Lille Norge AVISEN

JULEN 1944



HJEMMEFRONTENS SANG

Vær nordmann, la tyskerne föle ditt hat.
De uslinger som bröt seg inn her en natt.
Med tanks og kanoner—med markmillioner,
de trodde at Norge skulle falle uten slag.
Vi sloss det vi kunne, for ryggen er rak,
det gjaldt våre hjem, det var frihetens sak.
Med rifler og kniver, med ljåer og river,
vi laget naturkatastrofer gang på gang.

Vær nordmann, la tyskerne föle ditt hat.
De röver ditt land og de stjeler din mat.
Hold våpnene klare, det vil ikke vare
så lenge för ordren om opprör blir gitt.
Vårt land er beslaglagt, men ta det med ro.
Vi vet jo at Norge atter skal gro.
Nazismen skal brytes, forrederne skytes—
Til frihetens seier vi setter vår tro.

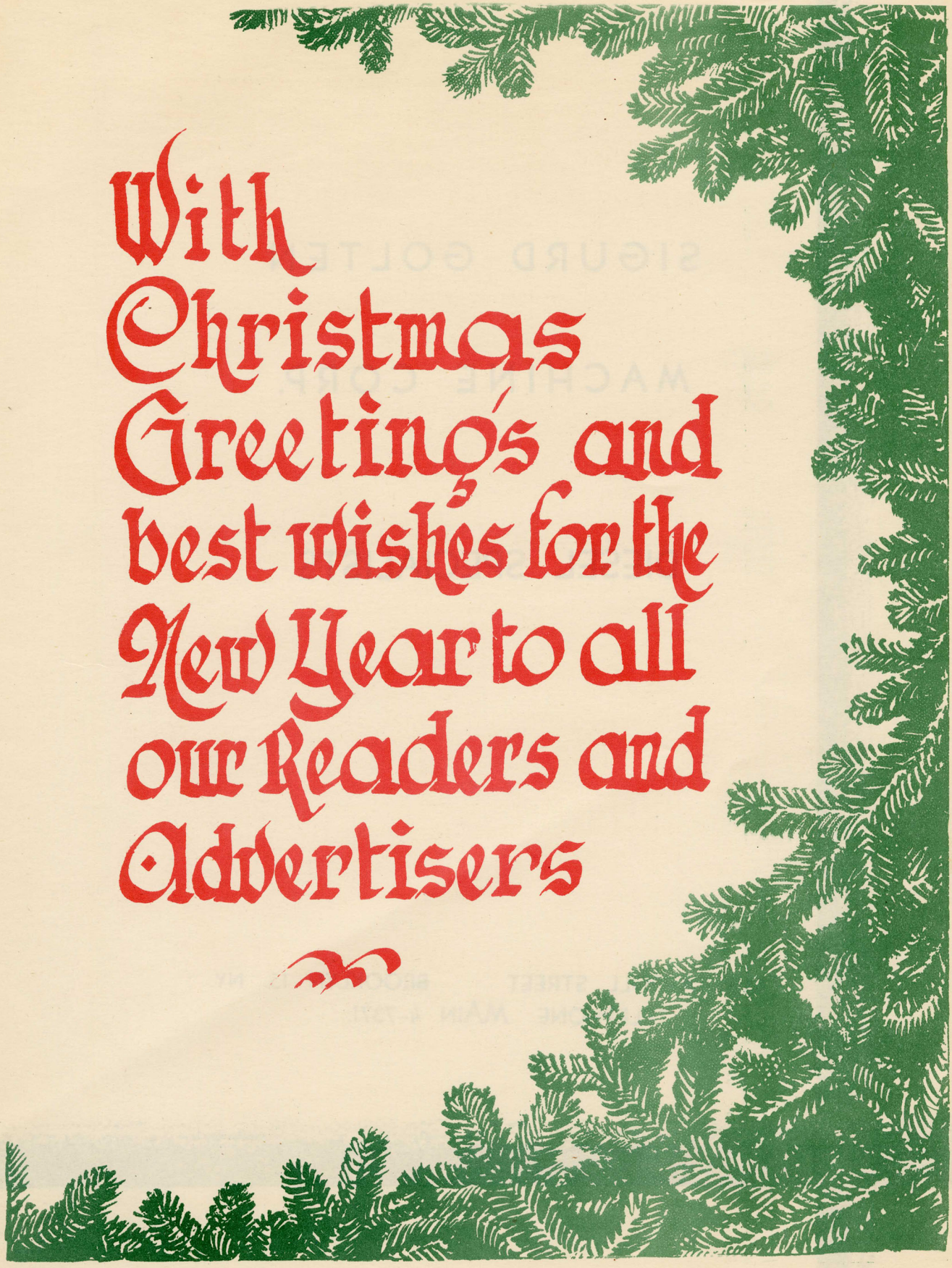
Vær nordman og vis hver en tysker forakt.
Og husk at Norges kultur er vår makt.
En ussel forreder, NS-flokkens leder,
en markstukken Quisling blir snart likvidert.
Stol trygt på Kong Håkon og det han har sagt,
Om tyskerne ljuger og sprer terror overalt
han vil ikke svike sitt land og sitt rike.
Vær nordmann og husk at vi overlever alt.

TOLLEFSEN BROTHERS

ESTABLISHED 1914

Marine Contractors

128-132 BEARD STREET, BROOKLYN, N. Y.


With
Christmas
Greetings and
best wishes for the
New Year to all
our Readers and
Advertisers

SIGURD GOLTEN

MACHINE CORP.

DIESEL SPECIALISTS

455 CARROLL STREET BROOKLYN 15. NY.
TELEPHONE MAIN 4-7371.



NR. 9 DESEMBER 1944

INNHOLDSFORTEGNELSE

4. AARG.

JUL
av løytnant Vilhelm B. Neumann

FLYG UT! For "L. N. Avisen"
av Sigmund Skard

FJÖSNISSEN
av sersj. ---the.

JUL PÅ OPLANDENE
For "L.N.Avisen" av
Sigrid Undset

DE PROFUNDIS
av løytnant E. Severud

PORTFOLIO OF PORTRAITS

"LILLE NORGE" Tegneserie
av Fls. Rene Bjerke

PROGRAM FOR VINTERSESONGEN

KONEKORPSET av Furilaks

KARRIKATUR av Rene Bjerke

NYTT FRA UTGRAVINGENE
I MUSKOKA
av stipendiat Aage Eng

TIL FROSKEN OG FROSKENS FRENDE
av AB/PT

FRA EN OBSERVERSKOLE
av sersj. Jon Gran

OPRETTELSE AV NORSK SQUADRON
PÅ ISLAND
av orlogskaptein R.THOMMESEN

KARRIKATUR av A.B.

JULEGAVER av E.S.

KARRIKATUR av Rene Bjerke

DEN UKJENTE SOLDAT
av M.W.G.

PAN, KIRKEN OG FREMTIDEN
av pastor Berge Överland

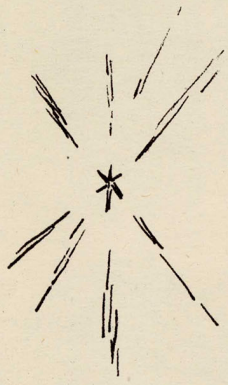
IMPRESSIONS av Jealoux

SETT OG HÖRT av A.B.

PARADE I BUFFALO
av sersj. O. FLATABÖ

JULEGLEDE av E.S.

JUL





Det har nedgjennem tidene vært skrevet så meget vakkert og stemningsfullt om julen og julebudskapet. Meget har vært talt som har satt våre følelser isving. Julegavene under den sirlig pyntede julegranen har også bidradd til å skape forventning. I det hele har det følelsesmessige hatt en bred plass. Julen er blitt hjemmets höytidsfest med julebakkels og festklær.

Fra en side sett er denne feststemning bare av det gode. For hjemmene har den virket samlende, og har på en egen måte maktet å löfte oss alle ut av hverdagens gråhet, omenn stemningen - for mange - varer bare juledagene igjennem. Vi bærer alle på rike minner fra julen feiret i et lunt hjem mellem de norske fjell.

Det er tradisjon i forventningen og julestemningen. Vi er i godt følge!

Hyrdene ute på marken var grepet like inn i hjertet av det på engang forunderlige og vidunerlige budskap de hadde hört: "Se, jeg forkynner Eder en stor glede, som skal vederfares alt folket: Eder er idag en Frelser födt, som er Kristus, Herren i Davids stad".

Og gamle Simeon, den rettferdige og gudfryktige. Man kan vanskelig tenke sig - enn si beskrive - hvilke følelser fyllte denne mann, som i lang tid hadde ventet på Messias, og nu stod der med Jesusbarnet i sine armer! For Simeon var det ikke en flyktig følelse, en vakker stemning; for han så ikke bare menneskebarnet, han så også Gudssönnen, Frelseren: "Mine öine har sett din frelse!"

Om Vismennene står det, at de blev "over all måte glade" da de nådde frem til stedet hvor Jesus var födt. Ledet av Gud, fyllt av forventning, nu skulde de få se Ham.

La oss ikke bli så blaserte, at vi ikke kan gi stemninger og følel ser plass! La oss ikke bli så bundet av tidens rasjonalisme, at vi ikke tör la det som rörer sig på hjertebunnen få vokse sig frem! Kanskje nettop derved - ved å være fri og åpen - kunde en stor og hellig oppgave fylles.

Men - følelser og stemninger er ikke alt. De har ikke stor verdi, dersom de ikke förer over til noget annet.

Stemninger og følelser er alltid kortvarige. Den kristne bygger derfor heller ikke på dem. For ham er det forvissning og tro.

Det var ikke lenger flyktige stemninger som fyllte hyrdene, da de gikk tilbake til sin hjord. Det var tillit og tro! De visste nu at englene hadde talt sannt, og at Gud hadde sendt sin sönn til verden.

Hos Simeon og Vismennene blev også følelser og stemninger avlöst av noget sikkert, urokkelig, klippefast, slik som det alltid går, når mennesket står overfor Gud.

Idag er verden ond, og slekten - du og jeg - lider.

Allermest lider vi under den store dårskap, at julens glade budskap blev stemninger alene og ikke ærlig kristenliv. For Kristus alene kan lære mennesket å leve!

Vilhelm B. Neumann.

FLYG UT!

FOR LILLE NORGE AVISEN
AV SIGMUND SKARD.

Jorda svartnar av friske lik.
Det har dei tyske vilja slik.

Alt som har liv er forvridd og sprengt.
Det har dei planlagt og gjennomtenkt.

Barn kring all verda er graa av ve.
Alt har dei visst om. Det skulle skje.

Usæle folk som har født slik skam,
såg kor ho trivdest og auka seg fram

utan å løfta ei hand imot
til treet var giftig frå topp til rot!

Aldri ville det verste skjett
om ikkje dei sjølve, ætt for ætt,

hadde bøygt sine barn under trældoms lov,
hadde fyllt deira draumar med ran og rov,

hadde nørt deira lengsel med glans og makt,
hadde frøyst deira hjarta med død forakt,

til jorda var ferdig og frøet sått
og kreftene rengde til vondt frå godt.

Kor sjeldan dei små kan ha høyrt om fred
i songen dei seig inn i svevnen med,

kor ofte dei må ha drøymt om blod
før slikt kan få liv som dei lever no!

Sjølv har dei ale si frukt i famn,
fostra si skam i sitt eige namn,

sjølv har dei mana sin himmel full
av domen og døden for Tysklands skuld.

No lysnar kvar morgon med domedagsver
og himlen er open og hemnen er her.

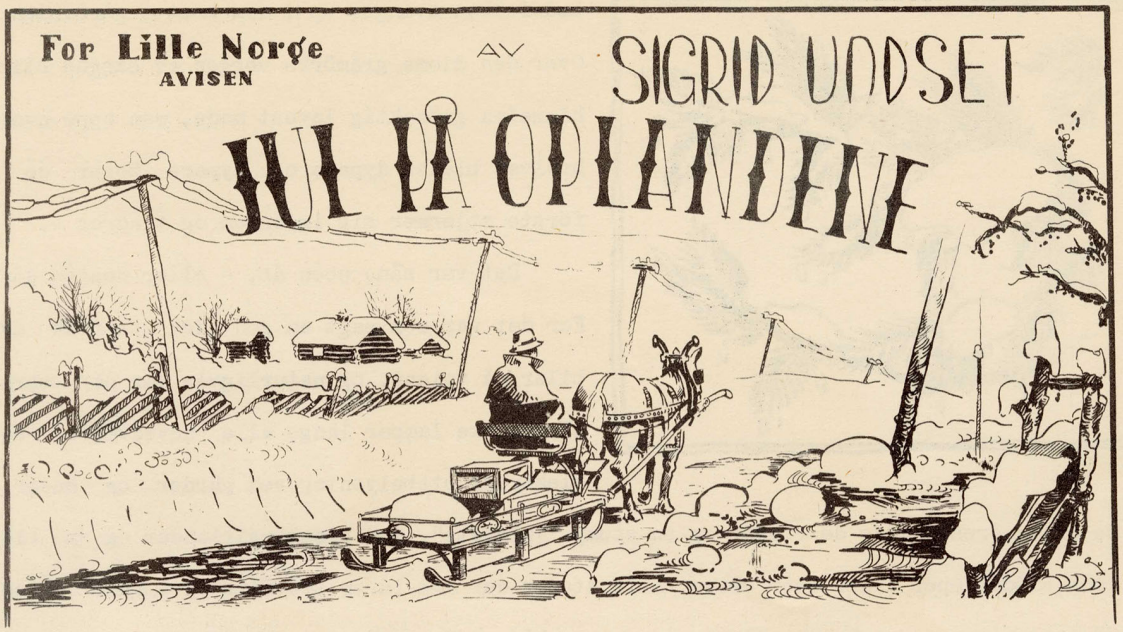
Flyg ut, våre fuglar, i skinande flokk,
så læra ein gong kan bli skræmeleg nok!



Canada 44:

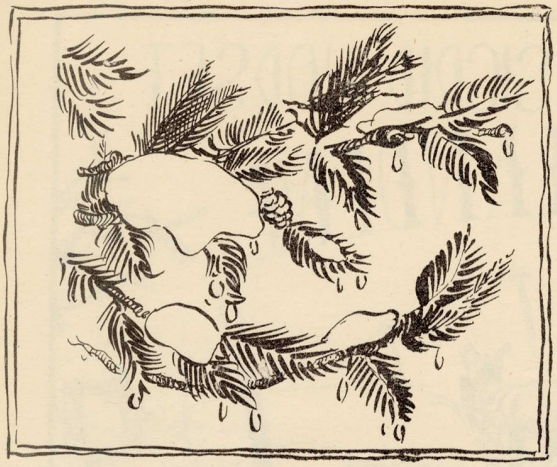
Fra pålitelig hold meldes at nissen på låven i Lillenorge har søkt om optakelse i yrkesbefalskorpset som fastlønt fjøsnisse.

Ovenfor sees et passbilde av den nye rekrytt-aspirant, velvilligst utlånt av vår utmerkede fotoavdeling.



Jul på Oplandene, - da tenker en jo naturligvis med en gang på sne, masser av sne. Opover de langlig rundete åsene står granskogen nedkjövd i nysne. På de hvite jorder som heller nedover mot den grå sjöen stikker litt av skigarene op, hver skigarstaur med en spiss liten hvit nisslue på toppen. Telefontrådene langs landeveien sittrer litt fra tid til annen og slipper noe av snelasten sin. Mellem de höye voldene som sneplogen har murt op löper veien som et mörkere bånd, brunsket av avfall fra tömmerkjöringa og av hestemökk og höyrusk. En enslig slede rusler efter veien, hestebjellen klonker jevnt og grannt. Men så tar det til å silre og ringle sölvfint fra langt bortenfor svingen, låten öker til en storm av musikk - og mannen på den vesle sleden med kassene og höysekken viker ut til siden, mens de bjellekranste traverne stryker forbi med spissleder og breisleder fulle av vel inntullete julegjester dyttet lunt nedi sledefellene. En skur av isklomper og snesprut, og dombjelleklangen taper sig bortom neste svingen. -Ja det reiste nå forresten vel så mange biler og lastebiler som sleder efter veiene på Oplandene de siste ti årene eller sån, men en tenker likesom ikke på dem, når en tenker på landet. Eller har noen sett et julehefte med en lastebil på omslagsbilledet -?

Tusmörket tar til å synke: i en liten stue i veikanten faller lampelys fra et enkelt vindu utover de snetunge syrinbuskene ved muldbenken og lyser op snevollen på den andre siden av veien. Men de store gårdene oppe i lia springer ut med lys i to högder av fullt oplyste vinduer. Dombjellene ringer i langsommere takt nå, da gjeste-



budsfolket svinger op i den bratte gårdveien. Over den dimme gråmörke veggen av skogås blir himmelen grönaktig lavest nede, men oppe hvor hvelvet blåner dypere og dypere borer de förste stjerner sig igjennem og tindrer -.

Det var sån, noen år, - eller nesten sån. For det var som sagt en god del trafikk av biler på veiene, og naturligvis var der store elektriske lamper langs alle hovedveier, og elektrisk utebelysning ved gårder og huser. Og de siste årene hadde de rigget op en stump "julegate", med granbargirlander og små blå og röde glödelamper tvers over veien, alle steder der det lå en tre-fire butikker og en damefrisörsalong og et landhandleri på rad, og både i Brumunddalen og på Moelven hadde de fine juletrær pyntet med kulörte lamper der som det lokalt het "centrum i bebyggelsen". Det var likesom litt attpå julehefte-romantikken men jeg syns det så nydelig ut. For ikke å snakke om at julegjestene fra Oslo blev altid så veldig imponerte, - tenk at de har slikt som julegate og juletre ute, mitt på tykke bondebygda! - Barn som var vokset op med lys-reklamer og juleutstillinger og det kjempestore juletreet utenfor Universitetet måtte få gå ut av bilen, og de stod og gapte av beundring foran juletreet på Moelven.

Men faktum er, vi hadde like ofte grön jul på Oplandene, - det vil si, så verst grön var den da ikke, skjönt skogen stod jo dyp og herlig mörke-grön, og noe så lysende grönt som en teig med vinterrug mitt i et vissent brunt bakkehell kan ingen tenke sig. Snefall hadde vi altid mange ganger för jul, - syv ganger skal det falle så mye sne så bakken blir hvit, för han blir liggende, sa de gamle. Og det var flere år da det syvende snefallet ikke kom för uti nyttårshelgen.



Men det var vakkert hjemme også om julen var aldrig så snebar. Det var vakkert selv når det

regnet, - med skyer og skoddedotter drivende over Reistadåsen, klare vassdråper tett i tett langs hver minnste kvist i det svarte nettet av våte bjerkegrener, vete dryppende og silende av baren på gran og furu. Juleneket hang vått og pjusket foran vinduet, og det kom nesten ingen fugler på det: det var så nokk av mat på bakken, ugressfrö og litt småkryp i dvale innimellem tuene, og litt röde bær endda på berberissbuskene. - Rognebæren hadde sidensvansen tatt for lenge siden, - de trakk over Lillehammer i svære flokker bestandig når sneen begynnte å legge sig oppe i höyfjellet, der de bor.

Jeg husker en julenatt, - vi bilte hjem fra midnattsmessen på Hamar, klokken var over to, og månen, nesten full, seilte höyt på himmelen og fikk alle stjernene til å blekne. Måneskinnet glittret en bred bro over Mjösa, og hvor bakkene rundet sig nedover mot vannet glinset det i isskjold, som kornstubben stakk op av, - vi hadde hatt ganske mye sne för kakelinna kom og tok den. Veien var glatt og lei å kjöre på, men vi hadde den nesten for oss selv, - runnt om på gårdene og i stuene hadde folk gått i seng for lenge siden. Bare da vi kom op på Bröttum så jeg at det lyste i to vinduer i annen etage på en gård, og jeg visste, der satt de og våket over den eldste sönnen, en som gikk i klasse med min eldste gutt. Han lå i hjernerystelse, hadde skadd ryggen sin også, på en skitur. Det gjorde guttene på Lillehammer stött, små og större hjernerystelser hörte til dagens orden i den grad, så det er rart igrunnen at det blev folk av de fleste av dem. Men dette her var altså riktig alvårlig. Og som vi syntes synd på en far og en mor som skulde sitte julenatten og være redde for gutten sin, og bare tanken på at en sekstenåring kanskje skulde dö, för han hadde fått begynne riktig og leve sit eget liv, den stod for oss som noe så unaturlig, uhyrlig - dengang. Da var det vi som rådde selv i landet vårt og kunde ta vare på barna våre så vel som vi unnte dem.

Annen dag jul var det så millt som mitt på våren, med fint disig gult solskin over vissne volder og grönne graner, - det glinste i hver bar gren og kvist på de nakne löv-trærne. Ovenfor havegjerdet mit gikk hestene i Lysgårdsenga og beitet, - det var vel ikke mye næring i det som de kunde nippe av bakken, men de fikk da motion, og det var snodig å se dem gå der mitt i julehelgen. Julegjestene mine måtte ut og godsnakke med dem og stor-undre sig -. Så stimet barna inn med buketter som de hadde plukket i haven: noen topper av arabis med hvite blomster og lysegrönne knopper, to stedmorsblomster, en blå og en gul og brun, og ditt og datt forresten av grönne skudd og blader som linnveiret

hadde lokket frem. Men Gud sån som buksene deres så ut - knærne var bare sölekaker og baken var ikke bedre -.

Men så kom husholdersken og slog dem rent av marken, - hun bar inn en dyp tallerken med nypoteter. Hun hadde vært nede med noe hun skulde slå ut på komposthaugen nederst i haven og så så hun at det vokste frisk potetesgress på den, - noe skrell hadde tatt til å gro. Ja - en potet var så stor som en valnött, og det var flere som var så store som hasselnötter, men de fleste var som erter omtrent -. Men godt smakte de, og det var da pikant å kunne si, vi hadde nypoteter fra vår egen have annen juledag på Oplandene.

Heldigvis kom sneen nyttårsaften, og så visste da barna hvad de skulde ta sig til resten av ferien. Og det var vidunderlig vakkert med den fine hvite nysneen som kom og gjemte allt vissent og dödt og falmet -. Og fuglene fikk interesse for juleneket, - gulspurv og meiser og grönfinken som vi kaller Svensken, fordi han er så grådig og blir sittende og spiser og spiser til en jager ham. Og tilslutt, om morgenen og en times tid för solnedgang igjen, kom dompappene og sat og tok sig ut som levende roser mot den hvite sneen -.

Men det var vakkert så lenge det var grön jul også. Det er vakkert i Norge i alslags veir, om veiret er aldrig så vemmelig. Det er vakkert i Norge altid.

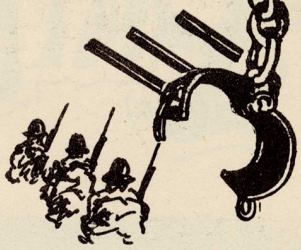
Sigrid Undset.





De Profundis

av E.S.



1.

Europas bøddel lener
tungt mot en diger øks
– med fire blader,
et hakekors –
hvor refleks fra kanonild glimter
i skarpslipt, gråblått stål.

Hvem er hans ofre idag?
Hvis blod kleber klissent og klamt
til skjefte og fingrer?

Kraft! brøler han,
vi har kraft og kultur
– og krass egoisme –
soldater, kanoner og straffeanstalter.
Disiplin! – med fengsel og galge
og eksekusjoner.

2.

Lucifer er ikke død!
Nazismen, hans heslige avkom,
lar uforstand lede forstand,
kraft som sprer tro skal drepes,
kjærlighet byttes med hat.

Kirkens hellige høytid,
lærerens hellige kald,
hjemmets hellige arne,
Norges hellige land
styrter i grus – besudles –
og legges i lenker og aske.

Fordømt være bror som angir
bror – mot betaling for blod.

3.

Martyrers aftenrøde
lyser før dagen dør,
og hakekorsets skygge
sprer mørke over landet.

Et sterilt, forfengelig synkverv,
et håp som himlen forbyr,
om fruktbarhet for nazismen,
et Stygisk natt ideal.

Dette er sæden de sår
i livets korte år
for dødens enneløse år.

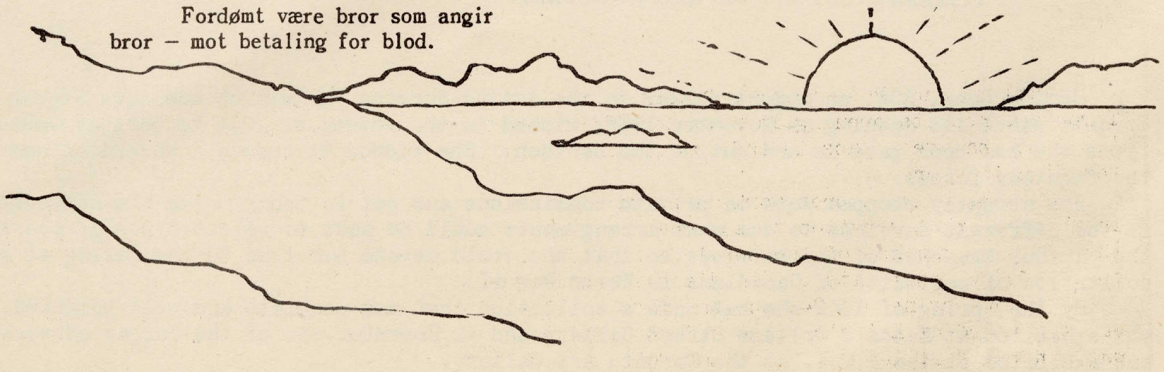
4.

Nazismens seier – Fata Morgana –
svinner i gusten blekhet.
Jorden kan ikke flykte
fra himlens Guddommelighet.

Med solhjulet stiger en dag
med vælde av lys
fra bunnløs uennelighet.

Mot! mine brødre og søstre,
blind ikke øyet med tårer.

Latente krefter våkner til liv
blandt holmer og skjær,
og her mellem fortid og fremtid
binner Norge sin pakt med Gud.



Portfolio of Portraits



VETERAN PILOT OF THE WAR IN NORWAY

Marion Long RCA

Marion Long, RCA, an ardent worker in the Active Service Canteen on Adelaide Street in Toronto since its opening in November 1939, wished in the autumn of 1941 to portray various types she had seen pass in and out of the canteen. She wished to create a record of men of the fighting forces.

She abruptly stopped work on private commissions and got in touch with the authorities in the different services to see what arrangements could be made to select types of men in the various branches of the services so that she could devote her time to the making of a collection of portraits of Canadians in World War II.

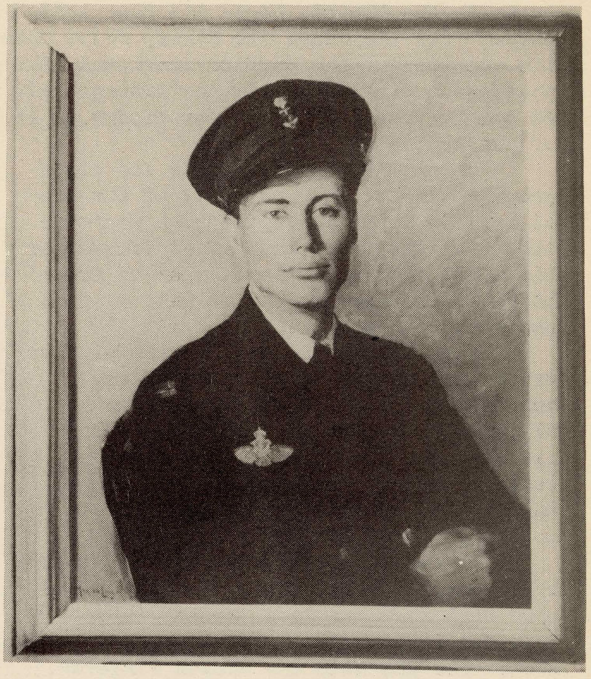
By the Spring of 1942 she had made a collection that was complete and well balanced. It was exhibited at Eaton's College Street Gallery and in November one of the larger canvasses was exhibited at the R.C.A. at the Toronto Art Gallery.

At the Eaton's Gallery exhibit, among the Canadian sailors and soldiers two canvasses of Norwegian fliers attracted attention, for Miss Long had included with the Canadians, two representatives of their Norwegian ally who had trained in Canada for the fight in the common cause.

Her first portrait of a Norwegian, the large canvas called "Norwegian Veteran Pilot of the war in Norway" was painted under circumstances that later were to cause a whole series of Norwegian portraits. Miss Long, representing a feeling of respect and sympathy toward Norwegians, characteristic of Toronto's hospitable attitude toward Little Norway and the Norwegian military establishment, went to Little Norway one day to look around.

She had been told that there was a subject there, worthy in every respect. She was waiting in the lobby of the Island Airport Administration building. The Pilot came in. Conversation began with no help from the Pilot. While Miss Long studied him and appraised him, not a word did he utter. At the end of the interview, when she knew she had a subject in every respect admirable, he merely said, "You do me too much honor."

During sittings, which were later joined by his wife, Miss Long had the privilege of seeing deep into Norwegian character at its best, seeing traits and the expression of traits that gave her an inspiration not for the one portrait alone, but for her fine and penetrating understanding of Norwegians that grew as she painted others.



ANDREAS OF LITTLE NORWAY

This first Pilot and his wife and Miss Long, as the portrait grew, as they sat by her studio fire and had tea after sittings, became the kind of friends that could only come out of such a successful and happy relation as the portrait so beautifully shows.

When her exhibit was being prepared for the Eaton Gallery, she finished the selection and the hanging on the Thursday before the Saturday opening. Having two days with no sandwiches to make at the Canteen, she asked if there was another such Norwegian.

It was good fortune F2 had finished intermediate training, had been presented wings and were in advanced training under Lieutenant Tradin at Little Norway. Having painted the veteran, the instructor and head of the flying school, the idol of all boys in training, it was considered appropriate to choose a boy who, in character and personal history, in his contribution both at home and outside Norway, in his record as sportsman, and above all, in his standing among his fellows and with superior officers, was worthy to stand next in relation to the first great painting of a Norwegian pilot.

Andreas was painted in two days, in four sittings and the canvas hung, still wet, on Saturday morning. When "Andreas of Little Norway", as he was afterwards



THE ENLEGENDED NORWEGIAN BOY

known in the States, began his tour in"Budkalven" for the Wings for Norway Drive under the auspices of the Swedish-Americans, the photograph of Miss Long's portrait preceded him for publication in newspapers in 43 of the 48 States.

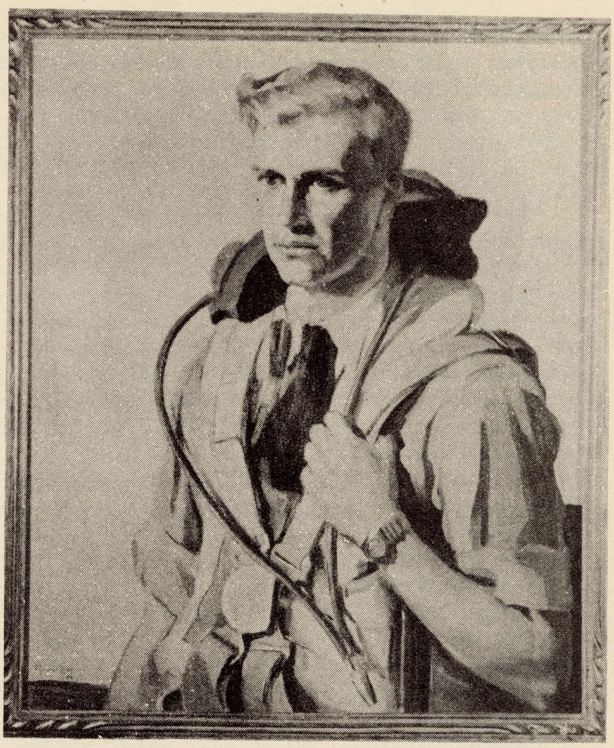
In one large city, where the photograph appeared, the secretary of the local Hygiene Society cut the poor reproduction from the paper and had it framed for his desk. For more than a year he tried to discover where he could get a good photograph of the original.

When finally he was successful, he wrote that in his work, where faith in humanity was sometimes more than he could cling to, the face of this boy would give him strength and hope. He has a clear, large photograph on his desk now, and Andreas' bright mission continues in a remote and sordid field.

It was directly after his appearance and speech in Minneapolis that Carl Sandburg went home and in a great burst of creative inspiration, derived from Andreas, wrote "The Man with the Broken Fingers". Andreas had told the story in simple, direct moving words, his own fire glowing in an intensity that characterized him, an intensity always disciplined and illuminated by the clarity of his convictions and personal philosophy.



THE STUDENT PILOT



"EGIL THE FIGHTER PILOT"

Wherever he is when this feeble tribute appears, that spirit will still shine and do good.

Miss Long's insight into the opportunity to preserve for Norway and posterity these two great Norwegians, will be appreciated all the more when the portraits go home to Norway and help all Norwegians understand that these two, among so many others whom they happen to represent, are never to be forgotten. So many could have been painted, but the good fortune is that a Canadian artist's vision and understanding and generosity were able to capture a few.

The next one in the series, and the one that raised the effort from an accidental two portraits to a representative collection, was chosen from the ground crew. In the next exhibit of the Ontario Society of Artists, it was entitled "The Enlegended Norwegian Boy."

He was one of the first five to arrive in Toronto after the historic crossing of the Atlantic on the "Iris". He was the second to appear for enlistment and his number is 102. Disqualified for Pilot training by colour blindness, he was trained for ground crew where he still serves with a fidelity and modest rank as Quartermaster with one of the Squadrons in the United Kingdom. His service with the first Fighter Squadron, and later with other squadrons, as they became operation-

al, has given him the privilege of representing the overseas ground crews as well as all those hundreds of boys who created one of the most heroic legends of this war in the crossing of the North Sea in fishing boats. This boy and those who were with him were the actual pioneers, the first to have the daring thought and make the first voyage.

Miss Long painted "The Enlegended Boy" at Little Norway with the deep snow of the Muskoka landscape and the training planes on the aerodrome, seen through the window of the barracks.

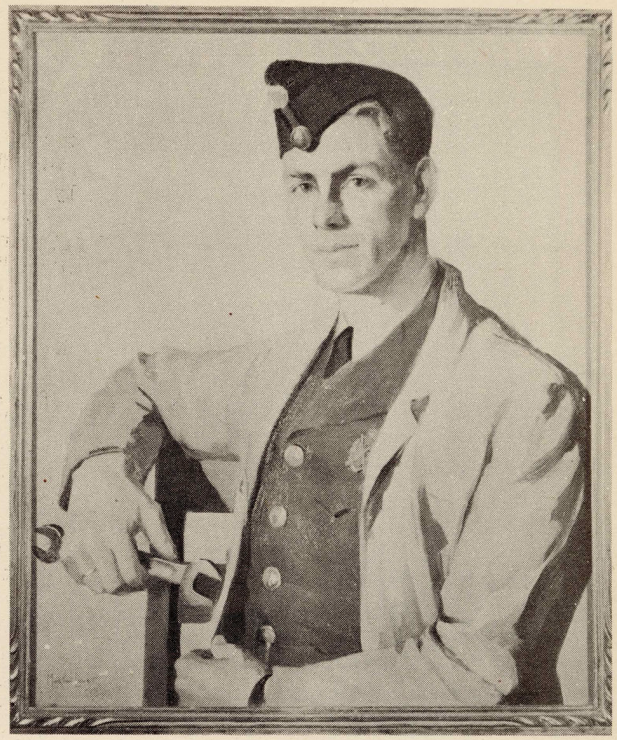
As a companion canvas she painted another at Little Norway in the summer with a corporal, also of the ground crew, in summer uniform under the clear high sky and the blinding sunlight.

The Crown Princess was visiting Little Norway while she was at work on this canvas and her Corporal had to appear in the parade of honour and the aerodrome cleared of its usual activities. Miss Long took her canvas and easel and made herself comfortable in a cell in the Guard House and continued work. When the Crown Princess and her party, in the routine of inspection, were told that in her honour the Guard House had been emptied of prisoners, she required a special explanation of the artist locked up there.

In choosing other subjects for portraits, always remembering that one had to stand for many, and that each, wholly worthy in himself, had to share the representation with those who also might have been chosen, another instructor and head of the flying school was asked to sit.



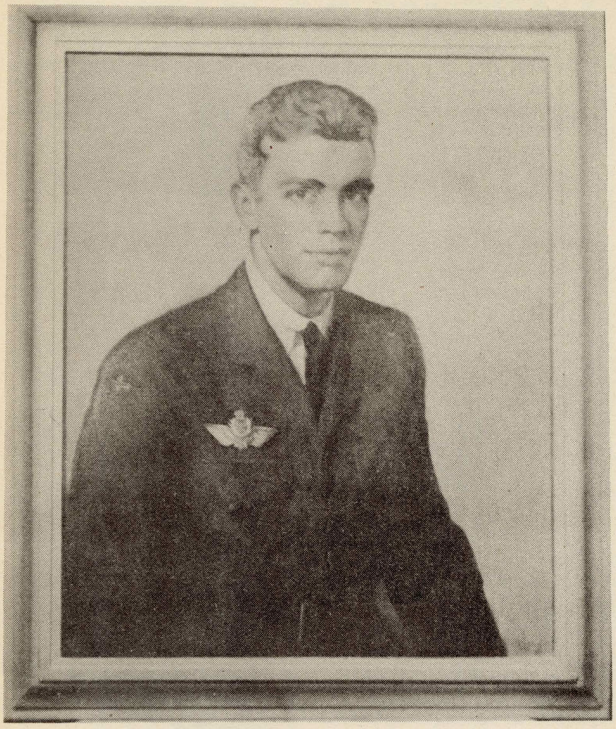
THE INSTRUCTOR



SERGEANT–MECHANIC

In this case, the subject's record at home as a combatant in the Air Force, in defence of Norway, was blanced with his success as a trainer of pilots. The next one was a student pilot of faultless record in training, whose record in all subsequent stages through O.T.U. has been of the best. He might be called with propriety the typical No. 1 for in ambition, as well as competence, he has had this high ideal, and has realized it.

The history of the Sergeant-mechanic, a type so obviously identified as of the sturdy west coast, both in temperament and in character and looks, is one that could be many times multiplied in the Air Force. Torn by the invasion from his wife and his family, and a new home just completed, leaving a western fjord by the enlegended route, entering the mechanic school with no preparation beyond his burning patriotism and native ability and adaptability, he was one of many who kept the aircraft servicable with patience, in unglamorous duty and devotion to service.



ERIK

In his off hours, he with others, not only learned to fly, but, out of odds and left-overs, built a serviceable aircraft for the ground crew's use in training.

Miss Long's collection seemed at several points complete and well balanced. She had the instructors and pilots, the mechanics and student pilots. She had one of the Tillitsmenn. She had Muskoka in snow and in the golden summer sun. She had Air Force army blue and Air Force navy dark blue uniforms, flying suits and summer shorts.

When a pilot from overseas returned and was available for record, she grasped the opportunity with the same imagination and generosity she had employed at all times and painted "Egil the Fighter Pilot.

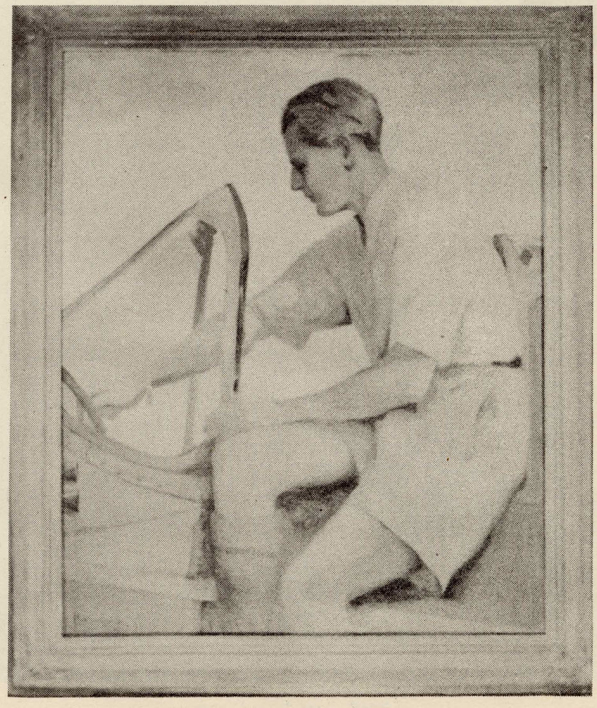
In her own appraisal, as well as in others, she was satisfied with this representation of a Norwegian Fighter Pilot as she had been satisfied with the first portrait she made. By subduing its pictorial quality in favour of the strength and character of the subject, she still was able to achieve a decorative portrait of very high merit. This boy, now a captain finishing his tour is near Berlin and final victory.

The only portrait Miss Long was asked to do and the only one she has done on commission, is the last one completed which she was compelled to do from a photograph.

Erik was killed over England in May, 1943. She had seen Erik once only and with no thought of ever recording him for his country and for the Air Force. Her deep sympathy and understanding of Norwegians acquired through the keeness of her perception and the great happiness it was to her to know them as she painted them, gave her a special inspiration in the sensitive interpretation she has made of a boy whom she could know only as she knew others of the same high quality.

In such a collection of Norwegians as this, beginning with "The Veteran from Norway" and ending with "Erik" there is something almost mystic in the circle that begins and ends so.

These two, teacher and student, friends, were killed within ten days of each other. The others have been spared. In the losses and in the fear of losses that are constantly with all whose hearts are bound to Norway and Norwegian boys in Norway's service, there is in such a collection of representative portraits, the human comfort that a little bit of these strenuous and grief-stricken times has been preserved in a quiet beauty that will outlive the acute memory of Norway's distress and suffering at home. There will be a time when Norwegians, free again, happy again, serene in their destiny of continued progress,will look upon these portraits with gratitude to their creator for having preserved the essential character of some of the many to whom they are indebted.



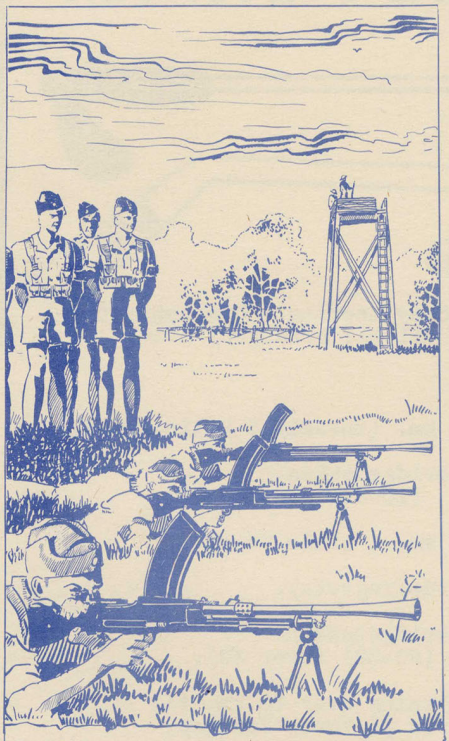
TILLITSMANNEN

"LILLE NORGE"

Flygeväpnets Trenings Leir.



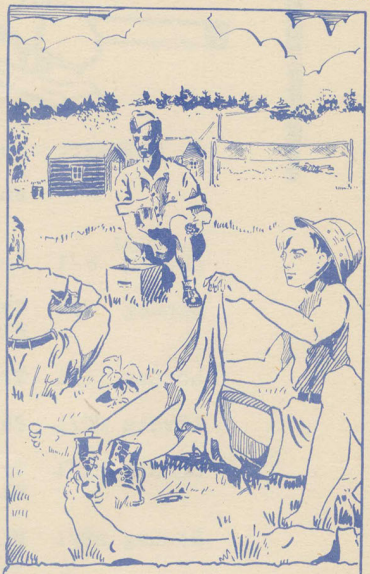
På Vesle Skaugum lekte de tøffe heltene gasskrig. På brølet: "Gass" fra sersjanten ble den relativt normalt utseende avdeling forvandlet til en bande fryktinngydende fortidsuhyrer. Med hjelm, gevær, bandolær og handgranater mellom tennene kastet de seg dristig inn i kampen.



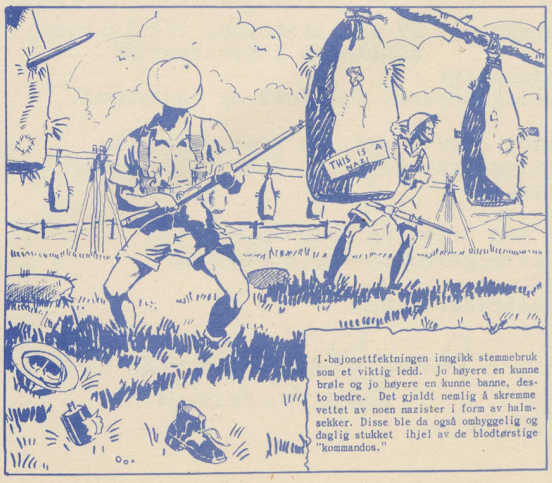
Kommandoløypa var en tvilsom fornøyelse. Rekruttene tok hindringer med større og mindre vanskeligheter, særlig større. Men selvom kommandoløypa var forsert, hadde fredsklokkene ennå ikke slått sitt siste slag. Fienden var nu forvandlet til en ensøyet skyteskive. Mot denne nyoppdukkete far brukte vi brengun. Med dette våpen puttet guttene daglig en halv kasse patroner i blinken.



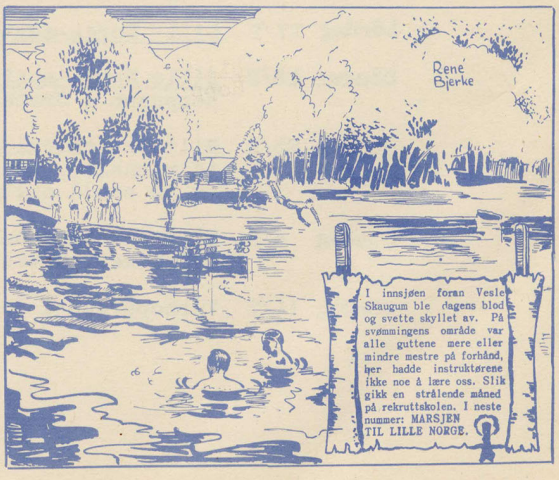
Dagene gikk fort deroppe. At det også er en tid av døgnet som kaldes vakt oppdaget man bare hver gang man gikk vakt. Vakten patruljerte foran hovedbygningen, bevæpnet fra topp til tå, og voktet rekruttenes dyrebare liv. Vakttjenesten var rekruttskolens strengeste og lengste kapitel.



Det var strengt forbutt å sove på vakt. Den forsømte nattesøvn tok man imidlertid igjen neste dag under instruksjonen i handgranatkast. Her var det bare instruktøren som slet. Guttene satt barbent i ring med beina i været for å herde huden til de slitsomme utmarsjer.

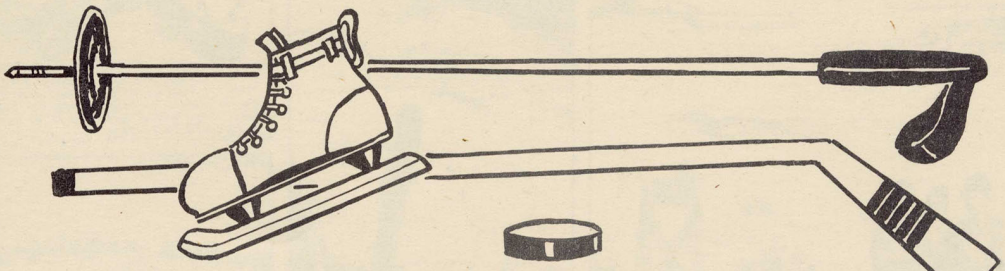


I bajonettfektningen inngikk stemmebruk som et viktig ledd. Jo høyere en kunne brøle og jo høyere en kunne banne, desto bedre. Det gjaldt nemlig å skremme vettet av noen nazister i form av halmsekker. Disse ble da også omhyggelig og daglig stukket ihjel av de blodtørstige "kommandos."



I innsjøen foran Vesle Skaugum ble dagens blod og svette skyllet av. På svømmingens område var alle guttene mere eller mindre mestre på forhånd, hvor hadde instruktørene ikke noe å lære oss. Slik gikk en strålende måned på rekruttskolen. I neste nummer: MARSJEN TIL LILLE NORGE.

PROGRAM for VINTERSESONGEN



1. Sköyter: Der vil bli arrangert hockey trening i Gravenhurst 2 kvelder i uken, kamper vil bli arrangert efter en måneds trening.

2. Ski:

Lördag 6/1 Treningslangrenn over 10 km. (turski) i Lille Norge.

Söndag 7/1 Treningshopprenn i Bracebridgebakken. Klasseinndeling: (18-20) (20-32) (over 32).

Lördag 13/1 Treningslangrenn over 10 km. i Lille Norge.

Lördag 20/1 Skistafett 4 x 10 km. (avdelingsvis).

Söndag 21/1 Treningshopprenn i Bracebridgebakken. Klasseinndeling: (18-20) (20-32) (over 32).

Söndag 28/1 Militært langrenn med skytning over 30 km. til skimerket, dette arrangeres på Vesle Skaugum.

Söndag 4/2 Hopprenn i Bracebridgebakken.

Söndag 11/2 Lille Norge-mesterskapet: 30 km. langrenn i Bracebridge.

Lördag 17/2 Lille Norge-mesterskapet: 17 km. langrenn, spesiell og kombinert i Bracebridge.

Söndag 18/2 Lille Norge-mesterskapet: Hopprenn i Bracebridgebakken. Spesielt og kombinert.

Söndag 25/2 Militært patruljelöp over 20 km. på Vesle Skaugum. (4 mannslag, avdelingsvis, pakkning 7 kg. plus gevær og 10 skudd skytning).

Söndag 4/3 Militært langrenn med skytning over 30 km. til skimerket. Dette arrangeres på Vesle Skaugum.

Söndag 11/3 Vårhopprenn i Bracebridgebakken.

Arne Skretteberg V. Sersj.
Idrettsleder.



KONE - KORPSET

Enhver likhet mellem nedenstående linjer og diktet "Liten Selma" av herr H. Wildenvey, er, for å si det militært, av UNDERORDNET betydning.

OG DET VAR KONEKORPSET,
DET ER ÆRLIG VERDT EN SANG,
HVOR DE SÖTE K-SOLDATER
SETTER FART PÅ KRIGENS GANG.

det er våres k-soldater,
som fra himlen i sitt blikk
drysser nye, blanke stjerner
over hver en mann de fikk.

DET ER VÅRES K-SOLDATER,
SOM MED "SKRIV"MASKIN OG PENN
HVER EN DAG STÅR OPP AT STRIDE,
SOM DE VARE SINE MENN.

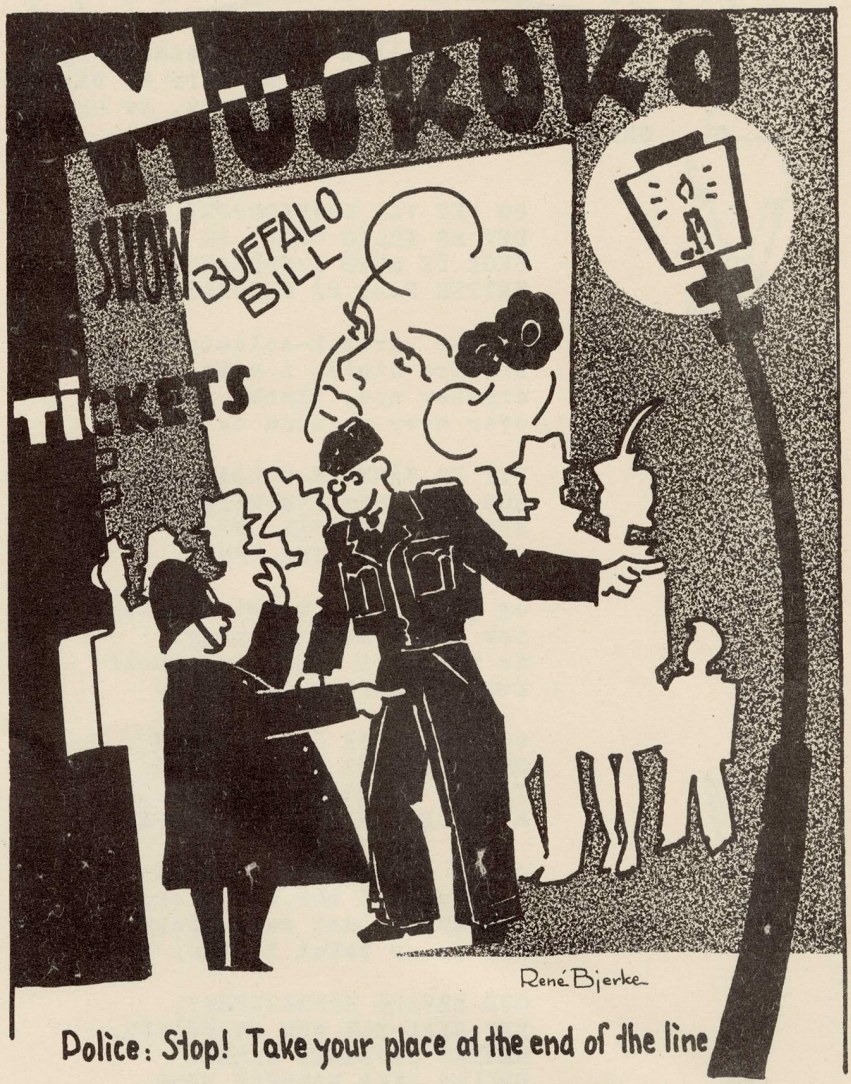
og de svermer i det stille
for forfremmelser påny.
de har lært i krigens skole
hvad en stripe kan bety.

OG DE SYNGER GLADE SANGE
OM HVERANDRE HIST OG HER.
JA DET FREMGÅR MANGE GANGE
HVOR DE HAR HVERANDRE KJÆR.

og de elsker konekorpset
selv de små som menig er,
for det er det samme pokker,
når de er befal i klær.

GUD BEVARE KONEKORPSET,
DET SKAL BLI MIN SVANESANG.
NAVNET SKJEMMER INGEN.
HELLER IKKE NAVNETS RANG.

furilaks.



Police: Stop! Take your place at the end of the line

Ola: Impossible! It is one der from before!

Nytt fra Utgravingene i Muskoka.



Fra Stipendiat 331144 Aage Eng (kurs).
Muskoka Falls City,
den 24.12.2044.

Til Det Sosial-geografiske fakultet,
Dröbak Universitet og höyere almenskole,
Dröbak, Norge.

Sak: Rapport om, og oversikt over, manuskript:

"LILLE-NORRIGUES BESKRIFFELSE OCK NATUURLIGE BESKUAFFENHET",

funnet under Muskoka-utgravingene, primo november iår.

1. Nemte manuskript ble funnet på bunden av 6 tonn med papirer som ble gravet ut i nordvestre hjörne av det såkallte "Hangar-området", den 10de november. En hastig undersökelse viste at mesteparten av disse papirer var verdilöse og uten nemneverdig interesse, men det manuskriptet som saka gjelder gir opplysninger om livet blandt datidens lille-nordmenn, som hever funnet til kanskje det mest betydningsfulle som er gjort herborte.

En ser da helt bort ifra funnet av en gammel bonde av ubestemmelig alder på en farm i nabolaget av det forhenværende leirområdet. Han påstår å ha tjenstgjort som offiser i Lille-Norrigue under storkrigen, og stötter sin påstand ved å framlegge ymse militæreffekter, omhyggelig opbevart med kamferkuler, som innbefatter en finsk militærkappe samt en pelslue av utrolige dimensjoner og farver. De historiene han kan fortelle om snart sagt enhver innbygger av det daværende Lille-Norge gir et uvurderlig, om noget mörkt, billede av tidens liv og skikker. Hans beretninger blir nå omhyggelig nedteknet, og vil foreligge i bokform med det förste. En advarer på forhånd mot skildringens avslörende natur, som i vår tid ville ha gjort opphavsmannen til gjenstand for rettslig forfölgelse. En vil heller ikke garantere noen absolutt sannferdighet i hans beretninger, som sikkert ville ha medfört en voldsom död for ham, hvis han hadde uttalt seg like fritt i den ville og kaotiske era som han beskriver.

2. Landet Lille-Norrigue, vet vi, ble befolket av immigranter av norsk rase i Muskoka-området i republikken Stor-Kvibekk, eller som det da het, Ontario, Kanada. Det kan virke litt forvirrende på nåtiden at hovedstaden ble lagt i området Skjörts-Skjerrar, hundre mil lenger sydpå, men forklaringen blir i manuskriptet gitt som följer:

- THI ANSEES DET FOR GOTT OCK TYENLIGT AT STABEN BLIIVE AT PLADSERE LÆNGST MUULIGT UDE AF VEYEN, PAA DET AT DEN VINSTRE HAAND EY SKULDE VIIDE HVAD DEN HÖYRE MONNE GYÖRE -.

(merk: "Staben" synes å ha vært den alminnelige benemnelse på lille-nordmennenes hovedstad, selv om meget tyder på at H.K. også ble brukt. På samme måte finner en ofte F.T.L. brukt om Lille-Norrigue selv. Dette skyldes utvilsomt innflytelse fra Sovjet-unionen, som dengang gjerne ble kalt U.S.S.R.).

Når en tenker på den reiselyst som er et så ve-

sentlig trekk i den norske folkekarakter, vil en også her finne forklaringen på dette tilsynelatende så upraktiske arrangsjemang. Manuskriptet gir tydelig uttrykk for at en sterk trafikk mellom H.K. og F.T.L. har vært i sving gjennom hele Lille-Norrigues historie. Dette belyses best ved følgende linjer fra kapitlet om Viik-ens, hvilket begrep synes å ha inntatt en bred plass i lille-nordmennenes forestillingsliv:

- YDERMERE, HVAD MON GIER TANKEN MEERE HUESVALELSE OCK MEERE LIVSALIGHED UDI DET SKRÖEBELIIGE LEER END DET VIIKENTLIGE FREM- OCK TILBAGERENN AF TYENESTELIIGE AARSAGER, OCK KAN DA SAMME FREM- OCK TILBAGERENN FOREENES MED BESÖG OCK SAMKVEM TIL SJÆLE/LIG ADSPREDELSE I COMPAGNIE MED LIIGESINNEDE QUINDIVIDDER PAA ROYALE YORRICK OCK IDETHEELETAGIT. SAALUNDE FINDER VII I VIIK-ENS OCK LIIGER/VIISE REYSER TIL VAARES HOVEDSTAD I SÖER EEN INSTUITUTION PRIISVERDIG DER BLIIVER AT FORLÆNGE FRA DEN EENE UUGE TIL DEN ANDEN.

3. Lille-Norrigues samfundssystem synes å ha vært nærmest et byråkratisk diktatur med en sterk hellning mot fasisme, som så ofte ellers i begynnelsen av det tjuende århundre. Dette fremgår ikke minst av landets dagspresse, som overveldende inneholder nye bestemmelser, dekreter og beordringer. Likeså var landets lover daglig gjenstand for utvidelse, og ble samlet i et uoppholdelig voksende ringbok-system, av en eller annen grunn kjent som S.S.O. (dette kan skyldes den sterke anglo-saksiske innflytelse på det lille-norske språk, hvor da S.S.O. kan representere Station Standing Orders). Samme anglo-saksiske innflytelse kan en finne igjen i en uttalelse av en lille-nordmann, som manuskriptet siterer:

-HAN BLIIVER AT REVSE MED FRIIHEDS FORTABELSE UDI FYRRETYVE DAGE FOR SIN RESPEKTSTRIDIGE KONDUITE OVERFOR HANNEM FORESATT, IDET HAN TALTE OCK SAGDE: DEND KJISEN (osten) DOM SERVERER ER DEN KJIPASTE (billigste) DER ER AT FAAE, LIIGERVIIS FAAER VI GRIIS (fett) AT PAASMÖERE BRÖDET OCK EY BUTTER (smör) UDI DEND CATEGORIE DER I DE OFFIZIERERS OCK BEFAHLS MESSER FORTÆRES -

Av samme uttalelse kan vi slutte at Klasseforskjellen i F.T.L. må ha gitt seg utslag i endel misnöye hos den menige mann. Dette fremgår også av følgende, pussige lille bestemmelse, som visstnok er hentet fra S.S.O.:

- DET SÖMMER SIIG LIDET AT DEND MENIGE MAND SIIG MED BÖHRNESKARE OMGIIVE, IHVORVEL NATUUREN OVERHAAND MONNE TAGE OCK SPEDE BÖHREN KOMME TIL VERDEN BAADE I DET VIIDE OCK I DET BREDE, HVORFOR SAADAN ACHTIVITET BLIIVE FRATAGENDES TILLOCKELSE BLANDT DEND MENIGE MAND DERVED AT BÖHREN HANNEM FÖEDE IKKUN SKULDE GODTGIÖRES MED TVENDE TREDYEDEELE AF HVAD OFFIZIERS OCK BEFAHLS BÖHREN ENHVER MAANEDE FAAE, THI BEDRE FORTYENE DE EY UD IFRA DERES RINGE HERKOMST -

Vi ser hvordan alle lover og bestemmelser grep inn i de mest subtile detaljer av individenes liv, og å sette dem opp må ha voldt atskillig med tid og huebry. Landets viktigste og mest ærede yrker var da også de som beskjeftiget seg med å sammensette slike vedtak, og å kontrollere at de ble overholdt. Resten av befolkningen hadde så til plikt å gjöre seg fullt fortrolig med dette daglige tilskudd av nye regler, og det ble strengt påsett at de bar dem i stadig minne. "Uvitenhet fritar ikke for skyld" synes å ha stått som motto over hele virksomheten, og ve den arme synder som ikke holdt seg asjur. Slik ble åndsvirksomheten hos den gemene mann innskrenket til å en konstant årvåkenhet med sikte på å holde seg på rette side av loven.

4. Det daglige liv synes å ha fulgt en strengt overholdt rutine med dagens forskjellige perioder innvarslet med musikk.

d.v.s., forskjellige melodier ble spillt, som innbyggerne kjente, og som de reagerte på. Det heter:

- FÖREND FANDEN HAVER SIIG SINE SKOER IFÖHRT LJUDER FAHNFAREN OCK SPIEL OCK MED MUNTRE UDRÅB SPRINGE VII UD AF SENGEHALMEN THI SEE ALLEREEDE ERE MORGENVISITATIONANTENE IBLANDT OSS LIGESOM LYNET FRA DEND KLARE HIMMEL -

- NAAR VAARES ENKLE MENN NÆHRENDE MAALTID FORTÆHRET VI HAVE BLIVE VI STILLEDE PAA GELÆDD OCK DA BLIVE DER FAHNFARER OCK SPIEL OCK VARMER DET PAAFÖLGENDE CEREMONIELL VAARE HIERTER OM VI FRYSE



PAA HÆNDER OCK FÖDDER -

Slik går hele dagen til musikk. Intet under at overleveringene fra den tiden bærer bud om et lyksalig og livsglad folkeferd, selv om det rutinemessige preg det hele måtte få til tider nok kunde virke forstemmende på mere umusikalske individer.

5. Sluttord. Hermed avsluttes herværende korte og forelöpige rapport. Manuskriptet vil bli oversent med rakettpost, når kommentarer og tilleggsbeskrivelser er komplettert. Utgravingene på Muskoka pågår forövrig med liv og lyst, og med vekslende held. I skrivende öyeblikk mottas melding om at der er utgravet en orlogskpt. Dette er et helt nytt begrep, men såsnart vi får bragt på det rene hvad for noe det kan bety vil fullstendig rapport bli sent fram.

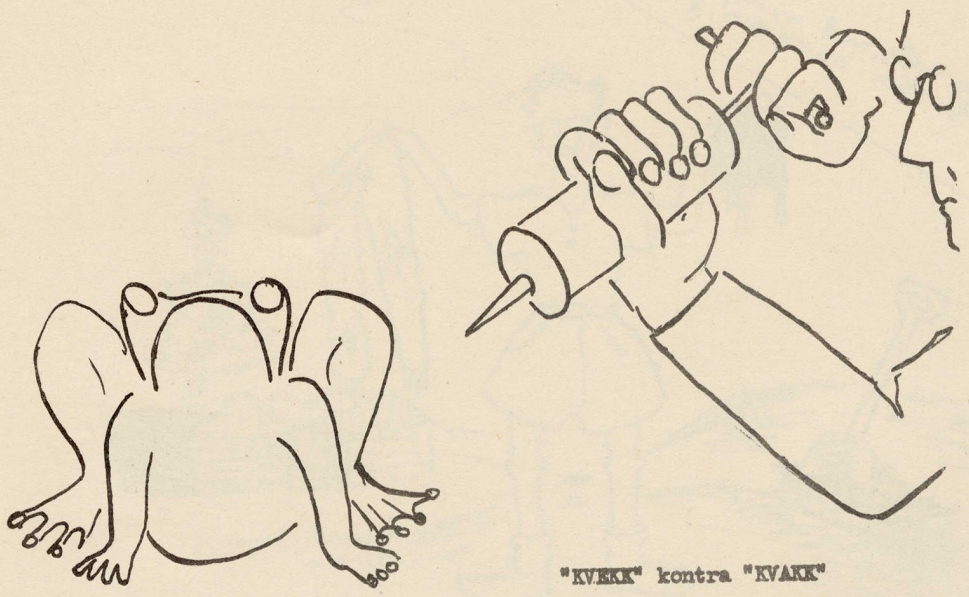
Med ærbödig respekt, hilsen til alle kolleger, og i al hast

Sage Emg

Stipendiat.

Til Frosken og Froskens Frende.

mel: "Dypt i bondens aker"



"KVEKK" kontra "KVAKK"

Tett ved skytebanen
bor en frosk i ensomhet;
krigsoppsetningsplanen
derom intet vet.
Froskens formfullendte: "Kvekk!"
holder liv i skog og bekk;
skål for frosken stor og kjekk,
vår naturprofet.

Ganske andre låter
hörer vi fra brakke fem;
der blir livets gåter
löst med fynd og klem.
Skål for ham som tappert stakk
uten at han nålen brakk,
skål for dem hvis motto: "Kvakk!"
alltid förte frem.

AB/PT

FRA EN OBSERVERSKOLE.

En kvalm og innestengt luft slår imot deg med det samme du åpner dören til klasse værelset. Luften er törr, stövet og usund og fyllt med lukten av utallige sigaretter rökt igår kvell under arbeidet. Veggtavlen lyser imot deg matt og bleket etter flittig bruk. Den trenger sårt en overhaling med sort maling nå. For de guttene som sitter bakerst i klassen er det nesten uråd å lese hvad som skrives der oppe i timene. Instruktören skriver utydelig også - nesten uleselig. Vinduene er store og nakne og utrolig skitne. Skolebarakken er bygget i dobbelt vinkel, og vinduene til vårt klasseværelse vender innover. Det blir ikke rart med sol som kommer inn til oss.

Noen stjernekart og et par karter i Mercators projeksjon henger på en vegg, ellers er veggene nakne. Et par dusin småbord og stoler står i fire rekker utover gulvet. "75 Days to Go" står det överst til venstre på tavlen. Vi har vært her bare en halvdel av kurset. Minst tolv timer hver dag tilbringer vi i denne örken av et klasserum. Vi er "fed up" for lenge siden.

Ute er det full vår. Gressplenene tar til å bli grönne, trærne står fulle av sevjc og har alt fått en lysegrön farve. De står fulle av knopper.

Du drömmer deg tilbake til turer i Jotunheimen - Glittretind, Gjende og Bygdin - og for en stund gir du f... i navigasjon og krig.

For en herlig fölelse å slenge seg ned i den myke lyngen og mosen, stirre opp på skyene som driver der oppe, de antar alle mulige skikkelser og former. Ryggsekken er fin som hodepute og sola steker. Av og til gjemmer den seg bak en sky, og det blir kaldt.

Foran deg ligger vidda, og det blåner av fjell i synsranden. Der borte skimter du Skagastölstinnene, der Galhöpiggen og der Glittretind. Lyng og småkjerr brer seg bort etter, her og der blinker det i et lite vatn, og mosegrodde, tusenårgamle urer skråner bratt mot berghamrene. Luften er kjölig og frisk, så ren og klar, og du fyller lungene i dype drag. Her er noe som de grönklædde tyskerpakk ikke kan ta fra oss. De kan brenne byer og trampe ned, men fjellene og viddene vil være der. Og når alt er over skal vind og vær viske ut ethvert spor av tyske jernheler på Norsk jord ...

Får et spark på skinnleggen av fyren ved siden av. Instruktören har spurt meg om noe. I befippelsen svarer jeg på Norsk. Klassen ler. Disse gulbleke, gustne Canadiere, som aldri har sett en Norsk fjellvidde, hvad vet de om Norsk natur og lynne. De er så forskjellige fra Nordmenn.

Vi får en navigasjonspröve denne formiddagen, og tankene får andre ting å sysle med Gjör feil et par ganger, blir nervös, svetter i hendene og begynner forfra. Minuttene flyr mens du arbeider så fort du kan for å holde tritt med tiden. Da papirene samles inn er du ferdig med 2/3 av oppgaven.

I lunchpausen stikker vi innom messa for å se hvad de har å by på idag. Det er det vanlige, og som vanlig blir det "Kafeteria" denne gangen også. Der kan vi i hvertfall få et noenlunne skikkelig måltid for 40 cent. Men det trekker noen dollars pr. måned av vår beskjedne lönning.

Ettermiddagen går med til å forberede kveldens flyvning - "flightplan" og "navigasjonsplan" - og det tar sin tid. En vel gjennomtenkt navigasjonsplan gir som regel en god flytur også.

För vi går ut til flyene henter vi instrumenter og utstyr. Deretter får vi en kort instruks i et av smårummene i hangeren, urene blir checket og synkronisert, og vi får en oversikt over været og vinder i forskjellige höyder for flyruten. Til slutt blir selve övelsen gjennomgått ganske kort, og vi gjör ferdig resten av "flightplanen."

Ute på plassen drönner det av flymotorer som kjöres opp til fullt turtall. Det blinker i grönne, röde og hvite lys fra flyene og runveiene, og der oppe leker månen gjemsel bak skydottene.

Mens piloten checker motor og instrumenter, checker navigatören at fallskjermer og alt utstyr er ombord, checker egne instrumenter og fester til slutt Mercatorkartet på bordet. Piloten har allerede "taxet" bort til "runwayen". Wag'n gir signal til controltårnet, motorene kjöres opp til full speed og så bærer det avgårde.

Vi klatrer opp til 6000 feet. Mens vi klatrer skriver I.nav. ned airspeed, height, E.T.A. (estimated time of arrival) og compass-kurs på en papirlapp og leverer til piloten. En stund senere har vi satt kurs.

Utenfor er alt stummende mörkt, du har en fölelse av å befinne deg langt ute i verdensrummet et sted, uten noe fast holdepunkt. Vi er allene i uendeligheten - som et mikroskopisk lite fnugg oppslukt av det evige mörke. Det lille, blendede lys over navigasjonsbordet legger et matt skjær over Mercatorkartet. Du ser piloten som en skygge mot det svake fosforlyset fra instrumenttavlen foran. Bak meg sitter wag(radio operator) og bakerst sitter 2.navigatör.

Lysene fra den lille byen under oss forsvinner bakut, et par andre dukker opp foran, men snart er de også passert. Det blinker noen stjerner der oppe og månen skjærer seg plutselig fram i en revne i skydekket. -Fra 2.nav. får du en course-true-check på månen - noterer i loggen igjen.

Titter ut gjennom glasskuppelen i "taket". Etter noen minutter plukker du fram tre stjerner som du "drar kjensel på". Et öyeblikk etter har du sextanten fram og skyter Altair, Vega og Polaris. Noterer de nöyaktige tider i loggen og slår opp i tabellene og regner ut skuddene. Deretter plotter du og parallellforskyver de to förste posisjons-linjer. Hvis du hadde vært riktig nöyaktig skulle de tre linjene skjære hverandre uten noe triangel. Trekanten blir ganske svær så du"fixer" litt på det og får en mindre trekant. Vi ligger til starboard for required track. Det er bare 20 min. igjen til E.T.A. er oppe, så det er på tide med en kursforandring. Foran deg ser du lysene fra en by komme nærmere. Du ber 2.nav. finne ut fra kartet hvilken det er, og så gi deg "pinpoint." Seks minutter senere har du gitt piloten ny kurs og E.T.A.

Flyklærne er tunge og ubekvemme, og redningsvesten - Mae West - og fallskjermselen gjör det ikke bedre. Det er en del "bumpy" i kvell og det er særlig ubehaglig for 1.nav. som er tvunget til å stå böyet det meste av tiden. Blyantspissene brekker også hver gang en får bordet i "trynet".

- Roter fortvilet etter stikkpasseren, dernest etter lommelykta, men finner ingen av delene og låner tilslutt 2.nav.'s lommelykt. Langt om lenge finner du passeren på gulvet, og på samme tid oppdager du, at du hele tiden har tråkket på det topografiske kartet. Det er ikke rare greiene tilbake.

På den andre leggen vekker du wag'n og ber om to "berings" fra C.B.M. og fra C.F.M. (to radiostasjoner). Wag'n gir deg et sövnig blikk og spör om det er god musikk på de stasjonene. Du forklarer at det haster. Ca. et kvarter senere får du to berings som er apsolutt ubrukbare.

Det er alt slutten på den andre leggen. Hadde beregnet D.R.-position 6 minutter fremover, men et blikk på klokken forteller at det er for sent å bruke denne beregningen nå. Du knytter nevene og svinger dem fortvilet i luften. Wag'n måper og stirrer dumt - du sender ham et rasende blikk og dukker deg over bordet igjen. Beregner 6 minutter til og får endelig gitt piloten en ny kurs. Det blir en kursforandring på nesten 90 grader, vi kom for nær opp til vendepunktet.

Vi begynner på den tredje leggen og du gir piloten en kurs for "Base". Bestemmer deg for å bruke bare "pinpoints" på denne leggen. Det er adskillig lettere og hurtigere enn å bruke astrofix.

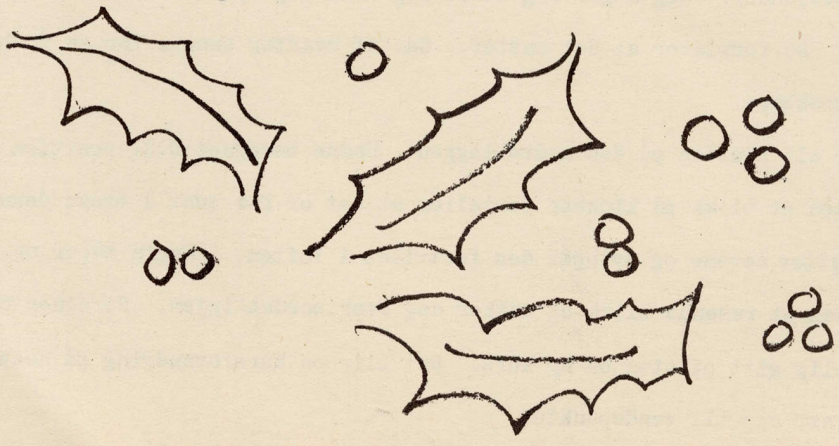
Nå går det fint - får et par pinpoints fra 2.nav. -finner et par vinder - D.R. ahead og gir piloten ny kurs og E.T.A. Piloten er betenkt og mener kursforandringen burde vært port istedenfor starboard. Men du "gir blaffen", for plottet på kartet ser bra ut, og du håper at 2.nav.'s "pinpoints" var riktige. -Det nærmer seg sterkt E.T.A. og fremdeles ser vi ikke noe lys fra de kjente småbyene omkring Montreal. Vi ser lysene fra en liten by foran oss og fortsetter et par minutter over E.T.A. mens vi leter febrilsk på kartet. Det viser seg å være Lake Placid i Statene. Wag'n spör om vi snart er hjemme. Du har ikke tid til å svare.

Piloten er redd for at vi ikke har nok bensin til å klare oss hjem med. Vi setter en kurs noenlunne rett nord på slump i 12 minutter til 1 nav. får ferdig en ny kurs og E.T.A for Base. "Don't bother" sier piloten "I know the way".

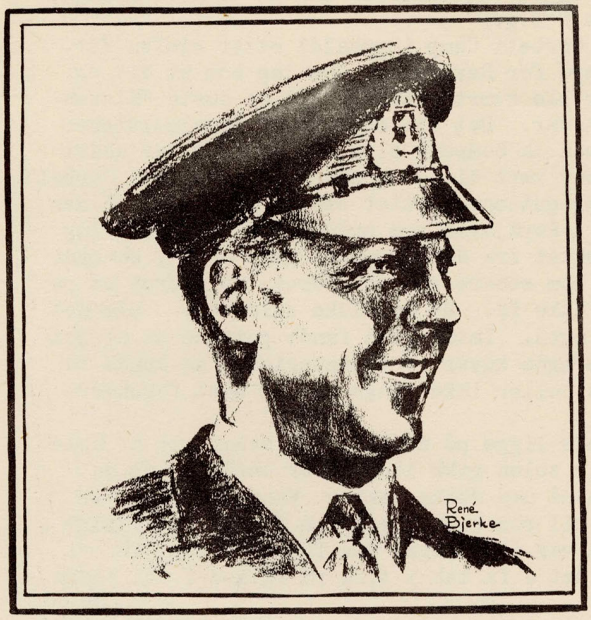
Med riktig airplot og Lake Placid som pinpoint skulle siste vindberegning være riktig. Det ser ut til å klaffe bra denne gangen, dessuten får wag'n to gode "berings" på et par stasjoner og du får et godt fix.

Vi treffer Base 1/2 minutt etter E.T.A. og noen minutter senere humper vi bortover runveien.

Jon Gran



OPPRETTELSE AV NORSK SQUADRON PÅ ISLAND.



av Orlogskaptein

R. THOMMESEN.

OPPRETTELSE AV 330 (NORW.) SQUADRON PÅ ISLAND OG DEN FÖRSTE TID I OPERATION.

Som den förste marineflyger som kom til Island og som var med på starten av 330 (Norw.) Squadron har jeg fått i oppdrag å nedskrive mine inntrykk og erfaringer fra den förste tid og til jeg forlot Island i slutten av 1941.

Da jeg ikke har noen notater eller andre hjelpekilder, må det hele basere seg på erindring, og hvis noget derfor skulde være unöyaktig eller feilaktig m.h.t. tidsangivelse og tall har jeg altså husket feil. Dette er selvsagt ingen officiell historie. En sådan vil finnes ved Squadron på foreskrevne "form".

FORARBEIDER.

Den 6 mars 1941 da jeg meldte meg i London for daværende Kommandörkaptein Riiser-Larsen var det förste han sa til meg: "Nu kommer De akkurat som kua for öksehammeren". Det var da nettop bestemt at vi skulde ha en squadron med "Northrops" på Island. Flyene var ferdige ved fabrikken i nærmeste fremtid og flygere, observatörer, telegrafister og bakkepersonell var under trening i Canada. Det var meget som skulde forberedes og ordnes, og mange bestemmelser måtte tas allerede nu. Transport av flyene fra Vestkysten av Amerika til Island. Skulde de sendes gjennem Panama eller over land til Östkysten? Skulde en ta risikoen å sende alle med 1 båt eller fordele dem på flere? Båtens dypgående måtte også tas i betraktning o.s.v.

Kaptein Bugge som skulde være sjef, var nettop ankommet fra Canada og hadde dagene besatt med konferanser med den ene og annen i Air Ministry sammen med daværende flyattasje Kapt/Ltn. Diesen.

Kjennskapet til ordningen i R.A.F. Squadrons var selvsagt meget begrenset. Det var meget nytt å sette seg inn i, og da det var tid til det blev det bestemt at Kapt. Bugge, Kapt/Ltn. Diesen og jeg skulde reise til en Coastal Command Station for å studere forholdene en ukes tid.

SAMLING PÅ ISLAND.

Den 12. april 1941 ankom den förste sending av 330 Squadron til Island. Den bestod av meg selv og 15 menige (folk som var uttatt til M.F. fra Lofoten Raidet) - (Vi hadde hatt en reise med mange forsinkelser og for tilslutt å komme avgårde, var jeg med 4 menn gått ombord i en liten norsk båt "Jan Mayen" som blev bevebnet med 2 maskin geværer for å være eskorte for den islandske passasjerbåt vi reiste med. Vi fikk nemlig ingen konvoy, og besteningen vilde ikke seile uten. Imidlertid var de tilfreds med dette arrangement, og vi kom vel over uten å ha fått bruk for våre 2 m.g.)

Campen hvor vår Squadron skulde være het Corbett Camp (oppkaldt etter sjefen for Walruss flyene som hadde vært der för), og lå syd for Reykjavik. Da jeg kom ut dit og fikk se kampen kan jeg ikke si annet enn at jeg ble svært skuffet. Vel et dusin "Nissen-huts" så ut som de var strödd helt vilkårlig utover. Det ble opplyst at regelmessighet og symetri vanskelig-gjorde kamufleringen, så man la Campene slik nu, men jeg har aldri stött på en camp hvor plasseringen av hyttene har vært til de grader så rotete som Corbett.

Det var bare 2 hytter ledige da vi kom, og guttene flyttet straks inn i dem. I den förste tiden var det det norske Marinekontoret i Reykjavik som ordnet med innkvartering og uttlevering av effekter. Alt utstyr ble trukket fra det engelske army depot, en ordning som forövrig var lite tilfredstillende og som senere ble forandret, men först ut på sommeren. Senger til guttene kunde jeg f.eks. ikke få. De engelske soldater, ble det svart, lå på dörken, og det skulde våre gutter også. Imidlertid fandt guttene ut at det ikke var noe forbud mot at soldatene laget sine egne köyer av trematerialer de kunde få tak i (på lovlig eller annen måte) og det varte heller ikke lenge för de mest forunderlige varianter av köyer kom til syne.

Det kan synes blötaktig ut at de ikke kunde ligge på dörken, men saken var at hele campen på den tid var et eneste mudderhull, hvor sölen gikk langt over anklene, og da det dessuten var vannrasjonering ble det så som så med dörkevasking. Vannledningen var nemlig ikke kommet og vann fikk vi fra en tank-bil som kom en gang om dagen. Det gjaldt da å fylle opp alt som kunne holde vann, og det var ikke meget den förste tiden, för vi fikk tak i skikkelige pöser. En skal huske at det å få tak i ting på Island i den tiden var meget vanskelig.

Besetningen ble snart öket idet den 14. april ankom 26 menige fra England og dessuten fikk vi 5 mann fra en torpedert norsk tankbåt, så det ble ialt 46 menige i Leiren.

Maten vi fikk var et kapitel for seg. Det var nemlig en kokeskole i Campen som besörget all kokingen. En ting er at vi nordmenn har et annet kosthold og tildels har andre begreper om renslighet, men det som ble servert var ofte slik at man ikke klarte å spise. Guttene klaget til meg, og bad om at de måtte få kokken vår til å lage mat til dem. Til å begynne med var det håpelöst å få noen ordning istand, men senere da vi overtok det meste av Campen, fikk vi dele kjökken med kokeskolen, og siden var alt såre vel.

Sjöflyhavnen stötte umiddelbart op til Campen. Her var arbeidet i sving med å sprenge ut "båser" til flyene i fjellet langs stranden. Det skulde bli 6 båser hvor flyene kunde stå skjermet for uvær og dekket mot flyangrep. Ideen var utmerket, og det viste seg at våre fly klarte seg glimrende selv i det værste stormvær, og på Island kan det som bekjent blåse. Imidlertid så stranden meget blöt og dårlig ut og jeg melte av til Group Captain at det var ytterst tvilsomt at flyene vilde klare å kjöre opp på land uten en slip. Dessuten foreslo jeg at det ble lagt en flytebrygge istedenfor en stenjete som var påbegynt. Tidevannsforskjellen var nemlig ca. 17 fot ved springtid så jeteen vilde ligge tör ved lavvann og under vann ved höyvann. Men det var först når vi kunde vise at flyene sto fast i mudderet at slippen kom, og flytebryggen laget vi senere selv.

Jeg drev med rekruttskole for guttene da omtrent ingen av dem hadde vært i militærtjeneste för, så det ble ikke tid til å arbeide stort i Campen, selv om vi alle klödda etter å begynne å rydde opp, bygge veier og gjöre det mere ordentlig og trivelig.

Den 24. april ankom kaptein Bugge fra U.K. og ltn. Stansberg med 79 befal og menige fra Canada, og den 28. kom nok en sending fra Canada. Det hadde lenge vært maset på engelskmennene om å få overlevert flere hytter, men de vi hadde fått inntil den tid var helt utilstrekkelig for så mange mann. Selv om vi hadde 20 mann i hver hytte beregnet på max. 14., måtte allikevel endel skaffes rom i byen på Fiskhollin og Frelsesarmeen noen dager.

Under slike forhold oppstod det naturligvis endel vanskeligheter ikke minst fordi folkene som kom fra Canada måtte ha tid til å akklimatisere seg fra nærmest luksus til de höyst primitive forhold.

Her var ingen centralvarme, rennende varmt og kaldt vann, gode senge og god mat. Men etter forbausende kort tid kom hummöret tilbake, og nu ble det arbeidet med liv og lyst. Her var oppgaver i haugevis mens vi ventet på at flyene skulde komme. Det ble planert, laget veier, skuffet jord rundt hyttene og lagt grantorv på, og stranden ble ryddet for steiner. Tömmermennene fikset opp i hyttene, kokkene kom i sving og vi fikk god norsk mat. Det var en fornöyelse å se hvordan leiren ble trivligere for hver dag. Telter ble satt opp for å skaffe lagerrom og husly for dem det ikke var plass til i hyttene. Monteringsplassen for flyene, "Balbo's Hangar" som ligger ved stranden öst for Reykjavik ble gjort klar.

Det var tydelig å merke at engelskmennene ikke hadde regnet med så mange folk, for det måtte etter hvert bygges ennu et dusin hytter etter at vi hadde overtatt de som var der fra för. Dessuten satt vi senere opp 6 flykasser for å få plass til fallskjermpakke lager, våpenverksted, flightkontor og påkledningsrom. Men selv da var det smått med plass i tiden för stasjonene i Akureyri og Budareyri ble etablert.

Mens disse arbeidene i campen pågikk var sjef, adjutant og flightsjefene ivrig optatt med planlegging av tjenesten, fordeling til flightene og forberedelser til mottakning av flyene og en hel del utstyr som var ventet. Operationrooms på "Manela" moderskib for en Sunderland Station, samt på H.Q.,R.A.F. Iceland ble besökt for å lære den operasjonsmessige del av tjenesten. Camper ble besett og studert for å bli kjent med den indre tjeneste. Det ble arrangert turer med "Sunderlands" hvor vårt flygende personell fikk anledning til å se hvordan tjenesten artet seg i praksis.

For å gjöre flygere og speidere kjent med kysten rundt Island ble det foretatt en rundtur med "Honningsvåg". Vi fikk også islandske trafikk flygere til å fortelle oss om flygeforholdene på Island, om nödlandingsplasser, beste ruter for cross-country flyging, o.s.v.

Den 16. mai ankom en ny sending befal og menige fra Canada, så nu hadde vi mesteparten av Squadron samlet.

Tanken som opptok oss mer og mer var: "Kommer flyene vel frem? Hvis de går tilbuns hvad så? Vi visste at de var ventet med "Fjordheim" hvad dag som helst, alt på ett brett: Fly, bomber, ammunisjon og Kaptein Truls Dahl på toppen. En torpedotreff og farvell til hele Northrop Squadron. Alt vårt arbeide vilde vært spolert. Det var noen spenningens dager, men merkelig nok var det lite snakk om det vi tenkte på.

Den 17.mai var en strålende dag. En avdeling officerer, kvartermestre og menige marsjerte om formiddagen fra Campen inn til kirken in byen med det norske flagg i spissen. Det var et betagende syn å se det vakre flagget foran de paradekledte "blåkraver", med de grönneste av alle islandske gressletter i bakgrunnen. Senere på dagen var det mottakelse hos den norske minister Esmark, og om kvelden var det dans på Hotell Island og Odd Fellow, arrangert av Nordmannslaget i Reykjavik.

FLYENE ANKOMMER.

Den 19. mai kom "Fjordheim" til Reykjavik, og vi trakk alle et lettelses sukk. Det varte noen dager för lossingen kunde begynne da losseplassen var nesten sprengt med den store trafikk som var på den tid. Men den 22 mai (Kristihimmelfartsdag) begynte lossingen, og nu ble det nok å gjöre. En mengde materiell og utstyr som kom til Campen, måtte skaffes plass og stues bort. Flykassene ble transportert til Balbo's Hangar på svære trailere. Det var engelskmennene som besörget den vanskelige transporten, og de utförte et storartet arbeide uten et eneste uhell, på bemerkelsesverdig kort tid.

Våre folk hjalp til med lossingen, tok imot kassene på Balbo, og begynte straks med monteringen av flyene. Det gikk i skift natt og dag, söndag som hverdag, og jeg har sjelden sett slik arbeidsiver og humör som våre gutter hadde. Det var også et enestående arbeide som ble utfört. Den 2. juni var det förste flyet i luften og deretter gikk det slag i slag. Ikke mange dager etter var treningsflygingen i full sving. Det var stadig fly i luften hele dagen, noget som ikke var vanlig i Reykjavik på den tiden for Aerodromen var ikke ferdig ennu. Det gikk de for store ord om nordmennene blandt islendingene. Nu kunde de föle seg trygge mot tyske flyangrep, for norske fly patruljerte hele dagen over Reykjavik!

En stor skuffelse for guttene var bestemmelsen om at flyene skulde ha engelske merker med bare et lite norsk flagg på skroget ved siden av förercockpitten. Vi var jo ubeskrivelig stolte over å vise de norske farger i luften, så det ble en bitter pille å svelge. Da de norske merker skulde males over hadde guttene lagt over at den förste som begyndte med kosten skulde ha juling. Följelig var ingen å formå til denne forsmedelige jobb, men etter endel parlamentering tok en av mekanikerne selv og malte over det förste flagget, og dermed var skrittet tatt. Forstanden sa at ordre var ordre, men hjertet skrek imot.

Etter en tids arbeide viste det seg at monteringen av flyene gikk langt hurtigere enn engelskmennene hadde regnet med, og vi fikk en meget rosende anerkjennelse av arbeidet fra höyeste hold.

Jakten på "Bismark" 24 - 26 mai hadde vi dessverre ingen anledning til å delta, da flyene på den tid var under montering så hvordan de rykter som oppstod i Canada og U.S.A. er fremkommet, er en gåte. Vi fikk nemlig en tid etterpå anmodning fra Northrop Fabrikkene om å bekrefte at 2 Northropfly hadde deltatt i jakten med success!

DE FÖRSTE OPERASJONER.

Den 23. juni hadde vi den förste operasjonsflyging fra 330 Squadron, og etter den tid hadde vi alltid fly og besetninger klare til å gå på kort varsel. Det var i den tiden en temmelig hard periode for bakkepersonellet, med treningsflygning hele dagen og mange barnesykdommer med flyene. Gutta hadde nok kanskje tenkt seg det noe anderledes når de kom i förste linje hvor de ventet å se sitt arbeide belönnet med senkete tyske ubåter og nedskutte tyske fly. All denne trening i tide og utide ble de jo litt lei av og var ikke alltid så enthusiastiske når det gjaldt å få flyene klare. Det ble mumlet mindre pene bemerkninger i den anledning når det måtte arbeides utover kvelden, kanskje i et ufyselig vær for å gjöre klart til neste dags flygning. Men ordet "Operations" hadde en magisk virkning, stemningen slo momentant om, og guttene slet så svetten rant, med en iver som ikke lot seg slukke av noen vanskeligheter. Jo mere operationer desto bedre, da arbeidet gjerne hele dögnet om det gjalt. Og når flyene kom tilbake fra operasjonene var det få som ikke var ute for å se om bombene eller depthchargene var vekk. Fra langt, langt ute blev flyet fulgt med forventningsfulle syner, innover til konturene ble mere tydelige og så kanskje en sier: "Kan du se om'n har depthchargene på? Men det skulde ennu dröye noen tid för en hörte: "Deggern, depthchargene er vekk!"

Det var ikke meget operasjonsflyging den förste tiden av flere grunner. For det förste drev vi ennu med å trene opp besetningene og hadde derfor relativt få fly disponible til operasjoner. Dessuten hadde engelskmennene visstnok den ide at våre en-motors fly vesentlig burde brukes til konvoytjeneste i den umiddelbare nærhet av Island, så det ble ikke så svært mange anledninger hvor det var bruk for oss. Imidlertid hadde army'en fått öye på oss og funnet at flyene passet utmerket til army-cooperation hvorfor vi snart holt på å bli oppslukt av denne forsvarsgren, som alltid hadde vært underernært når det gjalt samarbeide og samövelser med fly. Vi drev en god del med dette og ble rost i skyene for vår flyging. Men denne tjeneste skulde ta en brå slutt ved en bestemt anledning i slutten av august.

OPPRETTELSEN AV UTESTASJONER.

Det var bestemt at "B" flight skulde ha stasjon i Akureyri på nordkysten og "C" flight i Budareyri på östkysten. Arbeidene med forlegningene var i full sving, og da Akurayri ble ferdig först dro "B" flight avgårde 18-20 juli med dav. kapt.ltn. Brinch som sjef. "B" og "C" flight skulde ha 3 fly hver mens "A" flight i Reykjavik skulde ha 6. Akureyri var ypperlig egnet til sjöflybase med det store indre basseng som start og landingsplass, stasjonen lå greit til på en fin gresslette midt i byen med et par minutters vei til slippen. Denne stasjonen var betraktet som den beste å være på, så her var ikke nödvendig å ty til refselser for å holde disiplin, det var nok bare å antyde at vedkommende vilde bli sendt til Reykjavik hvis han ikke holdt seg i skinnet. Campen var en mönstercamp, ordentlig og lett å holde pen. Hyttene var meget bedre bygget enn i Reykjavik, antagelig fordi engelskmennene hadde funnet ut at her var så langt nord! Det var nærmest innlandsklima med törr luft og som regel godt vær, det beste på Island. Her hadde vi kort vei til fjellene og fine turer kunde arrangeres, ja til og med skog er det i nærheten. En annen ting var også at den islandske befolkning her var mere vennligsinnet mot okkupasjonstroppene enn i Reykjavik, så det var mindre friksjon å glatte ut for oss normenn, som i almindelighet på en måte stod mellem barken og veden. Det var også noe som var nokså rart og det var at forsyningene av matvarer, klær m.m. var langt rikeligere her enn i Reykjavik.

"B" flighten kom straks igang med operasjonsflyging og hadde til sine tider hendene fulle.

Stasjonen i Budareyri i Reydarfjorden tok det lengere tid til å få ferdig, så "C" flight var förstfullt etablert i slutten av september, med ltn. Stansberg som sjef.

Budareyri er en ganske liten plass, innerst i Reydarfjorden. Som flybase er den ikke noe å skryte av, men dette er vesentlig på grunn av været her. Östkysten på Island er nemlig et av de værste tåkefarvann omkring Island. Fjorbunnen er nokså trang, og man er meget plaget av kastevinner. Ankerbunnen er dårlig og det hendte at flyene seilte

tvers over fjorden med en 400 kg. cementblokk hengende i vannet under seg. Budareyri er dessuten full av söle og mudder i hösttiden da det regner meget her. Den ligger omgitt av höye fjell, og ikke langt innenfor er det store isbreer som sender kalde gufser og tåke ned i fjorden. Men når det er fint vær en gang i mellem så har en meget igjen for alt det ubehagelige. Da er det ett av de vakreste steder en kan tenke seg.

Operasjonene fra Budareyri ble egentlig begynt för stasjonen var etablert, idet en presserende oppgave forårsaket at 2 fly ble sent i all hast östover en tid i forveien. Konvoytjeneste var det forholdsvis lite av på denne stasjon, da den lå temmelig langt fra de vanlige ruter. Det ble vesentlig patruljering av en bestemt karakter.

DE FÖRSTE ANGREP PÅ UBÅTER.

Den 4. juli ble det offentliggjort at amerikanerne skulde overta okkupasjonen av Island. Amerikanske troppetransporter kom stadig, og ved en leilighet lå det en mengde fartöyer på havnen. Nettop da kom et tysk fly tidlig en morgen feiende i lav höyde over havnen og byen. Tyskerne regnet antagelig at disse fartöyer skulde ta de britiske tropper over til U.K. og plasserte följelig en masse ubåter i farvannet syd for Island. Mens disse ubåter lå og ventet på den store konvoy som aldri kom, hadde de mindre behagelig tid, for farvannet ble trålet av Coastal Command uopphörlig og med mange successfulle angrep.

For oss begyndte det slik: Som för nevnt var vi nærmest tildelt kystkonvoyering, så vi fikk til å begynne med ikke ta del i ubåtssweepene som strakte seg mange hundre mil tilhavs, men da engelskmennene en dag fikk vite at vi brente av lyst til å delta i ubåtjakten og ikke hadde betenkeligheter ved å fly så langt til havs med 1 motors fly, ble det spurt om vi kunde begynne neste dag med 3 fly, men neste dag skulde vi ha en större army-cooperation med skarpe bomber, et foretagende som var forberedt i flere dager.

Group Captain, som var oppildnet av flere successer mot ubåtene den dag, sa imidlertid kort og godt "To hell with the Army-Cooperation", og så fikk vi en travel tid fremover.

På det förste sweep den 26 august ble det ikke sett noe som helst. Flyene startet om ettermiddagen på en slik tid at de skulde være over ubåtfarvannet i skumringen og de returnerte etter at det var mörkt. Det næste sweep var om morgenen den 27 august med start i mörke ved 5 tiden og retur ved 11 tiden. På denne tur kom et av flyene over en ubåt som holdt på å dykke og gjorde et flott angrep men depthchargene fallt ikke! I næste angrep da ubåten var på periskopdybda, ble nödutlösningen brukt, og da fallt de ikke langt fra periskopet. Da intet sikkert tegn såsom svære luftbobler, olje eller vrakrester kunne observeres, ble det kun "antagelig skadet" ved denne anledning.

Den næste dag var det også sweep med 3 fly. Ett av flyene vendte ikke tilbake, og da det var gått 2 timer over tiden hadde vi ikke stort håp om å få se mere til hverken fly eller besetning. Men så kommer en telefonoppringning fra Vatneyri i Patrekjsfjord på vestkysten. Jeg tar telefonen og hörer en velsignet syngende nordlandsstemme. Flyet var landet i Patreksfjord etter vel 8 timers flyging, tom for bensin, men i god behold. Kompasset var galt så de kom ut av kurs. Han blir plutselig hemmelighetsfull i stemmen: "Jeg har to viktige meldinger. Kan jeg gi dem her i telefonen?" Jeg spör om de er svært viktige, og om det haster. "Jo de var viktige, men han trodde de kanskje ikke hastet så svært, så jeg sa at vi skulde sende fly med bensin straks, så kunde han gi meldingene når han kom tilbake. (Telefondamene på Island var ivrige tilhörere til alle samtaler, så de ble nok grönne over å gå glipp av "noe viktig".)

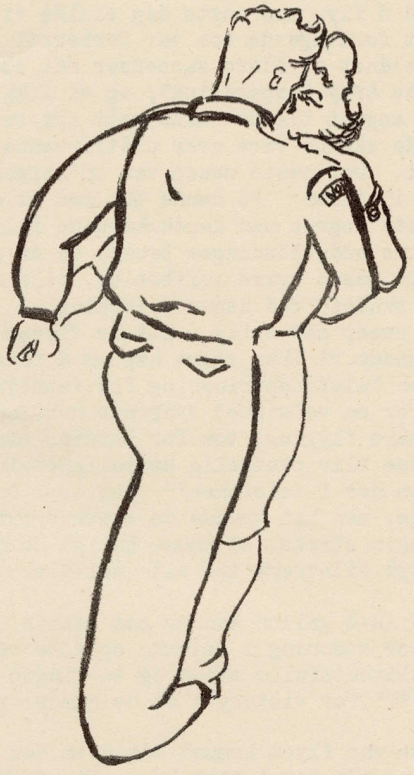
Et fly ble straks sendt med 12-4 gallon kanner med bensin og halvannen time senere hadde vi dem tilbake. Det var stor spenning i leiren, og alle var ute for å ta imot dem. Det var tydelig å se på den hemmelighetsfulle minen og to fingre i været (diskusjon blandt publikum, var det 2 ubåter eller "V" for victory?) at de hadde opplevet noe på turen. Historien var följende:

Etter en tids flyging utover var flyet kommet inn i en del regnböyer, tildels meget tette. Da han hadde passert gjennem en meget tett böye, får föreren plutselig se en ubåt halvt opdykket like forut, og uten å nöle et sekund går han til angrep. Rigtignok ser han noen andre fartöyer i nærheten, men tror ubåten er i færd med et angrep på disse, så han trykker på knappen uten betenkning. Depthchargene faller, riktignok bare to, - en på hver side av ubåten, som etter besetningens utsagn ble löftet klar av vannet av detonnasjonene. Men så begynner en masse signalering fra fartöyene omkring, som ved nærmere ettersyn viser seg å være britiske destroyere og trålere, og på ubåten vaier et hvitt flagg! Kort tid i forveien var en ubåt blitt angrepet av en "Hudson" og hadde overgitt seg. Fartöyer var blitt sendt ut for å eskortere den til håvn, og det var dette vårt fly uanende hadde dumpet opp i. Jeg leste senere en rapport fra den engelske marine om hele historien, hvori også ble nevnt denne overraskende situasjon, da et norsk fly kom som et lyn fra klar himmel, og begynte å slippe depthchargere på ubåten, som de med megen möye og under mange sinnsbevegelser omsider hadde fått under eskorte. Men i berettningen sier den engelske admiral tilslutt: "Det er kanskje den slags "fighting spirit" som skal hjelpe oss å

vinne denne krigen." Så den ubåten ble heller ikke senket, men tyskerne hadde klaget over at de ble skremt slik, så den tilfredstillelse hadde vi da.

Flyet hadde imidlertid en depthcharge igjen (den var ikke fallt under angrepet) så, etter ganske kort tid ble nok en ubåt observert! Den var ifærd med å dykke, og et glimrende objekt å angripe. Depthchargen fallt kloss ved ubåten, som da var akkurat neddykket. Flyet kretset rundt stedet en tid, og etter de tegn som ble observert, fikk vi kreditert den som "sannsynligvis skadet". Kursen ble så satt mot Reykjavik. Da noen tid var gått, ventet de etter bestikket å se land, men fikk ikke se noe. Kursen ble fortsatt da de trodde de fremdeles var for langt sydöst, men da det ennu gikk 1 time uten at de så noe, begynte de å ane uråd. Da fikk de plutselig öye på drivis, og forstod at de var kommet ut av kurs og var bortunder Grönland, hvorpå kursen straks ble lagt til öst. Bensinbeholdningen lakket nu sterkt mot slutten så håpet om å komme til land var lite. "Vi tok vår siste sigarett" som nordlendingen uttrykte det. (Det var strengt forbutt å röke i flyet). Og så får de se land forut. Etter et spennende kvarter hvor de hele tiden ventet motorstopp nådde de inn til land, og fikk landet i Rakesfjord ca. 3/4 time flyging fra Reykjavik. Bensinmåleren viste null på alle tanker.

(Forts.)



A.B.

"Vud ju believe I have not danced since the Germans came to Norway."

'Is that so, believe me, I'm awfully sorry they ever arrived!"

COMPLIMENTS OF

KERR STEAMSHIP COMPANY, Inc.

17 BATTERY PLACE
NEW YORK

ALFRED ANDERSEN
& Co.

SKIBS - HANDLERE
PROVIANT – DEKK OG MASKINREKVISITA

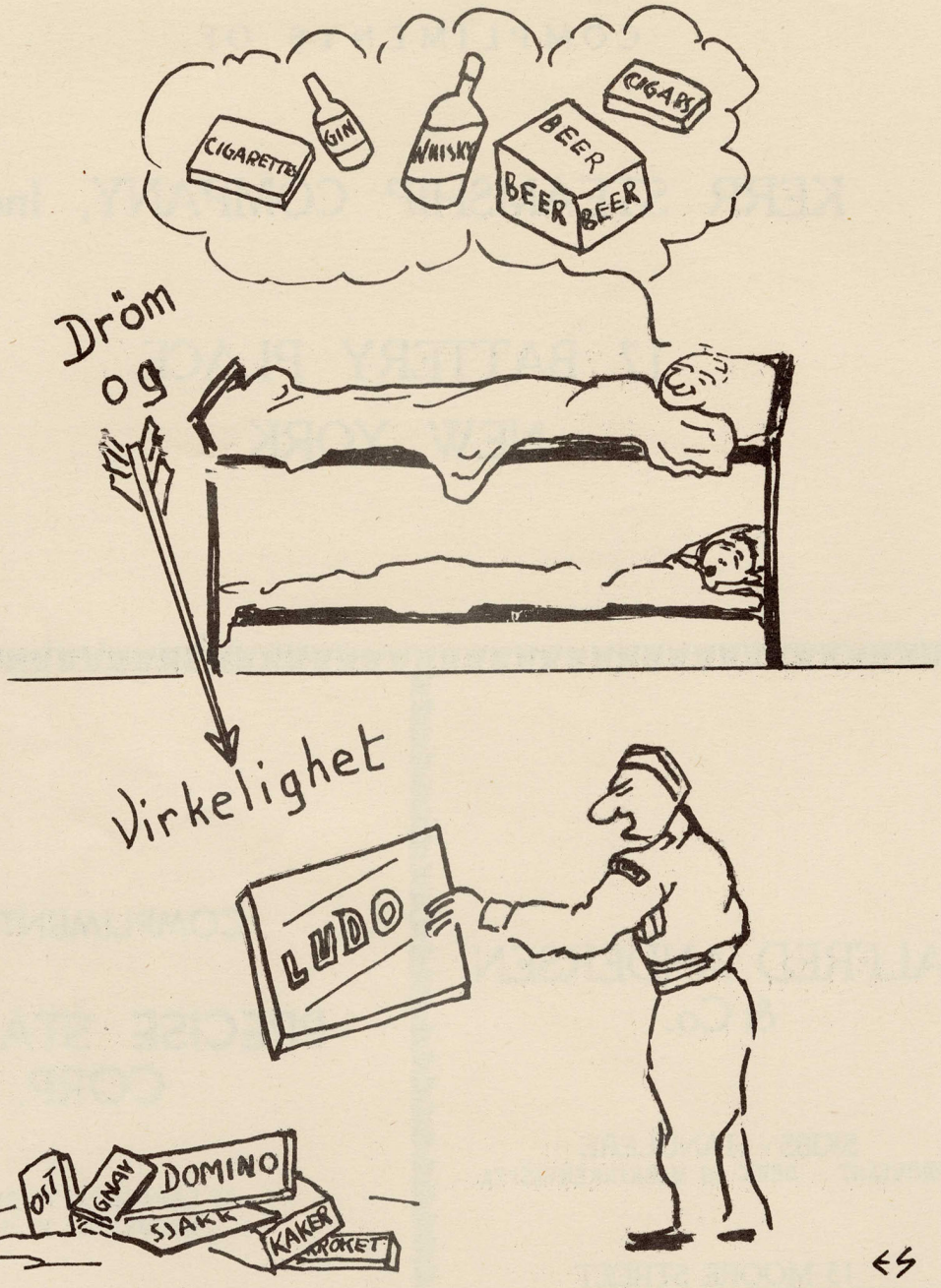
15 MOORE STREET
NEW YORK 4. N. Y.

COMPLIMENTS OF

PRECISE STANDARDS
CORP.

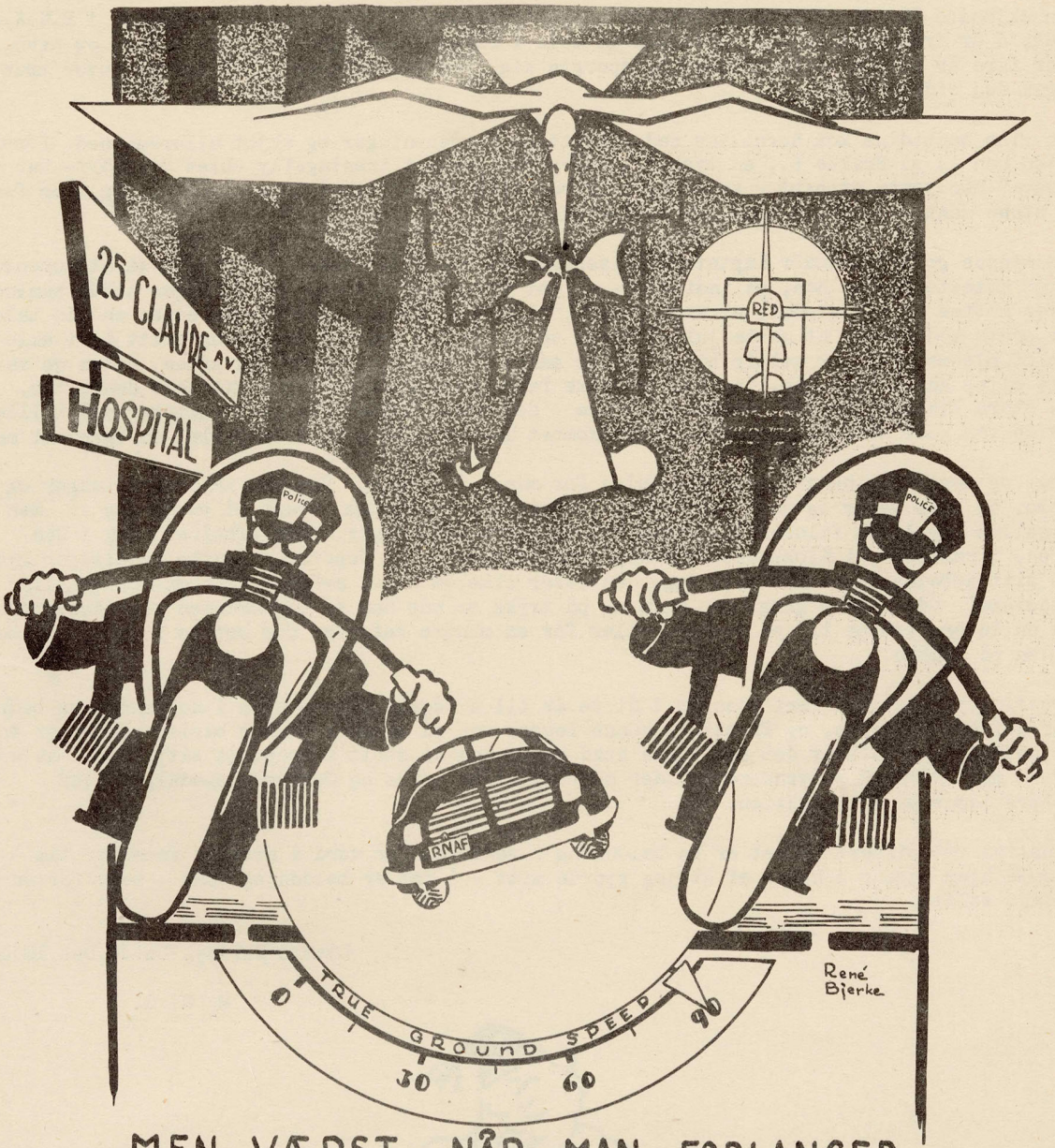
25 LAFAYETTE STREET
BROOKLYN, N. Y.

Julegaver!



Det er bedre å drømme om det en ikke kan få enn å få det en ikke vil ha!

VONDT ER DET NÅR MAN SKAL BLI FAR...



...MEN VÆRST NÅR MAN FORLANGER ESKORTE!

Den Ukjente Soldat.

Den ukjendte Soldat ankom Julaften for mange år siden, i 1940 - Han er fremdeles i R.N.A.F. idag, å er fremdeles ukjendt undtagen at alle i Flygevåpenet kjenner hans nummer og navn. Over fire år er gått siden Kornelius spurgte sig frem til Bathurst, tok trikken over brua, å gik den sidste betan.

Som sine samtidige kom Kornelius med spiritt og forventninger og skjöt allerede ned- förste aften han lå på Brakke 5., en tysker i halvsövne fra ett treningsfly -blev dekorert- var på "leave" med jenta etterpå - saker og ting som fikk enhver til å föle sig stolt og stor for en stunn mens han kikket litt inn i fremtiden.

Han minnes godt Kommandör Kaptein H.Riiser-Larsen som holdt talen Julaften å sa at Toronto betyr mötestedet, sa han, på indiansk - og det var lenge siden nå at Vikinger hadde samles eller möttes på mötestedet, eller i Kanada, eller noe sånnt. Det var foresten en fin tale som endte med håp om at neste jul måtte vi se ett Norge som var frelst og fritt å vi alle samlet hjemme. Det var veldig bifal fra de mange Vikinger tilstede den aften, enten de var unge eller gamle Vikinger, ja, det var ikke bare propaganda-vikinger tilstede den aften, men store Vikinger og små, mörke og blonde - det var tilogmed skallete Vikinger med briller, men de var gode normenn, som alle hadde kommet langveisfra å nå stod samlet om bare ett mål.

Mangt og meget har hendt siden den Julen for mange år siden. Det har vært harde dager og lange, og gode dager og noen har vært helt triste - som Yonge Street på en Söndag -. Men Kornelius tar livet filosofisk og med ett relativt godt humör. Han arbeider idag i Hangaren, i Politiet, i Kjökkenet, i Stasjonsavdelingen og på Depotet. I alle avdelinger gjör han sitt arbeide å han kan sitt fag. En leser ikke om ham i avisen, hverken norske eller kanadiske. Den eneste gang hans navn er på trykk er når han på Dagsorderen blir konvertert fra en lavere gruppe til en höyere, eller får en mindre refselse for uorden i skapet og bokhyllen på brakke.

Kornelius vet det har vært sjanser i disse år til å "komme ut" og over i noe annet og bedre hvor det er mere gryn, og fremtiden kunne legges ann på en mere sikker basis, men K. er en god normann som stikker det ut, komme hvad vil. Han er stolt av våpenet sitt, stolt av uniformen med "Norway" på venstre skulder og flagget på höyre og Geburdagsmedaljen over venstre lomme på battelsuiten.

Kornelius vet sikkert at det er en belönning i vente som er verd å arbeide fremover til - å komme hjem engang å kunne si at jeg gjorde mitt - å det er belönning nokk - selv for en ukjendt soldat.

Little Norway, Ont.2.Des.1944.

M. W. G.



PAN, KIRKEN OG FREMTIDEN.

AV PASTOR BERGE ÖVERLAND.

Pan har jeg ofte diskutert med, men sjelden har vi vært enige. Jeg kan heller ikke si meg enig i det "livssyn" han hevder i et innlegg her for en tid siden.

Så vidt jeg forstår, vil Pan bygge sitt liv og framtid på noe i likhet med den humanistiske idealismen, et syn som lenge var moderne i den europeiske kulturen.

I **Frankrik** hadde de etisk undervisning i skolen, grunnlagt på ideen om at ut fra ens egen logiske tanke kan en trekke linjer for hvad som er rett eller galt, tjenlig og skadelig, godt og ondt. Altså, alt er underlagt ens egne verdidommer som en mener istand til å ta det rette valg.

Kanskje noen går et skritt videre, og sier der er noe fast, en autoritet, livslover, eller hvad en kaller det. Innretter en seg etter disse, skal alt gå vel. Men da er en alt gått utenom seg selv. Og i begge tilfeller beror den siste avgjörelsen på ens egen dömmekraft og logikk.

Noe i denne retning er det jeg forstår Pan har i tanken. Kanskje mange vil si at de er lite interessert i hvad Pan eller jeg mener om livslovene. Men jeg tror noen hver er interessert i sin egen innstilling til tid og framtid. Og det er den innstilling en tar som bestemmer ens handlinger og avgjörelser. Med andre ord, ens livssyn bestemmer ens syn på hvordan framtiden bör bli.

Noen vil bygge framtiden på at alle mennesker skal innse det fornuftige i å innrette seg etter de lover en finner for livet. Da vil alle vansker og konflikter unngås, fordi de er motstridende mot lovene for felles velvære; Jeg er ikke så viss på om det holder stikk.

En av tidens store tenkere, Chesterton, sier: "En sier at den som mister forstanden er gal." Det er kanskje satt noe på spissen. Men pointet er klart nok. Alene forstanden kan ikke före oss ut av noe uföre, eller gi oss en trygg og god framtid. Noe vesentlig mangler. Det er det kirken kaller kjærlighet.

Vi hadde hjemme för krigen to fine menn som gikk i branchen for humanismens ideer. De drev skole, de nyttet det skrevne ord. De mente det var mulig å före folket frem til å innse det godes egen verdi, slik at en gjorde det gode fordi det var tjenlig.

Den ene er död idag. Og den andre fortalte for en tid siden at han selv var helt enig med sin avdöde venn, som på dödsleiet hadde sagt: "Det er Kristus vi må bygge på."

Krigen, og alt det den förte med seg, hadde fått dem til å se at humanismen hadde spilt fallit. Der var ikke nok av det gode i mennesket selv til å heve det ut over sitt daglige jeg.

Det er dette **kirken** lærer, og alltid har lært, hvor den har levet etter Ordet. Det er dette som er kjernen i det kristne livssynet, og som gjör at det står avgjort i motsetning til alle andre som bygger på at mennesket i seg selv eier det faste punktet en må stå på for å kunne löfte idet hele.

For kristendommen - jeg foretrekker av flere grunner å nytte dette uttrykket i steden for kirken - sier det faste punktet ligger helt utenfor mennesket. Det ligger i den åndsmakt som går ut fra en personlig Gud. Denne åndsmakt er sentret i Jesus Kristus, som åpenbaret Gud for oss, og som bar lidelsen.

Det er Kristus som löfter mennesket op, og gjör det mulig å följe de lover som er nödvendige for felles **velvære**.

Hvad mer er, Gud selv, gjennem Kristus, har gitt lovene, satt normen. Det er pointet.

Autoriteten beror ikke lenger på ens egne tanker eller ens egen verdidom. Heller ikke får en linjene trukket av andre mennesker som ikke greier mer enn jeg selv - selv om de vet mer og er mer intelligente.

Linjene er trukket. Lov er lagt. Spörsmålet blir ikke lenger hvad jeg mener. Det blir om jeg ser loven og er villig til å böye meg for den. Punktet er fast, men vil jeg nytte meg av det.

Dette problemet er ikke bare interessant idag som tankeproblem. Det har vært diskutert för noen av oss var födt. Det er heller ikke av stor interesse hvad Pan og jeg kan filosofere om det. For hverken Pan eller jeg betyr stort når det gjelder for den enkelte å forme sitt livssyn.

Men det som interesserer er, hvordan skal framtiden bli? Det avhenger av hvilke principper som blir lagt til grunn for den. Tror vi at vi selv er istand til å trekke oss op av den kaotiske tilstand vi lever i og bygge en trygg framtid på humanistiske idealer, eller på rene materialistiske lover?

Eller mener vi at vi trenger et utenforliggende fast punkt som vi kan stå på og virke ut fra. Synes vi da å se noe slikt fast punkt i verden idag, eller leter vi fremdeles etter det?

Har vi formet vårt livssyn, så vi kan si med Luther: "Her står jeg, jeg kan ikke annet."

Kanskje vi enda ikke er kommet så langt. Kanskje vi enda tror oss å stå som

tilskuere - en helt uholdbar stilling - og sier som noen gymnasiaster engang sa til meg etter et foredrag jeg holdt på skolen deres: "Igrunnen har De rett, men vi er gymnasiaster og derfor tar vi det ikke så alvorlig "

I Deres virke idag vet De det nytter lite å si at vi ikke tar saken alvorlig. Der er stadig situasjoner hvor en må ta en avgjörelse på sekundet, og ta konsekvensen av den.

Det samme gjelder framtiden og Deres livssyn. Mitt livssyn har jeg bygget på kristendommen. Derfor tror jeg også på en framtid bygget på kristendommen.

Kristendommen byr ingen sötsuppe, har intet rum för drömmer om en bedre verden på grunnlag av utvikling og vekst etter etiske eller idelle linjer og lover, ut fra menne sket selv.

Den skjerer brutalt gjennem alt det og sier kort og godt: Kristus eller kaos

Den lover ingen gull og grönne skoger. Men den lover frihet bygget på en ren og sterk samvittighet som er vunnet ved soning og opgjör

Den lover ingen ros og ære, men krever sannhet i all ens ferd. Den lovsynger ikke den rene logiske fornuften som det eneste redningsmiddel Den stiller ved siden av den, ja over den, kjærligheten som livs regel Den alene har rum for og peker på seir over det aktuelle problemet med lidel sen

Alt dette med kraft i en gitt au toritet, en personlig Gud, åpenbart i Krist us og hans evengelium. Der ligger sentret

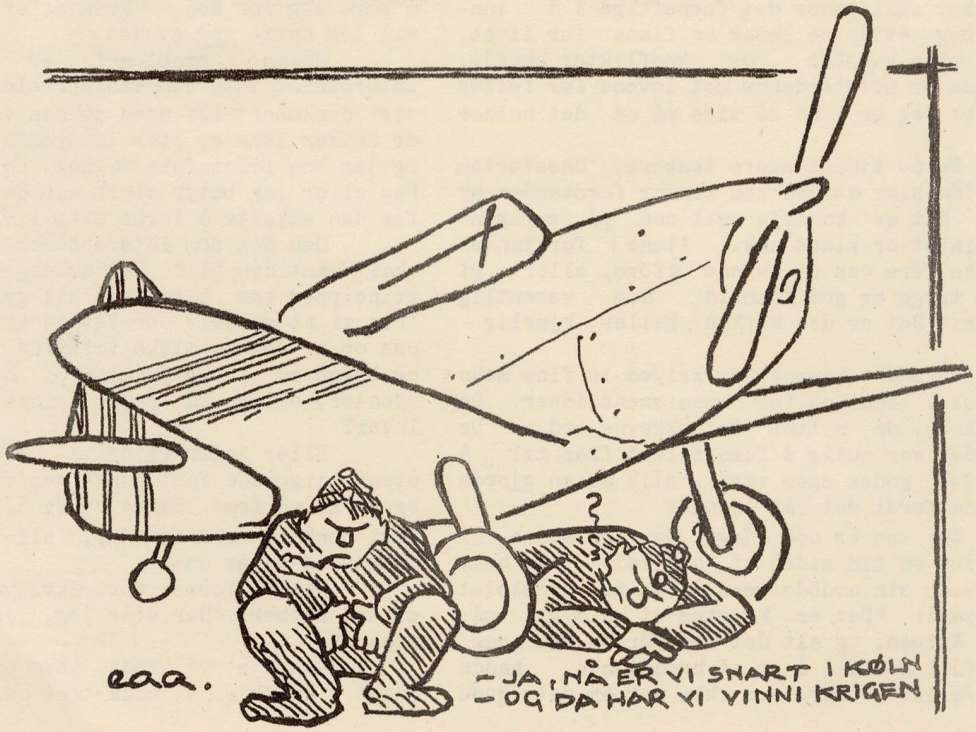
Ta det eller forkast det: Det står der likevel "Gud er Gud om alle land lå öde. Men tar du det, må du ta det helt Men neskelig lappverk, med lån fra kristen dommens ideer har vi alltid hatt nok av i vår kultur Det har aldri blitt annet enn lappverk av det, og duger lite til å bygge en framtid på

Men en framtid bygget på Guds lov ser jeg som den eneste sikre framtid for hver enkelt og for et helt folk Uten det grunnlag er jeg redd for at framtiden blir kaos og intet annet

En kan nå engang ikke godt löfte seg

Og så en takk til både Pan og alle de andre som jeg hadde den glede å være sammen med i Little Norway Tiden der vil alltid stå for meg som noe av min beste tid

Og lykke til i strevet for både dagen og framtiden





Impressions from a Journey through Central Muskoka

Near the heart of the Dominion
In the land of porcupine
You may form a new opinion
As to perfect camp design.

We who saw the splendid airmen
Where the masters them assign
Do respect the gracious chairmen
Who untangle every twine.

There they work as clerks or horsemen
In a camp of song and wine,
Bold and admirable Norsemen
From Japan and Argentine.

In a barn or hut or dog-house
You may rest your weary spine,
While in one tremendous log-house
All are taught to stand in line.

Some will wander in the meadow
Through the blooms of columbine,
While the others knead the bread-dough
Or go swimming in the brine.

Every kind of beasts and people
Do they in that camp combine,
And, the most impressive steeple
Shows a vivid freedom's sign.

Paradise for brave Norwegians,
Every airman's sacred shrine,
Per and Paal are forming legions
Backed by dogs and bears and swine.

Natives say the brave Norwegians
Help to make Muskoka shine;
And, that: "When they leave the regions
Human welfare will decline!"

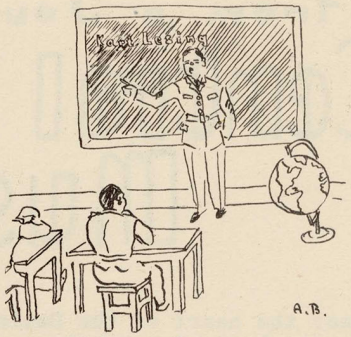
JALOUX



Julepresangen!

A.B.

SETT Å HØRT!!



A.B.

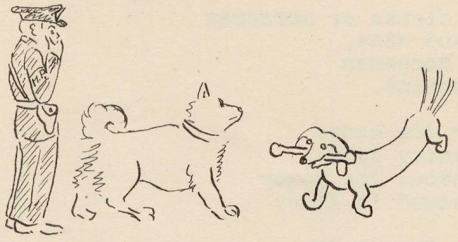
Følgende prinsipp gjelder som en god forsiktighets-**regel ved kartlesning:**
"Er det uoverensstemmelse mellom kartet og terrenget, kan man som regel gå ut fra at terrenget er riktig!"

Kanada-veteranen.



Drep meg konge, men ikke je med graut!

A.B.



Enemy Agent?

A.B.

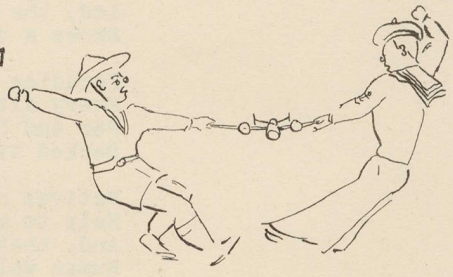


A.B.

"You know Norwegians are born with skiis on their feet!"



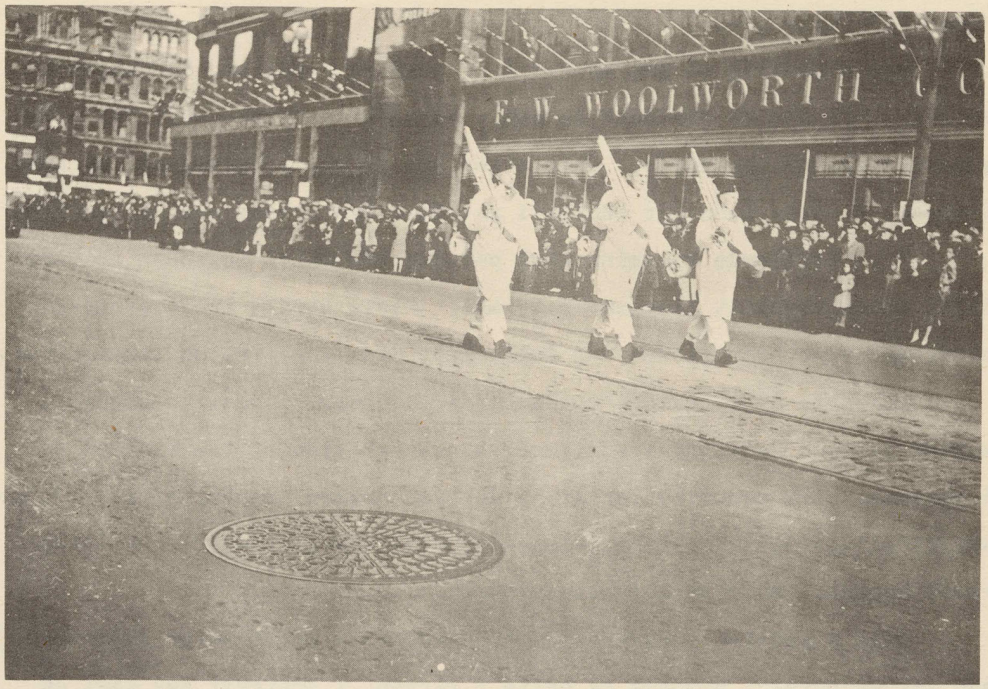
1



2

A.B

PARADE I BUFFALO



NORWEGIAN SKITROOPS TO JOIN IN BOND DRIVE.

THEY'LL AID SENDOFF OF SIXTH WAR LOAN DRIVE.

Dette var overskrifter- "headlines" i pressen i Buffalo. Men man kan tenke sig spenningen da ingen skitropp var kommen lördag aften, og söndag skulle paraden gå av stabelen.

Der forelå heller ingen bekreftelse, og håpet svannt omtrent totalt.

En hel blokk i Main Street var dekorert med norske flagg. Alle United Nations hadde sine seksjoner. En del vinduer var også dekorert med tilfeldig materiale som kunne skaffes tilveie, da alt ellers er på vandring.

Militære fra U.S. og Canada spör mig flere ganger, hvor er skitroppen. Jeg svor at de var på veien. Komiteen i U.S. treasury er også etter mig, og jeg svarer med smilende overbevisning: Alt under kontroll.

Der ankom et militærband på seksti mann, et kvinnekorps på like mange, fra Canada, men ingen fra R.N.A.F.

Runnt "suppertime" kunne man i lobbyen i Hotel Lafayette, H.Q. for paraden, se en molefunken sersjant optatt med betenkelige problemer, av hvilket det sikreste avgjort var et stiltiende forsvinnings-nummer fra hele greia.

Men plusselig så jeg en R.N.A.F. uniform i hallen. "Undskyll", sa jeg. "Jo det er nok det" sa han. Mere var det ikke sakt för alle gjenvordigheter var borte. Litt etter kom to til i farvannet, og hele troppen, 3 -tre- mann var samlet i geledd. Den norske ære var reddet!

I et strålende solskinn gikk paraden tre miles igjennem en overdådig internasjonalt flaggsmykket gate. Flere hundre tusen mennesker måtte det være, for gatene var fullpakket den lange vei på begge sider.

Tusenvis av soldater, musikkbands, kanoner, tanks, robotbombs, united nations avdeling i kostymer, brukte en time og tre kvarter for å passere. Vår centrale bekymring var den norske "kjempetropp". Etter det kanadiske musikkorps og kvinne-korps var Norge plasert, og foran robot bomben. En utmerket plassering.

Alle engstelse forsvannt da tre taktfaste men i polar skiutstyr, med ski på nakken, pompöse og hvite i farven, i kontrast mot kaki og blått, marsjerte i monumental værdighet. Det var uhyre plass foran og bak troppen, men netop denne ensomhet forhöiet værdigheten.

Höytaleren oplyste at det var units av ekspertskilöpere av den type som nu slåss med russerne i Nord Norge, akkurat nå. De var også anvennt som ski-instruktörer i U.S. arme.

Der var vel neppe noe som gjorde sig så godt med så lite i hele paraden.

Da troppen passerte den norske flaggalle, hvor den norske koloni hadde tatt stand, var det som det gamle frie 17 mai, hvor stemningen bruste med heia og hurra.

Vi burde ha hatt en "adskillig större tropp", men de tre gjorde sine saker meget rosverdig, og höstet de beste komplimenter fra komiteen i U.S. Loan Drive, hvilket jo var hovedformålet.

SGT. Olav Flatabö.

Juleglede!



"Nå blir vi både full og mett," sa kjerringen, hun slo brennevin i gröten.

BIDRAG TIL

"LILLE NORGE AVISEN'S"

JANUAR NUMMER

BEDES TILSENDT

FOTO-TRYKK

INNEN 10DE JANUAR.

Red.

ROYAL NORWEGIAN AIR FORCE
TRAINING CENTRE
PRINTING DEPT.
TORONTO, ONT. CANADA.

VI ÖNSKER ALLE I DE NORSKE VÆBNEDE STYRKER
EN GOD JUL OG ET GODT NYTT ÅR.

NORTH ATLANTIC AND GULF STEAMSHIP COMPANY

INCORPORATED

120 WALL STREET, NEW YORK

MERRY CHRISTMAS

WILLIAM A. HALL'S SON, INC.

ESTABLISHED 1837

CHAINS AND ANCHORS

TELEPHONE
BOWLING GREEN 9-0197

120 BROAD STREET
NEW YORK CITY

COMPLEMENTS

OF

OLAF HERTZWIG TRADING CO. INC.

EXPORT - IMPORT

42 BROADWAY N.Y.

SHIP REPAIRING
IN ALL ITS BRANCHES

H. W. RAMBERG, INC.

37 VAN DYKE STREET, BROOKLYN, N. Y.
Shop Phones: CUmberland 6 - 3960 or 3961
Residence Phone: VIrginia 3 - 4292

MACHINE SHOP • DIESEL WORK A SPECIALTY

B. C. BENDIXEN & P. T. JOHANNESSEN

SKIBSHANDLERE EN GROS

PROVIANT, DEKK - OG
MASKINREKVISITA
KJÖTT OG GRÖNNSAKER

33 PEARL STREET, NEW YORK

Telegramadresse: „BENJO"—ALLE CODER
Telefon WHitehall 4-6636

PORTLAND OFFICE:
NORDIC SHIP SUPPLY CO.
13 CUSTOM HOUSE WHARF,
PORTLAND, MA.



NILSEN & MILLS

Sail-Makers

Tarpaulins — Awnings — Boat Covers
Wind Sails — Cotton Duck — Cargo Slings
Hatch Tents — Flags

Day Telephone: WHitehall 4-7280
Cable Address: Sailduck

33 Pearl Street, New York City

GLEDELIG JUL OG GODT NYTAAR

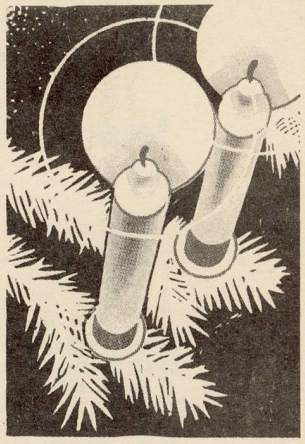
TIL

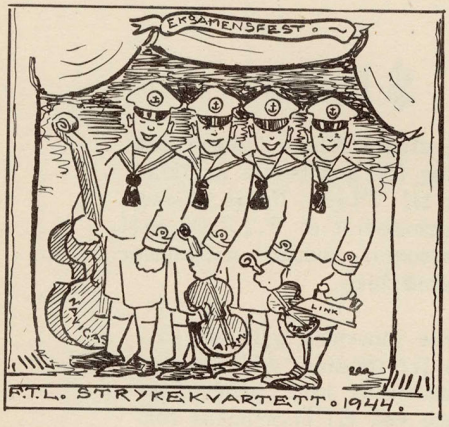
ALLE I LEIREN

FRA

PEDER PEDERSEN

(PETE THE NORSEMAN).

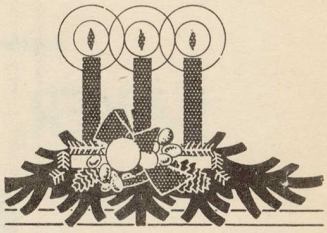




GLEDELIG JUL

OG

GODT NYTAAR



TIL ALLE I LEIREN FRA

ART I CHICAGO

NORSKE KLUB.

COSMOPOLITAN LINE

NORWEGIAN FLAG VESSELS

THEY ARE DOING THEIR PART . . . "KEEP 'EM SAILING"

COSMOPOLITAN SHIPPING CO. INC.

GENERAL AGENTS

"OVER A QUARTER OF A CENTURY OF CONTINUOUS SERVICE"

42 BROADWAY,

NEW YORK 4, N.Y.

AGENTS

ENGLAND
CANADA STEAMSHIP LINES (OVERSEAS) LTD.
44-46 Leadenhall Street, LONDON, E.C. 3
10 Victoria Street, LIVERPOOL

ERIC THORNTON & CO., LTD.
28 Baldwin Street, BRISTOL

*FRANCE
CONSORTIUM MARITIME FRANCO-ANERICAIN
1 bis Cite Paradis, PARIS
HAVRE, DUNKIRK, BORDEAUX, ST. NAZAIRE

*BELGIUM
AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON
2 quai Ortelius, ANTWERP

* As war conditions permit.

Established 1827

BAKER, CARVER & MORRELL

SHIP SUPPLIES, INC.

★

37 PEARL STREET
NEW YORK, N. Y.

201 SOUTH FRONT ST.
PHILADELPHIA, PA

$ 10.00

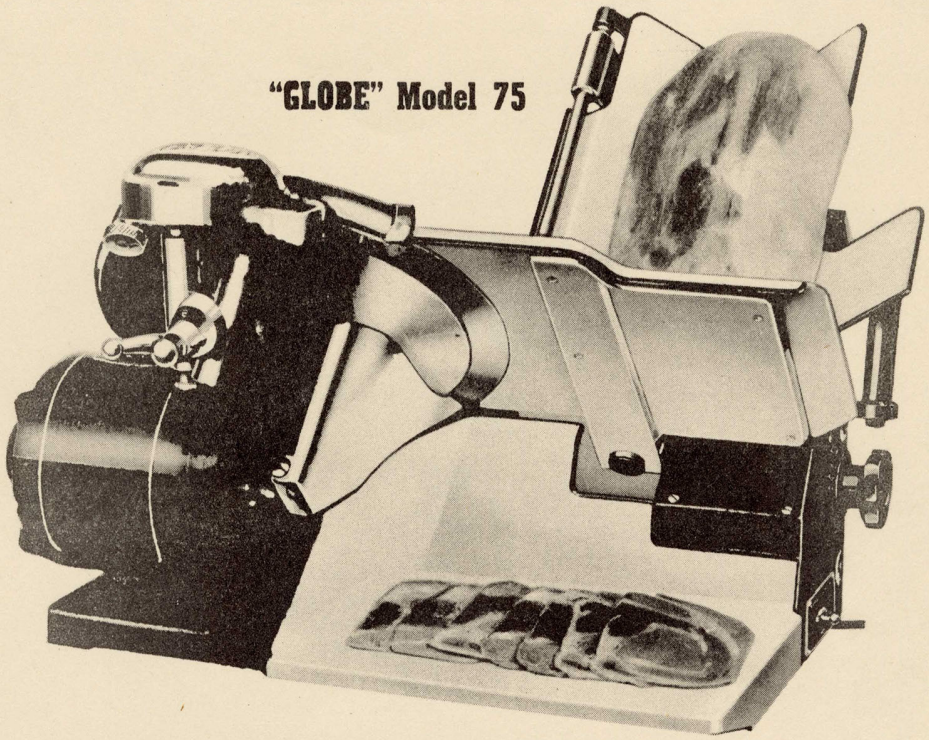
vil bli utbetalt hver måned som belønning for den besste artikkel innsent til "Lille Norge avisen" fra hvemsomhelst av F.T.L.'s militære personell, unntatt medlemmer av aviskomiteen.

Artiklene innsennes gjennem soldatenes tillitsmann, Lille Norge, og bedømmes av jury opnevnt av soldatene ved tillitsmannens forsorg. Merk artiklene "Præmiekonkuranse."

GLOBE GRAVITY FEED

AMERICA'S MOST POPULAR SLICER

"GLOBE" Model 75



In the GLOBE slicer, the food to be sliced is placed upon an inclined feed chute. It advances automatically, by the force of gravity, each time a slice is removed.

This simple, patented feature eliminates the necessity of feeding by means of spring pressure plates, clamps, or automatic mechanism. Gravity Feed is simpler, faster and more reliable.

GLOBE MASKIN
Pildammsvægen 1,
Malmø, Sweden.

MR. VIKTOR ÖSTHAGEN
Nordbygt. 5.
Oslo, Norway.

SINGER & IRMAO, LTDA.
Av. Rio Branco, 9
Rio De Janeiro, Brazil.

K. HERUD Y CIA, LTDA.
Casilla 2211
Santiago, Chile.

H. BERRY & CO.
568–580 Collins St.
Melbourne C. I., Australia.

GRAVITY FEED SLICING MACHINE CO., LTD.
20 Hammer Copse Road
Haslemere, Surrey, England.

GLOBE SLICING MACHINE CO., INC.

STAMFORD, CONN.



Gledelig Jul og de beste önsker
for det nye år –

THE T. EATON Co LIMITED
CANADA