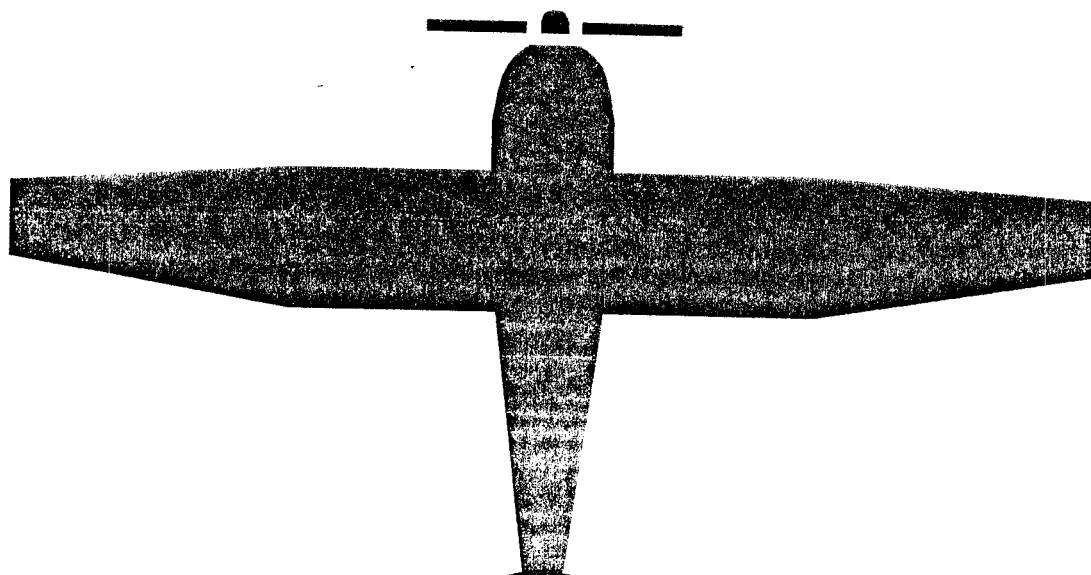
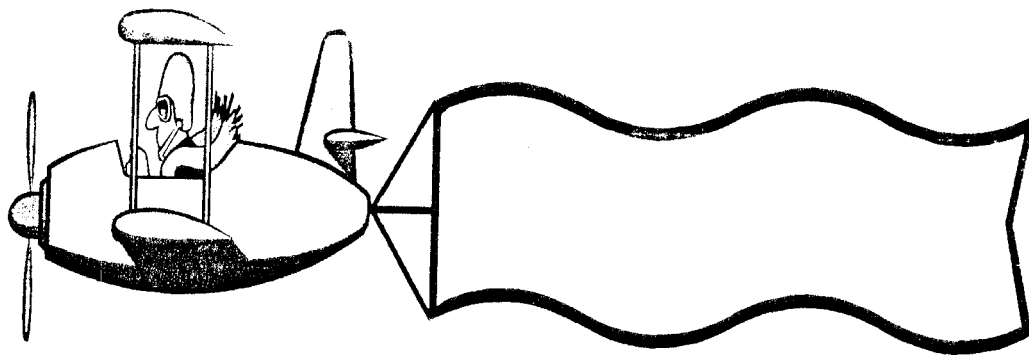


110372



INNHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|----------------------------------|----|
| 1. DET TSJEKKOSLOVAKISKE PROBLEM | 1 |
| 2. PRAKSIS OG HØYSKOLE | 4 |
| 3. REKRUTT | 8 |
| 4. SKYTTERSKOLEN | 13 |
| 5. HANS | 15 |
| 6. STORANGREP PÅ LONDON | 18 |
| 7. HANNA REITSCH | 20 |
| 8. SPERREBALLONGER | 22 |
| 9. UNGARN | 24 |
| 10. TIL BRISTOL | 26 |
| 11. BRISTOL IGJEN | 29 |
| 12. MANNSTUKT | 30 |
| 13. ITALIA - HVORFOR? | 32 |
| 14. PORTSMOUTH | 35 |
| 15. FRA BRÜSSEL TIL PRAG | 37 |
| 16. ETTERRETNINGSVESENET | 40 |
| 17. UTEN TITTEL | 42 |
| 18. HJEM IGJEN | 48 |

1. DET TSJEKKOSLOVAKISKE PROBLEM

Høsten 1938 mens jeg gikk i 1. gym., fikk vi en hjemmestil med tittelen "DET TSJEKKOSLOVAKISKE PROBLEM". Dette var et emne jeg ikke visste noe særlig om, bortsett fra de alminneligheter som ble servert i pressen, som bare beskrev det aktuelle hendelsesforløp.

Jeg la spørsmålet frem ved middagsbordet hjemme, og ble overrasket over fars og mors omfattende kunnskaper om emnet. Jeg fikk vite at Polen ble planlagt som egen stat i 1916 av sentralmaktene som en følge av Polens innsats mot Russland. Grensene ble ikke helt ut fastlagt, men skulle omfatte landets gamle områder i Ukraina, Østerrike-Ungarn og Schlesien. Videre at Tsjekkoslovakia var blitt etablert som egen stat som følge av fredstraktaten i Versailles etter første verdenskrig - først og fremst som et resultat av tsjekkernes anerkjente innsats på den russiske vestfronten under Benes og Mazaryke ledelse.

Den tsjekkiske eksilregjering var blitt anerkjent som alliert regjering and ententen som gikk inn for idéen om å opprette en slavisk bufferstat mellom Russland-Frankrike-England-Italia og USA. Avgjørende for fredsavtalen var dessverre ikke president Wilsons kjente 14 punkter, som var grunnlaget for våpenstillstanden 11. nov. 1918, og som bl.a. forutsatte at det ikke skulle stilles territoriale krav. Det viktigste ble derimot å redusere sentralmaktens fremtidige innflytelse mest mulig. Det resulterte i en omfattende desimering av Østerrike-Ungarn, som hadde startet krigen og oppløsningen av det Ottomanske rike.

Tyskland ble i første omgang fratatt det meste av sin tungindustri, og ble pålagt enorme krigsskadeerstatninger. Italia fikk gjennomslag for sine territoriale krav.

Tsjekkoslovakia ble opprettet som egen stat, med en håpløst sammensatt befolkning, hvor slovakere, tyskere og jøder utgjorde de største minoritetene. Her var grunnlaget skape for konflikter som vanskelig kunne løses på fredelig vis.

Til syvende og sist ble resultatet at England, Frankrike, Italia og Tyskland skilte de vanskelige områdene fra moderlandet slik at Ungarn og Tyskland fikk hver sin part, mens Slovakia allerede var løsrevet. Regjeringen i Prag var utestengt fra konferansen. Resultatet ble meddelt som et rent diktat. Det betød i virkeligheten en dødsdom over Tsjekkoslovakia. Dets levetid ble snaue 20 år - et resultat av ensidig politisk maktutfoldelse.

Grenseoppgangen for Polens vedkommende, særlig i Preussen, Litauen og Schlesien, ble også brukt på en måte som førte til motsetninger mellom de berørte befolkningsgrupper.

Jeg fikk et innblikk i nyere europeisk historie gjennom denne stiloppgaven; i første omgang den del av historien som omhandlet forholdene i Tsjekkoslovakia og Øst-Europa forøvrig, og først og fremst hvordan historien artet seg for de folkene som opplevde den.

Jugoslavia, som var sydd sammen av deler av Østerrike-Ungarn, Bulgaria og Tyrkia, dannet også et konglomerat av nasjoner, folkegrupper og trossamfunn som neppe kunne bestå som en varig enhet.

Totalt sett så det for meg ut som et bredt belte mellom Finskebukten og Hellas var så konfliktfylt at bare en sterk, ytre fiende kunne holde det sammen. Denne fiende var, trodde jeg, Sovjetunionen og den mål om å gjennomføre en verdensrevolusjon, og i første omgang legge et lokk over Europa. Opptogene hjemme med røde faner og plakater som "Fram for Sovjet-Norge" og "Ned med Kongen", lovet ikke godt for fremtiden. Forsvarsministeren med det brukne gevær på jakkeslaget, virket heller ikke tillitvekkende.

Da krigen ble et faktum ingen greide å stoppe, tross meglingsforsøk fra flere hold, som f.eks. biskop Berggrav og Quisling fra Norge, var det vel bare å forberede landet på forsvar.

For mitt vedkommende besto det i å delta i innsamling til luftvernkanon for Oslo, frivillig arbeide med innsamling av ryggsekker, ulltepper o.l. til Finland, og deltagelse i det sivile luftvern. I april dagene i 1940 ble jeg plassert som brannvakt i tårnet på Vor Frelzers Kirke, og var ellers ansvarshavende for leiegården hvor vi bodde.

Året fra sommeren 1940 til 1941 gikk forbausende rolig med skolegang og idrett, frem til idrettsstreiken ble innledet. Før jul 1941 reiste jeg til en større mekanisk fabrikk og støperi i Bad Oeyenhausen i Westfalen for å få praksis til maskinlinjen på høyskolen. Jeg var da ferdig med gymnaset og med den praksis jeg kunne få her hjemme.

2. PRAKSIS OG HØYSKOLE

Bad Oeyenhausen var en liten by med badeanstalter og rekreasjonssteder. Det var stor badepark med spaserveier, léte barokkteater og musikkpaviljong. Overalt kunne man komme frem med rullestol, til og med på kinoen og jernbanestasjonen (og det var ikke verst på den tiden).

Jeg fikk hybel like ved jernbanen med 10 minutters gangavstand til fabrikken. Weserhütte beskjeftiget 3000 mennesker og produserte anleggsmaskiner. De eksporterte til hele verden, også til Norge. Det var ingen 8-timers dag lenger. Arbeidstiden var fra 1/2 7 morgen til 1/7 kveld med 3 kvarters pause.

På fabrikkområdet var det satt opp en liten fangeleir med en del polske og ukrainske krigsfanger. Blant dem var det noen få ukrainske kvinnelige fanger i eget isolat. Fangene arbeidet i forskjellige avdelinger hele dagen, og bodde i sine brakker med bevoktning resten av døgnet. Hver onsdag etter arbeidstid hadde de fri og kunne gå på byen, f.eks. på kino. Middag spiste de sammen med oss andre i fabrikkens kantine, tørrkost på brakke, som vanlig i det militære. Fabrikken hadde, foruten kantine som serverte gratis middag hver dag, en godt utstyrt helsetjeneste som også innbefattet tannlegekontor.

Som praktikant hadde jeg 5 dagers arbeidsuke og 2 dagers daglig undervisning i teoretiske fag. Både den praktiske og den teoretiske opplæring var grundig og omfattende. For mitt vedkommende ble jeg flyttet til ny avdeling hver 4. uke - fra mekanisk avd. til modellverksted, støperi, monteringsavdeling osv. Verktøymakerverkstedet var ganske spesielt. Det ble drevet av syv polske fagfolk med en tysk sjef som var vokst opp i Polen. Opplæringslederen, som var partimedlem og ellers ikke særlig godt likt, hadde alltid et vaksomt øye på denne avdelingen. Han ble holdt i sjakk av den tysk/polske avdelingssjefen, som mente at det ikke forekom sabotasje eller slendrian på hans avdeling.

Ledig tid ble benyttet til trening i turnhallen. Dessuten fikk jeg pianoundervisning av en belgisk lærerinne som var gift med en tysk ingeniør. Han arbeidet i Organisation Todt

og var bare hjemme i helgene. Hybelvertinnen min var enke og innflyttet fra Frankfurt. Hun hadde en datter på middelskolen og levet av sin pensjon og sine tre pensjonærer som hun behandlet som sine egne barn.

Jeg hadde søkt opptak ved flere høyskoler, og fikk avslag fra Trondheim og Zürich, men positive svar fra Berlin, Wien og München. Jeg fikk vite at Trondheim var overfylt, bl.a. fordi de hadde tatt imot norske studenter fra tyske høyskoler som var blitt evakuert, fremfor alt fra Darmstadt. I München var det samlet studenter fra mange land - fra India og Persia i øst til Syd-Amerika i vest, fra arabiske land, Spania, Sveits, Danmark, Norge.

Det var henimot 100 norske studenter. De delte seg i tre grupper: den nøytrale, den såkalte partitro og Jøssinggruppen som utgjorde flertallet. Jeg var mest sammen med en sveitsisk kollega, som pussig nok også het Harald, og hans to søstre som studerte ved universitetet. Dessuten fikk jeg en venn hvis far var general på Østfronten. Denne gutten snakket ofte om situasjonen i øst og var urolig for hva som kunne hende der borte. Det slo meg at generalen måtte være bekymret, og det undret meg slik den militære situasjonen fortonet seg den gang.

Tiden i München var usedvanlig hyggelig. Studentforeningen arrangerte turer i omegnen, f.eks. seilturer på Starberger See og klatretur fra Garmisch og opp til toppen av Zugspitze, Tyskland høyeste fjelltopp.

Undervisningen var til å begynne med vanskelig for oss nordmenn. Spesielt hadde vi med norsk artium mye å ta igjen i matematikk og kjemi. Til gjengjeld sto vi sterkt i fysikk, så det jevnet seg ut etterhvert. Vi fikk også spesiell manuduktørhjelp i matematikk, som var det vanskeligst faget å komme ajour i. Det var bestemt at forelesningene skulle begynne med at hele auditoriet reiste seg og hilste "Heil Hitler", men det var hos oss bare en eneste professor som gjennomførte dette. Han var åpenbart partimann og stilte som regel i korte lærbukser med seler, vid Trachtskjorte og hvite strømper med dusk ved kneet. Dette utstyret satte mannen i et litt latterlig skjær, men han var en enestående foredragsholder og usedvanlig kunnskapsrik på andre områder enn eksperimentell fysikk som han underviste i.

Like før semesterslutt kom generalen hjem på rekreasjonsferie. Han var såret og hadde fått amputert den høyre armen like nedenfor skulderen. Familien var takknemlig for at han nå ville bli trukket tilbake fra fronten og overført til stabstjeneste.

Han virket slett ikke så bekymret som sønnen hadde gjort inntrykk av. Han mente de kunne holde stillingen utover høsten og vinteren og få tilstrekkelige forsyninger frem til å fortsette fremmarsjen til våren.

Volga er Russlands pulsåre - det er en gammel erkjennelse. Det er ikke første gang noen har forsøkt å kutte den. Førrige gang prøvde tyrkerne seg uten å lykkes. Det var helt avgjørende for krigens gang at arméene ved Stalingrad og i Kaukasus kunne skaffe seg herredømme over dette området. Det ville svekke Russland så sterkt at forsyningene fra deres allierte ikke kunne få noen avgjørende betydning, p.g.a. de lange tilførselsveiene. Når man av visse grunner ikke hadde maktet å innta Moskva i krigens første fase, var en opprulling av landområdene sydfra nå den eneste muligheten. Sørgelig var det at det ville ta så mye lenger tid. Nei, generalen så lyst på situasjonen, i alle fall utad. men han hadde gitt oss som snakket med ham noe å tenke på.

Da jeg reiste hjem med tog gjennom Danmark og Sverige, var jeg så sulten på skikkelig mat at jeg forspiste meg på hakkebøf med saus i København. Jeg kastet opp gjennom det meste av Sverige og kom derfor hjem i en sjaber forfatning. Ferien brukte jeg til å repetere de svakeste av fagene mine og ta kurs i tysk handelskorrespondanse.

Senhøstes 1942 ble det åpenbart at krigen på Østfronten begynte å gå i Russlands favør. Muligheten for at Russland kunne erobre hele Europa var det ikke lenger klokt å se bort fra. USA og England var russernes allierte. Spørsmålet var kanskje om de ville besinne seg tidsnok til at vi kunne unngå en katastrofe. Det kunne jo være en mulighet for at USA ville begrense forsyningene av våpen og materiell til Russland og dermed gi Europa en sjanse til å demme opp for kommunismen. Vi kunne i hvert fall ikke bare vente og se. Noen mente jo at det var bedre å være rød enn død, men det måtte jo bare gjelde dem som trodde de kunne velge, og ikke regnet med å bli "utrensket", som det het.

Valget mellom videre studier og militær innsats var ikke enkelt å ta. Kanskje var tanken på å kunne gjøre en innsats kombinert med en porsjon eventyrlyst avgjørende.

Jeg gikk i hvert fall til de tyske vervingskontoret på Akershus for å melde meg som frivillig. Der fortalte jeg hva jeg tenkte om krigen og utsiktene fremover som grunner for min egen deltagelse, hvis jeg ble antatt. Tjenestegjørende offiser hørte på meg med høflig kjølighet, men var nokså brysk da han ba meg komme tilbake til legeundersøkelse om et par dager, "hvis jeg fortsatt var innstilt på å melde meg som frivillig". Det var åpenbart at han ikke hadde likt vår samtale, antagelig på grunn av mine uttalelser angående utsiktene for krigen fremover. Jeg var også selv blitt betenkt og tenkte litt på at hvis de ikke trengte meg fikk det bli deres sak.

Da jeg kom hjem, nevnte jeg det for min eldste bror. Han sa da at han hadde meldt seg til en norsk enhet noen dager tidligere, men ikke fortalt det til noen enda. Det avgjorde saken. Jeg møtte opp til legeundersøkelsen som avtalt. Etter undersøkelsen, som var svært omfattende, kunne jeg velge hvilken våpengren jeg ville gå inn i. Jeg mente panservåpenet eller flyvåpenet kunne ligge til rette for folk med min bakgrunn. Det ble a flyvåpenet etter vervingsoffiserenes anbefaling. Jeg kunne så gå hjem igjen og avvente innkallelsen. Det gikk vel 14 dager før den kom.

3. PEKRUTT

Vårt utdannelseskompagni på ca. 120 mann var satt sammen av frivillige fra alle verdens kanter. Der var folk fra Syd-Amerika, Russland, Skandinavia, Frankrike, Holland og naturligvis Tyskland. Vel halvparten var tyskere eller såkalte folétyskere, d.v.s. tyske borgere som bor utenfor Tyskland. Resten var utlendinger, deriblant 4-5 nordmenn.

Alle gikk en hard tid i møte med tung tjeneste, lite mat og mye kjeft. Vi ble innkvartert i et kaserneanlegg som opprinnelig var anlagt for franske kolonitropper. Det lå ved en av hjørnesteinene i Maginotlinjen i nærheten av Sedan.

Dagen begynte med vekking kl. 06:00. Nåde den som ikke var kommet ut av køya og ned på gulvet når tjenestegjørende underoffiser rev opp døren og brølte ut sine skjellsord før han gikk videre til neste dør. Man visste aldri hvilken dør som ville bli åpnet først, så det gjaldt å være våken før spetakkelet begynte. Hele gjengen oppførte seg som en flokk forskremte høner de første dagene, men menneskets tilpasningsevne mildner frykten ganske fort. Vi har ikke evnen til å være redde lenge ad gangen, heldigvis. Dessuten oppdaget vi ganske fort at det aldri var snakk om fysiske overgrep, bare tomme trusler og mye kjeft. Senere fikk vi vite at hvis en overordnet forløp seg og la hånd på en underordnet, risikerte han å bli stilt for krigsrett. Vi opplevde aldri at slikt skjedde.

Kompaniets leder, som var en eldre kaptein, høy og tynn med lange ridestøvler, dolk i beltet og ridepisk, imponerte oss alle ved å lære utenat navn og hjemsted på hver eneste en av oss før det var gått en uke.

De første fire ukene fikk vi ikke landlov. Vi måtte først lære å oppføre oss som folk, ble det sagt. Vi måtte f.eks. lære å hilse korrekt, og vite hvem vi skulle hilse på først hvis det dukket opp flere "hilseobjekter" samtidig. En gang jeg sto i pissoaret, kom det inn en overordnet. Jeg slapp det jeg hadde i hendene og hilste med stram givakt. Det var naturligvis så galt som det kunne bli og medførte en ekstra halvtimes leksjon i faget hilsing.

En del av oss kunne praktisk talt ikke tysk. De var ekstra ille ute, og mye av den tysken de lærte til å begynne med, egnet seg ikke til bruk utenfor kasernen. Men språkproblemene kunne også føre til muntre episoder; En nordmann, bare 17 år gammel, stilte på morgenappellen med buksene i trekkspill nedover bena. Noen hadde rippet bukseselene hans. Sersjanten kom naturligvis stormende og skjelte ham huden full for umilitær opptreden - kort sagt, sivilist av aller dårligste merke. Da den uheldige kom til orde, avga an følgende forklaring på klingende telemarkstysk: "Herr Unteroffizier, Ich habe meine Seele verloren". ("Jeg har mistet sjelen min"). Det kunne selv ikke Herr Unteroffizier stå for. Han smeltet mens vi sto og så på, og hele kompaniet lo av glede og velvilje. Den "sjeleløse" ble kommandert bort til forvalteren for å få seg nye seler.

Disiplinen var uhyre streng og kostholdet absolutt utilstrekkelig. Allikevel var det eksersisen og feltøvelsene som virkelig gjorde livet surt. Det ble straffeeksersis for den minste forsømmelse eller misforståelse. Den kunne være så tung at noen begynte å grine. Man led virkelig overlast enkelte ganger, men det var slik det skulle være.

En av våre utdannere som vi kom på god fot med, hadde vært soldat i et æreskompani. Han var soldat til fingerspissene. Kravstor i tjenesten, også mot seg selv, kunnskapsrik og veltrenet - en kjernekar tvert igjennom. Han sa en gang vi hadde hvilepause i felttjenesten: "Hensikten med all denne fandenskapen dere opplever her er å gjøre dere til soldater etter Fredrik den Stores oppskrift: En soldat må kunne tåle enhver fornærmelse uten å miste fatningen, og enhver anstrengelse uten å miste motet". Dette utsagnet hjalp oss mange ganger til å bite tennene sammen når det røynt på som verst.

Maginotlinjen var et forsvarsanlegg som strakte seg fra Schweitz til langt inn i Belgia. Frankrike og Belgia hadde hatt militært samarbeide om linjens nordavsnitt. Under våre feltøvelser skulle vi nedkjempe et avsnitt av denne forsvarslinjen. Det fremsto for oss som en militær umulighet, i hvertfall for oss som bare var utstyrt med lette våpen, håndgranater og flammekastere. Under felttoget våren 1940 ble da også Maginotlinjen omgått, og ble ved våpenstillstanden overgitt uten motstand.

Vår verste fiende i denne perioden var sølen. Ikke bare var vi våte og møkkete fra morgen til kveld i kaldt og regnfullt februarvær. Neste morgen skulle støvlene være blankpusset, uniformen tørket og rengjort og geværene pusset og inspisert. Allikevel var ikke livet helt uten lyspunkter. Tyskerne har en stor skatt av folkesanger fra alle strøk av landet. I timene før tappenstrek ble det sunget en masse, Vi lærte sanger om Schwarzwald og Egerland, Westerwald og Schlesien. Dessuten naturligvis soldatersanger om å marsjere langs Rhinen, om piker med brunt hår eller blå øyne, eller festlige folkedrakter, for ikke å glemme sangen om Lily Marlene.

En av de norske guttene var en god fløytespiller. Han hadde tatt instrumentet med seg og spilte Holmenkollmarsjen og Valdresmarsjen. Særlig vakte Valdresmarsjen stor begeistring. Alle kunne nytte den sangbare delen av den, og den ble ofte nynnet under utmarsj til fortrengsel for de vanlige soldatersangene.

Vår utdanner, som var spesielt musikalsk, hadde moro av å la oss marsjere til en folkesang hvor første strofe gikk i valsetakt og andre strofe i marsjtakt. Det skulle man være temmelig dreven for å få til uten å komme ut av rytmen. Det skaffet oss mere bry enn glede til å begynne med. Vi fikk taket på den ved å bruke en habil kar som forsanger for resten av menigheten.

En av måtene å trakassere oss på var å synge med påsatt gassmaske. Først en lang springmarsj for å få opp dampen, og så vanlig marsjtempo med sang. Ikke bare er det tungt å puste i gassmaske, sangen blir også så som så når du er andpusten, og lyden blir svak og hul. Dette resulterte i neste omgang med kjeft for å sabotere sangen og påfølgende straffeeksersis, til det hele gikk i oppløsning p.g.a. utmattelse.

Etter en feltøvelse marsjerte vi til en oppsamlingsplass hvor vi skulle hentes hjem igjen med lastebiler. Vi hadde nettopp passert en krigskirkegård med hvite trekors i uendelige rekker. Det dreide seg altså om en fransk kirkegård fra 1. verdenskrig. De tyske var utstyrt med grå stenkors.

Når det skulle synges under marsj, ble det hvisket forfra og bakover hvilken sang som skulle synges. Derefter lød kommandoen: En sang -3 -4, og så gikk det løs. Denne gangen gjaldt det den velkjente sangen "Wir fahren gegen Engelland (Vi drar mot engleland)". Etter et par strofer ble sangen stoppet av kompanisjefen, og vi måtte finne på en ny sang. Da vi ankom samleplassen, holdt kompanisjefen et lite foredrag for oss. Han fortalte at sangen om Engelland, som vi naturligvis visste ikke dreide seg om England, var en sang fra 1. verdenskrig. Det området vi befant oss i var nettopp Engelland (engleland), og hadde fått den betegnelsen på grunn av de enorme tap av menneskeliv på dette frontavsnittet. Han sa også at en halv million tyske og en halv million franske soldater hadde mistet livet her. Han syntes derfor det var lite passende å synge den sangen i nærheten av en krigskirkegård. Man, som han sa: "Jeg tilgir en slik førm for uvitenhet. Dere er ikke alene om den". Vi reiste tilbake til kasernen uten at det ble sunget mer den dagen.

De siste ukene av rekruttiden ble nesten behagelige. Tonen ble mindre krass, maten noe bedre og tjenesten lettere å utstå. Vi fikk også oftere landlov fra kl. 19 til 22. Man måtte bare sørge for å slippe gjennom nåløyet - portvakten. En flekk på støvlene eller en løs knapp i uniformen resulterte i sperret utgang. Likeså måtte kammen være like ren som neglene, og man måtte vise frem kondom og litt penger. Det ble betraktet som en selvfølge at hensikten med et bybesøk var å oppsøke et bordell eller få seg litt ekstra mat i livet. Det var sikkert en fornuftig, eller i alle fall en forebyggende tankegang, selv om det allikevel var noen som gikk i domkirken eller så seg omkring.

En by som har vært bygget opp og rasert igjen mangfoldige ganger gjennom 2000 år har mye å fortelle, ikke bare om menneskelig grådighet i et fruktbart landskap, men også om byggekunst og samfunnsordninger, kirkelig og verdslig maktutfoldelse. Riktig ille ble det for befolkningen da man begynte å utvinne de enorme kull- og jernleiene. Som en vanlig gammel fransk herre beklaget seg: "Hvordan skal vi komme ut av denne ringdansen?".

Vi nærmet oss slutten på vår elementærutdannelse og gjennomgikk en slags eksamen de siste dagene. Det var praktiske og teoretiske prøver i våpenlære og våpenbruk. Det skulle skytes til en minimum poengsum for å "bestå". Maskingeværløp skulle kunne

skiftes på mindre enn 15 sekunder, osv., osv. Idrettskonkurransene inneholdt kast med håndgranat, hvor man registrerte lengde og treffsikkerhet, 2000 meter landeveisløp, svømming, orientering og enkle svingstangøvelser.

Rekruttiden ble avsluttet med såkalt kameratskapsaften. Den besto av en enkel servering, noen få uunngåelige taler, kunstnerisk underholdning av en strykekvartett som spilte Haydn og Mozart, og selskapeleg samvær fram til midnatt. Det hele la unektelig et formildende skjær over en hard tid - det gjør også godt i sjelen å vite at man har stått løpet ut.

☞ Neste formiddag fikk vi utlevert våre papirer og marsjordre. Jeg ble beordret ti en skole like ved Danzig for å bli flyskytter, antagelig takket være resultatet på skytebanen.

skiftes på mindre enn 15 sekunder, osv., osv. Idrettskonkurransene inneholdt kast med håndgranat, hvor man registrerte lengde og treffsikkerhet, 2000 meter landeveisløp, svømming, orientering og enkle svingstangøvelser.

Rekruttiden ble avsluttet med såkalt kameratskapsaften. Den besto av en enkel servering, noen få uunngåelige taler, kunstnerisk underholdning av en strykekvartett som spilte Haydn og Mozart, og selskapeleg samvær fram til midnatt. Det hele la unektelig et formildende skjær over en hard tid - det gjør også godt i sjelen å vite at man har stått løpet ut.

☞ Neste formiddag fikk vi utlevert våre papirer og marsjordre. Jeg ble beordret ti en skole like ved Danzig for å bli flyskytter, antagelig takket være resultatet på skytebanen.

4. SKYTTERSKOLEN

Vi var fire mann som hadde fått marsjordre til Danzig. Derfra skulle vi ta toget videre til en liten by ved Danzigbukten, et par tre mil vestover. Der lå skytter- og mekanikerskolen med sin lille flyplass og et utstrakt øvelsesområde.

Opplæringen var organisert som et intensivkurs og skulle vare i seks uker. Det var lagt opp med praktisk trening hele formiddagen og teoretiske fag om ettermiddagen.

Vanligvis hadde vi fri om kvelden og kunne reise til Danzig, eller spillebanken i Zappot hvis vi ikke syntes vi måtte lese repetisjon for å ha håp om å kunne følge med. De som ikke besto kurset, og det var tross alt de fleste, måtte regne med å bli infanterister i Luftwaffes bakkestyrker. Det var også en del karer som valgte å stryke "av sikkerhetsmessige grunner" etterhvert som det gikk opp for dem hvor mye farligere et liv i luften var enn et liv på bakken.

En krigsmakt teller ikke bare helter, i hvertfall ikke før en eventuell seier er vunnet.

Mange har fornuft nok til å følge sine egne vurderinger og handle deretter, i den grad de får anledning til det. Nåja, nok om det.

Foruten våpenlære og ballistikk og den slags, trente vi forsvar i luftkamp med filmkameraer. Filmene hver enkelt hadde tatt opp fra sine luftkamper ble kjørt på lerretet, både på faktisk utførelse og på antall treffere. Praktisk skyting omfattet angrep av mål i luften fra bakken og mål på bakken fra luften. Skyting fra bakken skjedde mot en fane som ble slept av et fly etter en ca. 400 meter lang line. Jeg var så heldig å kutte linen like foran fanen med mitt maskingevær og hadde ellers flere treffere i fanen. Det innbrakte meg tittelen "skyteprofessoren".

Den delen av Vest-Preussen vi bodde i var et typisk hedelandskap - mye lyng og lav vegetasjon med noe glissen skog. Det oppsto lyngbrann et par mil syd for oss, og vi ble kommandert ut til sluktningsarbeide sammen med sivilbefolkningen. Den besto mest av tyske og polske bønder og landarbeidere. Det var en omfattende sak. Det ble hugget to brede branngater, og vi holdt oss i området dag og natt i flere døgn. Mat fikk vi, dels fra flyplassen som kjørte ut med sine feltkjøkken, såkalte gulasjkanoner, og noen av oss

fikk mat på gårdene. Det var en avveksling fra det daglige kosthold. Selv ble jeg bedt inn til en polsk familie som serverte blodsuppe med flekk, løk og kål. Det høres ille ut, men du verden så godt det smakte med fet mat for en gangs skyld!

Da brannen var brakt under kontroll, ble vi trukket tilbake til skolen - sotete, fillete og trøtte, men glade for selve opplevelsen. Dessuten hadde vi lært noe om hvor lumsk en lynnbrann kan spre seg under bakken, og hvordan man skal gå frem når man skal tenne motild.

For å ta igjen den tapte tid, ble de avsluttende øvelser og prøver delvis forenklet og delvis sløyfet. Etterspørselen etter skyttere var blitt påtrengende etterhvert, så de fleste av oss ble faktisk godkjent som flygende personale.

5. HANS

Etter skytterskolen ble vi sendt ut i verden. Fem-seks stykker av oss kom til Aalborg. Der lå en transportavdeling som betjente trafikken på Norge. Det hørtes forlokkende ut for de fleste av oss, og ganske betryggende. Mer der lå også skolegruppen for kampseskadrene nr. 30 - KG30 - 4. gruppe. KG30 var kjent for sin innsats som stupkavdeling, spesielt mot skipsmål. Det var regnet som selve dødsdommen å komme dit. Jeg kom dit.

Etter at papirene var gjennomgått og legeundersøkelse og diverse andre tester var overstått, spurte skolesjefen meg om hvorfor jeg av alle ting var blitt utdannet som skytter. Jeg svarte som sant var at det ikke var mitt eget valg. Jeg hadde selv ønsket å bli navigatør. Det resulterte i ytterligere undersøkelser og tilbud om utdanning som privatelev hos lærerbesetningen - skolesjefens egen besetning. Det var vanskelig for utlendinger å slippe til som flygende befal, men det ble gjort en del unntak. I mitt tilfelle gjorde utslaget at jeg var nordmann og akademiker.

Man regnet normalt med en skoletid på 3-5 måneder, men etter seks uker erklærte hovedlæreren at det teoretiske pensum var gjennomgått. Spørsmålet var om man skulle ta repetisjon. Da kom tilfeldighetene meg til hjelp; En pilot, Hans Hüte, som nettopp hadde avslått å godkjenne sin navigatør, ble bedt om å ta seg av de praktiske øvelser jeg nå måtte gå igjennom. Det var ting som navigasjonsturer dag og natt, navigasjon med bakkekontakt og radionavigasjon, betjening av fly og utstyr ved stupbombing og horisontalbombing.

Det ble et par spennende uker som begynte med øvelser i horisontalbombing. Dette hadde jeg lært i teorien, og også litt praktisk i det vi hadde simulator på skolen hvor alle data var lagt inn. På den måten var jeg blitt fortrolig med bruken av bombesikte og betjening av siderorene. Resultatet av første dag med horisontalbombing var nærmest oppsiktsvekkende godt, og Hans var svært fornøyd.

Da stupbombeøvelsene tok til, gikk det ikke fullt så bra de første par gangene. Alt jeg da hadde å gjøre var å sikte inn avleste hastighet på et instrument som betjente

stupbombsiktet piloten hadde foran øynene. Dessuten skulle jeg passe på høydemåleren, og varsle piloten når vi var kommet ned i 1200 meters høyde ved og gi ham et slag på kneet. Jeg mistet fullstendig fatningen. Den uvante stillingen med å henge i seletøyet, bråket fra motorer og fartsvind, den vanvittige rasingen nedover med ca. 200 meter pr. sekund og redselen for at hele greia skulle ramle fra hverandre, gjorde meg skrekkslagen.

Dette første stup var en fiasko. Hans skjønnte ikke hva han hadde gjort galt før jeg viste ham at jeg hadde innstilt 920 km/time på hans bombsikte i stedet for 700 km/time som var den reelle hastighet. Jeg innrømmet at jeg nok hadde blingset litt m.h.t. hastigheten, men sannheten var at jeg hadde vært blind av skrekk. Det var sikkert også Hans klar over. Det er bare dumt å forsøke å dekke over sine feil i slike situasjoner.

Det ble heldigvis bedre neste gang, og da vi hadde stupt fire ganger og kvittet oss med lasten for denne gang, var allerede alt blitt rutine.

Stupene ble foretatt med 250 kilos sementblokker som var hengt opp under vingene, to på hver side. Fra ca. 3500 meters høyde var det ca. 15 sekunder å gjøre det på før maskinen måtte rettes opp igjen. En automatisk høyderorsstigning ga maskinen det første vippet i det bomben ble utløst. Dette for å hindre at bomben falt ned i propellen. Siden var det bare for piloten å rette opp maskinen så fort han tålte uten å få blackout. Sentrifugalkraften var så stor at vi ikke kunne bevege hodet, og kjakene ble lange og slappe som på en bokser.

Navigasjonsturene ble en plage til å begynne med. Jeg passet nøye på og syntes navigasjonen gikk svært så greit, men Hans maste og spurte i ett sett, og et par ganger skjelte han meg huden full og oppførte seg som den rene pøbel. Jeg slo av hodetelefonen for å få arbeidsro, og nikket av og til som om jeg hørte på ham, og koplet ham inn igjen av og til for sikkerhets skyld. Da dette teatret hadde pågått et par dager, tok jeg mot til meg og spurte hva dette skulle bety, og om han virkelig var så redd som han ga uttrykk for. Da kom forklaringen; han ville forsikre seg om at jeg ikke lot meg forstyrre av utenforstående inntrykk. Dessuten ville han vite om jeg tenkte på norsk og deretter oversatte til tysk før jeg kunne utføre en handling. Da måtte jeg le.

Han så forundret på meg da jeg forklarte ham at det vi drev med kunne jeg ikke på norsk i det hele tatt, men bare på tysk.

Han fortalte så at han til nå hadde refusert tre navigatører, og spurte om jeg ville bli med ham i krigen. "De skjønner", sa han, "jeg er gift og har fire barn. Jeg gjør hva som helst for å komme fra dette med livet i behold. Det er farlig nok som det er om en ikke også skal ha et udugelig mannskap". Og han fortsatte: "Min gamle flylærer sa bestandig at skal du bli gammel i luften, må du iaktta følgende fire regler: 1. Forsiktighet, 2. Forsiktighet, 3. Forsiktighet og 4. Forutseenhet".

Så gikk han og meldte fra til kommandanten at han tok meg som sin navigatør.

6. STORANGREP PÅ LONDON

En kveld senhøstes i 43 ble bl på noen timers varsel forlagt til en plass i Oldenburg ved Jadedukten. Plassen var overfylt av bombefly, vesentlig JU 88, Heinkel 111 og DO217, populært kalt "den flygende blyant".

Det var folk, tankbiler og bombelastere over alt, og en hektisk virksomhet. Ved briefing fikk vi vite at målet var dokkene i London i området ved den store Thames-buen. Alle våre ca. 600 maskiner skulle passere samme punkt på Englands østkyst i løpet av få minutter. Tiden var knapp, og vi var blant dem som startet sist fordi vi hadde de raskeste maskinene. Vi var lastet med 4 stk. 250 kilos bomber under vingene, og 16 stk. 50 kilos bomber i bombesjakten.

"Badekaret" som var skytterens arbeidsplass, ble fylt med aluminiumsstrimler istedenfor maskingevær og ammunisjon. De skulle skyves ut gjennom lavettåpningen så snart vi nådde luftvernsonen nord for London. Dette for å forstyrre radarpeilerne på bakken. Disse peilerne kunne høres som en slags knepping eller spraking når vi ble oppsporet. I så fall måtte vi endre kurs inne 15 sekunder for å unnsnippe luftvernartilleriet. Det var den tiden det tok fra signalene hørtes og til granatene nådde opp til oss. I verste fall måtte vi fly en hel sirkel før vi gikk på den gamle kursen igjen. Da var i hvertfall kvitt radaren. Den kunne etter våre opplysninger ikke snu en hel sirkel uten å måtte sveive tilbake igjen. Dermed mistet den kontakten med oss og måtte begynne forfra igjen.

Vi manglet på den tiden hverken maskiner, brennstoff eller mannskaper. Tanken på å måtte foreta en slik manøver var lite sympatisk. Kollisjonsfaren med så mange maskiner på et så lite område var stor nok som den var. Det eneste du kunne se var litt lys fra eksosen på flyene foran deg og lysene fra de selvlysende instrumentene til eventuelle nabofly. Du kunne også merke risting i maskinen hvis du kom for nær en annen, men måtte bare registrere uten å kunne gjøre noe med det. Det var sikkert noen maskiner som gikk tapt ved kollisjon, og en og annen ble sikkert også skutt ned av luftvernartilleriet.

Vi nådde målområdet uten viderverdigheter, åpnet lukene til bombesjaktene og sirklet inn dokkene langs Themsen-buen. Lasten ble sluppet automatisk ved hjelp av bombesiktet. Etterpå måtte vi betjene et par spaker for å være sikre på at det ikke hang bomber igjen i sjakten. Så stengte vi lukene og tok fatt på hjemveien. Vi skulle lande et stykke nord for Paris. Turen gikk knirkefritt. Vi hadde ikke fått skader underveis og ikke ett hull i flyet.

Den eneste vanskeligheten var at vi på grunn av stor trafikk måtte kretse rundt plassen noen minutter før vi fikk lov til å lande.

Noen dager senere angrep vi samme mål, men denne gang fra motsatt retning og med færre maskiner. Straks vi hadde kvittet oss med lasten, dreide vi østover mot Belgia og derfra nordover til Jadebukten igjen.

Dette var et av de siste større angrep på London. Vi fikk vite at videre storinnsats nå ble oppgitt p.g.a. tapene. Selv regnet vi med at tapene hadde vært ubetydelige. Vår gruppe på ca. 40 maskiner hadde ikke mistet en eneste, og skadene var helt ubetydelige. En skulle derfor tro at det må ha vært andre grunner til å oppgi prosjektet. Vi manglet på den tid hverken maskiner, brennstoff eller personale.

7. HANNA REITSCH

En lørdag senhøstes i 43 ble vi beordret til ekstra sikkerhetsvakt ved flyplassen i Bad Zwischenahn. Den lille byen var et typisk ferieparadis vest for Oldenburg mot den hollandske grense. Plassen lå ved en innsjø med sjøflyhavn for småfly og hadde forøvrig en uvanlig lang rullebane. Ved enden sto oppstilt et fly vi aldri hadde sett maken til. Flykroppen så ut som en stor harpe med svært korte vinger og et V-formet høyderor. Flyet hadde ikke understell, men var oppstilt på en liten tralle. Det ble omtalt som "Krafteggen" og var et rakettfly, type Messerschmitt 163 drevet av en Walter-rakett.

Vi gjorde store øyne da en ung dame, kanskje 155-160 cm på strøpelesten, ble hjulpet opp i dette monstret av en maskin. Det var helt stille i noen minutter under startkontrollen. Så trakk alle seg tilbake i trygg avstand. Plutselig kom det vanvittig brøl. En stikkflamme på 10-15 meters lengde slo ut bak maskinen og det hele var igang. Flyet pilte langs rullebanen med en akselerasjon som antagelig lå på grensen av hva flygeren kunne tåle. I det maskinen ble trukket opp fra bakken, ble trallen det sto på sluppet. Den raste kast i kast inn i småskogen, mens maskinen, så vidt vi kunne se, steg loddrett tilværs med en hvit røkfane etter seg.

Etter ca. 90 sekunder ble motoren slått av og vi kunne hverken høre eller se noe som helst lenger. Etter hva vi senere fikk vite, befant det seg da i 10.000 meters høyde.

Etter en lang stund startet motoren igjen, og vi kunne følge flyet som beveget seg i store sløyfer over himmelen, og med en fart som vi aldri hadde sett maken til.

Så ble motoren slått av igjen. Det gikk ytterligere noen minutter, så kom flyet inn og landet på plassen som et vanlig seilfly, bortsett fra at landingshastigheten syntes enorm. Det skled på en skinne på innersiden av flykroppen. Piloten ble hentet og flyet tauet tilbake til hangaren.

Vi fikk høre av mekanikerne at brennstoffbeholderene rommet 2000 kg som var oppbrukt på seks minutter. I vingene var det montert to stk 30 mm kanoner. Flyet

kunne bare brukes av drevne flygere, fordi landing uten motorhjelp med så stor hastighet krevet spesiell erfaring hvis du skulle sette maskinen ned med den nødvendige treffsikkerhet.

Neste morgen gikk Hanna Reitsch sammen med et par av sitt følge, til messe før de ble hentet og fløyet bort.

Vi fikk vite en del om denne flygeren. Hun var datter av en lege i Schlesien og hadde flere verdensrekorder i seilflyging. Hun hadde fløyet seilfly både i Syd-Amerika og i Statene før krigen, og demonstrert flyenes muligheter. Hun var også den første som krysset Alpene i seilfly, og den første som hadde fløyet helikopter innendørs i Vintersportpalasset i Berlin. Hun var tilknyttet luftfartsforskningsinstituttet i Darmstadt som prøveflyger. I slutten av tredveårene hadde hun også fløyet ett av de 3-motors JU 52 passasjerfly som ble levert til Syd-Afrika den gang.

Etter krigen ble hun arrestert av amerikanerne og satt i fengsel i et år. Hun ble så løslatt med den forklaring at det hele hadde vært en misforståelse

Hun hadde også prøvefløyet V1-bomben da den var på utviklingsstadiet. Den ble drevet av en såkalt pulsmotor, en reaksjonsmotor uten bevegelige deler.

Ti år etter krigen plasserte hun seg på 3. plass i VM i seilflyging etter å ha arbeidet i India og Afrika.

8. SPERREBALLONGER

En natt i november 1943 skulle vi igjen fly an London og angripe dokkene og industriområdet syd for Themsen. Vi kom sydfra med vanlige sprengbomber. Et stykke fra kysten ble vi forfulgt av en nattjager og forsøkte å flykte på vanlig vis ved å langsomt i skarpe kurver. Jageren fløy forbi oss på utsiden flere ganger, men fant oss stadig igjen og gjenopptok forfølgelsen. I klart vær og stor høyde ser man selv svakt lys på lang avstand. Særlig de selvlysende instrumentene er lett kjennelige når man ser et fly fra siden, og enkelte fly har også et eksosanlegg som gir et visst lys fra seg.

Vi greide i hvert fall ikke å bli kvitt ham før vi hadde kommet et stykke innover land. Da ble han plutselig borte. Telegrafisten vår hadde gjort hva han kunne, dog åpenbart uten å treffe. Begge maskingeværene våre var kjært tomme for ammunisjon.

Alle våre unnamanøvreringer hadde resultert i stort tap av høyde. Vi hadde sunket fra 5500 meter og ned til vel 3000 meter. Med en så tungt lastet maskin må man ha en viss hastighet for å kunne holde høyden i skarp kurving.

Jeg justerte bombesiktet etter den nye høyden, og vi fløy an målet. Det tar 15-20 sekunder å rette inn maskinen i forhold til bakkemålet. Det tar like lang tid for luftvernet å få en granat opp i den høyden. Du har følgelig ikke anledning til å fly rett frem i mere enn 15 sekunder før du må svinge unna for ikke å havne i skuddlinjen.

Umiddelbart etter at bombene var sluppet, satte vi kursen østover mot Thamesmunningen. Da dukket det opp noen skygger som suste forbi oss. Vi var kommet lavere enn sperreballongene. Ståltauet som henger under en sperreballong var spesielt farlig for vår maskintype. Våre motorer var nemlig utstyrt med trepropeller, mens de fleste andre typer har propeller i metall. Dessuten er ståltauet tykkest øverst ved ballongen, og blir tynnere og tynnere nedover mot bakken. Dette for å spare vekt og få ballongen til å gå høyest mulig. Den øverste lengden må jo både ta opp strekket fra ballongen og i tillegg bære vekten av hele tauet.

Det ble i sin tid gjort forsøk med å klippe ballongtauet nede ved bakken, i det man utstyrte noen fly av typen He-111 med en knivformet bøyle som lå foran maskinen og var festet i kabinen og i hver vingespiss.

Det var en risikofylt jobb og ga, så vidt jeg vet, ikke de ønskede resultater. Nåja, vi som fløy der hvor tauet var tykkest, og dessuten i mørket, hadde ikke annen mulighet enn å gjøre oss så smale som mulig. Vi fløy som en loddrett kniv rett frem og tapte grassat med høyde. Snart var vi nede i under 1000 meter og måtte rette opp maskinen enten vi var ute av feltet eller ikke. Vi hadde nådd Thames-munningen, men det var umulig å se eventuelle ballonger så lavt som vi nå fløy. Stemningen ombord var ikke nettopp løftet - vi hadde fått oss en alvorlig skrekk i livet.

Etter å ha passert den belgiske kyst, la vi kursen hjemover mot Oldenburg. Jeg var så utålmodig at jeg oppga ny kurs før jeg hadde beregnet den. Hans koplet inn autopiloten. Jeg behøvde ikke å justere kursen. Den var så riktig gjettet at vi hadde plassen rett foran oss da vi gikk inn for landing 300 km senere.

Like før landing fikk vi ordre om ikke å gå ned, men foreta en ny plassrunde. Vi gjorde som vi ble bedt om og fikk se, mens vi passerte plassen igjen på vestsiden, i motsatt retning, et virvar av lyskastere og biler med fulle lys. De kjørte mot og etter gnistregnet fra en maskin som åpenbart hadde foretatt en buklanding.

Da vi selv kom ned umiddelbart etterpå, fikk vi se en maskin som var fullstendig maltraktert. Praktisk talt hele venstre vinge utenfor motoren var borte. Det samme var siderorsfinnen. Flygeren og hans mannskap var praktisk talt uskadde, og hadde greid å holde maskinen i luften i over en time før de deiset i bakken, i en planlagt buklanding med så stor fart at de ikke risikerte å kantre under selve landingen. Dagen etter var flygeren så støl at han ikke kunne løfte armene opp i skulderhøyde.

En av gruppen nybakte navigatører måtte slutte etter den natten. Han hadde helt mistet fatningen i alt spektaklet der borte, og var ute av stand til å gjøre nytte for seg på tilbaketuren. Piloten hans og telegrafisten måtte gjøre jobben alene. Nå var det heldigvis klarvær. Hadde været vært dårlig, hadde de antagelig ikke funnet frem.

9. UNGARN

En dag i mars 44 fikk vi ordre om øyeblikkelig forflytning til München. Vi forlot plassen vår ved Jadebukten i Oldenburg en sen ettermiddag, og landet i München Riem etter mørkets frembrudd. Det var dårlig vær i München, med lavt skydekke og snebyger. Vi fløy hver for oss og ikke i sluttet formasjon som vanlig var ved slike anledninger. Vi fikk heller ingen opplysninger om hensikten, og skulle bare ta med oss det aller nødvendigste. Det var på ingen måte en vanlig forflytning, heller et hastverksmanøver.

Neste ettermiddag ble vi beordret videre til en plass et stykke nord for Wien. Ryktene gikk om et oppdrag i Ungarn, men ingen visste noe sikkert. Værmeldingen opplyste om dårlig vær og nordlig frisk bris. Som vanlig kontrollerte jeg vindretning og hastighet ved hjelp av bombesiktet før vi stakk opp i skyene og mistet synskontakt med bakken.

Vi startet med noen minutters mellomrom og med avslått radio. Vinden hadde snudd og kom østfra i følge min observasjon. Det oppsto derfor et alvorlig problem; Enten måtte vi fly som beordret rett mot Wien, og vente 6-7 minutter med å gå ned under skydekket, for ikke å risikere å havne i åsene i Wienerwald som antagelig lå inne i tåken, eller også måtte vi legge kursen lenger nordover for å være sikre på å nå lavlandet før vi gikk ned. Under ingen omstendighet måtte vi fly over ungarsk område og derved krenke ungarsk territorium.

Det oppsto en heftig meningsutveksling mellom Hans og meg. Hans mente jeg kunne ha tatt feil m.h.t. vindretningen, mens jeg sto på mitt. Ettersom det var forbudt å bryte radiostillheten kunne vi ikke la telegrafisten ta kontakt med bakken.

Radiopeilerstasjoner underveis hadde vi heller ingen opplysninger om. Det ble til at Hans ga seg, men svært motvillig. Da vi brøt gjennom skylaget lå Wien rett under oss - heldigvis. Vi dreide nordover og landet der vi skulle. En av våre maskiner forsvant den kvelden.

På plassen var det hektisk virksomhet. Vi ble øyeblikkelig tanket opp og utstyrt med noen containere som ble hengt opp i bombefestene under vingene, 2 stk på hver side. Det varte et par timer, så ble containerne tatt ned igjen og erstattet med bomber. Det viste seg at containerne, som nesten ikke veide noe, var fylt med flygeblader.

Dette teatret gjentok seg med få timers mellomrom 3-4 ganger til i løpet av natten og neste dag. Så ble alt fjernet og vi ble beordret videre til Prag.

Før vi reiste videre, fikk vi høre at tyske tropper hadde fått tillatelse til å slippe inn i Ungarn. Vår skifting fra flygeblader til bomber stadig vekk i det kritiske døgnet, hadde avspeilet diplomatiets virksomhet. Russlands press på søndre avsnitt av Østfronten var blitt så kritisk at noe måtte gjøres fra tysk side. Ungarn var åpenbart i følgende situasjon: Vil du ikke så må du! Selv hadde vi håpet på en innsats fra Ungarn mot Russland, men det ble med håpet. Tross alt var vår luftflåte den mest erfarne når det gjaldt skipsmål og krigføring i vesten, og måtte selvsagt brukes der.

På vei fra Wien til Prag fløy vi over landsbyer hvor skytteren vår, Rudi, var fra. Han hadde ringt hjem og fortalt at vik kanskje kunne fly over dem. Det gjorde vi, selv om det var en liten avstikker. Vi bruste nedover mot stedet i lav høyde og stor fart og trakk maskinen opp med en dobbelt roll, så det ikke skulle herske tvil om hvem som var på besøk. Rudi var svært fornøyd over denne manøver.

Like etter landing i Prag ble Hans innkalt til kommandanten og avkrevet forklaring. Hendelsen var blitt rapportert, og Hans fikk seg en skikkelig skrape og forbud mot å forlate flyplassen. Det var særdeles bittert for ham. Konen hans var nemlig ansatt i Prag Film og ventet på besøk. Det rettet seg neste dag. Da reiste vi til byen alle sammen. Vi kjente jo bare Prag fra filmlerretet. Filmen "Den Gyldne Stad" var, så vidt jeg vet, den første helaftens fargefilm og en makeløs hyldest til den gamle residensstad. Litt visste vi altså om den, og våre to dager der ble en stor opplevelse.

10. TIL BRISTOL

En dag noen uker før invasjonen, fikk vi forbud mot å forlate forlegningen. Det betød oppdrag om kvelden. Ved "briefingen" som fant sted kl 20:00, fikk vi detaljene. Bilder som var tatt av våre oppklaringsfly fra ca. 10.000 meters høyde, viste stor aktivitet i havneområdet i Bristol. Det var åpenbart kommet en konvoi fra Statene som nesten var ferdiglosset. Vi skulle laste brannbomber og slippe dem over havneområdet.

Brannbombene, som hver hadde en vekt på litt under en kilo, var pakket i "kofferter" på ca. 1000 stk. og hengt opp i fester under vingene - en "koffert" på hver side. De skulle slippes i en bestemt høyde for å få en riktig spredning når "kofferten" ble sprengt i stykker noen sekunder etter at den var blitt sluppet. Vi hadde litt erfaring med disse brannbombene, og likte dem ikke. Koffertene var lefsete og hang nesten og dinglet i bombefestene. De hadde stor luftmotstand og hadde dessuten en tilbøyelighet til å vibrere - egenskaper som ikke virket beroligende på oss som skulle håndtere dem under vanskelige forhold.

Flyplassen ved Orleans hadde en meget lang rullebane. Det var derfor ikke aktuelt med starthjelp. Selv om vi syntes at vi trengte hver meter for å komme i luften på betryggende vis, var vel vår mening farget av den usikkerheten vi følte overfor lastens evne til å oppføre seg pent.

Etter start kl. 22:30 slet vi oss oppover mot Cherbourg, som vi skulle passere i ca. 5000 meters høyde. Ved Cherbourg var det plassert lysbomber som markerte vendepunktet vårt. De var en hjelp ved navigeringen, men de hang for lavt. Det ble skjebnesvangert for vår maskin. Vi hadde så vidt passert lysene på vestsiden da vi ble oppdaget av en nattjager. Det var telegrafisten vår som oppdaget den og varslet oss.

En tungt lastet maskin som vår har bare én mulighet til å forsvare seg, hvis man ikke skulle være så heldig å treffe angriperen med ett av telegrafistens to maskingevær som var utstyrt med 13 mm granater. Men sjansene for å treffe er mikroskopiske i forhold til nattjagerens. Han har betydelig større ildkraft og eminent manøvreringsevne. Vi måtte derfor forsøke å unngå jageren ved å fly langsomt og fly i så skarpe kurver at jageren med sin større hastighet, og dermed større svingradius, ikke kom på

skuddhold, men skjøt utenfor. Dette lyktes oss en stund selv om vi tapte en del høyde. "Koffertene" under vingene ristet kraftig, og vi hadde følelsen av at det hele var i ferd med å falle fra hverandre. Plutselig gikk vi i spinn. Farten var åpenbart blitt for liten. Vi var nå nede i ca. 4000 meters høyde og suste videre nedover. Hans forsøkte å ta inn maskinen, men rorene virket ikke. Han kommanderte derfor "klar til utstigning". Det betød for mitt vedkommende at jeg skulle varsle ham når vi havnet nede på 1500 meters høyde. Jeg måtte også sørge for å løse ut bombelasten i god tid, og sørge for at telegrafisten løste ut kabintaket når tiden var inne.

Lasten ble sluppet uten at det hadde noen virkning på flyets situasjon, men da kabintaket gikk, fikk vi kontroll på rorene, og Hans kunne gå i stup for å få opp farten. Ved ca. 1000 meters høyde var maskinen fanget opp, og vi fløy utover havet med alle mann innabords.

Det var fullt kaos. Fartsvinden slo inn i kabinen hvor taket var borte, og gjorde et umulig å snakke sammen. Maskinen var tømt for løsgods. Kartene og regnestaven og lykten med ultrafiolett lys var forsvunnet sammen med kabintaket

Jeg fant en eske sjokolade som hadde klint seg fast mellom min høyre fot og kabinveggen. Den var en del av vår nødproviant og inneholdt 200 gr. sjokolade fordelt på 2 stk. runde plater. Sjokoladen skulle inneholde et beroligende middel kalt Lecitin, og måtte bare fortæres i ytterste nødstilfelle. Jeg tenkte at vi måtte få samlet oss litt og delte sjokoladen mellom oss. Vi fløy videre vestover et par minutter før den kunstige horisonten falt til ro igjen. Da var tiden kommet til å tenke på hjemveien. Selv om det var en månemørk natt, var det heldigvis stjerneklart. Det var avgjørende for vår mulighet til å finne tilbake, selv uten kart og radio.

Loire flyter nordvestover mot Orleans. Der dreier elven og renner mot sydvest. Jeg måtte altså sørge for å treffe Loire vest for Orleans, og så følge elven nordøstover til jeg så byen. Ettersom jeg jo visste hvilken kurs vi hadde fløyet fra starten og opp mot Cherbourg, var det ikke vanskelig å beregne en kurs for tilbakeveien, og legge den så langt sydover at vi var på den sikre siden selv om vindretningen skulle ha forandret seg noe. Bensin hadde vi jo nok av.

Alt gikk etter oppskriften. Da vi mente å passere flyplassen skjøt vi ut nødsignalet, og ventet at man ville tenne plassbelysningen. Det hendte ingen ting. Kanskje var vi for langt fra plassen til at de kunne se oss?

De sendte heller ikke opp lysraketter for å markere seg. Det var da ikke annet å gjøre enn å fly nordover til Paris og derfra videre til et permanent lysfyr ved Beanvois. Vi rundet Beanvois og forsøkte oss på Orleans igjen, men forgjeves denne gangen også. Altså snudde vi mot Paris, som jo ikke var vanskelig å se på tross av mye mørklegging. Like nord for Paris var tiden inne. Plutselig ble flere plasser belyst. Maskinene fra Bristol var ventet tilbake! Vi fløy mot den nærmeste og tellet lyktene langs rullebanen. Det var 20 stk., altså var banen 1000 meter lang og vi kunne lande. Plassen lå ved elven Oise.

Etter at vi hadde avlagt rapport og varslet kommandosentralen, ble vi tatt hånd om av plasskommandanten med et skikkelig måltid og et godt og rikelig glass konjakk.

Neste formiddag ble det montert nytt tak på kabinen, og ellers sjekket at alt var i orden før vi satte kursen hjemover.

I Orleans fikk vi vite at de hadde sett oss begge de gangene vi passerte, men da vi ikke svarte på radioen hadde de latt plassen forbli mørklagt av hensyn til eventuelle nattjagere, som ofte var en plage under innflyging og landing. Våre nødsignaler hadde de ikke våget å stole på. Det var tross alt ikke vi som behersket luftrommet lenger. Det gjaldt å være mest mulig usynlig både i luften og på bakken.

11. BRISTOL IGJEN

Noen dager senere var det klart for et nytt angrep på Bristol. Denne gangen kom vi helskinnet forbi Cherbourg. Da vi nærmet oss Bristol, så vi en mengde småbranner rett under lysbombene. Jeg var en stund i villrede. Posisjonen stemte ikke med mitt bestikk. Ifølge beregningene befant vi oss ennå 5-6 minutter fra innseilingen og havneområdet. Det oppsto en heftig diskusjon. Hans, som vi andre, ville gjerne kvitte seg med lasten og ta fatt på hjemveien. Han mente at jeg kunne ta feil. I mellomtiden fløy vi videre og jeg sto på mitt. Det var lettskyet, rolig vær, og noen minutter senere kunne vi se konturene av havneområdet og nokså nøyaktig plasserte lasten vår.

Vi satte kursen ned mot målbelysningen vi nylig hadde passert for å finne ut hva som hendte der. Mens vi fløy mot målbelysningen så vi også lysbombene som fremdeles hang over Cherbourg. Luften var så klar at vi ikke kunne avgjøre hvilke lys som var nærmest, til tross for at avstanden mellom dem var 200 km. Da vi nådde de første lysene så vi fremdeles småbranner og glimt av bombenedslag. Vi antok at engelskmennene hadde markert et mål for å narre oss til å slippe lasten i et øde område. Det hadde åpenbart lyktes dem. Det ble en del diskusjon om dette, men etter at vi hadde landet og skulle avgi rapport, hadde Hans innsett at min antagelse kanskje hadde noe for seg. Det viste seg da også å være riktig, men det var flere som hadde latt seg lure - noe vi jo også kunne bekrefte.

12. MANNSTUKT

På ettersommeren 1944 skulle vi forlate Frankrike og flytte til Belgia. I den anledning ble samtlige legeundersøkt med henblikk på veneriske sykdommer. Forlegningen vår lå i et vakkert skogområde i nærheten av Melun, like ved jaktslottet til Napoleon, Fontainbleau. Undersøkelsen ble foretatt ved at alle karene sto på geledd ute i parken, og måtte vise seg frem både foran og bak. Legen og en sanitetssoldat inspiserer rekkene forholdsvis nøye. De sto jo til en viss grad ansvarlig for å hindre smittespredning ut av Frankrike. Et par karer ble holdt tilbake for nærmere undersøkelse. Vi andre fikk tre av og fortsatte tjenesten.

Det var mye som skulle gjøres ved en sårn forflytning, så undersøkelsen hadde heftet oss mer enn vi satte pris på. På toppen av det hele ble det flyalarm. Vi var vant til at det passerte flyformasjoner over hodene på oss på vei til angrepsmål i Tyskland. Dette var amerikanere som fløy i dagslys i ca. 3000 meters høyde og fikk demonstrert sitt luftherredømme ved å kunne fly forholdsvis uforstyrret av luftvern og jagere. Vi tok derfor ikke alarmen alvorlig, men fortsatte med vårt.

Da var det noen som bemerket at det kun dreide seg om noen få maskiner, og at de fløy rett mot vår flyplass. Siden vi lå ca. 1 km. unne og ikke hadde å forsvare forlegningen med, ble noen av oss stående ved ett flettverksgjerde foran skogkanten og betrakte skuespillet. Det falt en del bomber og ble en del larm. Da plutselig reiste det seg en sand- og røyksøyle der ute. En eller annen ropte at vi skulle gå i dekning, men noen ble stående. Etter 3-4 sekunder var det ingen som sto oppreist lenger. Da kom trykkbølgen fra en kjempeekspløsjon og feiet oss overende.

Vakuumbølgen etterpå klistret et par av oss til gjerdet, og suget nesten luften ut av lungene. Vi fikk senere vite at det dreide seg om bomber på henimot 5 tonn. Det var atskillig mer enn vi kunne drømme om å frakte med våre forholdsvis lette maskiner.

Men tilbake til legeundersøkelsen. En av guttene som ble holdt tilbake var ikke smittet, men ble mistenkt for noe som var meget mer alvorlig. Den militære straffelovs paragraf 175, som omhandler homofili, ser strengt på seksuell virksomhet som kan undergrave

mannstukten. Populært ble det sagt at man var født på 17. mai under henvisning til § 175 (17.5.) hvis man drev med denslags. Nå var dette spesielle forhold blitt alminnelig kjent, fordi mange hadde overvært undersøkelsen. Vi regnet derfor med at denne gutten ville forsvinne fra avdelingen.

Det ble ikke slik. Forseelsen hadde større konsekvenser enn man umiddelbart var klar over. Reaksjonens styrke øker også med desperasjonen hos politikerne når man begynner å innse at slaget kan være tapt. Det var derfor ikke mulig å forbigå saken i stillhet. Gutten ble innkalt til kommandanten. Der har han antagelig fått vite at han enten kunne vente seg en ren dødsdom med utelukkelse av militær honnør, eller muligens en lang straffearbeidsdom. Begge deler innebar familiens vanære.

Kommandanten vår var en rakrygget, kultivert mann i 50-årsalderen. Han ble sett opp til av alle. Dette ettermiddagen var han åpenbart nedtrykt og innesluttet.

Den katolske feltpresten vår fikk besøk av denne gutten, som ikke var blitt sperret inne. Vi andre trodde vel, hvis vi i det hele tatt tenkte over det, at saken ville gli over. Om natten var køyen til gutten tom. Neste formiddag ble han funnet med sin egen tjenestepistol i hånden. Kommandanten meddelte at gutten var falt i kamp for sitt fedreland og forordnet vanlig begravelse med militær æresbevisning og avsluttende salutt.

Presten forrettet ved begravelsen dagen etter, og vi sang den gamle hyllest fra Napoleonstiden: "Ich hatte einen Kameraden. Einen besseren findest Du nicht".

13. ITALIA - HVORFOR?

Vår gruppe - gruppe nr. 3 av kampeskadre nr. 30 - var tidligere blitt trukket tilbake fra Nord-Norge etter at de hadde vært satt inn i angrepene på skipsfarten til Murmansk. De hadde hatt sin hovedbase i Banak, og led betydelige tap p.g.a. dårlige værforhold og vanskeligheter med å finne tilbake i det forrevne landskapet. Etterhvert som de mest erfarne mannskapene ble borte og erstattet med nye, ble problemene overveldende, og innsatsen innstilt for vårt vedkommende.

Gruppe 3 ble nå forflyttet til Nord-Italia for å forsterke gruppe 2 som var trukket tilbake fra Palermo på Sicilia. Den hadde lang erfaring fra Middelhavet og Nord-Afrika.

Amerikanerne hadde som ventet gått i land der hvor hovedveien og jernbanen sydover fra Roma nådde kysten ved Salernobukten. Det var mange fartøyer og stor lossevirksomhet i området. Heller ikke her kunne vi arbeide i dagslys, men måtte innskrenke oss til nattangrep. Heller ikke her kunne vi etablere noe luftherredømme.

Et par av våre maskiner ble satt til å plassere lysbomber over målområdet. Det betød at vi måtte være tilstede noen minutter før angrepene begynte og til de var avsluttet, og stadig supplere belysningen med nye lysbomber. Det var en interessant jobb, men det betød også at vi var i skuddlinjen mye lenger enn de andre.

En natt ble det skjebnesvangert for oss. Vi fikk en treffer et stykke utenfor motoren på høyre vinge like før vi skulle snu nesene hjemover. Det oppsto brann der ute, og vi måtte kvitte oss med de resterende lysbombene. Ytterst i vingen lå det en oljetank. Det var antagelig den det brant i. Innenfor oljetanken lå en bensintank. Jeg tømte den ved å åpne dreneringsledningen som slapp bensinen gjennom ledningen med utløp bakerst i flyskroget. Det er en kjent sak at aluminium brenner av seg selv hvis temperaturen blir høy nok og lufttilførselen tilstrekkelig. Vi reduserte derfor farten til et minimum. Det virket. Brannen slukket heldigvis, og vi fikk tid til å summe oss. Vi kunne se lysere på tilværelsen en stund. Flyet var manøvreringsdyktig og vi var i live.

Snart ble det imidlertid klart at vi ikke hadde bensin nok til hjemturen. Vi anropte flyplassen og ba om råd. Det eneste råd de kunne gi var å fly til tankene var tomme og så forlate maskinen - helst så nær Alpene som mulig av hensyn til bebyggelsen på Posletten. De avslo å ta imot oss i en eventuell buklanding, og det ville ikke være teknisk mulig å sette maskinen ned med hjulene ute.

Der satt vi nå. Ingen av oss hadde hoppet i fallskjermer før, bare tørrtrenet. Vi trimmet ror og flaps, regulerte farten og hastigheten på motorene så godt det lot seg gjøre, slik at jobben med å holde maskinen på rett kjøll ikke ble tyngre enn nødvendig. Vi koplet også inn autopiloten for å se om den kunne klare jobben. Det kunne den ikke helt, men det så ut til at den ville kunne holde maskinen de sekundene Hans trengte for å komme seg ut. Som pilot var han den siste som måtte forlate flyet.

Så gjennomgikk vi hele prosedyren punkt for punkt. Vi tok av oss sikkerhetsseleene og strammet inn fallskjermselene så remmene ikke skulle skli oppover langs lårene, noe som i verste fall kunne bli katastrofalt for underlivet når skjermen åpnet seg. Brillene og strupemikrofonen ble fjernet og hakeremmen strammet. Alt løsgods i kabinen ble kastet ut, bortsett fra provianten som vi delte mellom oss. (Vi visste jo ikke på forhånd hvor lenge vi måtte klare oss uten mat der vi kom til å lande).

Beltene med ammunisjon ble løsnet fra maskingeværene og kastet. Så gjennomgikk vi selve uthoppingen. Rudi, som lå nede i bunnen, måtte klatre litt opp for å kunne holde seg fast mens han klinket ut "badekaret" (populær betegnelse på utgangsåpningen), og deretter slippe taket og ramle ut. Så måtte Theo, som satt i telegrafistsetet ovenfor til venstre, skyve seg sidelengs ut og la seg falle ned med bena først. Han skulle da holde hendene rundt hodet for å unngå å skade seg. Deretter skulle jeg løsne seteryggen og vippe bakover så jeg falt ut med hodet først. Som sistemann måtte så Hans forlate sitt sete og hoppe ut med bena først og hendene rundt hodet.

Etter å ha forlatt maskinen skulle man telle langsomt til 10 eller 15 før man trakk i utløseren for fallskjermen. Dette siste var viktig for å redusere rykket som oppsto når skjermen åpnet seg. Farten er nemlig størst idet du forlater maskinen. Da beveger du

deg horisontalt med maskinens hastighet. Denne farten bremses kraftig opp, mens fallhastigheten naturlig nok øker.

Etter ca. 10 sekunder er den totale hastigheten på et minimum, kanskje bare 20 m/sek., mens den deretter øker til ca. 50 m/sek., som er menneskets topphastighet ved fritt fall.

Det var en lykke for oss at vi fikk så god tid til å forberede oss. Vi var kommet inn over Posletten i nærheten av Villa Franca da Hans kommanderte oss ut. Vi var ute på få sekunder. Alt gikk som smurt.

Nedkomsten

Vt hoppet ut over en liten by på nordsiden av Posletten fra 3000 meters høyde. Det var en klar, kald vinternatt. Etter å ha forlatt maskinen, tellet langsomt til 10 og løst ut fallskjermen, hang jeg nu der en liten evighet, og syntes at jeg hadde alt under kontroll. Jeg følte meg helt rolig og var bare litt redd for at møtet med bakken skulle bli vanskelig.

Våre redningsskjermer sank med ca. 5 m/sek., mens fallskjermjegerne synker noe hurtigere for å slippe å bli hengende mer enn høyst nødvendig i luften. Selve nedslaget skulle derfor ikke være særlig farlig, hvis man ikke havnet i direkte ulende. Jeg falt ned mellom noen trær i en frukthage. En av de andre skjøt opp en lyspatron med signalpistolen og vi fant hverandre ganske fort.

Vi ble hentet av et par karer i en militærvogn. De hjalp oss å pakke sammen fallskjermene, og forsikret seg om at yik ikke var alvorlig skadet. Ingen av oss var skadet bortsett fra noen skrubbsår. Etter en stund oppdaget jeg at flygerdressen min var gjennomvåt. Jeg hadde altså ikke vært så rolig og avslappet som jeg trodde, men måtte skifte fra innerst til ytterst.

Vi ble kjørt tilbake til plassen utpå morgensiden. Maskinen så vi ikke noe mer til. Antagelig gikk den ned i spinn etter at vi hadde forlatt den.

14. PORTSMOUTH

I slutten av mai 1944 hadde et samlet seg et anselig antall fartøyer langs den engelske sydkyst. Det var åpenbart at en invasjon var forestående. De fleste trodde den ville komme ved Dieppe. Det trodde vel ledelsen også, for vi fikk utlevert kartmateriale over området for å bli best mulig kjent med det. Det ble impregnert med fluorescerende maling for bruk i mørket.

En kveld startet vi fra Orleans med 13 maskiner med Portsmouth som mål. Vi skulle avgårde som maskin nr. 6, men måtte kjøre til side for å få skiftet en del i radiomottakeren i all hast. Vi forlot derfor plassen som maskin nr. 12.

Vi var lastet med panserbrytende bomber til bruk mot skips mål som skulle angripes i stup. Like etterat vi hadde passert øya Wight i 4500 meters høyde, ble vi fanget inn av et batteri lyskastere. Vi prøvde naturligvis å bli kvitt dem, men i den høyden var lyskjeglene så brede at vi ikke greide å kurve oss ut av dem. Det var masse lysspor å se fra luftverngranatene, men de fleste nådde ikke opp til oss.

Vel fremme så vi oss ut tre skip som lå ved kai ved siden av hverandre, og stupte ca. 1500 meter før vi løste ut halve lasten og fanget maskinen igjen. Så lot vi maskinen stige så høyt vi kunne komme med det fartsoverskuddet vi hadde, før vi igjen gikk til angrep på det samme målet. Lyskasterne hadde nå sluppet taket, men under det andre stupet fant de oss igjen og fulgte oss helt ned til ca. 1500 meter, mens lyssporene fosset forbi oss på alle kanter. Det er åpenbart ikke lett å treffe et fly som stuper i stor hastighet. Vi fikk ikke en splint i flyet.

Etter å ha sluppet resten av lasten, raste vi utover sjøen i 700 km i timen mens vi svingte maskinen fra side til side for å unngå beskytning bakfra.

Da vi meldte vår ankomst i Orleans, hørte vi et gledesrop i radioen. Det var vår verksmester som hadde begitt seg ut til radiostasjonen. Vi var blitt meldt omkommet. Det viste seg at maskinen som hadde fått vårt startnummer hadde havarert da den skulle lette, og styrtet like ved plassen. Verksmesteren kunne ikke tro at noe slikt

kunne skje med "hans" maskin. Han gråt som et barn og klemte oss som en russer da vi forlot maskinen ved hangaren. Han hadde også skaffet frem en flaske konjakk i all hast, som vi skulle dele etter rapporteringen. Han var så glad, så glad og drakk det meste selv. Vi måtte hjelpe ham til køys i grålysningen....

15. FRA BRÜSSEL TIL PRAG

Det var tid for oppbrudd igjen. Vi fikk med oss både gaver og niste på veien som takk for hjelpen vi hadde ytet under innhøstingen. Mange uttrykte bekymring for vår videre skjebne, og om hvordan dette ville ende. På denne tiden var det straffbart å si noe negativt om krigens gang. Etter møtet i Casablanca, der Roosevelt hadde lansert kravet om en betingelsesløs kapitulasjon, hadde Goebbels svart med å kreve den totale krig. Det førte til forfølgelse av alle som ytret tvil om krigens utfall og til en bølge av angiverier i den sammenheng. En kvinne i landsbyen vår som hadde sin mann på permisjon, hadde vært litt uforsiktig. På stedets ølstue hadde hun kommet med følgende hjertesukk: "Når skal denne krigen endelig ta slutt?" Samme kveld ble hun arrestert og mannen sendt tilbake til fronten.

Toget vårt slingret seg videre østover. Etter mange pauser og omkjøringer kom vi frem til Pardubitz - en by i Bøhmen ved Elbens øvre løp. Vi losset alt utstyret på flyplassen like syd for byen. Der var det allerede en travel virksomhet igang, med ombygging av maskiner og utrustning. De fleste folkene fra vårt tekniske personale ble straks tatt hånd om og innkvartert innenfor flyplassområdet og med portforbud de første dagene.

Alt var åpenbart kolossalt hemmelig. Ingen fikk lov til å fortelle noe som helst. Resultatet ble naturligvis at alle fikk vite det meste på rekordtid. Det dreide seg om oppbyggingen av begrepet Beethoven, også kalt Huckepack. Vi gamle som var igjen fra gruppens flygende personale, ble satt på skolebenken for å lære å instruere og trene Beethoven-flygerne. Dessuten utarbeidet vi kart som skulle brukes til innsats for fjerntliggende mål. "Den korteste vei mellom to punkter går langs jordens storsirkel". Den rette linje på et Mercatorkart danner derimot en sfærisk spiral. Det betød i vårt tilfelle at flygeren under en slik innsats, måtte korrigere kursen me korte mellomrom i forhold til kartet. Dermed kunne han fly langs storsirkelen.

Våpenet besto av en JU 88-maskin hvor cockpiten var fjernet og erstattet med en kuleformet bombe på henimot 4 tonn oppå hovedflyet. På noen stag var det montert et ME 109 jagerfly. Hensikten var at jagerflygeren skulle manøvrere hele Huckepacken frem til målet og styre seg inn mot det. Underveis skulle jageren få sitt brennstoff fra

hovedmaskinen, slik at han selv hadde fulle tanker når han begynte på hjemturen. Kort avstand fra målet skulle han så sprengte seg fri fra stagene som forbandt ham med hovedmaskinen. Denne skulle så fungere som en missile - et ubemannet våpen - mens jageren selv vendte tilbake til basen, eller i hvert fall til en plass bak egne linjer. For å lære opp jagerflygeren til å beherske hele prosessen, ble det bygget om noen treningsfly med vanlig cockpit og tomanns besetning i stedet for bomben. Øvelsene ble foretatt fra flyplassen i Prag.

Det var for det første nødvendig å venne jagerflygeren til de uvante bevegelsene som han opplevde under start og manøvrering, og dessuten øve ham i å kunne manipulere det tekniske utstyret. Var han først kommet i luften med dette våpenet, var det ingen vei tilbake. Han kunne ikke lande det igjen.

Under opplæringen ble både start og landing først foretatt av besetningen i moderflyet. Deretter fikk jagerpiloten utføre startprosedyren. De første gangene jagerpiloten skulle foreta starten, resulterte det i rene katastrofemanøvre. Han fløy som han var vant til fra før. Det resulterte i sideveis slingring og påfølgende risting og skaking med farlige situasjoner til følge. Det var enerverende.

Selve manøvreringen av dette utstyret var så vanskelig at det nærmet seg grensen for det mulige. Det var derfor bare de erfarne mannskapene som ble tatt ut til denne tjenesten.

I disse ukene før jul 1944, var plassen praktisk talt uten forsvar mot luftangrep. Vi fikk av og til besøk av amerikanske jaktbomber, men ble spart for større angrep. Etter nyttår 1945, da faren for storangrep åpenbart øket, ble plassen rustet opp med et omfattende luftartilleri. Det ble også stasjonert operative jagerenheter der, utstyrt spesielt med Messerschmidts jetjager ME 262, men også med vanlige motorfly. ME 262 var alle andre overlegne når det gjaldt hastighet og ildkraft, med en fart på 850 km/time og 4 stk. 30 mm kanoner i nesepartiet. Dessuten hadde den et par mindre maskingevær in vingene og luft til lufraketter hengende under kroppen. Maskinens svakhet viste seg under landing. Da hang den som en plomme i luften. Den hadde så liten akselerasjon ved lav hastighet at den vanskelig kunne komme i luften igjen hvis

den først hadde understell og flaps ute. Flere av de var derfor utstyrt med starthjelprakter som de kunne bruke hvis de ble forstyrret under landing.

Disse ukene med opplæring var en prøvelse for folk med dårlige nerver. Manøvreringen av hovedflyet var til å begynne med problematisk, og bevegelsene satte ofte en støkk i oss. Enda verre var det selvsagt for den stakkaren som satt i toppflyet. Han svaiet fra side til side og frem og tilbake i takt med hovedflyet. Flere av mannskapene klarte ikke å venne seg til dette og måtte trekkes ut av prosjektet. De ble rett og slett sjøsyke.

Vi kom jo over vanskelighetene etterhvert, men ikke uten alvorlige uhell med tap av maskiner og folk. Knapphet på tid og det faktum at besetningene var rasket sammen fra restene av flere kampgrupper, gjorde ikke forholdene særlig lystelige. Folk ble ansente, sårbare og kranglete, men det rettet seg etterhvert og da vi måtte forlate Prag, hadde vi tross alt fått frem et tilstrekkelig antall piloter.

Vi fikk også anledning til å besøke byen, både gamlebyen og nybyen. En kveld gikk jeg på kino og så Alice Babs i "Swing it Magistern", så vidt jeg husker med tsjekkisk tekst og tysk tale. Muséene var stengt. Jeg tror de fleste kunstverk var pakket ned og anbrakt på sikrere steder enn en by kunne være på denne tiden.

Men tross alt, man regnet ikke med at byer som Prag ville bli tilintetgjort. De representerte ikke militære mål. Prag ble da heldigvis spart for ren terrorbombing.

16. ETTERRETNINGSVESENET

Første gang jeg ble oppmerksom på etterretningsvesenets omfang og virksomhet, var en kveld våren 1944. Vi skulle fly fra Treviso ved Venezia med lysbomber til bukten ved Salerno. Da fikk jeg inn på radioen en stemme som avga rapport på italiensk. Stemmen tellet opp flyene våre etterhvert som de startet, og anga hvilken kurs de hadde. Det var en selsom opplevelse å få vite at vi ble iaktatt og fulgt fra start til mål av folk på bakken. Selv om de ikke kunne hindre oss i å utføre vårt oppdrag, var det innlysende at de hjalp til med å gi oss en varmere mottagelse enn den vi ellers ville bli til del. I Treviso gikk meldingene også den andre veien.

En formiddag ble vi kalt sammen i all hast. Maskinene skulle gjøres startklar og motorene varmes opp. En times tid senere fikk vi ordre om å lette fra plassen, og gjemme oss bort ved å fly lavt omkring i terrenget foran Alpene. Etter nok en halvtimes venting, kom en gruppe amerikanske bombefly og slapp lasten sin på vår flyplass. Tidligere hadde amerikanerne bombet flere plasser i nærheten av vår, men denne gangen fikk vi altså beskjed om at det var vår tur. Skadene var ikke større enn at vi kunne lande der igjen, men det tok noen dager å få ryddet og reparert plassen for nattflyging.

En tid senere, utpå høsten samme år, skulle vi bombe havneområdet i Hull. Under briefingen kl. 8 om kvelden ble det opplyst at sperreballongene i målområdet ikke var oppe. For å komme usett over Nordsjøen og dermed mest mulig overraskende, skulle vi fly under 50 meters høyde. Da ville radarstasjonene på Englandsysten oppdage oss for sent. Maskinene var utstyrt med elektroniske høydemålere. Det var derfor i og for seg ikke noe problem å holde så lav høyde, selv ikke i mørke.

Vi ventet startsignal kl. halv elleve, men tiden gikk. Vi fikk beskjed om at starten var utsatt til kl. 11. Deretter ny utsettelse til kl. halv tolv. Så ble det hele avblåst. Lasten ble losset og maskinene satt på stallen. I kommandorommet fikk vi vite at sperreballongene i Hull var på plass mellom 3500 og 4000 meters høyde. Det betød at de der borte var klare til å ta imot oss og ville møte med sine nattjagere før luftvernartilleriet overtok ved kysten.

Etterretningstjenesten på begge sider hadde gjort en god og rask jobb. Først fikk vi beskjed om at ballongene var nede, så fikk de vite om vår angrepsplan. Så igjen fikk vi opplyst at de var blitt kjent med vårt forehavende og at de hadde gjort sine forberedelser i den sammenheng. Alt dette skjedde i løpet av 4 - 5 timer.

Agenter bak fiendens linjer gjør utvilsomt stor nytte for seg, men virksomheten er illegal, og dermed forbundet med stor personlig risiko. De har ingen lovmessig beskyttelse hvis de blir avslørt. De kan faktisk risikere å bli avrettet på stedet. Mange har drevet slik virksomhet i uvitenhet om den rettsløse situasjon de da befinner seg i. På dette området har mange overordnede sviktet sitt ansvar i de forskjellige etterretningsgrupper. Men mange har også påtatt seg jobben vel vitende om hva de utsatte seg for, og gjort den innsats de syntes å finne påkrevet.

17. UTEN TITTEL

Etter de omfattende tap vi hadde hatt i Nord-Frankrike, var vår gruppe nesten utslettet. Noen få besetninger hadde overlevet, og maskinparken var nesten tilintetgjort. Vi ble trukket tilbake fra fronten for å bli supplert med nye mannskaper og maskiner. Det kom noen få fly til vår nye plass som lå like ved den hollandske grense - like ved Nordhausen i Oldenburg. Vi drev en intensiv trening av våre nye kolleger. De fleste av dem var kommet rett fra skolebenken uten noen praktisk erfaring, men også noen stammet fra andre enheter som hadde lidd samme skjebne som vår.

De besetningene som kunne brukes som lærere ble plukket ut og delt i en daggruppe og en nattgruppe. Vår besetning skulle arbeide i nattgruppen og gi trening i nattflyging, spesielt navigasjon, stupangrep og forsvar mot nattjagere. Det måtte gjøres unna på rekordtid, men det betød samtidig at de mannskaper som ikke viste nok lovende takter, måtte refuseres. En del av gutta var takknemlige for å bli avvist. Krigen var jo allerede tapt, og utsikten til å overleve var viktigere for mange enn å gjøre en innsats som var så risikobetont. Vi befant oss jo tross alt på Vestfronten og ikke på Østfronten, hvor man på en helt annen måte hadde et fedreland å forsvare.

Attentatforsøket på Hitler den 20. juli 1944 og maktovertagelsen som ble proklamert i den sammenheng, foregikk som kjent ikke uten oppstuss. Oppstanden ble slått ned med hard hånd, og flere offiserer ble innkalt til forhør. Noen av dem kom ikke tilbake. Både hæren, marinen og luftvåpenet fikk ordre om å bruke den oppstrakte hånds hilsen for å vise sin lojalitet til Føreren. Det ble forbudt å bruke den vanlige hilsen med høyre hånd til luen. En forglemmelse her ble betraktet som en demonstrasjon og kunne få alvorlige følger for den glemsomme. Ingen vet vel hvor mange som ble utrensket i denne tiden, men mannefallet var betydelig og betød en alvorlig svekkelse av det militæres kampkraft og innflytelse.

Vi gjorde oppstillingen av vår nye enhet ferdig i løpet av tre uker. Siden jeg arbeidet hovedsakelig om natten, hadde jeg mye ledig tid om dagen. Jeg benyttet derfor ofte anledningen til å løpe i skauen.

En dag det var oppholdsvær med lavt skydekke, løp jeg rett på to karer som drev og pakket sammen en fallskjerm, d.v.s. den ene pakket og den andre pekte på meg med en pistol. De hadde amerikansk uniform - jeg i treningsdrakt og ubevæpnet. Mannen med pistolen var åpenbart skadet i det ene benet. Etter at jeg hadde stått en stund med armene over hodet, begynte vi å snakke sammen. Jeg fortalte hvem jeg var og hvilken enhet jeg kom fra. De fikk også vite hvor de var havnet, og var skuffet over at de ikke var i Hoiland.

Etterhvert fikk jeg vite at mannen med pistolen hadde slektninger i Holland, og at de ville forsøke å ta seg over dit. Jeg fremholdt at den ene måtte bringes til lasarett for legebehandling, og etter en del frem og tilbake, ble vi enige om at bare han som var frisk skulle rømme. Jeg tok fra den sårede et lommeørkle han hadde gjemt, som viste kart over området han skulle fly over. Han viste meg også noen bukseknapper som dannet et enkelt kompass når de ble lagt oppå hverandre. Dessuten hadde han en fil innsydd i bukselinningen. Jeg tok med meg sakene og løp avgårde for å hente hjelp. Jeg var litt spent da jeg snudde ryggen til dem, men ville ikke vise at jeg var redd. Det gikk bra. Saniteten kunne kjøre nesten helt frem til pasienten og han ble tatt hånd om som seg hør og bør. Den andre var forsvunnet.

Jeg ble innkalt til forhør og fortalte min egen versjon av det som hadde hendt. Jeg fikk ros for min grundige ransaking. De fant ikke noe mer utstyr på fangen enn det jeg hadde levert fra meg.

Noen dager senere var det klart for ny flytteskau. De få flyene vi hadde ble sendt avgårde til Prag, og hele enheten med utstyr ble lastet ombord på jernbanen. Toget hadde en passasjervogn og en rekke åpne vogner til utstyret. Mannskaper og underoffiserer ble plassert i kuvogner sammen med personlig utstyr og proviant. Vi som ble liggende i den siste vognen, fikk en ubehagelig natt. Vi lå på halm med et ullteppe under oss og med hodet mot sideveggen. Vognen slingret fra side til side, og hodene våre dunket i veggen i takt med vognens slingring. Oppunder taket hang en rad med spekepølser. De lyste i mørket, slang fra side til side og skapte en nesten trølsk stemning sammen med lyset fra en koksovn som var plassert midt i vognen. Jeg la dokumentmappen min mellom hodet og veggen for å dempe støtene, og håpet at noen

En dag det var oppholdsvær med lavt skydekke, løp jeg rett på to karer som drev og pakket sammen en fallskjerm, d.v.s. den ene pakket og den andre pekte på meg med en pistol. De hadde amerikansk uniform - jeg i treningsdrakt og ubevæpnet. Mannen med pistolen var åpenbart skadet i det ene benet. Etter at jeg hadde stått en stund med armene over hodet, begynte vi å snakke sammen. Jeg fortalte hvem jeg var og hvilken enhet jeg kom fra. De fikk også vite hvor de var havnet, og var skuffet over at de ikke var i Hoiland.

Etterhvert fikk jeg vite at mannen med pistolen hadde slektninger i Holland, og at de ville forsøke å ta seg over dit. Jeg fremholdt at den ene måtte bringes til lasarett for legebehandling, og etter en del frem og tilbake, ble vi enige om at bare han som var frisk skulle rømme. Jeg tok fra den sårede et lommeørkle han hadde gjemt, som viste kart over området han skulle fly over. Han viste meg også noen bukseknapper som dannet et enkelt kompass når de ble lagt oppå hverandre. Dessuten hadde han en fil innsydd i bukselinningen. Jeg tok med meg sakene og løp avgårde for å hente hjelp. Jeg var litt spent da jeg snudde ryggen til dem, men ville ikke vise at jeg var redd. Det gikk bra. Saniteten kunne kjøre nesten helt frem til pasienten og han ble tatt hånd om som seg hør og bør. Den andre var forsvunnet.

Jeg ble innkalt til forhør og fortalte min egen versjon av det som hadde hendt. Jeg fikk ros for min grundige ransaking. De fant ikke noe mer utstyr på fangen enn det jeg hadde levert fra meg.

Noen dager senere var det klart for ny flytteskau. De få flyene vi hadde ble sendt avgårde til Prag, og hele enheten med utstyr ble lastet ombord på jernbanen. Toget hadde en passasjervogn og en rekke åpne vogner til utstyret. Mannskaper og underoffiserer ble plassert i kuvogner sammen med personlig utstyr og proviant. Vi som ble liggende i den siste vognen, fikk en ubehagelig natt. Vi lå på halm med et ullteppe under oss og med hodet mot sideveggen. Vognen slingret fra side til side, og hodene våre dunket i veggen i takt med vognens slingring. Oppunder taket hang en rad med spekepølser. De lyste i mørket, slang fra side til side og skapte en nesten trølsk stemning sammen med lyset fra en koksovn som var plassert midt i vognen. Jeg la dokumentmappen min mellom hodet og veggen for å dempe støtene, og håpet at noen

ville passe på at det ikke tok fyr i halmen. Så sovnet jeg. Neste morgen våknet jeg med hodepine og sår rygg etter det man vel også kan kalle en beveget natt. De andre gutta var også temmelig groggy etter turen. Toget hadde stoppet underveis et par ganger, og de fleste hadde fått litt søvn.

Vi kom i løpet av formiddagen til en liten by, hvor vi ble tatt vel imot av stedets borgermester i spissen for Røde Kors. Så ble vi bespist og fordelt rundt til private hjem for overnatting. Det var fabelaktig å bli tatt hånd om med vennlig gjestfrihet og nyoppredd seng. Det vanket også et glass vin om kvelden mens praten gikk. Folk ville gjerne vite hvordan det egentlig sto til, og hvordan krigen artet seg i vesten.

Vi måtte jo fortelle at det var mye jern i luften og at vi ikke akkurat var overlegne materielt sett. På den annen side ville vi heller ikke svartmale situasjonen. Ingen var tjent med det, men de fleste forsto nok at man måtte se nøkternt på tingene og ta utviklingen som den kom.

Neste dag var våre kuvogner blitt byttet ut med passasjervogner. Vi fikk også beskjed om at vi ikke skulle reise direkte til Prag, men ta en ukes pause i en landsby i nærheten av Magdeburg. Landsbyen lå ved et sidespor ute på landet. Vi ble innkvartert privat hos befolkningen, som vesentlig besto av bønder, d.v.s. bøndene var stort sett ute i militærtjeneste og kvinnene drev gårdene selv. Dessuten var der en liten fangeleir med franske krigsfanger. De arbeidet på gårdene om dagen og overnattet i leiren. De drev i praksis både gårdene og virksomheten i landsbyen ellers, så som den stedlige kornmølle, verksted og smie. Den alminnelige fraternisering med befolkningen resulterte også i et visst gallisk innslag i etterslekten.

Vi hadde noen timers undervisning hver dag med teori og simulatorentrening på våpensystemet "Beethoven", eller "Huckepack". Dette var noe vi skulle drive med når vi kom til Prag.

Jeg kom i kontakt med stedets møllermester som var en franskmann. Han viste meg møllen sin og forklarte hvordan allting virket. Særlig var han ivrig til å demonstrere heisen, som var en sinnrik innretning med tromler og tau. Han ba meg ta plass i kurven

og heiste meg langsomt opp til øverste etasje hvor kornrommet lå. Så slapp han meg ned i rasende fart. Jeg ble redd og trodde han ville ta livet av meg "ved et uhell", men han bremsset opp i siste liten og slapp meg helskinnet ut igjen. Han gliste av sin spøk, og jeg lot også som det var moro, og fikk ham til å gjenta prosessen. Det satte han åpenbart pris på.

En eldre dame jeg traff kunne fortelle en merkelig historie: Hun hadde som nygift reist med toget for første gang i sitt liv. Hun skulle til Magdeburg for å kjøpe ett eller annet. Det var i 1924. Toget ble utsatt for en kollisjonsulykke, men hun slapp heldig fra det. Hun hadde da sverget på at det var første og siste gang hun ville reise med tog. Det var altfor farlig. Men så hadde hun en nabo som hadde vært i Magdeburg og fått tak i noe sørt kjolestoff. Hun hadde tenkt å gjøre sin venninne en tjeneste, og hadde derfor fått lagt til side noe av stoffet til henne, Dette måtte hun hente selv og ta med seg e nødvendige rasjoneringsmerker for tekstiler. Dette var i 1944. Det var ikke annet å gjøre enn å ta mot til seg og reise for å hente stoffet. Sort kjolestoff var noe alle trengte den gang. Altså tok hun toget for annen gang på 20 år. Det gikk dessverre ikke bedre enn at også det toget kolliderte, men heldigvis på veien hjem igjen. Jeg er overbevist om at ingenting i verden har kunnet friste henne til å ta toget for tredje gang i sitt liv.

Den gården jeg bodde på ble drevet av husmor og hennes søster sammen med en av franskmennene. En dag ble jeg spurt om jeg ville ta med meg franskmannen og hesten deres for å låne en vogn til å frakte gulrøtter i. Det var en bonde et stykke unna som hadde en passende vogn stående. Jeg skulle bare være med som tolk i all enkelthet.

Vi kom til gården og fremførte vårt ærend, og ble bedt inn på et lite glass og en prat. Han fortalte at han hadde hatt fire sønner og tre døtre. Han hadde mistet sin kone like før krigen, og var nesten glad for det på hennes vegne. For hvert barn hadde de på dåpsdagen plantet et tre foran huset. En eik for hver gutt og en lind for hver pike. Guttene var i det militære og pikene i sambandstjeneste eller sykepleie. Nå hadde han hugget den første og den tredje av eikene, og dessuten det yngste av lindetrærne. Det er ikke bare frontsoldater som bærer byrdene.

Det var også denne uken jeg fikk se en luftkamp mellom to jagerfly. De kom skjenende ned mot landsbyen. En Focke-Wulf FW-190 ble forfulgt av en amerikansk Thunderbolt. Det var åpenbart at Thunderbolten hadde størst fart. Den var jo også den tyngste av dem, og hadde også såvidt jeg vet, den kraftigste motoren. Det så absolutt ut som om tyskeren måtte trekke det korteste strå. Da den var kommet så lavt at den såvidt strøk over hustakene, trakk den plutselig opp og steg loddrett tilværs med amerikaneren etter seg. Nå økte avstanden mellom dem igjen. Amerikaneren kunne åpenbart ikke skyte for ikke å miste for mye hastighet, og måtte vende nesene nedover igjen. Det samme gjorde tyskeren like etter. Nå var rollene byttet om, og Focke-Wulfen kunne skyte på amerikaneren. Jeg så ikke hvordan det gikk - de forsvant over et skogområde i nærheten. Kanskje var tomme bensintanker det eneste resultat av trefningen.

Våren 1945 befant vi oss på Luftwaffes forskningsstasjon nordøst for Berlin. Anlegget lå i et skogområde og var meget godt kamuflert. Bare selve flyplassen og noen kaserner var synlige. Laboratorier, hangarer og verksteder lå spredt, fordelt i skogen. Likeledes lå der en fangeleir for allierte flygere, fortrinnsvis amerikanere. Den var det også vanskelig å oppdage fra luften.

Foruten et par enheter med "Folkejagere" og "Svaler", lå vi der og monterte våre missiler. "Folkejageren" var et lite jettfly med ca. 7 meter vingespenn og en jetmotor oppå ryggen bak kabinen. Den måtte ha starthjelp, d.v.s. starttrakter, for å komme i luften innen rimelig tid, men kunne lande på en nogenlunde brukbar motorvei.

"Svalen" var en jager med noe større ytelse. Den ble drevet av to jetmotorer plassert under vingene, og kom seg i luften ved egen hjelp, selv om akselerasjonen var dårlig ved lav hastighet. I luften var den en drøm å fly med ekstremt stor stigeevne. Den angrep som regel bombeflyene nedenfra hvor forsvaret var svakest, og var meget lett manøvrerbar. En kjent pilot, Galland, uttalte at det var som om flyet ble skjøvet frem av engler.

Våre missiler ble kalt Mistel eller Huckepack. Å ri Huckepack betyr for et barn å ri på ryggen til en voksen. Uttrykket gir en god beskrivelse av missilens sammensetning. Den besto av en hovedmaskin, en JU 88 tomotors bomber. Kabinen ble erstattet med en kuleformet mine på henimot 4000 kilo. På noen stag oppå maskinen var det montert en jager, Messerschmitt 109. Missilen ble fløyet til målet, piloten siktet inn og koblet til autopiloten på hovedmaskinen før han sprengte seg fri og fløy tilbake igjen.

Våpenet var tenkt brukt til angrep på større mål som lå utenfor vanlig aksjonsradius. Bombeflyet skulle bare fly én vei, og jageren kunne starte tilbaketuren med fulle bensintanker. Vi hadde 7 - 8 slike maskiner stående i en skogkant. Fem av dem var ferdigmontert da vi en ettermiddag fikk beskjed om å forlate området. Det ble iverksatt full evakuering. Alt som kunne fjernes ble tatt ned. Bare de ferdigmonterte Missilene måtte bli igjen. De kunne nok forlate plassen, men var de først i luften var det ingen vei tilbake; De måtte enten benyttes eller evt. destrueres. Det var altså ingen vits i å fjerne dem. Vi kunne bare håpe på det beste.

Neste formiddag lå plassen der så forlatt som den kunne bli. Så kom angrepet. Bortsett fra at flystripene stort sett var uskadet, ble praktisk talt alt ødelagt. Fire av Missilene var eksplodert, og den femte var blitt totalvrak. Skogen omkring var fullstendig rasert. Flere kaserner var blitt til ruiner sammen med diverse hangarer og tekniske bygninger. Fangeleiren litt bortenfor vår oppstillingsplass var ikke rørt. Angriperne hadde åpenbart fått så detaljerte opplysninger og oversiktskart at de forskjellige mål kunne plukkes ut med stor nøyaktighet. På den annen side hadde vi fått et 20 timers varsel som gjorde oss i stand til å redde unna.

Dagen etter var både jagerfly og vi på plass igjen og igang med å reparere skadene.

18. HJEM IGJEN

Etter at plassen vår var bombet sønder og sammen og praktisk talt alle maskinene våre tilintetgjort, fikk vi ordre om at gruppen skulle oppløses og overføres til andre enheter som trengte supplering.

Russerne hadde gått over Oder og drev flyktningestrømmen foran seg vestover. Hæren gjorde hva den kunne for å begrense omfanget av blødbadet som oppsto. Russiske panservogner rykket fremover langs alle veier og meiet ned eller kjørte over dem som ikke klarte å komme seg unna.

Engelske og amerikanske lavtgående jagere og kampfly bestrøk kolonnene av flyktninger som ble presset nordvestover mot Schleswig-Holstein.

De fleste av våre folk ble sendt sydoover til enheter som skulle forsvare Berlin-området.

"Hva skal vi gjøre med Dem, da ", spurte sjefen. "Har de noe forslag?" Jeg sa at jeg helst ville prøve å komme tilbake til Norge, og oppga som grunn at hvis det ble invasjon av Finmark, ville jeg kunne gjøre noe for å forsvare mitt eget land. Jeg fikk marsjordre til Oslo med beskjed om å melde meg hos den norske skijegerbataljon. Jeg fikk mine papirer i en forseglet konvolutt, men man regnet ikke med at postverket kunne fungere stort lenger, så jeg puttet den i lommen. Jeg ble ønsket lykke til, men man mente jeg hadde små sjanser til å komme igjennom. Vi var tross alt kommet til slutten av april.

Jeg var heldig og fikk plass på et tog vestover mot Hamburg. Like før Hamburg var det stopp. Etter noen få mil til fots, nådde jeg jernbanesporet nordover mot Flensburg. Der var det nettopp satt opp et tog som skulle pendle med flyktninger of sårede. Det var blitt beskyttet av engelske jagere like før jeg kom. Alle måtte trå til så godt det lot seg gjøre for å hjelpe de sårede, og få alle installert i vognene så toget kunne komme videre igjen.

Den kupéen jeg kom inn i, var det svært lite igjen av. Det meste av gulvet var borte og benkene var bare en flishaug. Det satt to overlevende fra angrepet der - en eldre mann og en sykepleier - begge to i en elendig forfatning med blodige bandasjer og nærmest i sjokktilstand. Det hadde opprinnelig vært fire personer som ikke hadde kommet seg ut av toget før angrepet kom. Det var to eldre, syke menn som skulle forflyttes til et sykehjem i Flensburg.

"Min" sykepleier, som hadde ansvaret for disse to, fortalte at de var blitt drept mens hun hang ut av vinduet for å tilkalle hjelp til å få dem ut. Da hørte hun et brak og fant etterpå seg selv liggende på jernbanelinjen ved siden av toget. Den andre medpassasjereren fant hun under vognen, og som et under, nesten uskadet. De to hun selv hadde ansvaret for, var drept. Hun fortalte videre at de hadde kommet seg unna en flyktingekolonne sydøst for Stettin da den ble innhentet av russerne og massakrert. Russerne hadde samlet en flokk i et bombekrater og kjørt over med en panservogn som svingte rundt og rundt i krateret og laget en grøt av sand og mennesker. Hun var nesten lettet over at mannen nå selv var drept, så var det i hvert fall slutt på hans lidelser. Livet hans var jo avsluttet allerede, som hun sa. Han var, såvidt hun visste, blitt alene her i verden. Den omsorgsfulle, lille femtiåringen var åpenbart også blitt alene her i verden, men det var hun vel ennå ikke blitt klar over.

Ved Flensburg var det ganske rolig. Vi var ute av krigssonen.

Neste morgen kom vi til Aalborg, og jeg dro ut til flyplassen for å be om leilighet til Oslo. Jeg fikk beskjed om at jeg måtte vente i to døgn før jeg kunne få plass. I mellomtiden fikk jeg høre at det skulle gå en gruppe minesveipere nordover fra Aarhus. Jeg oppsøkte havnen der og fikk lov til å bli med.

Neste formiddag klippet vi til kai i Oslo og jeg tok trikken hjem. Det var 6. mai. Omkvelden ble jeg invitert i fødselsdagsselskap, og neste morgen meldte jeg meg til tjeneste i SKBs forlegning på Ullevål. Der ble jeg natten over, og så kom freden. Det var en lettelse.

Arrestasjonsbolgen som fulgte kom overraskende på meg. Far ble arrestert. Han hadde vært med i en organisasjon som het "Teknisk Nødhjelp". Mor ble fortvilet og visste ikke sin arme råd. Jeg trøstet så godt jeg kunne, og mente det skulle gå bra. Mine yngre søsken gikk på skole eller i barnehage, og naboene var hyggelige, men det gjaldt desverre bare noen dager, så ble de mer fiendtlige. En såkalt "kristen" nabodame presterte til og med å spytte ned i en "nazi"-barnevogn i nærheten. Nåja, kristen var hun vel ikke, men i hvert fall et fremstående medlem av Kristelig Folkeparti. Familien var plutselig blitt en flokk farlige folk med forbrytersk sinnelag.

Den 13. mai sa jeg til mor at jeg ville spare oss for en arrestasjon hjemme. Jeg pakket derfor en ryggsekk med et par bøker, noen klær, og tok dessuten med meg våpnene mine. et var et armégevær, tjenestepistol, to håndgranater og noe ammunisjon. Så tok jeg trikken til byen og meldte meg på Møllergata 19. Der fortalte jeg hvem jeg var og hvor jeg hadde tjenestegjort. Jeg leverte så fra meg våpnene og fikk beskjed om å vente i en korridor.

Etter et par timer spurte jeg om det snart var min tur, og ble så vist inn på et kontor. Mannen som satt der fortalte at de ennå ikke hadde fått beskjed om hva de skulle gjøre med frontkjemperne og ba meg reise hjem igjen og avvente nærmere beskjed. Dette syntes jeg var overraskende hyggelig.

Siden jeg hadde hatt vanskeligheter med å komme gjennom politisperringene da jeg oppsøkte nr. 19, ba jeg om å få en passerseddel, og fortalte at jeg ville oppsøke min far som var arrestert og satt på Åkerbergveien. Jeg fikk da en passerseddel som gjaldt alle politisperringer i Oslo, hvoretter jeg besøkte far og fortalte ham at alt foreløpig sto bra til.

St. Hansaften ble jeg hentet hjemme og brakt til Ilebu. Det gikk for seg uten oppstyr, men mor ble betuttet. Hun satt jo igjen med fire mindreårige barn og attpåtil uten egne inntekter.