mens der paa vor side av linjen flammer et utal av lys. De tyske flyvere arbeider under langt lettere forhold end os. Som regel blaaser vinden sydvestlig, og hænder det noget med motoren, saa kan de somoftest gli tilbake til hjemlige tomter. Styggeveiret kommer altid vestenfra, og ofte har det hændt os, at vi er reist ut i straalende maaneskin for paa tilbakeveien at rende ind i storm og taake.

Vi har ogsaa ordre om kun at bombardere militære punkter paa grund av den civile befolkning, som jo er fransk eller belgisk. Tyskerne har bare at flyve omkring paa maa og faa over en by og slippe sine «egg».

De sidste dage er dog den civile befolkning ifølge vore spioner sendt ut av Roulers og Menin, og vi har derfor mere spillerum. Da vi nærmet os Roulers, saa jeg granaterne ligge i en krans over byens sydlige del og jeg forstod at kameraterne gik til angrep i den retning. Hele himmelen var et levende fyrverkeri, og det syntes utrolig, at man skulde kunne komme helskindet

fra et saadant togt. La saa kursen indover, og fra 4000 fots hvide gled vi ned med avslaat motor mot byens centrum. Ubemerket kom vi paa skudhold, og et par sekunder senere blinket det i natten mellem husene, som syntes likesom at løftes og bli borte. Et søkelys blev for ubehagelig, og vi gav det en salve fra maskingeværet, som satte det ut av virkning. Hjemover bar det og en halv time efter landet vi i god behold.

Onsdag 26. september.

Vi arbeider nu i intim forbindelse med infanteriet. Naar der er et «lull» i operationerne ved fronten, saa reflekterer det paa os og gir os mere pusterum. For den uindviede vil det kanske synes som om en flyvers hele arbeide bestod i at ta en maskine indover fiendeland et par gange i uken. Det er ikke saa. Flyverens største arbeide ligger i at holde sin maskine iorden, saa han paa et øiebliks varsel kan stige tilveirs. En overfladisk behandling av aeroplanet resulterer som oftest i en skjæbnesvanger katastrofe. Efter flere dages «hvil» bærer det inat ind over Hunland igjen, hvis veiret tillater det.

Kveld: Over hele fronten gaar infanteriet atter til angrep, og fremgangen er god. Vi blev inat mottatt efter alle kunstens regler, og ved hjemkomsten til flyveplassen var min maskine i en sørgelig forfatning. Jernsplinter fra «archy»*) fandtes overalt og mine bære-

*) Archy kaldes granatekspllosionerne mot luftfartøier.

flater var som bunden av en sil. Hvordan man undgaar at bli saaret, synes uforstaaelig.

Torsdag 27. september.

Vi er vellykket tilbake fra Ghent. Mit aeroplan er gjennemhullet og en kule er gaat tvers igjennem styrehuset. Vi blev paa det varmeste mottat av hver by og landsby, som vi passerte. Rundt Ghent var der et djævelsk fyrverkeri. Tyskerne synes at indstille sine granater paa 4000 fot. Paa hjemveien observerte vi et aerodrome, hvor svære tyske maskiner holdt til. Flyveplassen var sterkt oplyst, og vi saa de tyske maskiner starte. Uten tvil — det er hjemmet for de tyske Gotha-maskiner, som forstyrrer vor nattefred. Fra dette aerodrome er der lyskastere eller rettere sagt fyrtaarn, som fører ret frem til fronten. En rød og hvit lanterne amtrent 200 meter fra hinanden. Det tyske luftfyrssystem er meget godt. Dog saa godt, at det hjælper baade ven og fiende.

Fredag 28. september.

Det hører til nattens orden nu at dra milevis indover «Hunland». Drog ved 7-tiden ikveld mot Ghent. Fulgte senere tyskernes fyrtaarne helt til aerodromet nær Thielt og slap i et beleilig øieblik en 230 punds bombe ned i de tyske flyveskur. Angrep samtidig med maskingevær nogen tyske flyvemaskiner, som stod ifærd med at lette. Resultatet uvisst, men en av maskinerne syntes at ta fyr.

9 — Under britisk flag.

Hjemveien gik i 5000 fots høide i et vidunderlig maaneskin. Under mig laa et hav av lette, hvite skyer. Lyskastere søkte forgjæves, og de opnaadde bare at forgylde de drivende skyer. Rundt omkring sprang dog «archy». Det var rent en fornøielse at betragte tyskernes bortkastelse av ammunition.

Lørdag 29. september.

Paynes «Smudge» blev igaar fuldstændig skutt i filler. Et rent Guds under han kom tilbake. Hundreder av huller i skrog og vinger og de fleste kontroltraade over tre kvart avskutte. Deilig maaneskin. Alle brukelige maskiner mot Ghent inat. Endelig har jeg idag faat min Scout, som høitidelig er blit kaldt «Nichette».

Søndag 30. september.

Her er inat voldsomt fyrverkeri, og mot de lette, hvite skyer kan vi se de tyske maskiner svæve over os. De fleste har kursen mot St. Omer. Det er en uhyggelig følelse at ha dem slik over sig. En føler sig saa hjelpeløs. Bare «Nichette» var kampberedt. Mistet atter to mand inat.

Mandag 1. oktober.

Jovisst — vi fik en smule hjertebanken inat. Vi laa saa tryggeligen og sov, da den kjendte tyskelaaten vækket mig. Der laa uveir i luften, og i næste øieblik brøt det løs. Ret over vore hoder pep det — saa en voldsom eksplosion — en til, 3-4-5-6-7. Skjæbnen

være takket, skogholtet like bak vore telter hadde tat støtet.

Var imorges en tur indover fronten med «Nichette». Dog intet at gjøre, og min lyst paa krangel blev skuffet. Traf i nærheten av Armentieres en avdeling av 56. squadron, som netop hadde nedskutt sit offer nr. 200. Slog følge med formationen og blev med over til Estre Blanche. Den 70. squadron er nu paa grund av svære tap trukket ut av dansen for en tid. Hører, at den tyske flyverløytnant Voss er nedskutt efter en glimrende motstand. I tyve minutter kjæmpet han med fortvilet tapperhet mot vore maskiner. Han kunde ha undkommet, da kampen førtes like over de tyske linjer, men syntes rent at søke døden. Samtlige av vore flyvere holder ham for Tysklands første kampflyver.

St. Omer har lidt ganske svært under nattens angrep. Det er næsten utrolig, men det ser ut, som om de tyske flyvere søker efter vore hospitaler. Paa to forskjellige dele av byen var det gaat ut over det røde kors. Tyskerne hadde før bombeattentatet utkastet et magnesiumblus for at se omgivelsene. Jeg var paa nogen av de herjede hospitaler ieftermiddag, 17 mennesker dræpt og mangfoldige saarede. Blandt de dræpte var tre «søstre». Man blir rasende, naar man ser sligt, og lover sig selv at gjøre gjengjæld.

Tirsdag 2. oktober.

Ikveld var veiret truende og det var derfor en viss overraskelse, at vi pludselig fik allarm. Like efter hørte vi Gotha-laaten, og et par minutter efter 6 vold-

somme eksplosjoner like bak den 27. squadron, som ligger 1 km. borte. Samtlige her løp for livet og spredte sig utover jordene. Telter og skur er ikke netop stedet at opholde sig i. Igaar nat blev paa en av vore flyveplasse en flyver dræpt og 14 saaret av tyskernes bomber.

Torsdag 4. oktober.

Regnet og stormet i hele dag. Dog, vore tropper, som i dagningen gik til angrep, hadde heldet med sig. Tyskerne hadde planlagt at angripe os imorges, men vi kom dem i forkjøpet, og tre av fiendens divisioner blev fanget i vor «barrage». Forbifarende beretter, at vore folk fuldstændig vasser i døde tyske soldater. Alle dagens maal blev naadd og med usedvanlig ringe tap. — Det rygtes, at tyskerne forbereder en retræt. Deres næste forsvarslinje ligger omtrent 50 mil tilbake. Vi har nu kilet os vel frem øst av Ypres, og agter at fortsætte vor fremtrængen langs Ypres—Roulers.

Fredag 5. oktober.

Jeg er paa Gotha-vagt og sitter parat til at lette paa et øiebliks varsel. Men veiret er usikkert, og ett er visst: de tyske natflyvere er i den retning forsigtige herrer. De meteorologiske rapporter, som i regelen er meget paalidelige, forutsier taake i løpet av natten, og vore maskiner, som har gjort et forsøk mot Thielt, er vendt tilbake med uforrettet sak. Over hele fiendeland laa tykke skyer, som syntes at drive indover mot vore linjer.

Lørdag 6. oktober.

Vor squadron har de sidste dage mottat en hel del nye flyvere saavel som observatører. Som regel er de alle nybegyndere av en meget elementær klasse. Det viser sig allikevel, at de fleste av disse folk snart blir ganske brukelige mennesker. En morsom liten episode fandt sted i luften inat. Det utrygge veir hadde gjort de fleste flyvere overbevist om, at der intet vilde bli utrettet i løpet av natten, og hadde git sig til at feste. Saa gik allarmen, og en flyver og hans observatør gik i meget sterk animert tilstand til verket. Mange øieblikke forløp ikke, før flyveren er i vildrede om sin stilling. Han spør gjennom telefonen sin observatør, men faar intet svar. Saa gaar et tidsrum av to timer, og observatøren vaakner. Han ser utover i mørket, men ser intet, uten taake og mørke skyer. Forfjamselsen griper ham og han læner sig over til piloten, hvem han tilroper med sine lungers fulde kraft: «We are lost». «Yes, for the last two hours — Go to bed again», svarte flyveren.

En anden ny pilot drog op i en B 2 E-maskine for at sætte sig ind i fyrssystemet. Imorges kom telegram fra et sted i nærheten av Perronne. Flyveren hadde tat kanonglimtene for fyre og landet omtrent 150 mil borte fra sit hjemsted.

Veiret er koldt og regnfuldt, men vi holder os allikevel parate til aktion.

Stammers er paa ferie, og jeg flyver hans maskine. Jeg har faat ordre om at føre en patrulje over et sted,

som heter Iseghem. Det er et meget viktig punkt og skal ødelægges «at all cost.»

Søndag 7. oktober.

Ved 3-tiden imorges purrede vi atter ut. Det var kaldt, og et litet mindepust om Sydpolens glade dage drog igjennem mig. Halvmaanen skinnet, men en tæt taakedis vanskeliggjorde observationerne. Til Ypres styrte jeg kompaskurs, og det samme gjorde jeg indover Hunland. Langs fronten var aktiviteten ganske stor, men nogen meter inde i fiendeland var alt uhyggelig mørkt og stille. Veiret var utrygt og man ventet os ikke. Tyve minutter, og under mig er konturerne av en by. To sokelys synes at vaakne, og fortvilet vandrør de omkring efter lyden. Jeg glider rundt byen og angriper fra nord med maanen ret imot. Fredelig ligger byen der. En kanal, hvor maanen spiller, stryker gjennem byen, og husene ligger saa skinnende hvite og kaster skygger. Stationen er under mig. Jeg trækker — nogen sekunder, og to voldsomme eksplosioner mellem stationens huse finder sted. Full fart paa maskinen, og hjemover bærer det.

Tætte skyer sætter ind, og før et minut eller to ser vi intet. Atter klarer det — min observator beskytter med maskingeværet leire og veier. Vi er rent ute og morer os. Ved 5-tiden er vi atter tilbake. Seks av tolv hadde naadd frem til maalet.

I nattens kommuniké viser det sig, at vi i løpet av den sidste tid har gjort godt arbeide. Fangne tyskere beretter, at en bombe traf det tyske hovedkvarter i

Roulers og dræpte generalloïtnant Godin og flere officerer. Stationen var likeledes ødelagt, og for fire dage var al trafik stanset.

Da det dagedes imorges, var veiret straalende, med solskyer og rimede marker. Da jeg vaaknet, stormet og styrtregnet det som værst. I hele dag har styggeveiret holdt ved, og vor leir formelig svømmer i søle. Seks av os har idag mottat telegram fra general Trenchard, som gratulerer os for nattens gode arbeide.

Mandag 8. oktober.

Et rædselsfuldt veir ikveld, og vi har hat et svare leven med at holde vore telte paa jorden. Vor leir er et eneste kaos av søle, og vi vasser tilknæss. I hele dag har det regnet, men først ikveld har styggeveiret tat helt overhaand. — I eftermiddag var et fotballhold fra 27. squadron her og spilte. Vi tapte med 1 goal.

Onsdag 10. oktober.

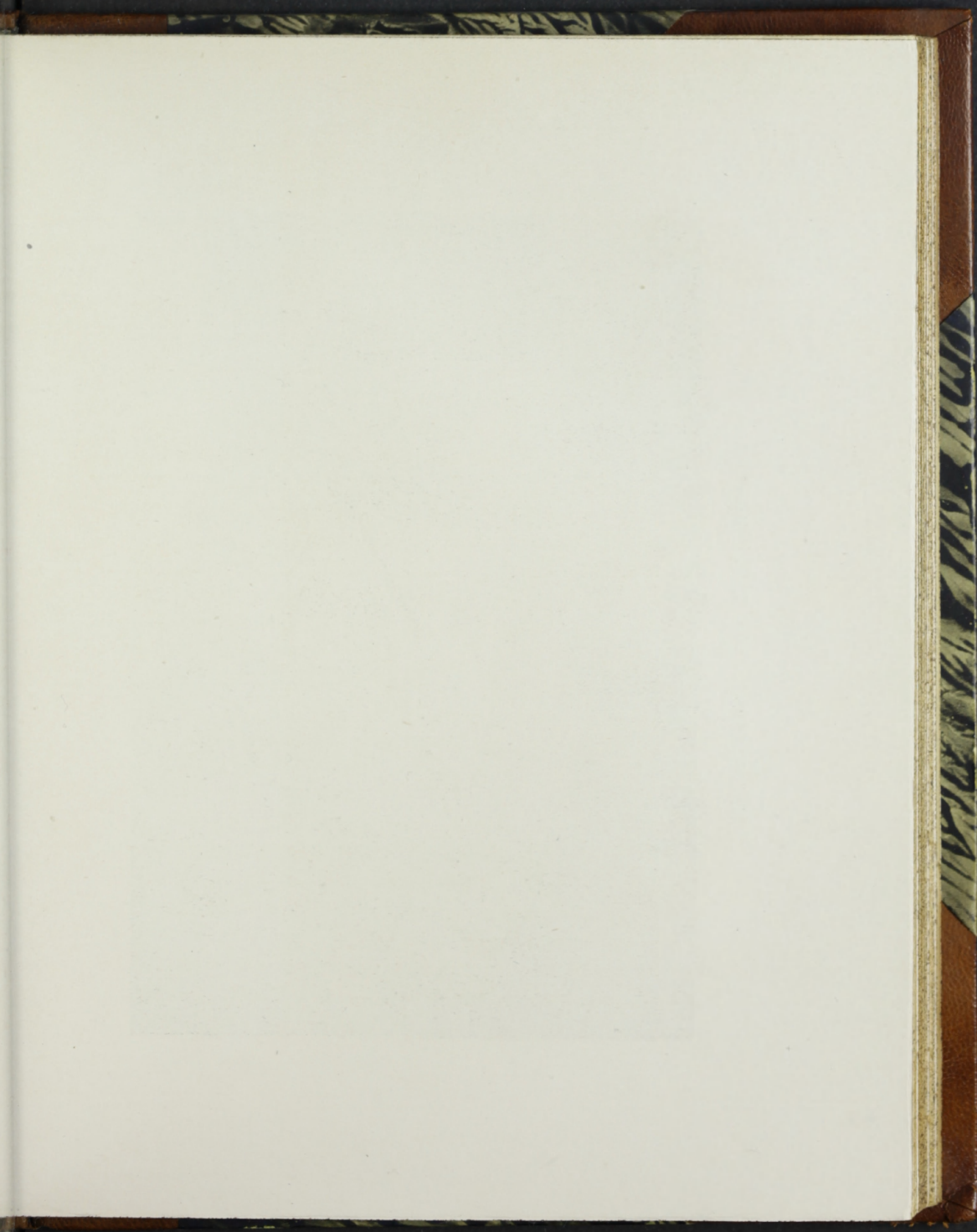
Veiret har endelig bedaget sig, og vi har atter faat anledning til at ryste væten av vore sterkt medtatte maskiner. Det var paa utgaaende forholdsvis stille rundt Ypres, men paa tilbakeveien brøt artilleribombardementet atter løs. Jeg tok min «Flight» over Roulers inat, og paa et givet signal slap alle seks maskiner sin last nedover den centrale bydel, som snart stod i fyr og flamme. — Imorges fik vi et telegram fra general Trenchard, som i hoie ord anerkjendte vort arbeide.

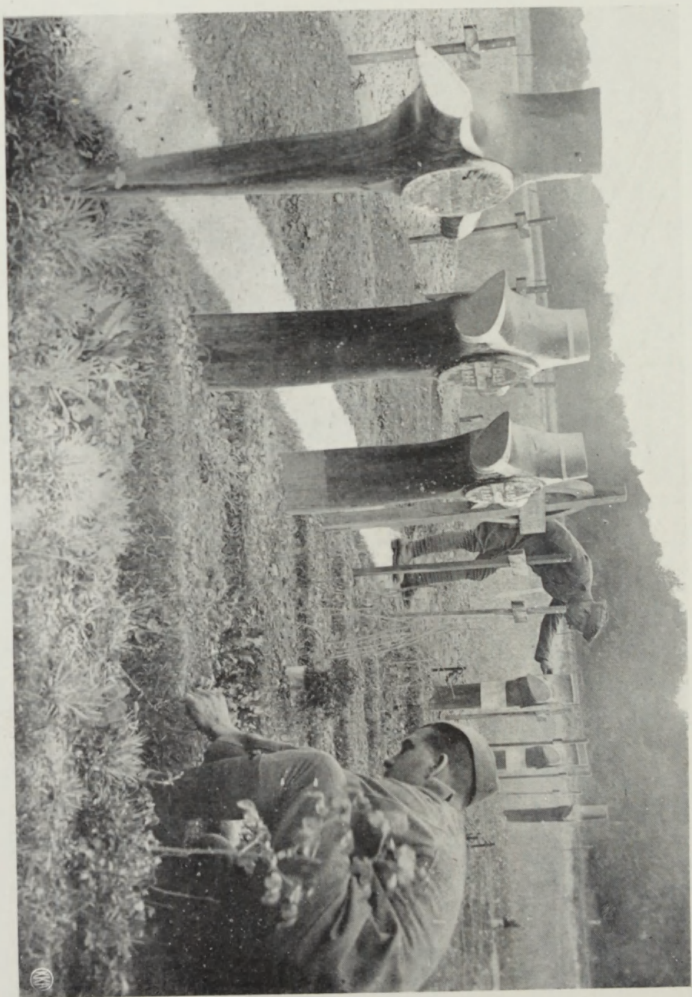
Fredag 12. oktober.

I de sidste dage har man været bange for at sætte næsen utenfor doren. Fra fronten kommer rygterne, som sier, at skyttergravene er fulde av vand og livet for soldaterne er under enhver beskrivelse. Imorges var general Trenchard her. Payne, Wilcoks og jeg blev beordret at hilse paa ham. Han var meget fornøiet med squadronens arbeide, og det var klart, at vi for armeen i det sidste hadde gjort uvurderlig nytte. Det var ikke bare, sa han, vore dødbringende bomber, som hjalp vore tropper i angrepet. Nei, det var den moralske virkning, som, naar alt kommer til alt, var den største faktor. Naar et angrep skulde gaa av stabelen, vilde det betyde overordentlig meget, om bare vore maskiner fløi summende over de tyske linjer. Selv den tapreste soldat har vanskelig for at kunne sove, naar motorduren av fienden høres over hodet, og uten søvn er motstandskraften liten. Generalen var sikker paa, at natflyvning vilde ha en stor fremtid, og han haabet paa i løpet av kort tid at faa mange nye nat-squadroner til Frankrike.

Lørdag 13. oktober.

Vi hadde idag besøk av nogen tankofficerer, som for tiden holder tilhuse oppe ved Poperinghe. De fortalte, at det var en umulighet at faa et godt resultat av tankene paa Ypres-fronten. Kom man ut over selve veilegemet, da var det forbi, og nu stod der langsmed Ypres Paschendale ikke mindre end 12 tanks. Rygter vilde dog vite, at hele tankkorpset skulde sen-





FLYVER-GRAVE PÅ VESTFRONTEN

des sydover til tørrere egne, hvor man i løpet av vinteren kunde gaa til angrep.

Mandag 15. oktober.

En sørgelig ulykke har fundet sted inat. Da jeg kom tilbake fra et togt, erfarte jeg, at løytnant Gadstone hadde styrtet ned paa flyveplassen og blit svært forslaat. Jeg løp ned mot stedet, hvor nogen røde blus markerte, at en maskine var i vanskeligheter, og møttes her av et trist skue. Et stille tog av mænd skred langsomt avsted mellem skogens trær, som gulnet i skjæret av faklerne. Paa en skuldersat baare laa den unge officer. Blodet strømmet fra hans tindinger. Stakkars gut! Det var likesom han hadde hat paa følelsen, at noget skulde ske. Tidlig paa eftermiddagen hadde han bedt mig om at gi ham en dygtig observatør, da han for tiden ikke følte sig videre sikker. Jeg tok ikke større notis av dette; men beordret allikevel den bedste av samtlige observatører at bli med ham. Da jeg selv om kvelden stak tilveirs, merket jeg, at løytnant Gadstones maskine endnu ikke paa langt nær var flyveklar. Jeg tilropte ham og gav ham en rigtig opstrammer. Dermed drog jeg tilveirs. En halvtime efter kom Gadstone avsted, og man sier her, at han var aldeles blek i ansigtet. Hans maskine saaes derpaa rulle henover flyveplassen for senere at forsvinde i mørket. Pludselig hørtes et brak, og man løp til og fandt Gadstone under den velte maskine. Observatøren var hoppet ut og kommet helskindet fra affæren. Han kunde fortælle, at de netop var kommet i luften,

da maskinen tok til at synke, for i næste øieblik at ta jorden og gaa rundt. Der var ingen tvil. Den unge gut, som altid hadde været besjælet av mot og tjenstvillighet, hadde pludselig mistet kontrollen over sine nerver. Istedetfor at la maskinen samle flyvehastighet, har Gadstone av reneste nervøsitet søkt at tvinge den tunglastede skute op fra jorden. Jeg er bange for, at det blir døden, skjönt et saar ser altid forfærdelig ut, før det blir tat under behandling.

Vor togt inat var mislykket. Tolv av vore maskiner seilte i svarte natten indover et land, som laa skjult for vore blikke. Intet fandt vi for vore bomber, og de fleste kom hjem med fuld last.

Tirsdag 16. oktober.

Nogen av os drog i eftermiddag ind til hospitalet, hvor løytnant Gadstone laa. Da vi kom dit, var han netop død. Stakkars unge fyr. Bare 20 aar.

Torsdag 18. oktober.

Imorges kom en svær Gotha-maskine ret over flyveplassen. Den var ute for at ta fotografier. Jeg gik op i min «Pup» med morderiske hensigter. Dog, da jeg naadde 6000 meters høide, indsaa jeg det haabløse i jagten. Tyskerne var endnu et par tusen meter over mig. Laa saa en stund og betraget «archy», der likesom taakedotter jog henover den blaa høsthimmel. Tilslut blev kulden temmelig generende, og i et «spin» bar det atter mot jorden og hjemmet. Det sies, at gothaen

blev opsnappet nede ved Armentieres av en av vore squadroner og skutt i brand.

Ved 2-tiden idag drog major Fiennes, løytnant Lindau og jeg ind til St. Omers kirkegaard. Løytnant Gadstones lik var allerede ankommet i hospitalets vogn, som var overlæsset med kister. En vældig grav laa foran os, og som byggeklosser i en leketøiskasse laa kisterne side om side. Røde kors-soldater bar vor avdøde kamerats lik til graven, og med blottede hoder fulgte vi efter. Saa læste militærpresten ritualet, og den triste ceremoni var tilende.

Fredag 19. oktober.

Trods taake og mørke har Scott og jeg ikveld været langt indover fiendeland. Vi drog ut for at undersøke om der var tyske flyvere paafærde i denne nat. En besked fra England meddelte, at et luftangrep hadde fundet sted paa London. Man trodde, at gothaer og zeppelinere arbeidet i forening. Men de tyske aerodromer laa sorte og mørke, og pr. traadløs telegraf sendte vi hjem vore iagttagelser. Det var nok kun vore gamle gjester zeppelinerne, som atter var paa visit i England. Vor medbragte 112 punds bomber sendte vi ned over husene i Ingelmunster. Den eksploderte; men hvad virkningen var, er umulig at si. Vi blev voldsomt beskutt, og flere gange var «archy» uhyggelig nær. Store jernsplinter er tat ut av vingerne og halen er gjennomhullet. Langs fronten er der inat et forfærdelig bombardement, og jorden ryster saa det er vanskelig at skrive.

gerne nogen tusen fot under mig. Dette rev mig ut av mine drømmerier. Hadde jeg været Bishop eller en av de andre lysende stjerner paa kampflyvningens omraade, saa vilde jeg kanske ha tat op kampen. Nu var jeg kun mig selv, med et faatal sjæle paa min samvittighet, og jeg satte kursen hjemover saa fort det lot sig gjøre.

Helt frem til Ypres-fronten forfulgte fienden mig. Fik imorges nærmere enkeltheter om Mackeys død. Det var ikke i kamp, men ved en skjændig feiltagelse, at han var blit dræpt. En fransk flyver tok ham for en fiende, og rendte ind i ham. Begge maskiner knustes og faldt i nærheten av Ypres.

Mackeys død er et stort tap for vort flyvekorps. Han var en gut — kun nogen og tyve aar —, men aldrig har jeg før truffet et ungt menneske med saa megen sund fornuft. Som flyver var han benaadet, og hadde han faat leve, saa vilde hans navn sikkert og visst være kommet til at nævnes blandt de første i Englands flyvehistorie.

Mandag 29. oktober

En uke er forløpet, og av begivenheter er der kun faa, som er av nogen betydning. Veiret har været som det kun kan ventes paa disse tider av aaret, og flyvning har praktisk talt ikke fundet sted. De enkelte togter, vi har hat, har som regel resultert i mandefald paa vor side og smaa resultater. Flyverne tapte al orientering og landet paa de utroligste steder. For min egen del har jeg benyttet de lave skyer til smaa

pludselige angrep paa fiendtlige stillinger. Fire 25 punds bomber og nogen hundrede runde projektiler fra mine to maskinkanoner kan altid gjøre virkning i de vaate, sølete tyske skyttergrave.

Fredag 2. november.

Efter en kort flyvetur indover fiendeland, vækkedes vi ved 2-tiden inat med den besked, at tyskerne var over London. Vi gjorde alt klart for at dra indover de tyske Gotha-aerodromer for at møte fienden paa deres tilbakekomst fra England. Desværre kom en tyk regnskodde sættende ind og umuliggjorde flyvning.

Uten tvil har det tyske flyvekorps under disse krigens aar arbeidet systematisk.

Først kom en enslig flyver og kastet bomber paa den engelske kyst, dernæst kom zeppelinene — først i godveirskvelder, senerehen i nätter, da regnskyer dækket himmelen — og umuliggjorde engelske flyve-maskiners angrep. Saa kom de store fiendtlige formationer i dagens lys og derefter gothaerne i maaneskin. Montro hvad det næste skridt vil bli? Major Fiennes kommer desværre til at forlate os, idet han er beordret tilbake til England.

Søndag 4. november.

Aviserne er for tiden tilbøielige til at sætte et visst trist præg paa situationen. Det italienske nederlag er meget alvorlig, men vi faar henge i og tvinge lykkeshjulet den rette vei, naar det negter at komme av sig selv. Har ogsaa i eftermiddag været indover linjerne

og lekt mig med de tyske skyttergravsmandskaper. Fik under disse manøvrer bortskutt nogen kontroltraade og blev nødt til at lande i nærheten av Poperinghe.

Onsdag 7. november.

Payne kom tilbake fra sin orlov idag og sandsynligheden taler for, at jeg kommer til at dra i aller nærmeste fremtid. Var inat igjen over Ingelmunster, men trods maaneskin var det vanskelig at se jorden. Vi cirklet rundt byen nogen gange for at finde noget av værdi at ødelægge. Observerte tilslut et tog, som stimet ind mot byen nordenfra. Jeg lot maskinen synke ret over lokomotivet og slap en 350 punds bombe ret ned paa jernbanelegemet. Nogen sekunder forløp, men ingen eksplosion kom. Undre mig paa, om vi ikke hadde glempt at ta sikringspinden ut av bomben? Toget fortsatte og av ærgrelse sendte vi det nogen run-der av brandkuler.

I den senere tid har jeg hat stor respekt for at angripe jernbanetog fra lavere høider. En av vore flyvere blev dræpt ved en saadan manøvre. Toget var et ammunitionstog, og eksplosionen var saa voldsom, at lufttrykket rev den britiske maskine i tusen stykker. Analogé tilfælder findes i lange rækker. Et norsk skib, lastet med ammunition paa vei fra England til Norge, blev paa nært hold torpedert av en tysk undervandsbaat. Den norske skute sprang i luften, men den tok ogsaa med sig voldsmanden.

Paa hjemveien fløi vi i lav høide over Paschen-dale-aasen, som vi netop har erobret. Den laa sne-



FLYVER ANGRIPER MASKINKANON BATTERI

klædt og fredelig. I det hele tat var aktiviteten langs fronten langt under det normale.

Torsdag 8. november.

I Boulogne, paa vei mot «Blighty» med 14 dages permission. Jeg føler mig som en skolegut, der netop er sluppet ut av skoleporten den sidste dag før ferien. Det er næsten uforstaaelig, at jeg imorgen er i London.

Naar livet er bare fest og glæde fra morgen til kveld, da løper dagene som timer og ukerne som dage. Aldrig tror jeg livet har git mig saa meget som disse 14 dage i London. Det var uker, som jeg aldrig vilde ha undværet. Men derfor blev ogsaa, da pligten atter kaldte, avskeden saa inderlig tung. Saa levende staar denne novemberdag for mig. Vintersolen kastet en rødlig glans over millionbyens huse, og fra taarne og kirker kimte klokkerne. England feiret den store engelske seier ved Cambrai.

I en ny prægtig jagermaskine satte jeg kursen øster, men storm og tykke nøtte mig til at søke nødhavn paa den engelske kyst. Den følgende dag, sent paa kvelden, kom jeg tilbake til squadromen. Intet av betydning var skedd i mit fravær; ti veiret hadde været slik, at man knapt hadde kunnet færdes ute.

Nogen dage fremover gik jeg og hang med hodet. «Saa rystet jeg sorgen av», og den 27. november drog jeg atter indover slagmarkene. Der blaaste en for-

rykende sydvestlig kuling, og i uhyre kort tid var vi over Ypres. Herfra satte vi kursen for Menin, som efter 10 minutters seillads mottok os efter alle kunstens regler. Hele luften dirret av archie-eksplosionerne, og metalsplinter suste os om ørene. Over Menin jernbanestation lot jeg mine bomber falde, og to smaa skarpe blink med efterfølgende drøn sa os, at vort arbejde var fuldført. Hjemover gik det, mens ildkulerne jaget omkring os. Sagte gik det med kulinger imot, og kanonblinkene syntes aldrig at komme nærmere. Da med ett kom den skrækindjagende stilhet fra motoren, og for mig stod et billede av aarelangt fangenskap.

Jeg aapnet tappen til reservebenzintanken og satte næsen mot jorden for at holde propellen gaaende. Nogen spændende øieblikke forløp, og hoidemaaleren viste kun nogen faa tusen fot. Pludselig gik der et støt igjennem maskinen og i næste øieblik fór en jevn brummende lyd ut i natten. Av glæde sendte jeg ut et faldskjermblus, som tændtes nogen hundrede meter agter i «kjølvandet». Det lyste som dagen, og snart laa der en krans av sorte archie rundt blusset. Det var rent en fryd at se, hvor fienden ødslet med kuler og krudt.

Den følgende dag hændte der noget, som fik humøret op i de smaa træhytter. Kaptein Stammers holdt om eftermiddagen foredrag om, hvordan man navigerte ved nattetider i luften. Skjæbnens ironi vilde det saa, at den lærde flyvekommandør nogen timer efter kjørte sig saa vild, at han efter timers søken maatte lande paa et litet aerodrome i nærheten av

frontlinjen. En meget juniorflyver blev øieblikkelig sendt over til stedet med ordre om at stille sig som veiviser for foredragsholderen. Dog, Stammers betakket sig og foretrak at tilbringe natten hvor han var. For at bruke et opslitt uttryk: Stammers fik ikke dø i sin synd. Ved ankomsten tilbake til Clairmarais den følgende morgen fandt han squadronen festklædt, mens hurraerne drønnet ham imøte.

Det hadde rygtedes i et par dage, at tyskerne i stilhet koncentrerte en masse tropper i nærheten av Cambrai. Noget alvorlig angrep frygtet man ikke, da veiret jo la slike svære hindringer iveien. Vor forbau-selse var derfor stor, da vi om morgenen den 30. november erfarte, at vor tredje armé var slaat og fronten gjennembrutt. Samme ettermiddag kjørte jeg til hovedkvarteret for vor «wing» og kom her med paa utarbeidelsen av en plan, som kom til at spille en avgjørende rolle i min virksomhet. Det blev bestemt, saafremt natten gav anledning til flyvning, at sende vor squadron indover de tyske reserver. Blus skulde bli tændt paa vor vei til Arras, og nogen mil bak fronten foran denne by skulde raketterne sendes op med et minuts mellemrum. Ved denne anordning skulde det være mulig, selv om natten var skyet og regntung, at naa frem til vort maal.

Ved middagstider var jeg tilbake til squadronen og like efter lunch i øsende regnveir tok jeg tilveirs i «Nichette». Jeg fulgte jernbanelinjen i omtrent 50 meters høide via Aire til Bethune og herfra langs landeveien over Arras til Cambrai. Skyerne hang lavt

og for den største del var jorden borte for mit blik. Allikevel syntes luften fuld av maskiner. Som sorte skygger drog de forbi, og det var en umulighet at si, hvorvidt det var ven eller fiende. Nogen minutter krydset jeg over en skog, som jeg antok for Bourlon Wood. Mellem trærne blinket eksplosionerne og undertiden løftet luftbølgerne min maskine, saa jeg næsten kastedes ut av sætet. Satte derpaa kursen nord-over og holdt det gaaende inde i skylaget for tre kvarter. Fik landkjending i nærheten av Cassel og landet en stund efter utkjørt og temmelig veirsyk. Utsigterne for natten var ikke lyse. Hele eftermiddagen strømmet regnet, og taaken hang tung. Ved 3-tiden tørnet jeg ind og blev liggende til kl. 9. Maanen hadde slaat revner i skylaget, og en og anden gang sendte den en vidunderlig glans bortover den vaate og dampende flyveplass. Mine venner søkte at overtale mig til at bli liggende, da jeg hadde faat feber og saa temmelig medtat ut. Dette lykkedes dem ikke, og en stund efter sat jeg klar til at lette. Min observatør var en ung officer ved navn Shand, som kun en kort tid hadde været i Frankrike ved flyvekorpset. Han hadde aldrig før været over fronten, og bad mig om at faa være med. Han saa kjæk og uforfærdet ut, og da jeg visste, han var en av Englands bedste amatør-fotballspillere, saa gik jeg med paa hans forlangende. Maskinen var mig ogsaa ukjendt, idet den tilhørte løytnant Martin, som var paa ferie i England.

Litt efter kl. 10 var alting klart, og avsted bar det mot Hazebrouck. I seks hundrede meters høide drev

skyerne, men under disse var det klart, og vore fyre og blus saaes uten større besvær.

Ved byen Lens dannet fronten en liten skarp kile vestover, og uten at vite om det, befandt vi os over de tyske linjer. En vældig maskingeværild rettedes mot os og for nogen sekunder var det som trommeslag mot aeroplanets vinger. Under slike omstændigheter hjælper det ofte at avfyre et signalblus. Er man heldig og slumper til at træffe fiendens løsen, da er alt vel, og gjør man det ikke, vil allikevel som regel noget opnaaes. Maskinkanonbesætningen vil forvirres for et øieblik og holde inde med beskytningen. Dette hændte denne gang, og helskindet kom vi over det ugjestfrie stykke land. Et kvarter senere stak vi ind over Arras, som laa uhyggelig mørk og sønderskult under os. Mot øst i det fjerne saaes raketterne fra vor utpoststation. Som en ildstripe jog de opover mot skyen og forsvandt, for i næste sekund at sende et hvitt lysende skjær gjennem taakehavet.

Klokken 11.25 hadde vi fyrverkeriet under os, og da fronten kun befandt sig nogen kilometer for baugen, lot jeg maskinen forsvinde i skyerne. I tyve minutter holdt vi det gaaende og lot saa med avslaat motor maskinen synke. I det samme hørtes vældige brak rundt mig og jeg hadde vanskelig for at holde aeroplanet paa ret kjø. La øieblikkelig kursen sydover og for nogen sekunder var alt stille. Saa kom jorden i sigte, og før jeg visste ordet av det, blev jeg blændet av utallige søkelys, som koncentrerte sine straalere paa maskinen. Maskinkanonkulerne gjennenhullet vore

bæreflater, saa det formelig føk om os av træ og lerret, og jeg skjønte, at her gjaldt det at komme bort jo snarere jo heller. Min observatør stod lutet over sin mitraljøse og sendte en uendelig række av projektiler nedover fienden. Jeg slog fuld fart paa motoren, og med en klyvenden vending forsvandt vi atter ind i sky-bankerne.

Fienden skyter bestandig efter lyden, naar maski-
nerne ikke er i sigte, og for at vildlede ham, slog jeg
motoren av paa, snart med sagte fart, snart fuldt ut.

For ti minutter styrte jeg østover og vovet mig saa
atter ut av mit skjul. Denne gang var jeg heldigere
og fandt under mig et øde landskap, hvor der slynget
sig et jernbanelegeme. I et par hundrede meters høide
fulgte jeg dette, og hadde efter faa minutters flugt
foran mig et litet sted, hvis huse laa og hvitnet i av-
brutte streif av en stor og tril rund maane. Gjennem
en rift i skyerne steg jeg op, hvor et væld av stjerner
funklet mig imøte, og uforstyrret naadde jeg lands-
byen. Min observatør lænet sig agter til mig og ropte
ind i mit øre: «Markedsplassen er fuld av hester». Jeg
slog motoren av og gled saa lydløst som mulig ned-
over. Dog, neppe var vi under skylaget, før halvthun-
drede søkelys likesom sprang op av jorden. De vim-
ret og fandt os, og snart efter var vi atter gjenstand
for artilleristernes bestræbelser. Men denne gang fik
det staa lykken ivold, og jeg styrtet aeroplanet ned-
over mot en aapning mellem husene. Maanen skinnet
klart og jeg saa tydelig vogner og hester i hundredevis.
I høide med hustakene lot jeg bomberne falde, og om-

trent i samme stund blev vor maskine grepet som av en vældig braatsjø. En strøm av kuler fór henover os, og med ett følte jeg et vældig slag mot min venstre ankel. Det var som om foten var revet bort. Hvad der skedde videre, staar for mig som i en underlig drøm. Jeg husker Shand stod lutet over sin kjære kanon. Intet syntes at skræmme denne prægtige fyr. Jeg husker ogsaa, da bevisstheten begyndte at svinde, at jeg fik ut av min lomme en liten flaske, som jeg altid bar med mig i luften. Jeg tok en slurk og atter klarnet det for mine øine. Endnu var vi over landsbyen og endnu suste og smaldt det rundt os. Mot skyerne bar det, og jeg trodde næsten vi var frelst, da der hørtes en voldsom eksplosion utpaa høire side. Stykker av undre vinge faldt av og maskinen tok til at spinne. Da ropte jeg til Shand: «I am hit and fainting,» og dermed blev alting borte. Da jeg atter kom til mig selv, stod Shand halvveis inde i styrehuset. Vi var bare nogen hundrede meter fra jorden og gik endnu rundt i ring. Vi syntes dog at holde høiden, og ved Shands hjælp fik jeg bundet mit høire fotblad til rorstangen. Det hjalp, og spinnets blev til en stor vid cirkel. Litt efter litt kom vi høiere tilveirs, og jeg fik nogen øieblikke til min egen raadighet. Mit halstørklæde fik jeg bundet om laaret saa stramt, som det lot sig gjøre, og et stille haab om frelse begyndte at dukke op hos mig.

I det fjerne glimtet kanonerne, men saa uendelig langt borte. Vilde bare maskinen la sig styre, saa skulde jeg nok greie det allikevel. Jeg bad Shand gaa ut paa venstre vingeflate for at søke at motvirke vor

stadige svingning til høire. Beredvillig etterkom han mit ønske, og længe stod han derute og fanget lufttrykket, som presset ham op mot bardunerne.

Vor kurslinje blev en underlig en. Saalænge styringen tok os *mot* vore linjer, stod min observatør opreist, og vor svingning foregik i en langstrakt bue. Straks kanonglimtene laa *parallelt* med vor kurs, bøiet han sig, og rundt bar det i en fei. For hvert minut, som gik, følte jeg kræfterne uttømmes og smerterne fig mig til at koldsvede. Da var det likesom om vinden snudde sig, og avsted førte den os henover et øde, maanebelyst landskap. Vi var nu nogen tusen fot tilveirs og ved at redusere motorhastigheten fik jeg bedre styring paa maskinen. Shands arbeide ute paa vingen var ikke lenger nødvendig, og han krøp tilbake til sin plass i gondolen. Over fronten laa skyerne endnu sorte og tykke og forgjæves saa jeg efter raketterne, som sendtes op fra vor forpoststation. Atter begynde kulerne at suse rundt os og pludselig faldt lufttrykket i benzintanken. Jeg pumpet, men litet nyttet det og netop som motoren begyndte at snøfte og hoste, fik jeg dreiet om kranen til reservebeholderen. Et kvarter i høiden vilde benzinen fra reservetanken kunne holde os flyvende. Men under os laa skyttergravene, og skyggebildet av vor maskine jog uforstyrret gjennom pigtraadbarrierernes mangfoldige rækker. Mine smerter i foten syntes at svinde og en følelse av velvære strømmed med engang igjennem mig. Instrumenterne i styrehuset blev saa langt borte og motorduren stilnet forunderlig av. Da la noget koldt sig over mit ansigt og

langsomt kom bevisstheden tilbage. Jeg saa min observatør. Han laa lutet over mig og presset en flaske mellem tænderne mine.

«We are on the right side,» ropte Shand.

Jeg saa over siden og saa under os et aapent stykke mark. Slog motoren av og sidegled nedover. I næste øieblik tok hjulene og vingerne jorden og met et vældig brak smadredes maskinen. Saa gik alt i en rus for mig, og da jeg atter kom til mig selv, laa jeg ute paa marken. To soldater stod over mig, og de fortalte, at min kamerat var gaat efter hjælp til nærmeste feltstation. Smerterne i foten tiltok uhyggelig og jeg hadde en følelse av at blodet strømmet ut i min støvel. Jeg bad soldaterne om at løfte benet i veiret og de gjorde som jeg bad. I det samme jog en straaale av blod ut av de hoftehoie støvler og ret i mit ansigt. Angsten tok mig og jeg søkte at faa støvlen av; men saa sortnet det igjen for øinene, og alt blev borte. Da jeg atter kom til mig selv, hørte jeg nogen dumpe drøn like ved, og jeg saa himmelen rødme over mig. Jeg spurte soldaterne, hvad alt dette betød, og de svarte, at det var tyskerne, som moret sig med at odsle med ammunition. En stund laa jeg og lyttet til eksplosionerne, men da de stadig kom nærmere, bad jeg om at bli baaret bort fra maskinen, som jeg var bange for var blit observert av det fiendtlige artilleri. Dette blev gjort, og av dele av den istykkerslaatte maskine bygget de to soldater et stillads, hvortil min fot blev bundet. Timevis blev jeg slik liggende paa ryggen med føtterne i veiret. Hvert minut syntes som en evighet, og av

smerte og utaalmødighet gav jeg mig til at rope. Endelig horte jeg stemmer, og snart efter stod syv haandfaste sykebærere rundt mig. Varlig la de mig paa baaren og i langsomme skridt førtes jeg over grøften og pigtraadgjerdene ut paa en aapen vei. Her stod en ambulancebil og ventet, og i næste øieblik suste det indover mot Arras.

Paa himmelen fandtes ikke længere en eneste sky, og omgivelserne laa saa klare og synbare i maaneskinnet.

En stund laa jeg og saa ut gjennom sykevognens aapne agterdel. Saa døset jeg av og vaaknet først ved at min baare blev tat ut av bilen. Nogen hvitklædte mænd tok fat i mig og jeg blev baaret gjennom mørke ganger ind i en stor halvlys hall, som gjenlød av klageskrik og ynkende stemmer.

En doktor kom over til min baare og en sersjant gav sig ifærd med at sprætte av mine blodige støvler. Et skarpt, spidst redskap blev presset ind i min hud over venstre ribben, og snart var alt, som heter smerte, forsvundet. Man gav mig noget varmt at drikke, og med interesse fulgte jeg doktorens arbeide. I lyset fra en elektrisk lygte saa jeg et litet rundt hul over knoken paa min venstre ankel.

«Er det alt?» utbrøt jeg i en næsten skuffet tone.

«Ja,» svarte lægen, «det er alt.»

«Vil jeg bli sendt til Blighty med et slikt saar?» spurte jeg videre.

«Det tror jeg nok sikkert,» sa doktoren leende.

En kort stund efter sa jeg forbindingsstationen far-

vel og anbragtes sammen med tre andre officerer i en ambulance.

Til min flyvefrakke var fæstet en slags merkelap og foruten mit navn, min rang og korps stod ordene morfin og serum*) skrevet. Den ene av de to officerer i vognen hostet voldsomt og uavbrutt. Han saa elendig ut og jeg skjonte han var et offer for de giftige gasarter. De andre to mænd laa ganske stille. Den ene hadde en svær bandage om hodet og syntes at være uten bevissthet. Den anden, som laa paa baaren ved siden av mig, saa godt ut og gav indtryk av at sove ganske normalt.

Halvanden time varte kjørselen, og saa stoppet ambulancen utenfor en klynge smaa træhuse. En efter en bragtes vi ind og blev lagt paa nogen bløte, lave senge. Nogen sykesøstre fik lagt os tilrette, og snart følte jeg kun en inderlig trang til at sove. Men saa kom atter nogen mænd og la mig paa en baare. De tok mig ind i et stort værelse og placerte mig paa et bord. En plate lagdes over min fot og saa blev det mørkt i rummet.

«Look here,» sa en hvitklædt mand, og ved en søsters hjælp bøiet jeg mig fremover. Paa platen saaes min fot og like i overkant av tyklæggen saaes omridset av et geværprojektil. Et merke blev tegnet paa min legg, og saa tændtes atter lyset. Sykebærerne bragte mig fra røntgenrummet ind i selve operationsværelset, som badet sig i et hav av lys. Kloroformlugten gjorde

*) Alle saarede indsprøites øieblikkelig et serum imot saarfeber. I krigens første aar døde nemlig tusener av denne feber. Siden serumets opdagelse reducirtes ofrene.

snart sin virkning, og litt efter litt begyndte mine tanker at vimre mellem drøm og virkelighet. Jeg syntes atter, at jeg svævet indover de tyske linjer, mens eksplosionerne fra granaterne lyste om mig. Snart begyndte stemmerne rundt mig at bli saa underlig fjerne. Lyset over mit hode løftet sig høiere og høiere, indtil det helt blev borte.

Det var dagning, da jeg vaaknet. Et mat skjær trængte ned gjennom takvinduet og jeg skimtet langs veggene en række senge. Foran kakkelovnen sat en søster og læste. Jeg søkte at reise mig op i sengen, men kræfterne svigtet mig. Søsteren hørte mine anstrengelser og kom bort til sengen min. Hun førte et glas til min mund, men da indholdet smakte av alkohol, skjøv jeg det bort.

«You better drink it,» sa søsteren.

«Jeg er ikke tørstig,» svarte jeg.

«Nei det er ikke for tørst, men for at gi Dem kræfter,» sa den hvitklædte dame.

Over mit hode hang et litet hefte, som i korte ord omhandlet mit tilfælde: «Saaret meget komplicert. Stor skade paa muskler og aarer. Hvorvidt amputation blir nødvendig, kan først konstateres om nogen dage.»

Jeg kom ikke stort videre i mine studier, da sykesøsteren tok boken fra mig.

«Den boken har intet med Dem at bestille,» sa hun. «Deres saar er rent og pent og foraarsaget av denne lille gjenstand.»

Søsteren holdt foran mig en liten sølvagtig spids-

kule, som jeg hadde set i omrids paa røntgenbordet om natten.

Hvad der tildrog sig i hospitalet den formiddag har jeg liten erindring om. Jeg laa i en slags døs og fik først kontrol over mine tanker ut paa eftermiddagen. Ved te-tider kom to skikkelser op foran min seng og jeg saa til min glæde og forundring Stammers og Payne. De hadde hat en søvnløs nat og gaat oppe til solen randt og ventet paa Shand og mig. Først ut paa formiddagen hadde man faat fuld rede paa vor skjæbne. Stammers og Payne kunde berette, at flere av vore maskiner hadde senere paa natten passert aa-stedet for vort natlige bombardement, og alle som én konstaterte de, at torvplassen var fuld av døde heste og ødelagt materiel.*)

Mange minutter stod ikke visitten paa, før vor læge, kaptein Samson, skred ind og tok mine venner med sig. Neppe var de gaat, før lyset i sykestuen sluktes, og i det samme lød der drøn av bomber, som faldt nogen mile borte. Et par minutter forløp, og saa høstes over hospitalsleiren Gotha-duren.

Det er vanskelig at beskrive i ord, hvad man føler i en saadan stund. Det er slemt nok som frisk og rørig at ha bombekastere svævende over sig, men syk og bundet til sengen blir det til en frygtelig tortur.

Det er ikke tvil om, at av alle krigens ødelæggende midler er bombekastningen det, som virker mest deprimerende paa mennesket. Jeg har talt med soldater, som gang paa gang hadde ligget i skyttergravene og

*) Til erindring om denne nat fik jeg Militærkorset.

blit overdynt av granater, men de syntes det var en ren fornøielse imot at ligge ubehjælpelig og vente paa tyskernes bomber. Denne kveld fik vi slippe med skrækken, og efter en halv times forløp tændtes atter lyset.

Grammofonen spilte op nogen kjendte melodier og en hyggelig stemning bredte sig med én gang i sykestuen. Der kunde vel ligge omkring tyve saarede officerer, men ingen syntes værre, end at de kunde nyde musikken. Min sidemand saa daarlig ut, og hans ansigt var blekt og avmagret. Han hadde vanskelig for at tale og kunde bare ligge i en opreist stilling. Ut paa kvelden blev han pludselig daarligere, og rundt hans seng satte man om et skjermbret. En stund efter kom fire mænd med en baare, hvorpaa stakkaren lagdes. Saa førtes han ut for aldrig mere at komme tilbake.

Den næste morgen, da doktoren gjorde sin runde, var jeg første mand til at bli tat under behandling. Jeg saa intet av hvad der foregik, men følte desto mere.

«Gjør det ondt?» spurte dr. Samson og stak noget skarpt ind i min stortaa.

«Ja,» ropte jeg og trak foten tilbake.

«Storartet,» sa dr. Samson, «det er netop ondt det skal gjøre.»

Senere paa dagen betrodde en av søstrene mig, at kaptein Samson hadde sagt, at man trodde jeg fik beholde foten. Ubeskrivelig var min glæde, og fra den stund lysnet tilværelsen fra time til anden.

Like utenfor vor hytte laa hospitalets kirkegaard.

Naar døren stod aapen, kunde jeg fra min seng se ut, og timevis laa jeg og betragtet en flok kinesere, som fungerte som gravere. Disse gule mennesker syntes ikke det spor betat av sit arbeides alvorlige præg. Nei, tvertimot. En lystigere og mere sorgløs skare har jeg aldrig set. En morgen kom flokken og stillet sig ret utenfor den aapne dør. Blandt dem fandtes en liten bredskuldret fyr, som nysgjerrig stak hodet ind i stuen. Da han fik se mig, gik der et bredt smil over hans stygge fjæs, og paa et forunderlig engelsk fremstammet han:

«Me think you die next — me dig very deep.» («Mig tænke du dør næste gang — mig grave meget dypt.») En av de mandlige sykepassere kom i det samme sættende, og under vældig jubel løp kineseren henover gravene. Hver eneste morgen saalænge jeg befandt mig paa hospitalet, kom denne kineser og avla mig en forbudt visit. Altid lo han og altid uttrykte han sin store ærgrelse over, at «English officer not dead».

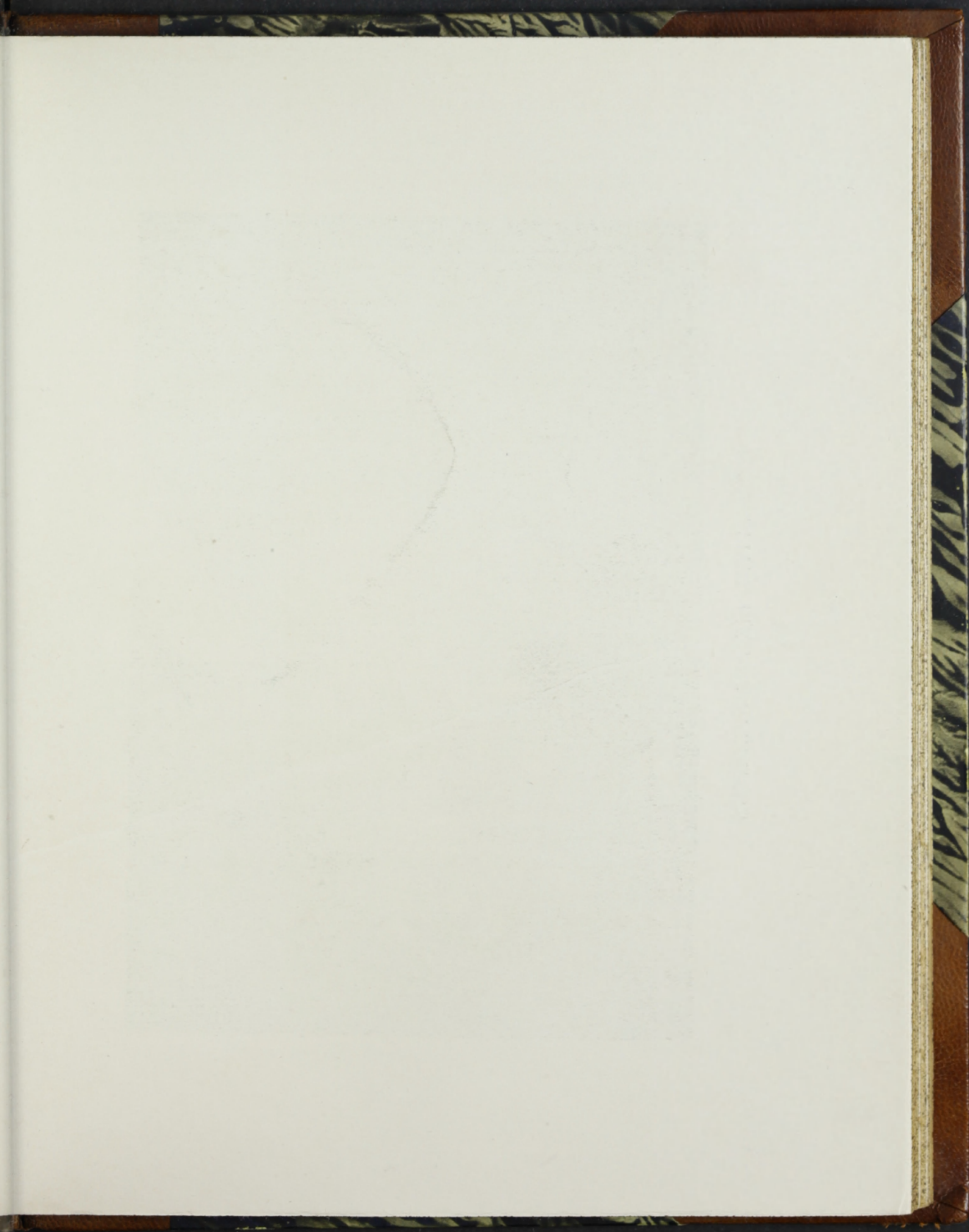
Man skulde fristes til at tro at tiden formelig maatte dra sig avsted, naar en laa tilsengs uten engang at faa lov til at røre paa sig. Dette var ikke tilfældet. Da appetiten kom tilbake, levet jeg som om jeg bodde paa et av Londons første hoteller. Klokken 5 om morgenen blev vi vækket, og fik saa en kop kaffe. Blev derpaa vasket og stelt. Ved 7-tiden servertes en frokost, som bød paa alt, hvad en kunde finde paa at forlange, og litt før 10 bragtes en rykende kop chokolade. En time senere fandt dagens mindre behagelige operation sted, idet forbindingerne blev byttet. Klokken 12.30 stod

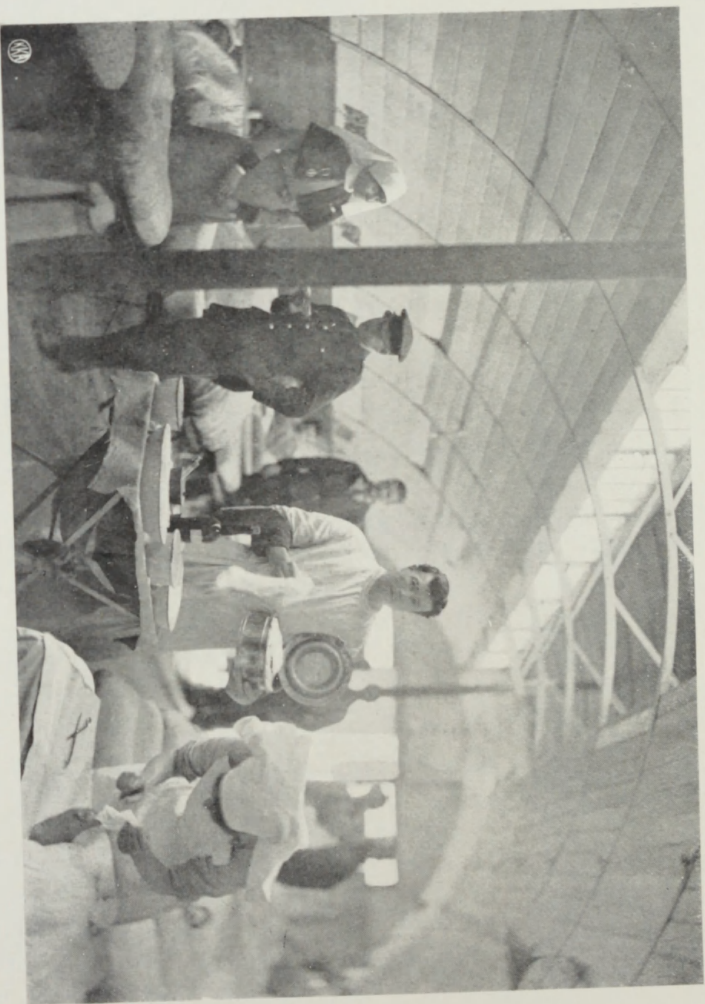
lunchen paa bordet, ved 4-tiden te og klokken 7 en fyrstelig middag.

Der var bare en ting, som gjorde livet i hospitalet mindre behagelig, og det var, som allerede nævnt, de tyske bombardementsmaskiner. Hver godveirsnat kom de summende over vore hoder, og den 10. december om kvelden smaldt det pludselig i vor leir. Hytterne rystet som om de skulde styrte sammen og rundt omkring i leiren lød skrik og jammer. Like utenfor vor hytte var der faldt en vældig 200 kilograms bombe, men ved et under hadde den ikke eksplodert.

Jeg har altid beundret sykepleiersker for deres opfrende og opsplitende arbeide. I disse nætter lærte jeg ogsaa at beundre dem for deres mot og sindsro. De sprang ikke bort, naar det smaldt som værst utenfor, men kom og satte sig paa sengekanten hos den, som trængte det mest. Disse kvinder, som maanedsvis levet paa vulkanens rand, har gaat ind i min bevissthet som noget av det ædleste livet har vist mig.

Nyheterne fra fronten kom med de saarede, og det fortaltes, at tyskerne stadig forsøkte at tvinge sig fremover. Efter at tyskerne hadde overøst Bournon Wood med gasprojektiler blev vore tropper nødt til at trække sig tilbake, men ellers var stillingen omtrent som den 1. december. Onsdag den 12. gjorde tyskerne et voldsomt angrep i nærheten av Lens, og kanonaden var saa sterk, at det var umulig at sove i vort hospital.





ET HOSPITAL LIKE BAK FRONTEN

Onsdag 12. december.

En forfærdelig kanonade i hele nat. Ved sekstiden imorges var det slik, at man skulde tro at verdens ende var kommet. I hele dag har livet varet og nu ikveld synes det som om tusener av trommer holdt det gaaende utenfor leiren. Det rygtes at tyskerne forsøkte en svær overrumpling imorges, men flere av de tyske regimenter blev fanget og knust i vor sperreild. Her er paa jernbanelegemet i nærheten av os ikveld en svær fransk kanon, og sengen hopper formelig i veiret hver gang der fyres. Gothaerne gjør ogsaa sit bedste til at forstyrre freden, saa uten tvil har vi følelse av, at der paagaar en krig. Hospitalstoget sies at komme imorgen, og efter al sandsynlighet kommer jeg til at bli «evakueret».

Torsdag 13. december.

Forlot 19 C C S klokken 2 eftermiddag og er nu paa vei til Etaples. Toget er overfylt av saarede. Overføringen fra hospitalet til toget blev en kald fornøielse, og de fleste av os laa i lange tider efter og hakket tænder. Det er vidunderlig at vite, at nu bærer det bort fra alle disse krigens rædsler, som synes tiltrækkende, naar en er frisk, men nervedræpende, naar man er syk. Det skal bli godt at komme til et sted, hvor man kan sove en hel nat, uten at bli opskræmt av kanontorden og eksplosioner.

Fredag 14. december.

Ankom til Duchess og Westminster Hospital litt efter midnat. Det er Casinoet i Etaples, som er om-

dannet til sykehus. Hvilken forskjel paa den lille træhytten oppe ved fronten og dette straalende palads!

Lørdag 15. december.

Mine saar har bedret sig med kjæmpeskridt, og doktoren har lovet at la mig reise inat, ifald der blir et tog. Dette sted er storartet, men allikevel, det er som om vi ligger paa utstilling. Her er masser av saarede.

Søndag 16. december.

Takket være lovet, tilbake i England ikveld. Føler mig allikevel uhyre ensom her paa hospitalet. Det har været en strid, lang dag, og min fot verker mere end vanlig. Vi forlot Etaples ved 4-tiden inat og ankom til Calais efter fem timers reise. De tyske gothaer var over toget og jernbanelegemet blev ødelagt foran os. Kanalen var blaasende og det var temmelig koldt ombord i hospitalsskibet. Da vi blev baaret ut paa stationen i London, overdryssedes vi av blomster. Det er utrolig, hvor saadanne smaa erkjendelser virker oplivende. Man faar ialfald følelse av, at man har gjort hvad man kan.

MINE KAMERATER

Naar man skriver en beretning om sine personlige indtryk som flyver, da blir man desværre saa altfor meget nødt til at benytte ordet jeg. Flyvning er noget individuelt og kommer lange tider fremover til at bli en «sport», hvor netop det selvsikre «jeg» kommer til at gjøre sig gjældende.

Mine egne oplevelser under krigen er, sammenlignet med mange av kameraternes, forsvindende smaa og ubetydelige, og jeg vil derfor nu i al enkelthet gi en skildring av episoder i mine venners flyveliv.

Oberstløytnant Bishop kom ind i flyvekorpsset som flyver høsten 1916. En stund var han tilknyttet hjemmeforsvaret, men saa om vaaren 1917 drog han til Frankrike.

De fleste flyvere drog mot fronten med store forhaabninger. Løytnant Bishop drog avsted med den faste bestemthet, at enten skulde han gjøre sit navn berømt eller saa skulde han late sit liv paa ærens mark.

Lykken fulgte ham, og hans karriere blev straalende. Med hans tilladelse hitsætter jeg i hans egne ord nogen av hans oplevelser i Frankrike.

«Den 25. mars var det, jeg første gang kom i luftkamp, og med lykkens bistand blev det til en seier. Den tyske hær var paa retræt og fire av min squadrons flyvere blev sendt ind over fiendeland for at se, hvad der foregik. En stund syntes det som om baade den britiske og den tyske hær hadde opløst sig i smaa kjæmpende enheter. Kampens uhyggelige, regelmæssige larm var sporløst forsvundet, og tyskerne retirerte mot sin bekjendte Hindenburg-linje. Skyerne hang lave over vore linjer, men veiret bedret sig indover de tyske stillinger og tilslut naadde vi op i en høide av 9 000 fot. Længe krydset vi rundt uten at se noget av interesse, men opdaget saa i det fjerne tre tysklignende maskiner. De tre aeroplaner nærmet sig, men vor formationsleder fortsatte uten at forandre kurs. Snart blev der ikke længer nogen tvil om, hvad nationalitet aeroplanerne var, for tre svære kors sortnet os i øinene. De tyske flyvere hadde sikkert til hensigt at overrumple os, og vi tillot dem at komme os saa nær, som det lot sig gjøre. I likhet med de fleste flyvere, som for første gang staar ansigt til ansigt med fienden, kunde jeg neppe faa ind i min bevissthet, at her gjaldt det liv og død. Jeg blev formelig betat av de tyske maskiner og folte trang til at seile rundt og beskue dem. De tyske albatros-maskiner er velgjørende skjønne at se paa. Med sine tilbakebøiede vinger faar de fuglens linjer langt mere fuldendt end nogen anden maskine paa Vestfronten, og uvilkaarlig kommer de til at gjøre indtryk av at ha kvalifikationer, som de langt fra besidder.

For at tyskerne skulde indhente os snarere, sagtnet vi fart, saasnart som de laa os i kjølvandet. Da de hadde seget op paa en 400 meters avstand, kjørte vi atter fuld fart paa motoren og vendte. Foruten mig selv var der en til av os fire, som ikke hadde været i kamp før, og følgelig hadde vi en smule besvær ved at holde vore plasser i formationen. Mit første indtryk av kampen var, at en av fiendens maskiner pludselig dukket for i næste øieblik at komme op igjen og aapne ild paa en av mine kamerater. Jeg fulgte en pludselig indskyttelse og fløi ret paa den angripende tysker og aapnet ild. Mine brandkuler begyndte øieblikkelig at træffe, og et sekund senere la albatrossen sig paa ryggen og syntes at falde fuldstændig uten kontrol. Dette var netop i de dage, da tyskerne brillierte med visse bekjendte nedstyrtningsskunster. Deres maskiner syntes at være bygget og beregnet paa at kunne taale den utroligste brutale behandling. Man kunde se tyskerne spinne nedover fra svære høider for i aller sidste øieblik atter at komme paa ret kjøl og sætte avsted mot sine egne linjer.

I min vældige iver efter at ødelægge denne maskine, som hos mig i øieblikket repræsenterte det hele Tyskland, hadde jeg glemt alt, som het varsomhet. Jeg fulgte min motstander kloss i hælene og var knapt 40 meter bak ham, da han rettet sig ut paanyt. Synet av mine kuler, som slog ned mot den tyske flyvers hode, fik mit hjerte til at banke med voldsomhet. Atter styrtet tyskeren sin maskine nedover og strøk bort fra mig vertikalt mot jorden. Jeg fulgte ham med min motor

arbeidende under høitryk. I denne vilde jagt maa min maskine, som horisontalt kunde præstere en hastighet av over 100 mil i timen, ha nærmet sig de 200 mil. Dog, tiltrods for denne vældige hastighet syntes min motstander at distancere mig med den allerstørste let-het. Da jeg endnu var 1500 fot over jorden, saa jeg ham «crash» mot jorden.

Hvad mine følelser var i dette øieblik, da jeg under mig saa mit første offer, har jeg aldrig helt blit klar over. Jeg tror neppe jeg var istand til at fatte, hvad det hele betød. Da jeg bragte min maskine ut av den farlige nedstyrtning, kom mine tanker først tilbake til virkeligheten, og jeg forstod, at jeg hadde kjørt mig vild og mistet al orientering. Dog, værre var det, at motoren fuldstændig negtet at arbeide. Den lange nedstyrtning hadde fylt cylinderne med smøreolje og tændingen var blit ødelagt. Jeg saa under mig en sønderskutt landsby og ustanselig smaldt maskingeværerne. Der var ingen tvil om, at foran mig stod et tysk fangenskap. En værre skjæbne kunde ikke tænkes, og mit hjerte banket av fortvilelse. Jeg handlet rent mekanisk og utsaa under mig et aapent stykke jord, hvor det lykkedes mig at lande. Fast bestemt paa at sælge min frihet saa dyrt som mulig, grep jeg min signalpistol og løp til den nærmeste groft. Hvad jeg agtet at bruke signalpistolen til, er jeg ikke paa det rene med, men den gav mig en viss bevæbnet følelse.

Længe laa jeg i groften og ventet paa min skjæbne. Da saa jeg pludselig nogen mænd komme krypende mot mig og blodet steg til mit hode. Var det ven eller

fiende? Et øieblik efter banket mit hjerte av fryd, for foran mig laa mine egne khakiklædte landsmænd.

De britiske soldater hadde set mig lande, og trods at de tyske skyttergrave kun var 150 meter borte, hadde de krøpet til min undsætning.

Nogen dage efter denne min første luftkamp blev min patrulje bragt ind i en batalje, som altid vil staa for mig som noget av det bitreste jeg nogensinde har været med paa. Da kvelden kom, forstod jeg betydningen av en linje, som jeg saa ofte hadde læst i det britiske kommuniké: «En av vore maskiner vendte ikke tilbage.»

Vor patrulje bestod av seks maskiner, og jeg førte mine ledsagere op til 12 000 fots høide, før vi overskred skyttergravene syd av Arras. Da vi var over paa tysk grund, vendte vi nordover og holdt os av hensyn til en sterk vestlig storm i nærheten av fronten. Disse vestlige storme var noget av det værste, som de britiske flyvere hadde at kjæmpe med paa Vestfronten. De gjorde det saa uhyre let for os at seile ind over i Hunland, men gjorde hjemreisen saa usigelig lang. Er det noget, som flyveren ønsker, saa er det medbør, naar arbeidet er fuldført.

Mine kamerater og jeg hadde været over de tyske linjer omtrent tyve minutter, da jeg omtrent en halv mil under mig opdaget en korsmalt maskine. Jeg signaliserte til patruljen, hvad jeg hadde set, og i næste øieblik dukket jeg efter fienden. Nedover suste det med en 150 miles hastighet, da der pludselig ut av en sky under mig kom en tysker nummer to tilsyne. Jeg for-

stod nu, at vi hadde rendt ind i et bakhoid og at skjult mellem skyerne laa en sværm av «huns». Min opmerksomhet rettedes nu mot min nye motstander og jeg nærmet mig den paa en avstand av 140 meter. Jeg aapnet ild, men intet syntes at resultere av mine skud, og jeg sat og grublet over, hvad der var iveien med min skytefærdighet. For nogen øieblikke gav jeg litet agt paa, hvad som tildrog sig rundt mig, og først da jeg hørte lyden av skud, saa jeg mig om. I det samme jog nogen brandkuler gjennom mine venstre vinger. En tredje «huns» hadde kommet mig i bakhoid, og ved et under hadde jeg undgaat den visse død. Her var bare én ting at gjøre, og jeg kjørte min maskine ret op i veiret for derefter at fortsætte paa ryggen avsted i retning av min oprindelige kurs. Ved denne manøvre fór tyskeren med lynets fart ret under mig og forsvandt.

Til den øvrige patrulje saa jeg intet, og en stund krydset jeg forgjæves omkring. Men «lykken» vilde det slik, at før jeg helt var paa det rene med situasjonen, var jeg omringet av tre tyskere. Som sakerne laa an, trodde jeg visdom lønnet sig bedre end tapperhet og begyndte at kapflyve opover mot de høiere luftlag. I dette løp blev jeg seierherre og omsider lykkedes det mig at komme bort fra mine forfølgeres kuler. Opdaget saa omtrent en mil i østlig retning noget som lignet en rigtig «dogfight». Et halvt minut tok det mig at komme mine haardt betrængte kamerater tilhjælp. Der var ti tyskere mot fem av os, og vore chanser var ikke de bedste. Allikevel varte kampen i hele 15 mi-

nutter uten at nogen av parterne hadde opnaadd nogen avgjørelse. Imidlertid hadde stormen ført os langt østover, og vi var antagelig mindst 15 mil fra vor frontlinje. Vi hadde cirklet, dukket og kjæmpet os nedover og var tilslut helt nede i 4000 fots hoide. Ved et tilfælde blev jeg opmerksom paa, at en halv mil borte og lavere nede kjæmpet en av mine folk for sit liv mot to fiender. Jeg brøt av min kamp og fløi ham tilhjælp, fulgt av to av mine maskiner. Dog, før vi naadde frem, hadde det lykkedes vor kamerat at frigjøre sig fra sine motstandere, og han sluttet sig som fjerde mand til min formation.

Vi var under denne sidste manøvre kommet helt ned i 2500 fots høide. Skyerne laa dog lavt og det lykkedes os ved at snike os fra taakedot til taakedot at undslippe vore forfølgere. Vi fløi ret ind i en 50 mils vind og frembød en forholdsvis let skive for «archies».

Omsider naadde vi tilbake til aerodromet. Vor patrulje hadde desværre ikke netop været den heldigste, og to av vore folk var og blev borte. Senere paa kvelden fik vi besked om, at en av maskinerne var landet like ved vore linjer, og at flyveren ver meget haardt saaret. Den næste morgen fik vi høre en sorgelig, men ædel beretning om vor saarede kamerat. Han var bare en gut paa 18 aar og hadde kun været i Frankrike i tre uker.

Tidlig i kampen hadde en sprængkule truffet ham bakfra og eksplodert i hans mave. Dødelig saaret kjæmpet han i ti, femten minutter og kom sig derpaa undav sine motstandere. Smerter og blodtap gjorde hans tan-

ker sløve, og i en halv rus fløi han mekanisk vestover. Han hadde intet kjendskap til, hvor han var, men da luftkanonerne holdt op med sit arbeide, gled han ned og landet paa en mark. Han steg ut av sin maskine og forsøkte at gaa, men han faldt og tapte bevissheten. Man fandt ham, og i al hast blev han sendt til hospitalet, hvor han den næste morgen døde.

Hvad der var hendt den anden av vore kamerater, fik vi først vite længe efter. Han var truffet av en kule i hodet og blit dræpt i luften.

Naar jeg ser tilbake paa denne kamp i lyset av senere vunden erfaring, saa staar det for mig omtrent uforstaaelig, at nogen av vore seks maskiner kom helskindet tilbake. Alt var imot os, og den tyske formation, som vi rendte ind i, bestod udelukkende av førstearangs utvalgte folk.

Den 30. april blev for mig en merkedag, for i en time og tre kvarter hadde jeg ni forskjellige kampe. Dette var om morgenen. Før vi hadde te den samme eftermiddag hadde min major og jeg en kamp med fire rødmalte tyske jagermaskiner.

Denne kamp er den haardeste jeg nogensinde har været med paa. I tyve minutter hadde vi patruljert fronten, men saa intet i denne tid. Satte saa kursen længere indover «Hunland» og fik omsider i sigte fem albatrosjagere. Vi fløi efter dem, men før vi kom paa skudhold opdaget vi fire røde albatrosser ret frem tilhøire for os. Denne kvartet bestod efter al sandsynlighet av baron von Richthofen og tre av hans bedste folk. Min major naadde først frem til fienden og aap-

net ilden paa den bakre maskine agterifra. Øieblikkelig gjorde lederen av den tyske patrulje en lynsnar vending og strøk med kun nogen faa fots mellemrum forbi majorens maskine. I det samme aapnet jeg ild paa «Baronen» og dermed var jeg indblandet i en mølge av blodtørstige individer. Overalt, hvor jeg vendte mig, jog kuler imot mig, og trods nogen gode skud fra min kanon mot den tyske stjerneflyver, følte jeg mig usikker nogen minutter.

Hvor forskjellig var ikke denne kamp fra den som hadde fundet sted om morgenen. Tyskerne syntes at være ute for at ta revanche, og var glimrende oplagte til kamp. Lik en cyklon svirret vi rundt hverandre i mange minutter, og luften likesom blinket av røde og forsøvede maskiner. Det var en lykke, at de tyske maskiner var saa forskjellige fra vore i farven, og der var ingen grund til at nøle med at skyte, naar den rigtige kulør suste forbi. Det var en lynsnar kamp, og jeg har aldrig hverken før eller senere været i noget lignende. I det ene øieblik maatte man skyte og i det andet maatte man lægge alt ind paa at undgaa en kollision. Engang i kampens hete beklemt mit gevær sig, og nødt til at kaste min maskine rundt efter alle kunstens regler for at undgaa kulerne, blev det intet letvindt reparationsarbeide. Jeg hadde netop faat min kanon alright igjen, da Richthofen strøk forbi, og jeg gav ham det glatte lag. Med det samme saa jeg over mig fire maskiner, som tilsyneladende laa med næsen vestover for at blande sig i kampen. Da vi var langt indover tysk territorium, gik jeg ut fra, at de var tyske

flyvere og steg tilveirs for at faa en smule pusterum. Det viste sig dog snart at det var fire Sopwith tredækkere tilhørende R. N. A. S., som kom os tilhjelpe. Richthofen hadde bemerket dette og foretrak efter foregaaende kamp at trække sig undav. Da jeg efter et minut eller to kastet et blik nedover, saa jeg intet spor av de røde maskiner. Heller ikke saa jeg majoren, og en bange anelse, at noget var hændt ham, snek sig ind over mig.

Efter fem minutters krydsning rundt omkring uten at se noget til min ven, la jeg kursen hjemover. Et stykke paa vei saa jeg en anden maskine nærme sig mig, og jeg gjorde mig atter klar til aktion. Men da den kom nærmere, viste det sig, at det var en anden Neuport og at flyveren til min glæde var min kjære major. Han hadde, saasnant kampen var over og der intet spor var av mig, sat kursen ret vest. I tæt formation fløi vi saa tilbake til flyveplassen. Min maskine var temmelig sønderskutt og en gruppe av syv skud hadde passert mig i mindre end en tommes avstand. It had been a close shave, but a wonderful, soul-ster-ring fight.

Den dag, da jeg blev meddelt, at jeg sandsynligvis i den allernærmeste fremtid kom til at forlate Frankrike, drog jeg ut paa et togt, som trods sin korthet kom til at byde paa mange spændende oplevelser.

Jeg hadde fløiet en stund rundt under skyerne uten at se det spor til «vildt», da jeg indover Hunland et stykke opdaget flere «Hun»-maskiner. For at overraske dem, kløv jeg op i skyerne, som syntes mørke

og ugjennemtrængelige. Litt efter litt lysnet mine omgivelser og med ett kom jeg op i det herligste solskin. Under mig laa taakehavet saa flatt som et golv, og man kunde fristes til at tro, at man kunde lande. Med øinene fæstet til kompasset fløi jeg i retning av de tyske maskiner. Pludselig hørte jeg lyden av to maskinkanoner over mig, og idet jeg saa op, opdaget jeg tre fiendtlige jagere komme sættende mot mig forfra. Føreren av formationen gjenkjendte jeg til min glæde som en, der ved en tidligere anledning hadde narret mig ind i et bakhold. Han var et godt stykke foran sine ledsagere, og hvis jeg bare kunde sigte vel, saa skulde jeg nok kunne faa bugt med ham, før de to andre maskiner naadde frem. Imot hinanden bar det og vi fyrte begge det bedste vi kunde. Jeg saa hans brandkuler fare omkring fire fot over mit hode, og hans fine gruppering fortalte mig, at han gik til verket rolig og beregnet. Jeg har aldrig skutt med saa megen forsigtighet som i denne stund. Jeg tok sigte paa hans motor, med haab om at enkelte av kulerne vilde følge maskindækket og træffe flyveren, som sat like bak. Pludselig veg han ut til siden og søkte at komme forbi mig tilvenstre. Mine kuler kom nu til at bli vel placert rundt flyveren og jeg var overbevist om, at han var truffet.

Den næste maskine var imidlertid kommet til og aapnet ild paa mig paa kloss hold. Jeg blev nødt til at henlede min opmerksomhet paa denne «hun» for en stund og cirklet rundt ham nogen gange. Under denne manøvre opdaget jeg, at min første motstander

stod i fyr og flamme og holdt netop paa at falde. Henrykt over dette syn aapnet jeg ild paa nr. to, og ved første runde stod ogsaa den i et vældig flammehav. Jeg hadde nu faat blod paa tand og saa mig om efter den tredje tysker. Han hadde netop sat sin maskine lodret nedover og med rasende fart fulgte jeg ham gjennem skyerne. Nogen sekunder saa jeg intet uten taake; men straks det klarnet, opdaget jeg min motstander utenfor min rækkevidde. Jeg blev nødt til at la ham fare og gav mig saa til at beskue mine to faldende ofre. Som to brændende masser faldt de knapt et tusen fot fra hinanden og knustes mot jorden.

Aftenen før jeg skulde dra til England forgodt, hadde jeg krydset omkring i længere tid uten at finde noget at rette mine kuler mot. Fløi saa nordover og saa en stund paa kanadierne angripe byen Lens. Et vældig slag stod paa og der frembød sig for mig et eventyrlig skue. Ved et tilfælde kom jeg til at se opover i veiret og opdaget en fiendtlig tosæter-maskine komme sættende ind mot vore linjer. Jeg stod ret paa ham og fyrte, men uten noget resultat. Saa dukket jeg, og da tyskeren var vertikalt over mig, hev jeg næsen lodret i veiret og lot kulerne løpe fra mine to kanoner. Pludselig begyndte vingerne paa den ene siden at bøies bakover og i næste øieblik faldt aeroplanet fra hinanden. Det var intet hyggelig syn, for de to tyskere var begge ilive. Men hvad kunde jeg gjøre uten at se paa den sælsomme dødsfærd. — Dette var min 46. seier.

En stund efter observerte jeg to jagere, som kom

sættende imot mig. Da de opdaget mig, snudde de og satte avsted østover. Jeg fulgte dem, men formaadde ikke at komme nærmere end omkring 300 meter. Dette var ikke godt nok, og jeg bestemte mig til at opgi forfølgelsen. Til avsked gav jeg dem nogen skud, og til min forbauselse begyndte øieblikkelig den bakre maskine at falde nedover i et spin. Jeg trodde først tyskeren var ute med kunster, og fulgte ham med øinene nedover. Dog nei, fra 13 000 fot og ret i jorden fór maskinen. Et heldig skud maa ha truffet og dræpt flyveren.

Dette var min sidste kamp i Frankrike, for den følgende dag drog jeg til England for at motta tre ordner, som var faldt i min vei.»

Efterat Bishop hadde faat overrakt sig V. C., D. S. O. og M. C. blev han utnævnt til major. Han fik nogen maanders ferie, som han tilbragte i Kanada. Ved sin tilbakekomst til England kunde han ikke motstaa fristelsen, men drog en snartur over til fronten. Han hadde ikke glemt sin gamle kunst og hans ofre blev mange. Tilslut kom der fra høiere hold en opfordring til ham om at gi sig, mens leken var god, og viseligen etterkom han ønsket. Hans karrière var enestaaende og hans 72 avgjorte og beviste luftseire vil gaa ind i historien som en vældig sportslig præstation.

Jeg hadde en ung flyverløytnant i min squadron. Han var av en gammel irsk militærfamilie og hadde

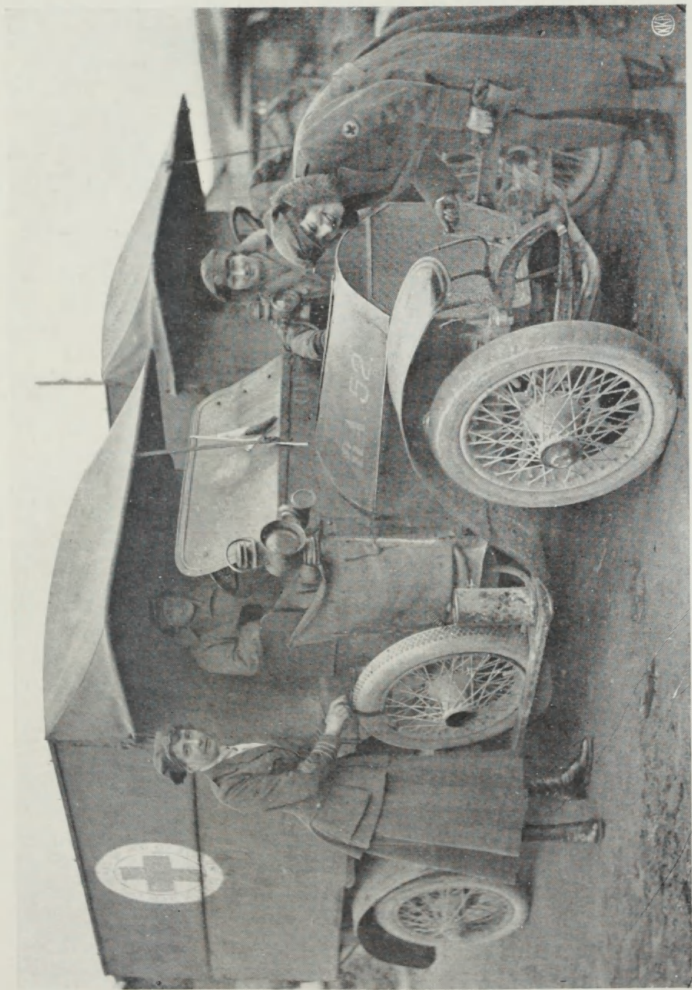
et temperament som faa. Han var som skapt til at boltre sig i luften, og jeg tror jeg kan si, at en bedre og vovsommere flyver fandtes der neppe i det engelske flyvekorps. Han var født med hvad engelskmanden kalder «fighting spirit», og han pleide altid selv at si, at hans straf her i livet kom til at bli døden paa sykeleiet.

Jeg vil ikke kalde min ven Carter for tapper; ti han visste ikke, hvad fare betød. Han følte sig bedst, naar livet stod paa spil og hatet et rolig, almindelig liv.

En dag kom der besked om, at en «gal mand» brukte Themsens broer som centrum for sine looper. Der var ingen tvil — det var Carter, som var paaafærde. Omtrent en halv time efter kom der besked fra Kingston on Thams, at en flyver fra Suttons Farm hadde fløiet gjennom brohvelvet, men at vingerne var revet av. En stund efter kom loitnant Carter i telefonen. Han var sorry, sa han, over at ha maattet nødlande, efter at ha fløiet under samtlige Themsbroer fra elvens munding til Kingston. Den sidste bro var for trang og han kom kun igjennem paa bekostning av aeroplanets vingspidser. Naar de avbrukne stykker var tat væk, skulde han nok faa maskinen hjem. Dette gjorde han ogsaa, og Carter slap med en vældig reprimande.

I februar 1917 var Carter med den 29. jagersquadron i Frankrike. Med ham var den senere saa berømte major Mc Cudden. Og disse to unge gutter foretok de mest haarreisende flyveture.

Desværre blev Carter under et eventyrlig togt al-



KVINDELIGE AMBULANCE-KJØRERE VED VESTFRONTEN

vorlig saaret, og dermed var hans skjæbne som kamp-flyver ved fronten beseglet. Hadde Carter faat bli ved sin squadron, da vilde han sikkert hat de mest glimrende chancer nogen flyver har hat til at gjore sit navn berømt. Han besat stjerneflyverens kvalifikationer i en fremtrædende grad. Hans sidste luftkamp er et slaaende bevis paa dette.

En dag hadde en av hans kamerater blit skutt ned i en luftkamp i nærheten av en av de tyske squadroner. For en gang skyld drog Carter avsted med de fredeligste hensigter og dertil ganske alene. Hans hensigt var at flyve over til den tyske flyveplass og nedslippe et brev, hvori man bad om opplysninger om den nedskutte britiske flyver. Dette utførte han, og Carter var allerede et stykke paa hjemveien, da han pludselig saa himmelen foran sortne av «huns». Et øieblik efter kom 15 albatrossjagere sættende ned paa ham. Hans maskine var ikke hurtig nok til at undkomme, og kamp var hans eneste lille chance. Tyskerne angrep ovenfra og snart fór kulerne rundt Carter, som med en lynsnar manøvre fik placert sin maskine i fiendens centrum. I ett nu fik han sendt en salve ind i en av sine motstandere, som i næste sekund stod i fyr og flamme. En klyvende vending til høire bragte Carter vertikalt over hun nr. 2 og ut av leken var tyskeren. Nogen kuler kom sættende like forbi Carters hode og han saa sig om og saa en albatross ret under sin maskines hale. En loop bragte ham bak denne sin motstander, som fik nogen velrettede skud og begyndte at falde som et vissent blad. Ret foran Carter kom nu albatross nr. 4

jagende ret imot, og ansigt til ansigt nærmet sig de to motstandere. Det blir døden allikevel, tænkte Carter og bestemte sig til at vædre albatrossen. I det samme fór en kule gjennom hans legg og ind i laaret, hvor den eksploderte med voldsom virkning. Min ven besvimte og for en stund faldt hans maskine nedover uten styring. Omsider kom han atter til bevissthet og det lykkedes Carter ved en glimrende manovre at frigjøre sig for sine forfølgere. Med motoren gaaende fuldt ut styrtet han sin maskine vertikalt mot jorden, og i 50 fots høide satte han kursen hjemover. Rundt om ham laa tyskerne og pumpet staa ut av sine kanoner, men Carters maskine var som en hvirvlende skygge. Snart laa dens næse mot jorden, snart tok den skjul mellem noen sprædte trær. Fra Carters saar strømmet blodet og kræfterne begyndte at svigte. Hans ammunition var opbrukt og situationen begyndte at bli temmelig alvorlig. Da skimtet han skyttergravene under sig og noen øieblikke holdt han det gaaende. Saa sortnet det for hans øine. Halvt bevisst slog han motoren av, og dermed er Carter borte. Tre dage efter vaaknet han i hospitalet. Hans maskine hadde ved et under styrtet ned paa en liten mark i nærheten av landsbyen Haute Avesras.*)

I over et halvt aar laa Carter tilkøis, og da han at-

*) For denne bedrift blev løytnant Carter indstillet av sin squadronchef for Det Millitære Kors, men med saa mange andre blev han glemt under sit lange hospitalsophold. Ett kan dog Carter trøste sig med, og det er, at hans venner vet, at for mot og kameratskap er der ingen orden for god for ham.

ter var rørig, kom han til Suttons Farm som natkamp-flyver. Hans oplevelser paa Vestfronten hadde ikke skræmt ham og han længtet efter at faa «another go».

Med tyskernes angrep paa London pinsenat blev det slut paa fiendtlige besøk over Englands hovedstad. At gaa og vente var ikke efter Carters smak, og efter gjentagende ansøkninger blev han sendt til fronten. Til hans kolossale ærgrelse kom vaabenstilstanden, og sammen med nogen andre ustyrlige sjæle forlystet han omgivelserne med de vildeste kunster. Blev ved nyt-aarstider sendt tilbage til England og kom, da jeg i februar 1919 overtok kommandoen paa North Weald, til den 153. squadron.

I vinterdagene var der litet at foreta sig i luften og med sin aldrig svigtende «fighting spirit» la «Larry» sig i træning og bokset døgnet rundt. Ut paa vaaren skulde der være konkurrance om The Royal Airforce Champion ship in Boxing, og selvfølgelig skulde Carter med. «Det blir hjuling,» sa jeg til ham, da han drog avsted til matchen. «For nogen, ja,» svarte min irske ven. Og Carter hadde ret — nogen fik hjuling, men han fik titlen og pokalen.

I april 1918 mottok James Byford Mc Cudden Victoria-Korset. Han var da kaptein og hadde nedskutt ikke mindre end 54 tyske maskiner. Til Frankrike kom han som almindelig mekaniker med den oprindelige Expeditionary Force. Han steg i graderne og blev snart sersjant. I denne kapacitet blev han utdannet til ob-

servator, og længe gik det ikke, før han selv tok rattet og blev flyver. Hans glimrende egenskaper som kamp-flyver gjorde sig snart gjældende og hans bedrifter rygtedes omsider viden om. Populært kaldtes han «Den lykkelige kriger». Altid glad og fornøiet var han en fest i kameraternes rækker. Hvor Mc Cudden var tilstede var der ingen anledning til at hænge med hodet. Da han i mai maaned skulde vende tilbake til sin squadron ved fronten i egenskap av major, indtraf et sorgelig uheld. Han hadde netop forlatt en flyveplass, da maskinen syntes at brækkes i to og styrtet mot jorden. Major Mc Cudden blev omtrent øieblikkelig trukket frem av ruinerne, men desværre døden hadde allerede gjort sit indtog.

Det er ikke min hensigt at gi en skildring av major Mc Cuddens liv i flyvevæsenet. Hans eventyr i luften var saa mange og de fylder bøker paa mange sprog. Dog har jeg anledning til at sætte paa tryk nogen faa karakteristiske breve, som han skrev under sit ophold ved den 56. squadron i Frankrike aaret 1917. Ved at oversætte dem paa norsk vil de tape sin vidunderlige friskhet, og jeg hitsætter dem derfor som de gik ut fra Mc Cuddens haand:

Tre breve fra major J. B. Mc Cudden.

No. 56 Squadron, 9th Wing,
B. E. F., France. 25/8/17.

Dear old boy.

I hope you are well. I have just heard from a fellow who knew you at 10 T. S. I have a flight in this

Squadron (200 S. E.) and if you would like to come out again, I should very much like to get you, so let me know and if you want to come, I will apply for you at once.

These are damn fine machines. I came out on the 15th and up to the 21st got 4 Huns, including one in flames.

Buck up and make up your mind soon old chap. This is a topping Squadron. Good C. O. good everything. Cheerio and write soon.

Yours very sincerely,

J. B. McCudden.

56 Squadron 9th Wing, France. 7/9/17.

Dear old sport.

Many thanks for your welcome letters dated the 1st instant.

Sorry to hear you have a gammy leg still, but trust it will soon be O.K. I am very sorry you cannot come out at present, but I shall certainly claim you as soon as you are allowed to come out.

I have had no Huns down lately as I have had a rotten spell of gun trouble, but it is alright now. Yesterday I caught a two-seater a long way our side at 18,000. Got behind him, Vickers jambed, and only had one drum of Lewis, so pumped that into him at close range but did not get him, so as he was still our side and I was heaps faster, I shot all my Verey's lights*)

*) Signalblus som utskyttes av en pistol.

at him, and he got awful wind up, but got over the lines O.K. During the Verey's light stunt he put an explosive bullet in one of my engine bearers and wrote the grid off, so now I have got a new tub which is a topper.

29 are doing well but have a lot of casualties.

Yesterday morning we ran into two new types of Hun. A triplane and a new Fokker biplane.

The triplane is an awfully funny comic old thing, and I am awfully keen to see one out of control. I reckon it will be like a venetian blind with a stone tied to it; it is very fast though and has a good climb.

Collet is here on this aerodrome with Camels and is doing very well. The other evening Richthofen, who is flying a new type «V» strutter Albatross Scout, drove Collet down to 1,000 ft. from 10,000 and riddled Collet with bullets, so as you know how Collet can fly, you can guess what sort of a star turn «R» is.

Well cheerio old bean, hope this finds you well, and drop me a line soon.

Sincerely yours, *Mac*.

56 Squadron, France. 9/10/17.

Dear old bean.

Very many thanks for your cheery letter dated the 30th ult. Awfully glad to hear you have «hitched on to a «fairy» with some boodle».

I lunched with «29 recently, and saw Jones-Williams and De Crespigny. The C. O. named Chapman has just been killed by a bomb from a Hun.

I brought a Rumpler down in flames on our side a few days ago and am getting some souvenirs from it. The observer jumped out at 12,000. The same evening I shot a «V» strutter's wings off, and the Hun fell out of that too, at about 8,000 ft.

These are damn fine grids.*) You can hardly fail to get Huns on them.

I have just got a bar to my M.C. I don't know what for; I think it is because I saluted the Colonel smartly the last time I passed him.

When do you expect to have a board? You might let me know, as perhaps the C.O. here can hurry it up. How much longer do you expect to stay in «Blighty»?

Yes I know Dean from 70. 70 have had an awful time, have had 20 casualties in September. This Squadron brought down their 200th Hun last week, after being out six months.

This beats the record of Pursuit Flight No. 11, commanded by «Richthofen», who downed 200 of ours in 7½ months.

You will be pleased to hear that I was leading the patrol who got Voss. He put up a damned stout show and scrapped 5 S.E's for 10 minutes, after which Rhys Davids downed him. Voss put bullets into three of us, and wrote off 2 more S.E's in this scrap. It was Rhys-Davids who got «Schafer», another Hun star-turn. He has just got a D.S.O.

*) McCuddens populære uttryk for aeroplane.

Well, cheerio old bean, drop me a line very soon and let me know what fun you have with the heiress. Best of luck.

Ever yours,
Mac.

P. S. Counting bars,*) have 8 M. C's in my flight and a D. S. O. and 16 M. C's in the Squadron.

M.

Jeg har fortalt, at da kaptein Mc Kay og jeg paaskemorgen 1917 kom til Frankrike, fik vi høre, at kaptein Lefee Robinson var blit nedskutt og antagelig dræpt. I uker gik vi og ventet paa visshet, og saa tilslut kom den officielle tyske beretning: «Kaptein Robinson usaa- ret og vel».

Jeg kan huske det øieblik da nyheten spredtes i vor messe. Vi satte grammofonen igang, og længe var det ikke mulig at høre andet end et virvar av hyl fra en begeistret ungdom. Litet ante vi dengang, hvad et tysk fangenskap betød for vor ven. Robinson var ikke den mand, som agtet at sitte med korslagte arme bak fangeleirens pigtraad. Nei, fra første stund, da han satte foten paa tysk grund, var der kun én tanke, som uanstelselig fór gjennem hans hjerne: Han maatte tilbake til friheten.

Gang paa gang lykkedes det ham at komme bort fra sine vogtere, men hver gang, netop som maalet laa for hans fot, blev han grepet og ført tilbake til svære pins-

*) Uttryk for ordner.

ler. Hans bevogtning blev strengere og strengere, og tilslut var ethvert forsøk paa flugt umulig. Men Robinsons trods var ikke stagget ved det. Nei, nu hjalp han sine kamerater og mere end en britisk officer fik sin frihet ved hans hjælp.

Av Robinsons vogtere var der i særdeleshed en, som ved sin grusomhet søkte at gjøre livet i fangeleiren til et jordisk helvede. Hans metoder var mange og da i 1918 matrationen for fangerne var saa knap, at man bokstavelig gik og sultet, saa anvendte han mot Robinson en djævelsk list. Den engelske flyveofficer indtok sine maaltider i et eget værelse. En dag, da Robinson kom til det vanlige middagsklokkeslet, fandt han paa døren skrevet «Eintreten Verboten». Han brydde sig ikke om dette og gik ind og spiste sit maaltid. En stund efter kom fangeleirens kommandant og med ham nogen tyske soldater. Robinson blev ført til en celle og for overskridelse av «en ordre» blev han, saa sier hans kamerater, pisket til han faldt om. Og tiden gik og i november kom vaabenhvilen. Litt før jul kom Robinson tilbake til England, men hans kræfter var borte og snart laa han angrepet av en rasende influenza. I sine feberdrømme vendte Robinson atter tilbake til fangeleirens pinsler.

«De slaar mig — de slaar mig,» ropte han like til det sidste.

Skjæbnens veie er lunefulde og det er undertiden man kan fristes til at spørre, om der findes retfærdighet til i verden.

PAA KRYKKER OG GOTHA-VAGT

Litet ante jeg, da jeg forlot hospitalet ved fronten, at toget førte mig til et sted, hvor bomberne faldt med uhyggelig regelmæssighed. Jeg visste nok, at London var et eftertragtet punkt for de natlige flyvere, men at hospitalet, jeg drog til, skulde bli den rene skyteskive, det ante jeg heldigvis ikke.

Det var like før jul jeg fik anledning til at overbevise mig om dette. En maaneskinskveld like efter kveldsmat lod allarmsignalerne som dumpe drøn henover verdensbyen. De saarede, som kunde flyttes, blev bragt ned i hospitalets kjelder, som efter sigende skulde være «bombesikker». Jeg foretrak at bli, hvor jeg var, og mens grammofonen spilte nogen lystige melodier laa jeg og ventet paa, hvad der skulde ske. En ung V. A. D. kom bort til min seng og spurte, hvorfor jeg ikke lot mig bære nedenunder.

«Nei,» svarte jeg, «krigen har gjort mig til fatalist.»

I det samme begyndte Londons ydre sperreildskanoner at brumme, og før vi fik ord for os, likesom

lynte det gjennom vinduet, og huset skjalv som under et jordskjælv.

Den unge pike stod blek som et lik opimot væggen, og selv krøp jeg trods mine saar op i nærmeste hjørne. Atter smaldt det og det klirret av glas og faldende taksten. En tredje og fjerde eksplosion lød længere borte, og vi trak pusten lettere. De tyske maskiner kom i bølger indover London. De syntes at krydse over byen nogen minutter og satte saa næsen hjemover. Kanontordenen vidnet om musik, som først lød fjern, saa stigende, kulminerte derpaa i vældige trommehvirvler, for atter at dø hen i en brummende dur.

Dette natlige angrep paa London den 18. december var det niende i sit slags. Høsten hadde saaledes bydd paa et ganske interessant liv for hjemmeforsvarets flyvere. Dog, noget positivt resultat hadde vore aeroplaner ikke opnaadd. Den 6. december derimot hadde kystbatterierne hat heldet med sig, og beskadiget to Gotha-maskiner, saa de blev nødt til at lande i England. Aviserne kunde derfor den 19. om morgenen utkomme med en ganske forfriskende og opmuntrende nyhet: «En av vore flyvere har inat angrepet og nedskutt en maskine, som faldt i sjøen i nærheten av Folkestone.» Den heldige flyveofficer var ingen anden end min ven kaptein Murlis Green, som nu kommanderte den 44. squadron paa Hainault.

Samme dags eftermiddag fik jeg besøk av kaptein Hackwell, og han fortalte mig, at mindst 7 av 20 angripende Gotha-maskiner hadde været indover London. Over Woodford hadde han kommet over en av

de svære «Giants»*) og faat sendt den nogen runder, men i taaken hadde udyret undkommet.

Paa Hainault fløi man udelukkende Sopwith Camels, og det var almindelig mening, at en bedre maskine kunde man ikke ønske sig for natflyvning. Det eneste, som var litt generende, var blinket fra de to kanoner, som gjorde det vanskelig at bruke sigtet.

Hjemneforsvaret var utover høsten blit betydelig styrket og til Londons indre forsvar var nu tilknyttet fire kampflyvesquadroner. Endvidere hadde man øst av London opprettet en Balloon Barrage, som strakte sig ret over Themsen fra nord mot syd. Med en Balloon Barrage menes en række ballon captif, som sendtes op til en viss høide, naar allarm gik for et fiendtlig angrep. Disse drageballoner blev forbundet med staaltraade og net og kunde stige op til omkring 8000 fots høide. Ved et saadant arrangement vilde de angripende flyvere tvinges til at holde en høide, hvorfra de kun vanskelig kunde faa et godt sigte for sine bomber. Direkte at fange fienden i de svævende traade var ikke netop tanken, skjönt den moralske virkning av en saadan sperring var ganske stor. — Jeg husker selv en maaneskinsnat i Frankrike paa et av vore togter mot Ghent, at mens jeg laa og søkte efter et smutthul i sperreilden, saa jeg pludselig foran mig noget gulagtig, som jeg snart forvisset mig om var en ballon. Min første indskydelse var at angripe den og søke at sætte den ibrand. Opdaget saa nogen andre «gasposere» og

*) Giants var de største Gotha-aeroplaner med fem motorer og 3—4 passagerer.

forstod, at her stod jeg foran, hvad man teknisk kaldte et ballonforklæde. Mit aeroplan var lastet med bomber, og det syntes ugjærlig at hæve mig over ballonerne. Der var intet andet for mig end at flyve rundt, til jeg fandt en aapning.

En historie er ogsaa blit mig fortalt om en engelsk flyver, som nærmet sig en enslig ballon langt inde i «Hunland». Han ante fred og ingen fare og skulde netop til paa kloss hold at sende nogen brandkuler i den, da der pludselig rettedes en voldsom granatild mot ham fra jorden. Han forstod at han var utsat for en fælde, og med lynets hurtighet opgav han ballonen og dukket ut av den farlige sone.*

Da de første zeppelinere ved nattetid kom indover London, møttes de av et faatal lyskastere. Nu, høsten og vinteren 1917, hadde søkelysene likesom sprunget op av jorden og for hver gang en Gotha-kaptein kom tilbake fandt han nye vimrende straaler henover himmelhvælvet. En tysk beskrivelse av en av de første flyvetogter viser, at et London-angrep var en forholdsvis enkel sak dengang:

«Klokken 10 utskyter squadronkommandøren et signalblus, som er tegnet til start. Han sætter avsted, fulgt av alle de andre tunglastede «fugle», og snart styrer hele formationen mot London. Den belgiske kyst er snart naadd og tilvenstre kan vi skimte fronten. Nieuport er under os med sine oversvømmede omgivelser, og tilhøire i det fjerne ligger Holland. En følelse av tillid og sikkerhet paa et godt utfald av vort togt griper os og utover stranden bærer det. Litt efter litt

svinder den hvite sand bak os og vi søker at komme op i hoiden. Da kommer der foran os en sky, der lik et tæt slør skjuler for vort blik den engelske kyst. Snart er vi gjennom de drivende taakebanker og under ligger de britiske forpostskibe. En stund efter kommer Themsmundingen tilsyne og fem minutter senere seiler vi over Sheerness, som kjender os saa godt. Herfra gaar kursen ret for London. De første skud fra luftskytset naar vor høide, men generer os ikke det spor. Saa blir det slut med granaterne og formationen slutter sig tettere sammen. Tilvenstre glider Themsen, hvis krumninger vi følger omhyggelig paa kartet. Vi nærmes os vort maal, men foran os ser vi med ængstelse nogen mørke skyer. Pokker og, skal vi ogsaa denne gang bli skuffet? — Fem minutter forløper, og jeg ser mig rundt efter kameraterne. Jo, de er alle der paa sin plass i formationen. Endelig under skyen dukker Themsbyen op for vort blik og det første engelske jageraeroplan kommer tilsyne forut, men meget lavere. Hallo min kjære fætter, hvem av os skal komme til at betale idag? Dog, de engelske maskiner forstyrrer os ikke. Vi er over skyerne. Tilslut ligger Londons vrimmel av huse under os saa forbausende klar og tydelig. Vore første hilsener falder med korte mellemrum og videre bærer det rolig og behersket mot byens centrum. Der ligger Tower, Liverpoolstreet jernbanestation, Englands Bank og admiralitetet. Nu er øieblikket inde! Jeg presser bombeutløserhaandtakket og følger med blikket den tyske nations hilsener til det engelske folk. De er mange og velmente. Eksplosioner

paa eksplosioner i Englands hjerte. Et vidunderlig og slaaende syn. Høit oppe mellem os luftbatteriernes springende granater. Langt dernede brande og skyer av rok. Over alt og alle en smilende himmel. Squadronen vender. Et sidste blik paa staden og saa — auf wiedersehen!»

Dette var skrevet høsten eller sommeren 1917 av en tysk flyverkaptein i «Frankfurter Zeitung». Utdrag av et brev fundet paa en tilfangetagen tysk officer vaaren 1918 viser, at forholdene over London hadde forandret sig ganske betydelig paa mindre end et halvt aar. Han skriver:

«Fra det oieblik vi skimter den hvite, lysende kystlinje av England begynder en mottagelse, som faar de sterkeste nerver til at dirre. Rundt os ligger en ring av springende granater og som skygger farer de engelske jagere mot os. For hver mil vi nærmer os London blir sökelysene mere skinnende og tilslut er himmelen et eneste hav av elektriske straalere. Vi blændes av lyset og vi maa holde høit tilveirs av frygt for ballon-barrieren, som er strukket paa tvers av vor kurs. Halvt ubevisst seiler vi ind over London. Vi ser omtrent intet av byen under os og lar bomberne falde med haab om at de vil træffe et værdig maal. Der er ingen tid at spille, for de engelske flyvere gaar hid-sigere og hidsigere til angrep. Kulerne fra deres mitraljører jager om os og undertiden ser det ut som om fienden vil ofre sit liv for at ramme os. En forfærdelig halvtime forløper. Saa ligger atter Kanalen under vingene og en følelse av taknemmelighet til forsynet

strømmer igjennem os. Disse angrep er for meget for et jordisk menneske.»

Omkring midten av januar 1918 var mine saar saa passe lægt, at jeg fik lov til at gaa en smule rundt paa krykker.

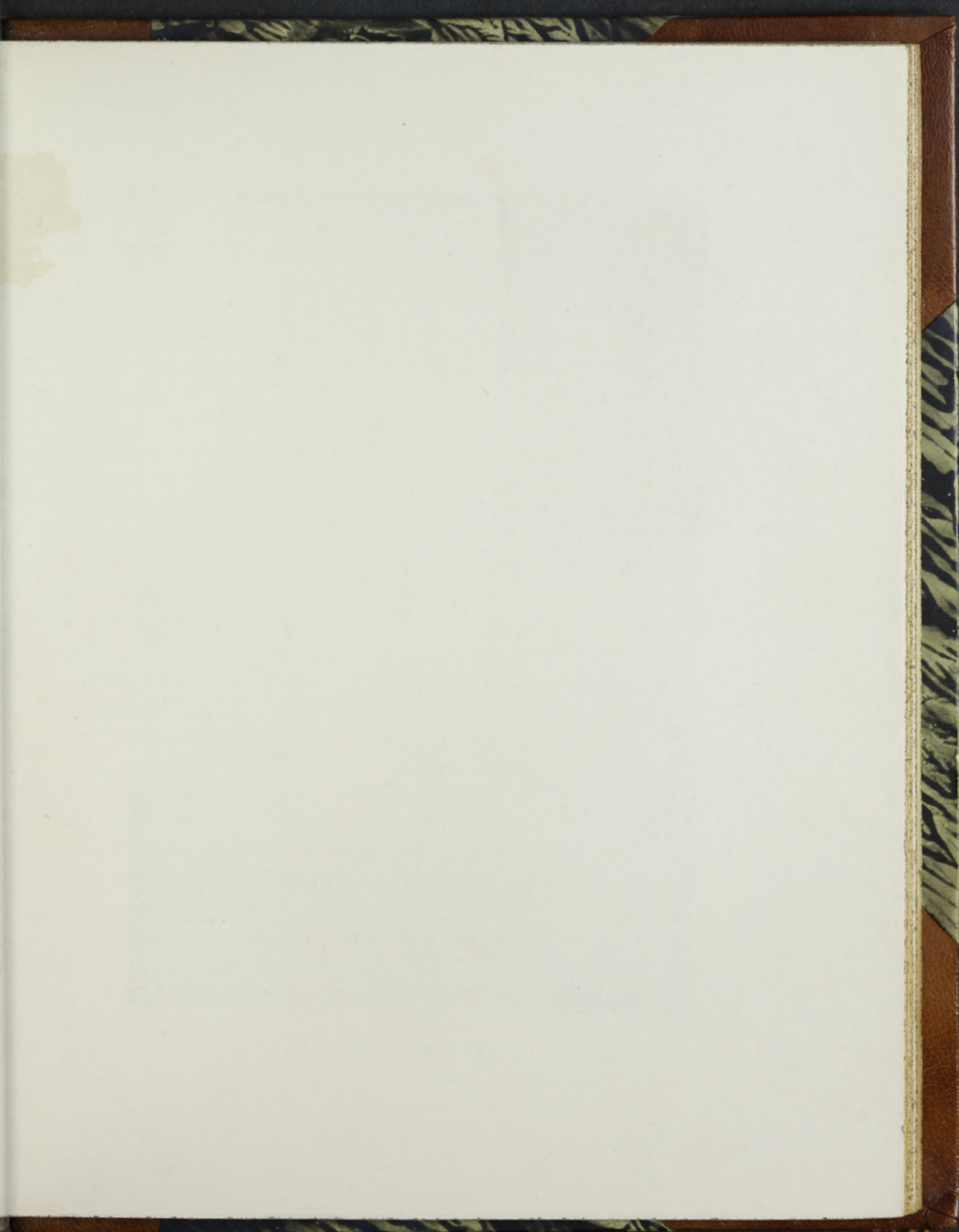
Den 28. hadde jeg faat min første tilladelse til at bli ute til klokken 10 om kvelden, og jeg sat netop ved et festlig aftensbord, da varselskuddene gik. Som regel gik der en halvtime, efterat allarmen var slaat, til Londons kanoner begyndte at ta tilorde. Denne kveld gik det noget længer, og det var først da kaffen servertes, at hotellets ruter begyndte at klirre. Jeg hadde hørt saa meget snak om folkelivet i undergrundsbanestationerne i disse Gotha-nætter, at jeg tænkte det kunde være interessant at se det for mine egne øine. Mine krykker kunde jeg nu bruke med virtuositet, og ganske letvindt bar det henover de øde, folketomme gater. Da jeg nærmet mig «Piccadilly Tube», passerte jeg en familie, som løp som om det var livet det gjaldt. Jeg fulgte dem saa fort jeg kunde og stod snart foran indgangen til undergrundsbanen.

«Come in sir, and take shelter,» sa en venlig politikonstabel.

Jeg stoppet og saa foran mig en stimmel av folk, som kjæmpet om at komme saa langt bort fra indgangen som mulig.

«Er det like fuldt helt ned?» spurte jeg konstabelen.

«Ja,» svarte han, «man staar oppaa hinanden helt frem til skinnegangen.»





EN LUFTKAMP

I skjæret fra nogen røde lamper fik jeg anledning til at se nogen av de nærmeste ansigter. De var alle av en utenlandsk type. Det var de samme slags mennesker som hadde omringet min bil hin julidag efter tyskernes luftangrep paa London. Min ven konstabelen fortalte mig, at denne type av mennesker pleide saasnart gothaerne blev varslet at forlate hus og hjem med barn og eiendele*) for at sitte under jorden til slutsignalet lød.

Hvor forskjellig tok ikke den engelske befolkning det. Cafélivet gik sin jevne gang og teatrene fortsatte uforstyrret sit spil. I de private hjem sat man rundt ilden og lyttet til spetaklet, som om kanonader og eksplosioner ikke hadde det mindste med dem at gjøre. Ja, senerehen, da tyskernes besøk begyndte at bli sjeldnere, var der dem som rigtig savnet den natlige stimulance.

Et typisk eksempel paa «English Spirit» gives i følgende korte anekdote: Husets lille gut, omkring fem aar gammel, var rigtig uskikkelig, og den unge mor begyndte at bli rent forstumlet. Tilslut griper hun til sidste middel og utslynger mot den lille fyr en meget virkningsfull trussel: «Du er slem gut, Jack, og hvis du ikke øieblikkelig er snild, saa lar jeg dig sove næste Gothanat.» Dette hjalp, og i næste øieblik slynget han sine to arme rundt morens ben. «Mother dear,» utbrøt han med spæd stemme. «You cannot be as cruel as that.»

*) Ofte saaes de med smaa kufferter som indeholdt værdigjenstande.

Hittil hadde alle de natlige flyveangrep foregaat ved maaneskin. Den 8. mars kom derfor med en liten forbauselse. En bælgmørk, men klar nat var det, og der sies, at utover Nordsjøen flammert et straalende nordlys. Om det forholder sig saa, vet jeg ikke, men ialfald laa London sort som graven, og da kanonerne begyndte at drønne, trodde alle det var de gamle kjendinger zeppelinene, som atter var paa færde. Dog varte det ikke længe før man kom paa andre tanker. Det var en flok av «Giants», som hadde sneket sig indover hovedstaden. Over Paddington Hampstead, St. Johns Wood, Wimbelton, Enfield og Finchley faldt bomberne.

London-forsvarets maskiner i et antal av 42 var oppe efter fienden, men i nattemørket og taakedisen saaes omtrent intet spor av de angripende tyskere.

Dette angrep krævet en hel del uskyldige menneskers liv, og et almindelig ønske om represalier gjorde sig gjældende.

Disse gjengjældelsestogter blev overdrat til major-general Sir Hugh Trenchard som chef for The Independent Airforce. Hans hovedkvarter var i nærheten av Nancy og hans planer gik ut paa at angripe tyske byer som Saarbruchen, Mannheim, Carlsruhe og Köln. Paa en glimrende maate løste general Trenchard sin opgave og som et eksempel skal nævnes, at fra den 6. juni 1918 til den 10. november samme aar nedkastet hans flyvere mot ovennævnte byer ikke mindre end 550 tons bomber. Hans tap var vistnok store, men stod ikke i forhold til de vundne fordele. Til beskyttelse

av sine byer maatte tyskerne koncentrere vældige masser av kampflyvere, og den keiserlige felthær led voldsomt under flyver-mangel.

Omkring den 20. mars fik jeg permission til Norge og tilbragte en maaned i lutter sport. Det var træning for min fot, og da jeg atter vendte tilbage til England, var der bare mindet tilbage om hin bevægede novembernat.

Med vældig spænding fulgte verden begivenheterne paa Vestfronten. Tyskerne hadde utspilt sit sidste kort og gik paa for at fremtvinge en avslutning. I Norge, hvor sympatierne stod paa de alliertes side, saa man med motløshet paa situationen. Hvor mange kom ikke i de dage og spurte mig hvad jeg trodde. Jeg trøstet dem og fremholdt, at vore reserver var store, og at Foch bare ventet paa det rette oieblik for at gaa paa.

Dog, inderst inde i mig selv var der noget som sa: Er virkelig disse reserver der, eller er det kanske med dem som med eventyrskibene av 1905.*)

Stillingen ved Vestfronten virket paa mig meget foruroligende og det var med bange anelser jeg saa fremtiden imote.

Ruslands undergang hadde frigjort en tysk-østerriksk millionhær og like fra november 1917 til mars 1918 hadde togene rullet fra øst mot vest med tropper og ikke mindst materiel.

De amerikanske tropper hadde vistnok begyndt at

*) Et rygte gik i Norge i 1905 under unionsbruddet, at Norge hadde faat indkjøpt to panserskibe i England til øieblikkelig bruk.

komme, men de var utrænet og kunde først ventes at gjøre sig gjældende utover sommeren.

Den store tyske offensiv hadde lagt beslag paa alt, som het flyvere og flyvemaskiner. London hadde saaledes faat være i fred, men rygterne svirret i luften og man forberedte sig paa et vældig tysk angrep. Jeg hadde altid tænkt mig muligheten av, at tyskerne vilde forsøke at sende en vedvarende strøm av flyvere indover hovedstaden. Begyndte de for eksempel ved mørkets frembrud at sende med en times mellemrum to eller tre maskiner mot London, saa vilde ved dagens frembrud en tysk formation ha gode chancer for at finde det engelske luftforsvar utkjørt efter nattens arbeide.

Men ukerne gik og intel skedde. En lægekommisjon hadde besigtiget min fot, og jeg blev utskrevet til aktiv tjeneste fra den 20. mai.

Min gamle chef, oberstloitnant Higgins, var nu blit general og kommanderte Londons luftforsvar eller 6. Brigade, som det kaldtes. Han sendte ansøknin g til luftministeriet om at faa mig tilknyttet hjemmeforsvaret, og den 19. mai blev jeg beordret til Suttons Farm. Dette var pinsekveld.

Denne dag kommer til at bli en merkepæl i den engelske flyvehistorie, for da solen gik ned, kom der over Kanalen sættende en kjæmpemæssig sværm av tyske bombardementsmaskiner. Ikke mindre end 34 av dem gled i mørket ind over kysten for at fortsætte mot Englands hjerte.

Omkring London laa squadronerne beredt til kamp. Paa North Weald laa den 39. med 18 nye Bristol Fighters

og ved Hainault og Suttons Farm holdt henholdsvis den 44. og 78. squadron tilhuse. Over paa den anden side av Themsen ved Biggin-Hill og Throwley laa den 141. squadron Bristol Fighters og den 112. squadron Sopwith Camels. Disse fem enheters patruljelinje laa praktisk talt som en halvcirkel om London. Ute ved kysten laa andre flyvestyrker, som alle var utstyrt med de mest moderne kampaeroplaner. Hertil kom hundredevis av luftkanoner, tusener av lyskastere og en ballonbarrikade paa mange engelske mil. Nogen let opgave laa saaledes ikke for de tyske flyvere. Da de nærmet sig London, fandt de flyvekorpsset paa vagt og før de seilte ind over byens forstæder laa de engelske jagere som myg rundt dem. De fleste bøiet av, vendte, eller tok flugten og kun 13 kom indover London. Jeg beundrer disse 13 tyske flyveres mot og viljekraft. De visste, at nattens mørke ikke lenger dækket deres handlinger, og at rundt dem likesom vokste fienden op fra jorden. Det var ikke som i gamle dage, da det hele berodde paa en chance, hvorvidt man blev set eller ikke. Her stod man overfor en flyveorganisation av høi rang. Englands flyvevæsen var ikke bare det ledende ved fronten i Frankrike, nei, man var ogsaa «hjemme» blit situationens herre. Vistnok faldt bomberne over London denne nat som aldrig før, men kun faa av tyskerne naadde tilbake til sit hjemlands kyster. Syv av de svære Gotha-maskiner blev nedskutt paa engelsk grund og tre til blev ødelagt for de naadde hjem.

Min ven fra den 14. squadron, kaptein Brand, som nu kommanderte 112. squadronen, gjorde sig

atter glimrende bemerket denne nat. Han observerte i søkelysskjæret en «Giant» og snek sig like op under dens hale. En koncentrert kuleregn møtte ham allerede paa omkring 100 meters avstand, men i skarpe, smaa bugtninger fortsatte Brand ind paa kloss hold av sin motstander. Omkring ti meter under halen av Gothaen aapnet han ild, og inden mange sekunder stod der fra det tyske aeroplan en vældig ildsoile i veiret.

Her er flere huns i farvandet, sier Brand i sin rapport, og fortsatte jagten. Da han omsider landet paa sit aerodrom, gik han øieblikkelig tilverks med at reparere en mindre skade paa sin motor. Om sin kamp nævnte han intet og først længe efter, da adjutanten spurte om han hadde set noget til den nedskutte brændende Gotha, svarte Brand: «Yes, I got him dead beat en a few seconds.»

Dette Gotha-angrep paa London har noget tilfælles med sjøslaget ved Jylland. Den lakoniske maate, hvorpaa de engelske autoriteter utsendte sine kommuniker, fik i begge anledninger folk til at studse. Efter slaget ved Jylland fremhævet admiralitetet sine tap og sa litet eller intet om hvad fienden hadde mistet. Først senere hen, da vissheten forelaa, kom det virkelige forhold frem. Tapene paa begge sider var nogenlunde like store, men seiren var Englands, for den britiske flaate hadde jaget Høisjøeskadren tilbake til sit hi.

Pinsedags morgen 1918 stod Londons beboere overfor gruslagte huser og rykende ruiner, og for den store ophidsede mængde virket avisernes offisielle rapport litet beroligende i øieblikket. Ordlyden av kom-

munikeet husker jeg ikke, men det lød nogenlunde som følger: «Continuous stream of hostile machines crossed our coast last night and 13 reached London. Our aeroplanes and guns engaged enemy and seven Gothas were brought down on English soil. There are some casualties and material damage.»

Under hele krigen har Englands politik gaat ut paa taushet. Navne blev med uhyre sparsomhet bragt frem for offentligheten, og begivenheter av historisk værdi blev holdt borte fra publikum, saalænge man ikke hadde detaljerte holdepunkter. Der er noget overlegent og nobelt i saadan en handlemaate, men jeg er bange for, at det har bidrat til, at man rundt i verden ikke helt har faat anledning til at lære og skatte den store rolle, som England spilte i kampen for frihet og ret.

Hvor mange vet f. eks. her i Skandinavien, at da vaabenhvilen kom, saa var England en knusende overlegen nummer en i luften. Som jeg for har bemerket, stod ved krigens begyndelse de tyske flyvere som de ledende, og takket være en glimrende organisation kom de længe til at holde sig paa toppen. I krigens midtre del begyndte lederskapet at skifte, men fra høsten 1917 blev det konstant og stadig mere befæstet i englændernes hænder. Frankrike og de franske brillante krigere er jeg sikker paa vil være de første til at indrømme og anerkjende dette. Det var ikke mot og dygtighet, som manglet gjennemsnittet av de franske aviatorer — nei, de kvalifikationer fandtes tilfulde —, men det var en organisation, som helt og hol-

dent var borte. Grunden hertil er antagelig den, at fra begyndelsen av var der git de franske flyvere formegen handlefrihet. Rekruteringen til flyvevæsenet kom ikke netop fra de samfundsklasser, som viste sig heldigst, og resultatet blev løvløshet og daarlig samarbeide. Roten av det engelske flyvevæsen derimot bestod av Englands bedste sportsfolk, som satte sin ære i at lystre og bekjempe egoisme. Senere hen, da «The Royal Air Force» var blit et mægtig og selvstændig vaaben, sat disse sportsfolk av 1914 ved roret og dirrigerte. Frankrike likesom Tyskland kan fremføre flyvernavne, der staar fuldstændig paa høide med Englands bedste, men det er i det store resultat, som franskmændene og tyskerne seiler agterut.

Det var som flyvekommandør og næstkommanderende at jeg kom til den 78. squadron ved Suttons Farm. Knap et aar var gaat siden sidst jeg forlot dette sted, og allikevel var det som om jeg var kommet til en vildt fremmed flyveplass. De smaa træhytter var vistnok endnu der, men rundt omkring, hvor vi før gik med bossen i haanden, var der likesom sprunget op en liten landsby av kalkede huse. Squadronens chef var major Allan. Jeg kommanderte A-Flight og kapteinerne Clarke og Bumphrey var henholdsvis chefer for B- og C-Flight. Materiellet bestod udelukkende av sidste type Sopwith Camels med 110 hk. Le Rohn-motor.

Til Suttons Farm kom jeg som nygift og mit første private hjem blev en liten faldefærdig hytte i utkanten av aerodromet. Der er et ord som sier, at en soldat, der skal gjøre sin pligt mot sit regiment, er en

daarlig egtefælle. Jeg er bange for, at der er noget i disse ord.

De spændende dage krævet mit nærvær paa plassen baade ved dag og nat, og som regel var jeg utkjørt og træt, naar jeg kom hjem. Flyveøvelser til alle tider av døgnet forstyrret freden, og for første gang i mit liv kom jeg til at frygte, at mine nerver skulde gi tapt. I min Flight hadde jeg to brillante flyvere, Carter og Clapham. De levet i luften og fordrev tiden med at skræmme hinanden. En dag hadde jeg fortalt dem, at vaaren 1917 hadde løytnant Armstrong*) og jeg fløiet over Southend og gjort som vi kolliderte i luften. No-gen timer efter kopierte de manøveren, men paa en meget mere realistisk maate. De fløi mot hinanden, til avstanden mellem maskinerne var bare nogen faa meter. Kastet saa aeroplanerne ret tilveirs, tændte landingsblussene under vingerne og lot det gaa i rasende «spin» nedover til omtrent 50 meter fra jorden. Rettet sig saa og tok marken omtrent samtidig paa den aller flotteste maate.

I slutten av juni blev jeg sendt til flyveplassen ved Penshurst i Kent for at gjennomgaa et kursus i traad-løs telefoni. Kurser har altid været min skræk, men jeg maa tilstaa, at de «skoledage», jeg tilbragte paa denne flyveplass, hører til de mest interessante i mit liv. At sitte oppe i luften i hvilkensomhelst høide og

*) Da jeg kom til Suttons Farm overtok jeg A Flight fra Armstrong, som var blit kaptein. Kaptein Armstrong drog til Frankrike, hvor han dræptes under en flyveulykke den 11. november 1918, dagen da vaabenhvilen indtraadte.

snakke og tale til jorden eller til en anden maskine flere mil borte, syntes for mig som et litet eventyr.

Da jeg efter en ukes forløp vendte tilbake til min squadron, blev jeg mottat ved indgangen til flyveplazsen av vagten, som presenterte gevær. Dette er en æresbevisning, som kun gives kommanderende officer, og jeg trodde der forelaa en feiltagelse. Dog, ved min indtræden paa kontoret fik jeg høre, at major Allen var permittert for et længere tidsrum og at jeg var beordret til at overta kommandoen. Jeg kan ikke negte for, at blodet jog til mit hode ved denne glædelige nyhet. Her var en chance seilet ind paa min vei og jeg skjønnte der laa muligheter for mig i fremtiden.

Majorgraden, som jeg før hadde syntes saa haabløs fjern, var med ett likesom kommet mig kloss paa livet. Nu gjaldt det at «hive» sig, og ett er visst, mine officerer og mandskaper hjalp mig som om det var den selv det gjaldt.

Hvad der i disse dage mest la beslag paa vor tid var øvelserne med den traadløse telefon. Fra vort «operations»-værelse kunde jeg staa og dirigere squadronens bevægelser i luften, og fortidens mangel paa forbindelse mellem aeroplan og jord var sporløst forsvundet.

I krigens første aar hadde en squadronkommandørs pligt bestaa i at faa sendt sine maskiner tilveirs og saa selv slaat følge. Nu var det noget ganske andet. Den praktiske flyvning spilte for ham en mindre rolle, og hans opgave var at staa i «kommandotaarnet» og dirigere sine jagere mot øst og vest. Ømfindtlige lytte-

apparater var opstillet i hundredevis mellem London og kysten, og da telefonsystemet paa jorden var utviklet til fuldkommenhet, saa kunde squadronkommandøren med stor nøiagtighet følge fiendens bevægelser.

Ved flere samtidige meldinger fra lyttestationerne vilde han ogsaa faa angripernes nogenlunde hoide og pr. traadløs kunde han saa koncentrere sine flyvere i fiendens vei. Desværre fik vi flyvere aldrig anledning til at prøve det nye system i sin helhet overfor en angripende fiende.

Pinsenatten hadde været nok for de tyske flyvere. Dog, hele sommeren igjennem holdt vi øvelser hver godveirsnat, og undertiden bød de paa slik spænding, at vi næsten glemte det var «lek». Det var omtrent som at spille schak med mennesker som brikker.

Natten til den 6. august gik rigtignok allarmen, og timevis stod squadronen rede til kamp. Skyerne laa tunge og tætte og det var likesom vi haabet paa at tyskerne hadde tat det sidste trin paa utviklingens trappe. Gothaerne hadde kommet i dagens lys — i maaneskin — paa mørke, klare nætter, og kanske vilde de nu vise, at ogsaa de i likhet med luftskibene kunde ta fordele av styggeveir. Men nei, ved totiden var alt forbi — og skuffet tornet mine gutter ind.

Den følgende dag fik vi vite, at nogen zeppelinere hadde sneket sig ind mot kysten, og at en av dem var skutt ned i Nordsjøen av en av vore flyvere.

Fra nu av og utover blev der likesom en hvil for os flyvere. og i de sollyse, varme augustdage fik jeg ofte anledning til at ta min squadron ned til kysten

for at kjølne os i bølgerne. Den 78. squadron, om jeg skal si det selv, var et vakkert skue i formation. Maskinerne i A Flight var alle grønne med rød malt snute. B Flight var sort og C Flight var mørkeblaa. Min egen «ganger» var blodrød med forsølvet snute, og et prægligere «dyr» har jeg aldrig redet.

Ved utgangen av august naadde nogen rygter frem til squadronen. De vilde vite, at vi inden mange uker skulde til Vestfronten. Du store alverden hvilken glæde det vakte, og den hele dag gik mine folk rundt i den vildeste begeistring. Nogen dage efter fig jeg besked av min chef Colonel Christie om at melde mig for Luftministeriet. Jeg fulgte ordren og blev ført frem for en general.

«De er kaptein Gran?» utbrøt den høie herre.

«Ja, Sir,» svarte jeg.

«De er fra idag av major,» sa generalen, «og kommer om kort tid til at ta en squadron til det nordlige Rusland.»

EN RUSLANDS-REISE

Det var engang som sjøgut, at jeg en kveldstund nede i syden etsteds gik rundt og saa paa folkelivet. Der var jøglere av alle slags, og ved et bord, oplyst av mangfoldige smaa papirlamper, sat en gammel mand og en ung ualmindelig vakker pike. Jeg stoppet foran bordet og den unge kvinde grep fat i min haand.

«De er sjømand,» sa hun efter en stund at ha studert linjerne i min haand.

«Det kan man med lethet se,» svarte jeg, for trosser og taugverk hadde bitt sine merker.

«Men der er saa meget andet at læse i denne haand,» fortsatte piken. «De kommer til at færdes, hvor ingen anden har gaat. De kommer til at gjøre, hvad ingen anden har gjort, og De kommer til — — at dø i et land, som ligger øst av Deres hjemsted.»

Jeg takket for oplysningen og kastet et pengestykke paa bordet. Ofte har jeg senere i livet kommet til at mindes piken og den gamle mand; ti eftersom aarene gik kom jo paa en viss maate hendes ord til at slaa til.

Jeg er ikke overtroisk til ydergrænserne, men allikevel, min beskikkelse til det nordlige Rusland be-

geistret mig ikke. Hadde jeg hat valget mellem stillingen som flyveofficer ved Vestfronten og general i Bolsjevikland, saa tror jeg bestemt, jeg hadde valgt det første. — Der var ogsaa en anden grund, som gjorde, at jeg nødig vilde nordover. Vi forberedte netop et vældig bombeangrep paa Berlin, og jeg hadde gode chancer til at faa den ære at seile ind over Keiserstaden*). Dog — en ordre er en ordre og til Rusland maatte jeg.

Men før jeg gaar videre, saa la mig i korthet trække frem et par ord om den russiske situation. Rusland eksisterte ikke længer som nogen nation, for i en utrolig kort tid hadde begivenheterne kastet landet ind i et haabløst kaos. Lenin og hans stab av rovdyr hadde grepet magten, og som besat av en djævelsk magt søkte de at rydde av veien den motstand, som kom i deres vei. Krigens vildeste grusomheter var intet mot de rædsler, som Rusland bød paa under bolsjevikerne. Mord i tusenvis hørte til dagens gjerning og det blev snart ikke længer mulig for de allierte at holde sig borte. Tyskland hadde grund til at være stolt av sit verk. Lenin, en tysk jøde, hadde utført en stordaad. Litet ante Tyskland dengang, at broderskapet med de russiske mordere inden mange maaneder skulde bidra til keiserrikets fald.

Den 20. september forlot jeg Dundee ombord i et vældig troppeskib. Vi var flere tusen mand ombord

*) Da vaabenhvilen kom, stod en sværm av britiske bombardementsmaskiner klar og ventet paa første godveirsnat for at sætte kursen mot Berlin.

og plass var der litet av. Tre skibe bestod vor konvoi av, og under sterk eskorte bar det nordover forbi Shetland mot Ishavet. Vi hadde ikke været mange dage tilsjøs, før spanskesyken dukket op, og snart raste en epidemi ombord. Jeg selv blev angrepet og laa dagervis i vilde feberfantasier. Jeg merket undertiden, at skuten stoppet for et øieblik. Paa mit spørsmaal om, hvad der var iveien, svarte man, at det var en soldat, som begravedes. Efter 10 dages seilads seilte vi opover floden til Arkangel. Det var en vidunderlig høstdag og lovtrærne stod og spilte i alle regnbuens farver. Solen skinnet og de mangfoldige messingbelagte taarne, som raket op over byen, skinnet som guld. Arkangel var saa utrolig fredelig, og i gaten syntes livet at gaa sin jevne gang.

I snart tre maaneder hadde byen været i de alliertes hænder og bolsjevikerne hadde trukket sig tilbake op floden Dvina og nedover jernbanelinjen mot Vologda.

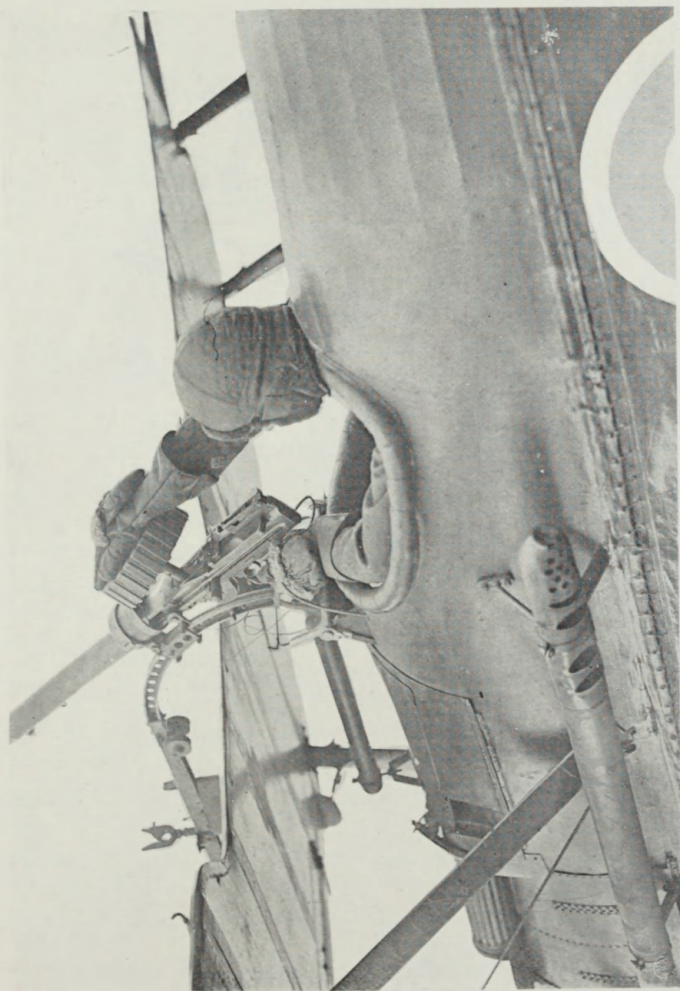
Ved indtagelsen av Arkangel hadde engelske flyvere spilt en avgjørende rolle. De hadde fløiet ind over byen og kastet ned truselskrivelser. Disse syntes at ha en glimrende virkning, og før nogen ante det, embarkerte bolsjevikerne i en mangfoldighet av flodbaate, som førte dem opover elven.

Naar en flyver kommer til det nordlige Rusland, vil han uvilkaarlig spørre sig selv om, hvor ialverden han skal faa landet en maskine paa hjul. Hvor end oiet vender sig ligger der intet andet for blikket end en uendelighet av skog, elve, indsjoer og uryddet mark. — Det var saaledes et trøstesløst landskap, der laa foran

os flyvere, som den 1. oktober steg iland. Ret over Arkangel, paa den anden side av Dvina, ligger landsbyen Bacaritza, som er terminus for jernbanen fra Petrograd. Vældige oplag av alt, som er tænkelig mellem himmel og jord, fandtes her. I krigens første aar hadde Bacaritza været knutepunktet for al trafik mellem de allierte og Rusland. Nu laa hele stedet som en stor faldefærdig oplagstomt og ventet paa sin undergang. Bolsjevikerne hadde ogsaa været i besiddelse av dette sted, og det syntes utrolig, at de ikke hadde sat fyr paa den let antændelige træbebyggelse før de løp bort. Rigtignok kom vore tropper litt overraskende paa dem, men grunden var en anden og vistnok den, at bolsjevikerne forespeilet sig en snarlig gjenerobring av byen.

Paa dette sted var det, vi flyvere slog os ned ved vor ankomst til Rusland. Et av de mange tomrede huse blev stillet til vor raadighet, og inden mange dage var vi kommet i nogenlunde orden i vort nye hjem.

Oberstløjtnant Van der Spuy var chef for vor flyveekspedition og han stod direkte under general Ironside, som hadde overtat kommandoen over de allierte tropper i Nord-Rusland. Major Muller og jeg var færdens squadronkommandører, og det var meningen, at vi før eller senere skulde overta kommandoen paa Vologda- og Dvina-frontene. Senhøstes som det var, stod det klart for os, at flyvning det aar blev der litet av. Vort medbragte materiel skulde sættes sammen og det gamle, som vi fandt ved vor ankomst, var ikke netop hvad en moderne flyver vilde kalde brukbart. Vor plan gik derfor i sin store helhet ut paa at gjøre alt klart til vaarens felttog.



MIT KAMPAEROPLAN

Ved vor avreise fra England cirkulerte baade i presse og blandt folk de vildeste beretninger om bolsjeviker-nes grusomheter mot vore soldater. Under mit ophold i Rusland fik jeg anledning til at overbevise mig om, at enkelte av rygterne medførte sandhet. En engelsk kaptein fortalte mig, at en dag var nogen av hans mænd gaat ut i skogen for at hugge ved. Da de blev urimelig længe borte, tok han selv ut en patrulje og gav sig til at søke. Omsider kom de til en liten aapning mellem træerne, hvor der brændte et litet baal. Et litet stykke længere fremme saa han tre mænd ligge bundet og sammenkrøpet paa jorden. Det var hans egne folk. Fra tindingerne strømmet blodet, øinene var stukket ut og tungerne var skaaret av.

«Jeg gik ret hjem,» sa kapteinen, «og mønstret mine mænd. Jeg fortalte dem hvad jeg hadde set, og saa gjorde vi et angrep mot mordernes leir. Hvad der skedde der, sier sig selv. Vi bare øvet en retfærdighetens dom over banditterne.»

For os flyvere kom livet i hine høstdage til at byde paa litet av spænding. I slutten av oktober hadde vi nogen maskiner flyvbare, og da man av strategiske grunde agtet at flytte den halve mils Vologda-front et stykke fremover, saa sendte vi op nogen aeroplaner til støtte for tropperne. Vore gutter ved denne front losjerte i jernbanevogne, som var blit spesielt indrettet for beboelse. Flyveplassen var en rydning i skogen og det var næsten et litet under hver gang man landet uten at slaa noget istykker paa maskinen.

Flyvevæsenets arbeide bestod i rekognoseringer og

bombekastning. Luftkampe kjendtes ikke i Nord-Rusland. Bolsjevikerne havde sagtens nogen aeroplaner til sin disposition, men flyverne var alle omtrent uten undtagelse mænd, som var tvunget i tjenesten. Vi regnet dem som vore venner og havde praktisk talt ordre om at la dem fare.

I begyndelsen hændte det villig væk, at fiendtlige aeroplaner kom og landet paa vore flyveplasser, men saa blev det pludselig slut. Av fanger fik vi senere vite, at bolsjevikerne straffet en saadan handling ved at la flyverens familie brændes levende.

Jeg hadde altid tænkt mig at bolsjevikerne maatte lide under mangel paa organisation. Heri tok jeg feil. — Som en centralkommando sat Lenin og stab i sine blodplettede huse i Ruslands hjerte og utsendte sine ordre og kommunikeer. Vaaben og ammunition syntes bolsjevikerne at ha i overflod. Det var bare maten, som det skortet paa.

Paa Vologda-fronten mottoges vi flyvere med ganske virkningsfuld «archies» og maaten hvorpaa fienden skjøt sig ind lignet de tyske artilleristers metode. Vi kom derfor til den slutning, at «Fritz» var gaat i bolsjeviktjeneste. Dette viste sig ogsaa senerehen at medføre rigtighet.

Gjennem den traadløse telegraf stod vi i forbindelse med utenverdenen. Vi fik hver nat de franske og tyske kommunikeer. Nyheterne syntes saa straalende, at vi næsten ikke turde fæste lit til de elektriske bølger.

I slutten av oktober begyndte det at sætte ind med sne og kulde. Dvinafloden begyndte at fryse til og paa

fronterne hadde man saa smaat krøpet i hi. I Bacaritzza hadde arbeidet gaat jevnt og godt, og da november kom stod vor flyveleir omtrent færdig. Monteringshallene drønnet av hammerslag og støiende motorer og fra mandskaps- og officersmessen lød sang og glade stemmer. Nu kunde vinteren sætte ind saa lumsk den end vilde.

I Arkangel fandtes blandt indbyggerne en del norske. De hadde gjennomgaat haarde tider og hadde maattet kjæmpe og kave for at holde hungersnøden borte. Den norske generalkonsul Falsens hus stod altid aapent for mine venner og mig og mangen hyggelig kveld tilbragte jeg der mellem landsmænd.

Med den intense kulde begyndte min saarede fot at skape sig vrang og paa lægens raad indsendte jeg en ansøkning om at faa reise til et varmere klimat. Dette blev indvilget, og den 8. november sa jeg farvel til mine kamerater. Jeg skal aldrig kunne glemme denne avsked med Nord-Rusland. I en forrykende sne-storm sammen med doktoren og nogen flyvesoldater forlot vi i en liten motorbaat Bacaritzza. Vi maatte sno os mellem isflakene, som kom drivende med floden, og vi var næsten stive av kulde, da vi naadde frem til bryggerne ved Arkangel. Jeg hadde min lille 5 maaneders gamle hund med, og mørkt og glat som det var paa de svære trækaijer, bar jeg dyret henimot dampbaaten. Vi var næsten helt fremme ved landgangen, da en skildvagt ropte holdt og hvem der. Jeg slipper dyret ned og fremviser mit militærpas til vagten. Et øieblik efter fortsætter jeg og hunden følger mig. Jeg

skal like til at vende mig om for at gripe dyret og bære det op landgangen, da skildvagten roper: «Sir — that little dog of yours went through a hole in the wharf.» I skjæret av en lygte saa jeg i kaien et sort hul og jeg presset mig gjennom det. Jeg saa intet og hørte bare bølgeskvulpet mot bolverket. Nogen minutter forløp — og saa lød der langt borte likesom en svak gjoen. Vi løp i retning av lyden og i skinnet fra skutens agterlanterne saa jeg hunden svømme for livet mot strømmen. Det stakkars dyr hadde ikke mere kræfter tilbake, og i næste øieblink hoppet jeg paa sjøen. En stund efter var vi ombord. Hvem som var mest medtat, «Patrick» eller jeg, er vanskelig at si, men den næste morgen gik jeg rundt og hutret og frøs. Hunden hostet ogsaa, men det var ikke forkjølelse, nei, det var virkningen av et glas brændevin, som dens herre hadde hældt i den efter svømmeturen.

Nogen dage forløp, og saa en kveld, da nordlyset flammet fra et mørkeblaat himmelhvælv, kom vor skute sigende ind paa Hammerfests havn. En norsk sjøløitnant kom ombord og han bragte nyheter med:

«Vaabenstilstand indtraadte paa Vestfronten den 11. november.»

En underlig følelse strømnet ind over mig og længe blev jeg staaende og stirre ut i natten og op mot det flammende nordlys.

FORTEGNELSE OVER ILLUSTRATIONERNE.

Major, Royal Airforce.

Saarede i skyttergraven.

Flyver angriper observationsballon paa Vestfronten.

En kamp-squadron klar til kamp.

«Nichette».

Flyvergrave paa Vestfronten.

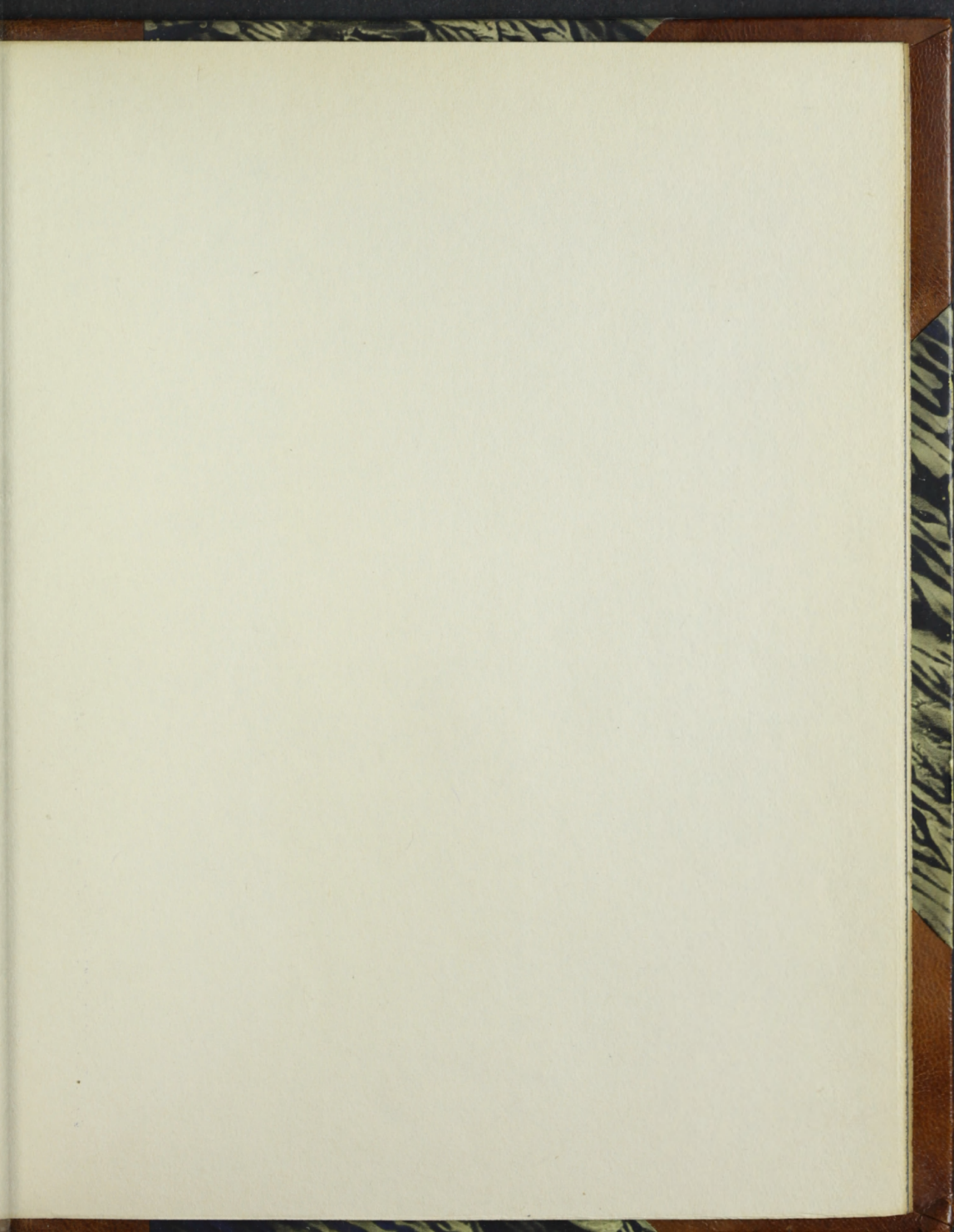
Flyver angriper maskinkanon-batteri.

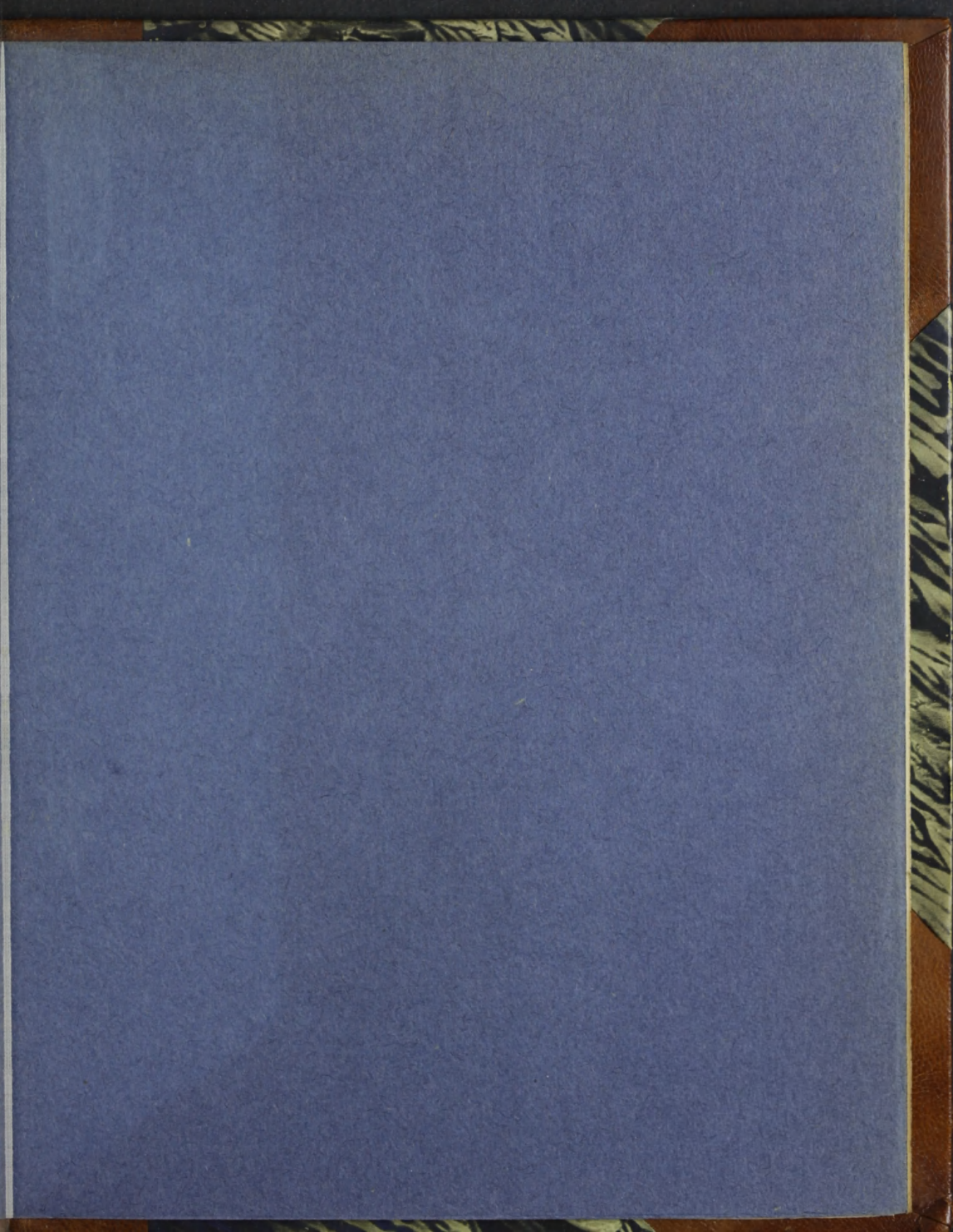
Et hospital like bak fronten.

Kvindelige ambulancekjørere ved Vestfronten.

En luftkamp.

Mit kamp-aeroplan.





Centrolirgkherut
Brilliant

