

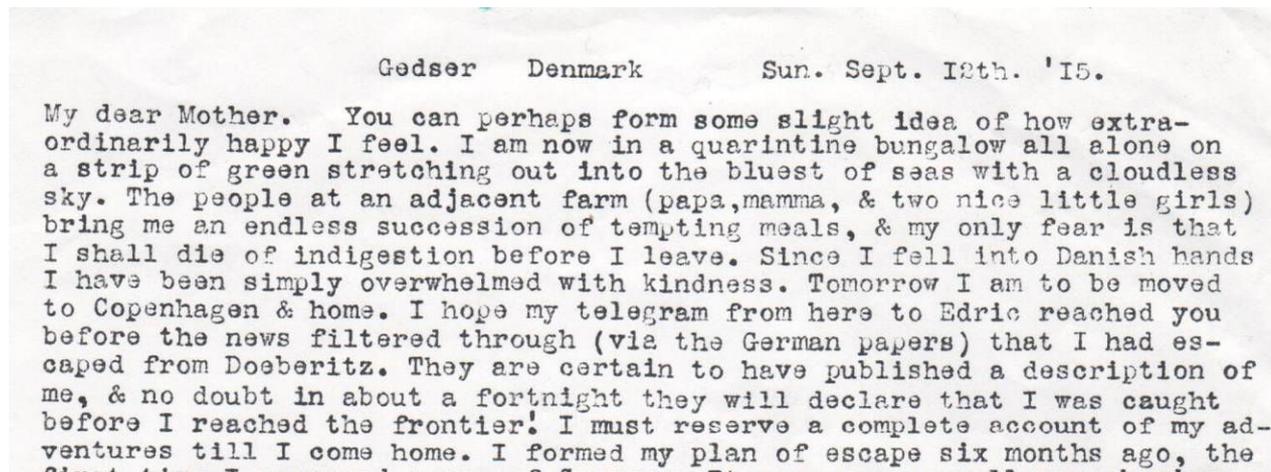
En flygtet Krigsfange

Dorothy 06. 07.2014

Ændret 06.11.2014

Sådan var overskriften til en kort notits i Næstved Tidende lørdag aften den 11. september 1915. Tidligere på dagen havde mandskabet på dampfærgen "Alexandrine", midtvejs mellem Warnemünde og Gedser observeret en lille båd med en mand ombord. De tog den op på dækket. Manden viste sig at være en englænder, som efter et års fangenskab var flygtet fra fangelejren ved Berlin og til fods havde tilbagelagt strækningen til kysten hvor han havde taget båden. I Gedser var han blevet overleveret til statspolitiet og ville blive sendt hjem til England.

Mere stod der ikke, men da jeg et år senere tilfældigt stødte på et brev som Gilbert Millar havde skrevet til sin mor, var jeg ikke i tvivl om jeg havde fundet den rette mand. Næsten et århundrede senere havde John, en grandnevø til Gilbert, været så venlig at lægge brevet på sin blog. Og med brevet kom lidt flere detaljer. Det var dog først ved læsning i rapporten Gilbert afgav vel hjemme i England, at hele historien kom frem om hvor modig og spændende flugten, som var gået forud for den sikre havn i Danmark, havde været. Ved nærmere bekendtskab forstår man, at man næsten ikke kunnet have forventet andet af denne sympatiske, initiativrige og begavede unge mand.



Gedser Denmark Sun. Sept. 12th. '15.

My dear Mother. You can perhaps form some slight idea of how extraordinarily happy I feel. I am now in a quarantine bungalow all alone on a strip of green stretching out into the bluest of seas with a cloudless sky. The people at an adjacent farm (papa, mamma, & two nice little girls) bring me an endless succession of tempting meals, & my only fear is that I shall die of indigestion before I leave. Since I fell into Danish hands I have been simply overwhelmed with kindness. Tomorrow I am to be moved to Copenhagen & home. I hope my telegram from here to Edric reached you before the news filtered through (via the German papers) that I had escaped from Doeberitz. They are certain to have published a description of me, & no doubt in about a fortnight they will declare that I was caught before I reached the frontier! I must reserve a complete account of my adventures till I come home. I formed my plan of escape six months ago, the

Gilbert Henry Millar var født i England i 1884. Middelklassefamilien boede i Hampstead Heath, London og havde en feriebolig i Wales. Faren Henry Edward var forretningsmand og moren Ada havde formentlig mere end rigeligt at se til med deres 11 børn, født mellem 1880 og 1895. De havde dog også de tjenestefolk og nannies der skulle til, og børnene blev opdraget og uddannet til at være gode solide borgere i Storbritannien, som den så ud i slutningen af 1800-tallet. Gilbert var den tredje ud af deres 6 sønner. Deres anden søn Cecil døde som 13-årig i 1896, 5 måneder efter de yngste, tvillingepigerne Olive og Violet var blevet født.

Gilbert fik som sine brødre en god uddannelse på kostskolen Rugby og læste videre på Pembroke College, Cambridge. Her tog han en double bachelor til højeste niveau i "Mathematical and Mechanical Triposes". Fra 1907 arbejdede han i 3 år for London and North Western Railway som ingeniør. Dygtig må han have været, for i 1910 fik han arbejde på the National Physical Laboratory. Det er Storbritanniens nationale

metrologiske institut, hvor det ikke er vejret de forsker i, men mål og anvendt fysik. Med domicil i Bushy House, var den ny udvidelse af Kew Observatory, et af de første laboratorier i verden til den slags. Ved åbningsceremonien i 1902 sagde Prinsen af Wales at han forstod stedets formål var "to bring scientific knowledge to bear practically upon our everyday industrial and commercial life, to break down the barrier between theory and practice, to effect a union between science and commerce". Det må have været spændende pionerarbejde de havde med at gøre i det nyindrettede center hvor Gilbert var assistent ved skibsafprøvningsbassinet. Det var klar til brug i september 1910, 150 m. langt, 9 m. bredt, med en dybde i midten på 3,75 m. og kunne indeholde 5.000 tons vand. Midt i 20-erne og ugift boede han ganske tæt på sit arbejde i Teddington, og man kan forstille sig at NPL har været den rene legeplads for den nørdede unge mand.



Skibsafprøvningsbassinet under opførelsen

Hjemme hos forældrene, i deres store hus "Heathdown", var der stadig et mylder af børn, nu i voksenstørrelse. I folketællingen fra 1911 kan ses at Gilberts 4 brødre på 30, 23, 22 og 18, og 3 af søstrene på 20, 15 og 15 stadig boede hjemme. Edric var tjenestemand i "the Treasury", Ion og Herbert arbejdede på kontor, medens Basil skulle til at læse på Oxford Universitet. Pigerne beskrives simpelthen bare som ugifte! Og mon ikke der har været liv og glade dage i hjemmet, og en lys fremtid lå forud for alle. Datteren Doris Marguerite var blevet gift i 1907, og familien var allerede udvidet med et par børnebørn. Familien havde et stærkt sammenhold, og holdt også gerne lange sommerferier i deres kystejendom i Wales. Men ulykkerne var lige om hjørnet. På et ophold ved huset Caean Capel i Carnarvonshire døde familiens overhoved Henry Millar. Hvad der skete helt nøjagtigt er uklart. I familien går historien at den 55-årige faldt ned fra en klippe. I skifteretten er noteret at Henry Edward Millar sidst blev set i live den 19. februar 1912, og at hans lig blev



Henry Edward Millar

fundet den 6. marts på strandbredden i Nevin dvs. i nærheden af deres feriehus. Hvad der end skete, må det have været ganske pinefuldt for familien at miste mand og far på denne måde. Endnu et dødsfald ramte familien i august året efter. Gilberts bror Herbert døde kun 24 år, det var dog på et sygehus. Da familien samledes året efter, den 14. juni 1914, var det i glæde. Winifred blev gift med lægen Frangeon Roberts. Mon ikke familien, kommet over den værste sorg, nu så frem til at kunne nyde den lange sommer, som lå forud uden for mange bekymring.

Man kan gøre sig nogle overvejelser om hvordan nyheden om hvordan nyheden om krigen mod Tyskland er blevet modtaget i middelklassefamilien med 4 sønner og et par svigersønner i alderen fra 22 til midt i 30-erne. Der var ikke værnepligt, og ingen af dem havde haft noget med militæret at gøre, de var intellektuelle og forretningsfolk. Der er ingen tvivl at de har følt, måske blandt meget andet, en patriotisk iver til at gøre deres pligt. Ion Keith Millar, Gilberts 3 år yngre lillebror, meldte sig en af de første dage som menig til 10th Royal Fusiliers. Træning skulle der til og det var først i juli 1915 han kom af sted til Frankrig. Gilberts interesser var helt klart ovre i det maritime, og i hans militærdokumenter er han beskrevet som uddannet i "naval architecture" og kyndig i sømandskab inklusive kystnavigation. Ferieturene til Wales var blandt andet gået med at sejle. Det må have været oplagt for ham at søge ind til the Royal Navy Volunteer Reserve som han gjorde få dage inde i krigen, den 8. august 1914.

ROYAL NAVAL DIVISION
HANDYMEN TO FIGHT ON LAND & SEA

1ST BRIGADE
BATTALIONS:
"BENBOW"
"COLLINGWOOD"
"HAWKE"
"DRAKE"

2ND BRIGADE
BATTALIONS:
"HOWE"
"HOOD"
"ANSON"
"NELSON"

RECRUITS WANTED

RECRUITS WANTED

VACANCIES FOR RECRUITS BETWEEN THE AGES OF **18** AND **38**
CHEST MEASUREMENT. 34 HEIGHT. 5 FT. 3½ IN.
PAYMENT from 1/3 per day. **FAMILY ALLOWANCES**
Besides serving in the above Battalions and for the Transport and Engineer Sections attached.

MEN WANTED
who are suitable for Training as Wireless Operators. Signalmen and other Service with the Fleet.
Apply to The Recruiting Office, 112 Strand, London, W.C.

J. MILLES & CO. LTD., Printers, 60-70, Wardour Street, London, W.C.

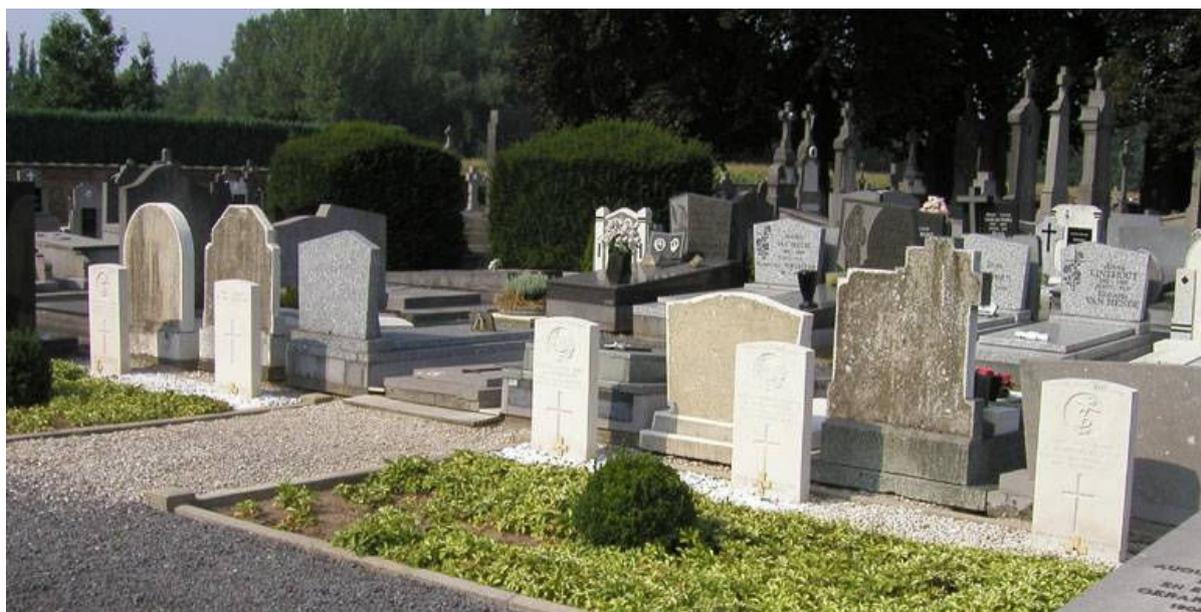
Tre nye Naval Brigader blev oprettet med 4 bataljoner i hver, opkaldt efter de største flådebyer eller berømte søhelte. For Gilbert blev det hverken hos Drake eller Nelson, Plymouth eller Portsmouth men hos Benbow, en for mig ukendt, men for maritimhistoriskkyndige formoder jeg kendt admiral. Så mange havde imidlertid meldt sig til, at der faktisk ikke var arbejde eller plads på skibene til dem alle. En af dem var i øvrigt præmier minister Asquith's søn. Disse mænd, som havde valgt flåden, skulle i stedet deltage i opgaver på land. Gilbert skulle være signalgast, og efter nogle ugers træning i England kom bataljonen hurtigt af sted. 80 % af dem uden almindeligt udstyr som madlavningsgrej og vandflasker. Uniformer nåede de heller ikke at få, og ældgamle var de våben, de var blevet udstyret med tre dage inden afrejsen. I begyndelsen af oktober rykkede de over til Dunkirk.

Slaget om Antwerpen var i gang. Winston Churchill, flådechefen, var ovre for at tage stilling til hvordan belgierne kunne hjælpes bedst muligt, og det var med hans brigader af friske nytilmeldte frivillige. Gilbert med Benbow og andre fra RNVr rykkede til byen. Det blev vist deres ilddåb for alvor, men de fik kun et par dage inden de, allerede om aftenen den 8. oktober, måtte trækkes ud igen. Tyskerne havde held med deres taktik, og allerede den 10. gav den belejrede by Antwerpen op. Antal døde briter var 57, og med 138 sårede, men lige så væsentligt var de ca. 2500 mænd fra flådebataljonerne, som efterfølgende forsvandt fra

de kæmpende styrkers rækker. 1500 flygtede over grænsen til Holland, hvor de blev interneret for resten af krigen. Gilbert Millar, signalman i RNVR blev taget til fange af tyskerne.

I en rapport Gilbert afgav til de britiske myndigheder året efter beskriver han sin tilfangetagelse i detaljer. Han var sammen med 600 fra the Naval Brigade, 300 marines og 400-500 belgiere på et tog på vej væk fra Antwerpen. Lidt før kl. 11 om aftenen den 8. oktober ved Moerbeke, ca. 40 km vest for Antwerpen, blev toget afsporet, og efter en kort træfning med tyskerne gav de op. Det lyder til at være gået temmelig udramatisk til. Dog nævner Gilbert at nogle marinere, som ikke havde været klar over, at officererne på de togrejsendes vegne lige havde overgivet sig, skød nogle tyske soldater. Med det taget i betragtning mente Gilbert at briterne, i første omgang, fik en rimelig behandling. De blev kropsvisiteret med let hånd og fik lov til at beholde penge og personlige ejendele. Efterfølgende marcherede de til kirken ved Exaarde.

Undervejs skete en episode, som Gilbert ikke selv overværede fordi han gik bagest i rækken, men som han selvfølgelig hørte om senere. En af krigsfangerne prøvede at flygte, og i den efterfølgende skærmydsel blev et antal, op til 10, krigsfanger skudt. Deres ledende officer Lt. Commander Hanson forsøgte at standse den tyske soldat i at skyde, forgæves og med alvorlige konsekvenser for ham selv til følge. Krigsfangerne ankom til kirken i de først timer den 10. oktober, hvor de måtte finde sig til rette så godt de kunne. En anden beskrev hvor "mærkeligt" det havde været. Ingen kunne sove trods overvældende træthed efter marchen, og eneste mad de fik, var ifølge ham et stykke brød og en lille terning ost. Gilbert siger de fik en absolut minimal mængde mad, for ham et stykke brød og lidt "kogt kø". Man kan godt forstå deres overgearede tilstand efter ugen de lige havde gennemlevet, og de bekymringer de måtte have haft om hvad der nu skulle ske i deres nye situation som krigsfanger. Slemt må det også have været, da 5 af de skudte kammerater døde. Lt. Commander Hanson, Benbow Bn., var blevet arresteret. Selv om både de britiske flådeofficerer, og den tilstedeværende overordnede tyske officer prøvede at redde ham, kom ordren fra oven. Oswald Hesketh Hanson, i det civile jurist, blev skudt af en "firing squad" allerede om formiddagen den 10. oktober.



Exaarde kirkegård

Efter endnu et døgn i kirken, hvor de døde blev begravet i kirkegården, marcherede de til jernbanestationen i Termonde. Undervejs løb deres tyske vagter ud på markerne og samlede roer op, som de smed til de sultne krigsfanger. På stationen fik mændene et par stykker kød med en mundfuld sovs inden de blev sat på et tog som skulle transportere dem til deres endelige mål Döberitz. De var 35 mand og 2 vagter i hver deres lukkede togvogn, og rejsen tog 4 døgn. Den eneste mad de fik, var da toget gjorde ophold to gange, til aftensmad suppe, og morgenmad med brød, pølse og kaffe og ellers kun lidt brød. Drikkevand var der heller ikke nok af. Gilbert var også her realist og noterede at "there was no actual brutality on the part of the guards".

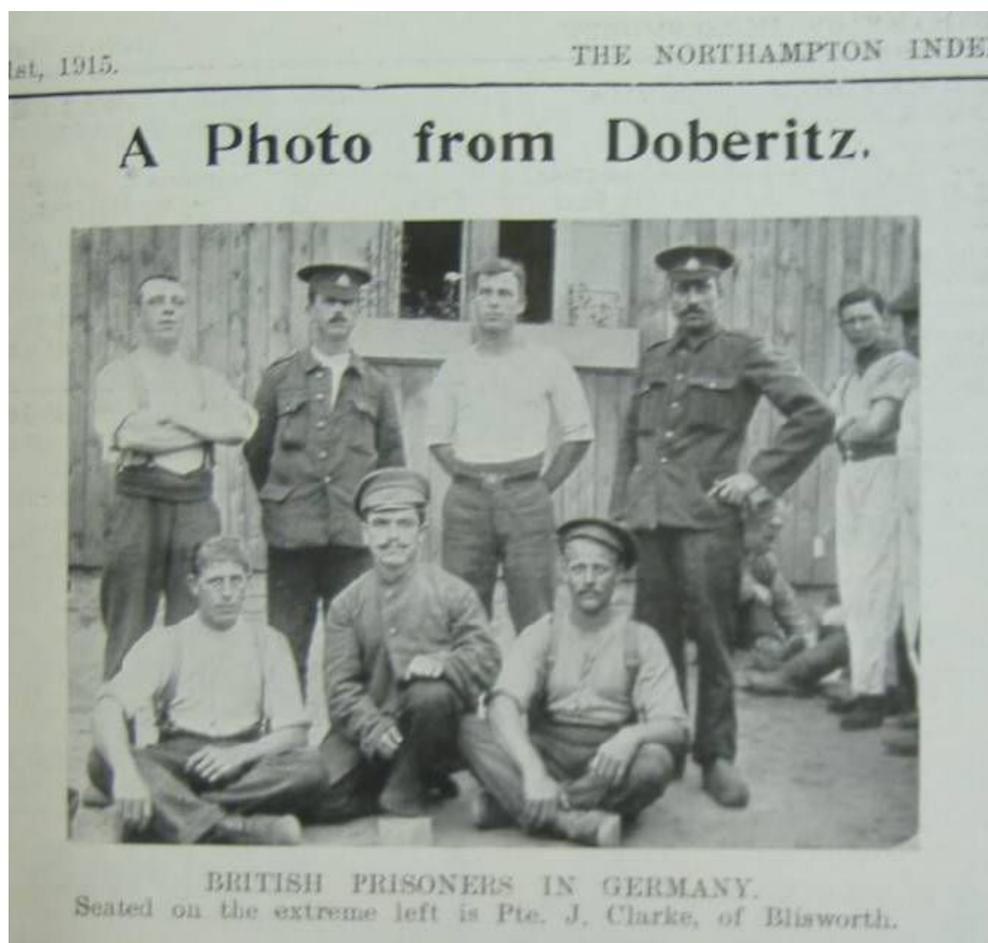
Fangelejren Döberitz lå 8 km. vest for Berlin. Den tyske hær havde overtaget landsbyen i 1894 og etableret et stort militært anlæg med øvelsesterræn m.m. her. De første 2500 britiske soldater var allerede 6 uger tidligere blevet interneret i lejren, nu kom Gilbert og de andre flådens-mænd, for kort efter at få selskab af 1000 franskmænd og belgiere. Først i november kom lejren også til at rumme 5000 russere. Forholdene var slette. De opholdt sig i nødtørftige telte med meget primitive sanitære faciliteter, og maden degenererede i kvantitet og kvalitet som ugerne gik. Der fandtes dog en kiosk hvor brød og lidt diverse kunne købes hvis man havde penge.

Tyskerne arbejdede imidlertid på sagen, og nogle af krigsfangerne blev flyttet til en ny lejr, stadig i Döberitz, med træbarakker i starten af december. Vinteren var hårdt at komme igennem, flere boede stadig i telte dog af en bedre slags, og med trægulve og elektrisk lys. Køkkener, gode toiletter og badefaciliteter med varmt vand blev etableret. Madplanen efter april 1915 stod på grød til morgenmad kl. 5.30, grønsagssuppe med lidt hestekød eller tørret fisk en gang imellem til frokost kl. 12.30, og te eller kaffe og lidt ost eller sild kl. 18.00 til aftensmad. Margarine kunne næsten altid købes i kiosken, dåse mælk, honning og sardiner lidt sjældnere medens der var rigelig frugt, agurker og salat til en billig penge om sommeren. Problemet nu var, efter brødreguleringen var trådt i kraft, at de ikke længere kunne købe brød.

Krigsfanger kunne få tilsendt pakker med fødevarer hjemmefra. Man kan ikke tro andet end at Gilbert har fået sendt i rigelige mængder fra sin store velhavende familie. Ikke mindst fra sin lillesøster Olive, nu 19 år gammel, som betragtede Gilbert som sin yndlingsbror. Om maden serveret i lejren mente han at grøden var af ringe kvalitet, suppen kunne aldrig betegnes som god, og osten så dårlig at man ikke fristedes af den. En anden krigsfange i Döberitz, også RNVR dog Collingwood bn., Petty Officer Alick Picton-Warlow, fik gode pakker fra sin hustru. I breve til Camilla fortæller han at det tilsendte f.eks. "bacon and cheese arrive in splendid condition". Han var ikke mindst glad for brødet hun sendte. Allerede i løbet af foråret gik den driftige Camilla Picton-Warlow i gang med at organisere the Bedford Bread Fund, som sendte frisk hvedebrød til krigsfangerne. Så stor succes fik de med det, at britisk Røde Kors overtog det, og etablerede "The Copenhagen Bureau".

Med forårets komme og nogenlunde forhold fik Gilbert andet at bekymre sig om. Han skrev et postkort til sin mor i april, som umiddelbart ser ud som det rene vrøvl. Han må have haft aftalt med sin storebror Edric, at vigtige beskeder skulle skrives i kode. Ved at bruge første bogstav fra hvert ord stod "Going to make us work farms, urge Government protest". Edric fattede at Gilbert var urolig over at de ville blive lejet ud til at arbejde ved landbrug over hele Tyskland. Han frygtede at forholdene blev dårligere, kommunikationen ville blive vanskelig, og pakker ikke ville nå frem. Edric tog sin brors besked alvorligt, og videresendte Gilberts postkortbesked til the Foreign Office. I det venlige svar derfra forklaredes at ifølge Haig konventionen af

1907, "The State may employ the labour of prisoners, according to their rank and capacity. The work shall not be excessive, and shall have no connection with the operations of the war". Fangerne måtte godt sendes ud til ikke krigsrelateret arbejde, så der var ingen grund til at føre sagen videre.



Der bliver påpeget i artiklen at de har blomster plantet i vindueskassen

Det gik ikke så galt for Gilbert og de andre krigsfanger på Döbertitz som han frygtede, i hvert fald medens han var der. Han mente at Kommandanten Alberti gjorde hvad han kunne for dem og organiserede lejren på fornuftig vis. Reglerne om krigsfangearbejde blev fulgt. I de første måneder var det for det meste opgaver af "arbejdsmand" typen, vel nok blandt andet med indretningen af selv lejren. Gilbert går så langt som til at sige at, "sometimes the work was quite pleasant" og "if the guards were good it often happens that hardly any work was done all day". Men ellers var det 9 timers arbejde om dagen, dog ikke på søndage som holdtes fri. Så kom foråret hvor der blev efterlyst frivillige til det nye "farming system" som Gilbert var så urolig over. Da ingen meldte sig blev det ønskede antal udpegede af de overordnede krigsfanger. De blev så sendt ud til at arbejde på gårde og fabrikker. De fik løn, ordentlige mad- og boligforhold, men måtte arbejde 12 timer om dagen. Men Gilbert slap vist for den fornøjelse!

Straffet er Gilbert vist heller ikke blevet. Han beskriver brugen af "pælen" som straf for rygning i barakkerne, men som ikke havde været brugt længe på briter. Også i de første måneder af 1915 var flere briter, i bar overkrop, blevet pisket. Denne staf blev givet f.eks. for fuldskab, spiritus havde været smuglet ind i lejren. Ellers var straffen 3 dage i cellen på vand og brød, men kunne også være tilbageholdelse af

breve og pakker. Tyskerne skulle bare have vidst, at den stille og rolige Gilbert sendte beskeder hjem i kode, og med stor interesse noterede alt der skete omkring ham i hovedet, og ikke mindst hvad der foregik i den tyske træningslejr som lå ved siden af krigsfangelejren.



Gilbert var, de første mange måneder han var i Döberitz, overbevist om at der ingen mulighed var for en vellykket flugt fra lejren. 4 russere som var uden for lejren på dagsarbejde var flygtet i december 1914. Men gav op efter 60 km og vendte tilbage da en af dem var blevet syg og vejret var dårligt. Sikkerheden med udearbejdende blev derefter skærpet. I løbet af sommeren var en del russere flygtet fra deres arbejde på gårde, hvor de var udstationeret, og nemt kunne stikke af fra. Men ifølge Gilbert blev 19 ud af 20 fanget igen inden de var nået langt. De blev bragt tilbage til lejren, bundet i 3 timer til et træ med et skilt med "deserter" malet på, og fik en tid i cellen bagefter. De havde alle været temmelig uforberedte og havde taget flugten i deres uniformer, angst for at de ellers, hvis pågrebet, ville blive skudt som spioner.

Da det i løbet af foråret blev klart for Gilbert, at tilværelsen som krigsfange havde lange udsigter, tog han overvejelserne omkring flugt op til revurdering. Gilbert havde allerede i februar fået fat i et lille kort over Tyskland fra en civil russisk krigsfange. Det viste kun militærposter og floder, men det var nok til at han udformede sin plan for flugten. Indlysende for ham var at ruten lå nordpå til havet, og med en stjålet robåd til Danmark. Det var den korteste afstand uden militærbyer eller hovedveje at styre udenom, og de ville ikke forvente at kigge efter ham i den retning. Han ville også slippe for at krydse en højtbevogtet grænse, og mente at bare han nåede væk fra kystbevogtningen, var der en rimelig chance for at blive samlet op af et neutralt skib. Gilbert drøftede sin plan med et par venner, som dog ingen tiltro havde til at det kunne lykkes. Han ville i øvrigt helst af sted alene, for sådan mente han chancerne for succes var størst. Alle de mulige vanskeligheder vennerne diskede op med var han overbevist om nok kunne klares, men det kunne blive svært at få den stjålne båd i vandet alene. Bedste tid om året at prøve ville være i marts eller september, og det skulle times til at være 4 eller 5 dage før fuldmåne af hensyn til lyset om natten. Gilbert var begyndt at lære tysk, men turde ikke satse på at rejse med tog noget af vejen da han nemt ville kunne afsløres som brite. Han ville gå hele vejen. Tanken om flugt lå nu altid lige under overfladen, og Gilbert fortsatte med at skaffe nødvendigt udstyr til lejlighed bød sig.

Første problem var at komme væk. Det ville være nemt nok, vurderede han, at slippe væk medens de var ude af lejren på arbejde. Men de vidste aldrig på forhånd hvor de skulle hen, og det ville være umuligt at tage alt med til flugten hele tiden. Det måtte så blive inde fra lejren om aftenen. Det følte håbløst da lejren var "surrounded by two formidable barbed wire fences with sentries in between, and brilliant electric lights". Gilbert øjnede en god, og måske eneste chance da de fik at vide de skulle flyttes i starten af september. De fleste af krigsfangerne skulle over til en lejr i Dyrotz, medens 1000 blev i Döberitz. De skulle rykke tilbage til den gamle lejr, hvor de havde været tidligere. Hele den omfattende operation skulle tage fra mandag til lørdag. Gilbert var i det første hold som flyttede. Processen krævede at der var bevogtning over to lejre samtidig, og det klaredes ved at mandskabet deltes. Dvs. at kun 5 vagter overvågede lejren Gilbert var blevet flyttet til. Den gamle lejr havde tillige kun et hegn, som kun delvist var af pigtråd. Gilbert fik lige pludselig travlt, for nu var chancen der.

Tre ting var absolut nødvendige; et kort, en lygte og et kompas. Han havde prøvet i månedsvis at skaffe et brugbart kort uden held. Nu fik han lov til at låne et fra en ven, "15 miles to the inch", som viste alle de vigtige steder med antal indbyggere, floder og jernbanelinjer. Kortet tegnede han af på noget tyndt papir. Han havde allerede skaffet et dårligt kompas fra en flygtet russer som var blevet genfanget. Til Gilberts store held, fik han i dagene op til flugten skaffet både et bedre kompas, og en elektrisk lygte igennem en civil tysk borger. Han bestilte noget hvid oliemaling til at farve sit hår med, men det nåede han ikke at få. Det lykkes heller ikke for ham at købe en rygsæk, så den måtte han selv sidde og sy ud af en lærredstaske han havde. Så var den sidste praktiske forberedelse klaret. De sidste par dage i lejren undersøgte han pigtråden og et plet i mørket på østsiden, mente han måtte være det bedste sted at bryde ud igennem.

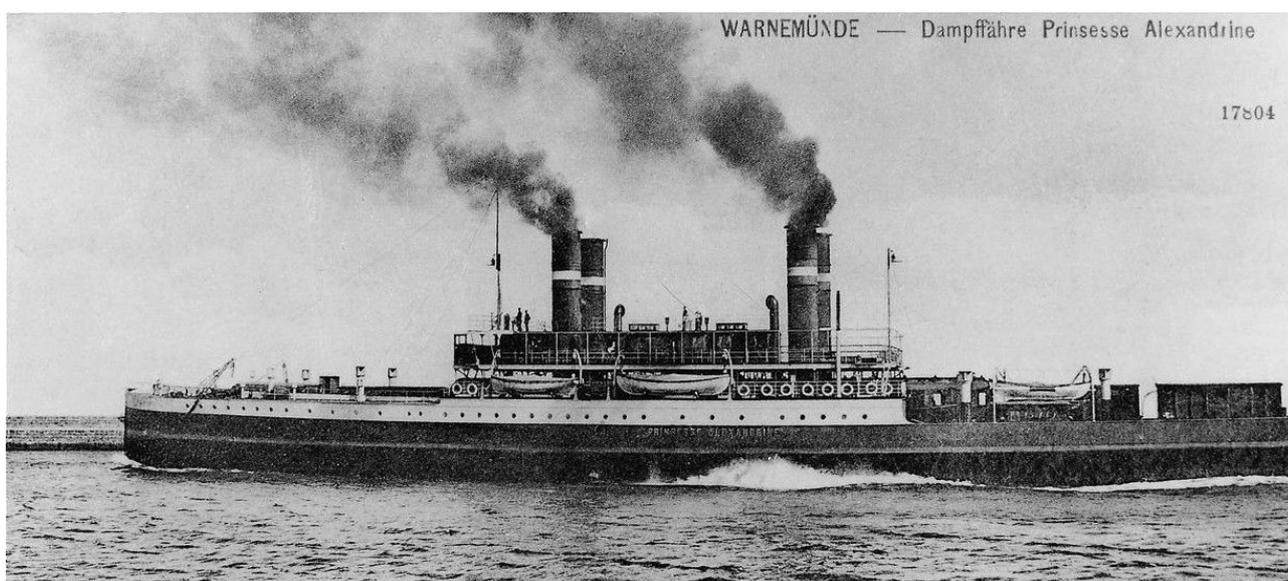
I rapporten beskrev Gilbert sin flugt ned til de sidste detaljer. Han var klædt som sædvanlig i et par gamle sorte krigsfangebukser, nu med de gule striber fjernet, en blå trøje og en brun "cardigan" jakke. Han havde flere sæt undertøj på og havde en let mørkegrøn frakke med. Med sig havde han en sort silketørklæde, et uldent halstørklæde, en filthat, et par strømper, en kniv, en blyant, en saks, barbergrej, sæbe, sort skosværte og skobørste, en kam, en neglebørste til tøjborstning, vaseline og boric pudder til sine fødder, de to kompas, kortet, lygten, et lommespejl, 2 æsker tændstikker, nål og tråd, 3 lommetørklæder, et håndklæde, snøre til støvlerne, snor og metaltråd, en ølflaske til vand, 2 et-punds dåser proteinkiks, et lille stykke ost, 2 små pakker chokolade og noget tørret kød. Det sidstnævnte kunne han godt have undværet, for det gav for stor en tørst og det viste sig at være svært for ham at skaffe tilstrækkeligt rent drikkevand. Rygsækken har været godt fyldt.

Fredag den 3. september kvart i ni om aftenen brød Gilbert ud. Vagterne stod 50 meter væk, men hverken de eller nogen af hans medfanger opdagede hans flugt. Det var først næste morgen kl. 6.30 at han blev savnet. "Crawled about three hundred yards till I gained the shelter of a wood. Had now to cross the railway which at this point was well guarded and brilliantly lighted." Og så var han på vej. Gilberts beskrivelse af den livsfarlige flugt fylder 9 sider, og er meget spændende læsning. Hans knivskarpe opfattelsesevne og kloge hurtige respons på de konstante udfordringer, parret med hans udholdenhed og mod gjorde at han var en af de få det lykkedes for. Det tog Gilbert en uge at gå fra Döberitz til kysten, en uhyre fysisk krævende tur med for lidt mad og vand, vådt tøj, søvnmangel og den konstante angst for at blive afsløret. Stille og roligt klarede han prøvelserne som de indtraf, indtil han om aftenen den 10. september nåede kysten hvor der lå en hytte ved stranden. "Needless to say I was soon inside and had a welcome meal of "kriegsbrod", castor sugar and cold coffee". På kortet han havde tegnet op til turen har

han med rødt tegnet ruten han endte med at tage, med endestationen Müritz hvorfra han sejlede med kurs mod Danmark.

Gillberts rapport om flugten slutter 10. september *“Of the two skiffs I chose the one highest up the beach, as having the smaller beam, but being very tired as usual I had great difficulty in launching her. She was about 12 feet long, and rather leaky, but the thoughtful owner had left a bailer in her. I got afloat at 1.30 a.m., and set a course about N.30W (true) for Gedser, steering by the stars till daylight. I had not intended to start so late in the night, but the weather was ideal with only a light Wly. breeze, and having left tracks so close behind me it seemed much more risky to wait till the following night. The distance to Gedser was 22 sea miles, so there was no time to lose and I pulled steadily and hard till it was light. There were 5 small patrol boats off the coast, and a ship’s searchlight could be seen sometimes away to the N.30W. The patrol ships, which carried the usual lights, described a series of overlapping ovals, going about 6 miles out to sea, but I managed to get past unnoticed. At daybreak they were all out of sight, as was the hated Deutschland.*

Two small tramps were crossing my bows and I had a little breakfast while I let them go by. Soon I saw the train-ferry coming out of Warnemünde followed by another steamer, and I realized that she would come rather close to me. Whilst at Döberitz I had tried to get hold of a German time-table to find out whether the boats on this route were German or Danish, but failed to get one. I took this boat for a Dane owing to her gay colours. I hailed her skipper, and after receiving his assurances that she was a Danish ship and bound for Gedser, I requested him to take me on board, telling him that I was an escaped British prisoner. He at once consented and I was soon on deck, and the skiff hauled up after me. This was just half way across at 6.15am. There was only a goods train on board and no passengers, and I was accorded a most hearty welcome. The second steamer, which passed us while I was being taken on board, turned out to be a German train-ferry running on the same route. On arrival at Gedser the skiff was sent over to the German boat with compliments and thanks, and I was taken charge of by the police. I spent two days in a quarantine bungalow at Gedser and was then taken to Copenhagen and kept for four days in the Oresunds hospital, after which I was released and repaired to the British Consul, who fitted me out and sent me home, via Bergen. I reached Newcastle on the 23rd.



Og resten af brevet.

ventures till I come home. I formed my plan of escape six months ago, the first time I procured a map of Germany. It was a very small one showing only the military posts & more important rivers, but it struck me at once that the thing to do was to make due north to the sea, steal a rowing-boat & row across here, which is exactly what I did. We were shifted from the new camp at Doeberitz (about 1000 or 1500 English, French & Belgians) back to our old original camp, while the rest of the prisoners were sent off to another camp at Dyrotz (5-7 miles away). The moving process lasted from Monday to Saturday, & during this period there were only 4 or 5 sentries posted round the old camp, the usual number remaining round the old one. I was in the first lot to move (on Monday) & hastily completed my preparations & broke out of camp at 8.45 p.m. on Friday Sept. 3rd, carrying my gear (about 10 lbs) in a little rucksack I had made. I got 15 miles across country during the night, and afterwards marching by night & sleeping in the woods by day I reached the coast in 7 nights, being seen by no one except a few peasants. I had several narrow escapes of course but I shaved off my moustache & beard the first morning & passed for a workman all right. On Friday night last (10th) I struck the shore just east of Warnemunde, & found a low sandy shore just backed by woods, along which I walked for some 7 or 8 miles till I finally found two small skiffs & after half an hour's search found a pair of sculls & rowlocks under a house near by, launched the smallest boat with my last ounce of strength & set off at 1.30 a.m. for Gedser, beautiful fine night & smooth sea. There were 5 guardships cruising off the coast but my luck held to the end, & though they made circles all round me I got clear through & at 6.15 a.m., when half way across (it is about 25 miles) I was picked up by the Danish train ferry steamer & brought in here. A German ferry boat was 400 yards astern at the time! It was the hardest week's work that I have ever had but well worth it. When I stripped for a wash on the steamer I found I had lost nearly all my flesh, having had to live on 6 Plasmon biscuits a day, and pears & plums which I stole en route. I am now absolutely well though - the doctor examined me yesterday. I look forward immensely to seeing you again. Afraid I shall be quarantined again I get to England but should see you within a month from now, perhaps sooner

Your loving son,
Gilbert H. Millar.

To dage senere, søndag 12. september i sikkerhed i Danmark, skrev Gilbert det omtalte brev til sin mor. Her beskrives kort flugten som han efterfølgende regnede ud til at være ca. 190 miles. Og mon ikke Gilberts mor og de mange søskende har været lige så "extraordinarily happy" som han var, over at han var sluppet ud af fangenskab og Tyskland i god behold. Gilbert tilbragte et par dage i Gedser, og som nævnt blev en kort notits om ham bragt i lokalavisen. En uge senere blev der igen taget flygtende krigsfanger op af færgen mellem Warnemunde og Gedser. Denne gang var det 3 russere som havde været i fangelejr i nærheden af Stralsund. Ved omtale af dem i avisen blev bragt et foto. Lokalhistorisk arkiv i Gedser har desværre ikke noget, foto eller andet, om Gilbert og hans dage i byen. Berline Tageblatt bragte en længere artikel om Gilberts flugt som flere engelske aviser oversatte og bragte i sammendrag allerede fra den 20. september "... a wonderful marine performance stands to the credit of a nameless Englishman, who recently broke war prison in Germany and successfully voyaged to a haven of refuge in Denmark".



Det lykkes kun ganske få britiske krigsfanger at flygte fra Tyskland til Danmark, og Gilbert var vist den første. Om danskene sagde han "All the Danes with whom I came in contact treated me with extraordinary kindness, and I was quite astonished to find how warm were the feelings of the Danes towards the British". Gilbert var tilbage i England allerede et par uger senere. Han afgav de rapporter jeg har omtalt om sin tilfangetagelse, om tiden i lejren, de observationer han havde gjort om den tyske militærlejr i Döberitz incl. et detaljeret kort og om sin flugt, den 29. september. Om rapporten, på mappens omslag, blev det noteret at "This is a very good report, and from the manner of his escape Mr. Millar appears to possess great resource and general capabilities of a high order". Kopier blev sendt til 1st Lord of the Admiralty og 1st. og 2nd. Sea Lords. Fra dem modtog Gilbert en skrivelse en lille måned senere hvor han roses for de evner han så tydelig har gjort brug af for at indsamle observationer, og for den behændige rapport som de havde læst med stor interesse.

Hjemme på "Heathdown" må de have fejret Gilberts tilbagevenden med stor glæde og bevægelse. Ion kom også tilbage i oktober fra Frankrig, hvor han havde været siden juli. Brødrene havde hver især vist deres evner. Ion blev 2. Lt. i 10th bn. East Surrey Regiment medens Gilbert skulle nu være Løjtnant i R.N.V. C. i deres flyver afdeling. Royal Naval Air Service hørte til flåden medens Royal Flying Corps hørte til hæren. Groft sagt var RFC med ved fronterne, til rekognoscering, bombing og luftkampe medens RNAS beskyttede Storbritannien og skibsfart fra landbaser og skibe mod angreb af f.eks. zeppelinere og ubåde. I det næste stykke tid skulle Ion og Gilbert igennem træning før de igen kom i aktiv krigstjeneste. Deres yngste søstre tvillingerne Violet og Olive havde også travlt. Violet arbejdede krigen igennem som VAD dvs. som frivillig sygeplejerske på et rekonvalescenshjem. Olive læste i Cambridge.

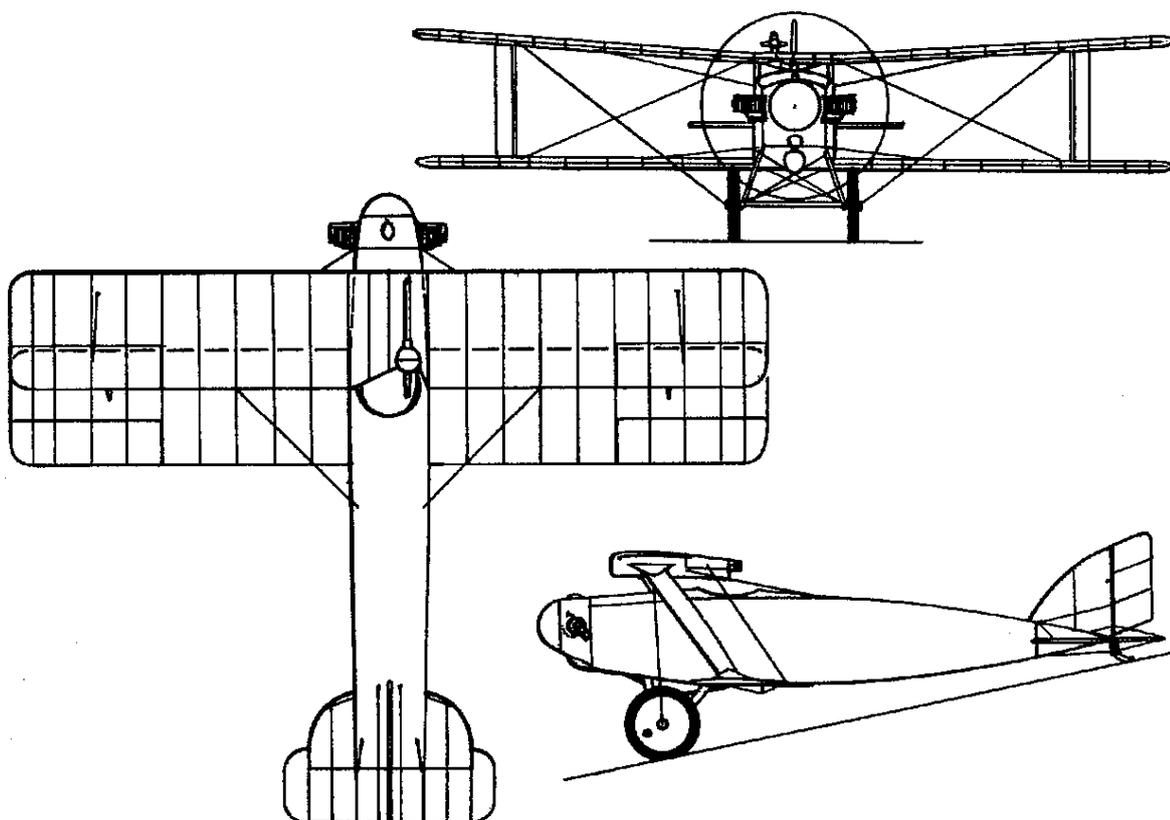


Det må have været fantastisk for Gilbert, efter et års kedelig fangenskab at være tilbage i England, og i gang med en uddannelse som pilot. Træningen tog ca. 5 uger, og efter de nye retningslinjer skulle eleven have fløjet mindst 15 timer solo. Gilbert tog sin flyverprøve den 15. marts 1916 i en Maurice Farman Biplane på RNAS træningslejr i Eastbourne. Fotoet af Lieut. Gilbert Henry Millar stammer fra fotoalbummet fra Royal Aero Club Aviators' Certificates, 1910-1950. Turen for ham gik derefter til Calshot Naval Air Station. Herfra ydedes beskyttelse for skibstrafikken i The Channel, og der var desuden træningslejr for flyvning i vandflyvemaskine. Ud over også at lære at flyve disse maskine var Gilbert forbi Cranwell, hvor han bestod en pilotprøve i maj 1916. Gilbert var åbenbart i gang med et oplæringsforløb hvor hans ingeniørfærdigheder og sømandskundskab sammen med det ny erhvervede pilotcertificat i sidste ende skulle udnyttes optimalt til the war effort. Selv om Gilbert må have hygget sig gevaldigt med livet som det nu formede sig, skal det ikke glemmes at der på det tidspunkt døde flere piloter under træning, end under flyvningerne på krigstogt.



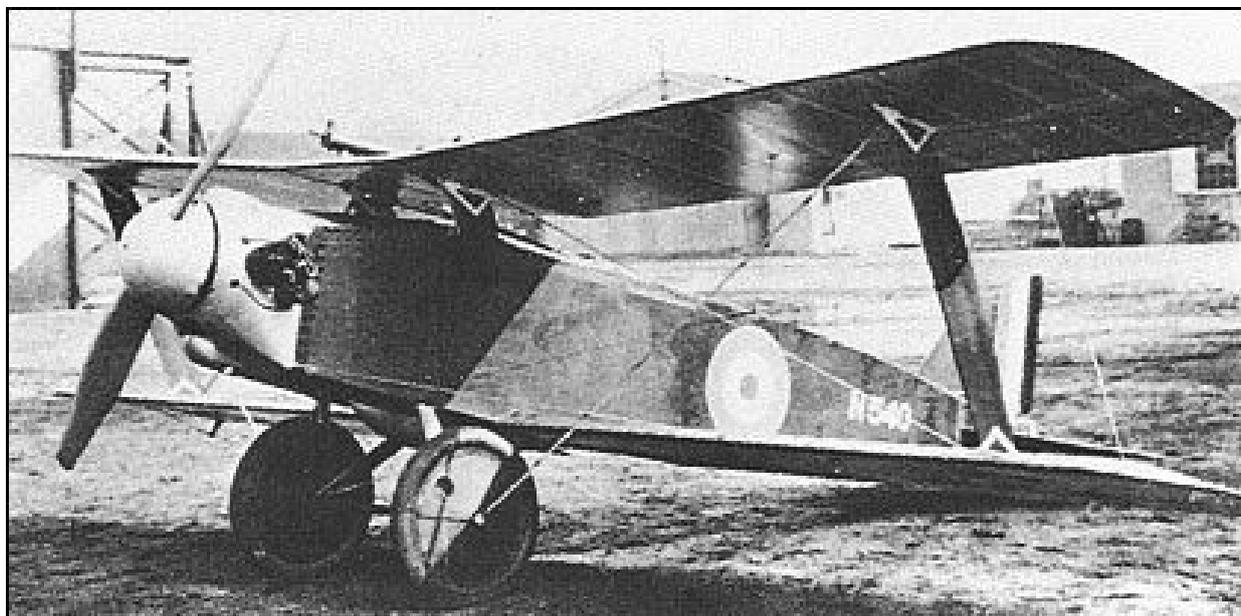
Jon var i maj blevet færdig med sin træning og var nu som officer sendt tilbage til Frankrig. Slaget ved the Somme fra 1. juli til d. 18. november var det blodigste i hele krigen. Den første dag havde krævet 60.000 allierede døde og sårede. Det var i dette helvede Jon levede de sidste uger af sit liv. Han blev dræbt den 29. juli 1916, 29 år gammel. Man kan se det for sig som beskrevet "While leading the first line in an attack on a German machine-gun position near the Delville Wood on the Somme Front, he was instantly killed. He was buried at night where he fell, between the two lines". Og som hans befalende overordnede skrev "He was killed while leading his men with the most conspicuous gallantry. The regiment has lost a very brave young Officer who was beloved by his men and who, had he been spared, would have rendered invaluable service". Jon er mindet på Thiepval Memorial sammen med andre 72,000 briter og sydafrikaner som ingen kendt grav har efter Somme slagene mellem juli 1916 og marts 1918.

Det må have været nyheden familien havde frygtet at få, som nu var en realitet. Et svært tab, men livet var nødt til gå videre. Olives udkårne var tilbage i England efter slaget ved Jutland. Algernon Willis, søn af et par af forældrenes venner, og også fra Hampstead. Han var levevejsofficer i flåden, og nu skulle tjene på RNS Vernon, Portsmouth, som var et træningssted og forsøgscenter for torpedo- og andet antiubådsmateriel. Olive og Algernon blev gift den 2. september i Christ Church, Hampstead, han var 27 hun var 20. Selve brylluppet var formentlig en simpel affære i respekt for lons nylige død, men man kan forstille sig at Olive har ønsket at Gilbert, hendes yndlingsbror var med. Han var i hvert faldt ikke så langt væk på the Isle of Sheppey. For den 14. august 1916 havde været Gilberts første dag i tjeneste på RNAS Experimental Flight i Eastchurch.



Flyvemaskiner havde allerede vist deres værd til en mangfoldighed af opgaver under krigen. Men teknologien var i sin vorden, og forbedringer i alle aspekter både hvad angår flysikkerhed for piloten, til udvidelse af typen af opgaver der kunne udføres var højt på ønskelisten. Et specifikt ønske fra flåden var for "A small single seater fighter landplane intended to fly off short platforms on the forecastle of the Royal Navy 's destroyers and other small ships to provide a widely distributed airship interceptor". Gilbert med sin tekniske snilde blev sat på opgaven, og en prototype blev udviklet. Lederen af forsøgscentret i Eastchurch var australske Cmdr. Harry Busteed. Han blev flyttet over til et andet nærliggende forsøgscenter på the Isle of Grain i marts 1917. Han tog Gilbert og flyet med. Her havde de også udviklet et lignende fly som blev kendt som P.V.7 eller the Grain Kitten. Gilberts maskine P.V. 8 fik navnet the Eastchurch Kitten. P.V.7 fløj for første gang i juni 1917, men viste sig at have for mange mangler. P.V.8 fløj den 7. september 1917. Den var i "lommestørrelse" ca. 5 meter lang og med 6 meter vingefang, vægt 266 kg og de brugte en 35 hk. Gnat motor. Flyet skulle udstyres med en "Lewis gun" monteret på den øverste vinge. The

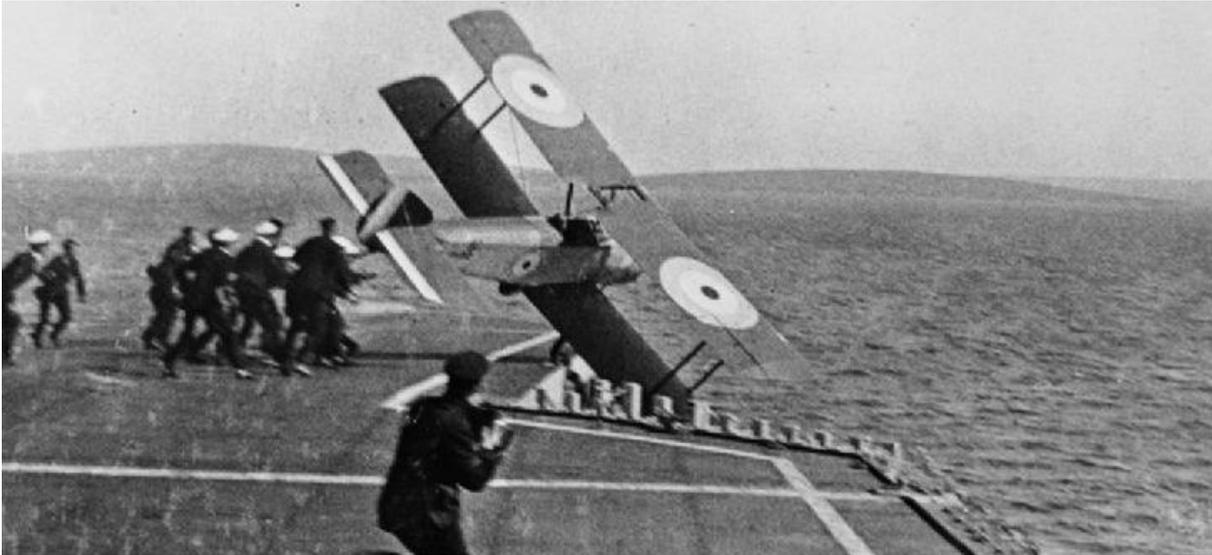
Eastchurch Kitten prototype blev efter prøven pakket ned og skulle videreudvikles i Amerika. Gilbert kan i øvrigt ikke have været med til forsøget, for han var i mellemtiden rykket videre. Eller rettere tilbage til Eastchurch hvor han tog et observatørkursus. Og så til Scotland.



Eastchurch kitten

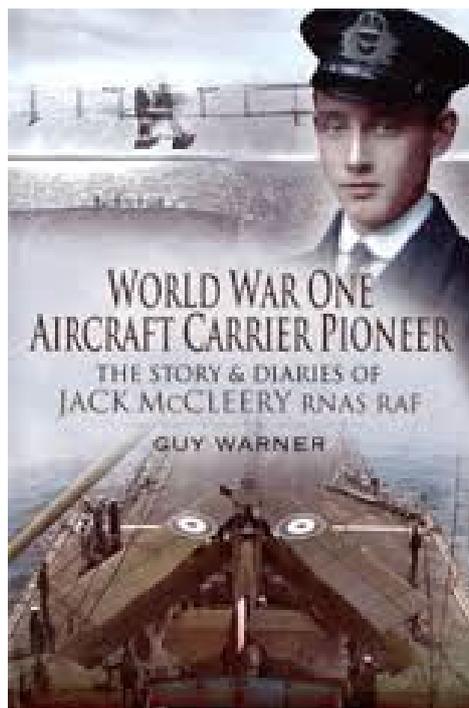
Den 25. juli 1917 stod Gilbert klar til tjeneste på den nybyggede og allerede ombyggede HMS Furious i Newcastle. De sejlede d. 3. juli via Rosyth til deres base i Scapa Flow. Skibet var blevet indrettet med en landingsplatform og skulle fremover være aircraftcarrier. Skibet havde en besætning på 796 mand, plus 14 officerer og 70 menig fra RNAS, og i første omgang 3 vandflyvemaskiner og 5 Sopwith Pups. Indtil da havde piloterne kunnet lette fra skibe, men de måtte lande på land eller i vandet. Sopwith Pupen krævet kun 6 meter til at lette og var udstyret med bøjle så den, hvis den landede i vand, var "ditched", kunne de holde sig flydende til skibsmandskab kunne hejse den ombord. Den 2. august gjorde Squadron Commander Dunning fra HMS Furious et forsøg i en Sopwith Pup og det lykkedes. Som den første flylanding på et sejrende skib nogensinde. Det var helt fantastisk, og noget de havde arbejdet længe for skulle ske.

5 dage senere ville Dunning gentage succesen og det lykkedes også. Dog kom flyet lidt til skade. Han gik direkte over til en anden Pup og tog en runde til for at lande på skibet endnu engang. Pludselig gik motoren i stå og flyet faldt ned på dækket og vippede i havet. Trods hjælp fra alle sider tog det dem 30 minutter at redde Dunning ud af flyet. Han havde tilsyneladende slået hovedet under nedturen, og var bevidstløs og han nåede at drukne inden de kunne hive ham op af vandet. Piloterne skrev til the Admiralty om deres betænkeligheder ved deres videre forsøg. Ifølge Lt. W.G. Moore, som midlertidigt overtog kommandoen efter Dunning, "They just dropped on the deck like shot partridges". Heldigvis uden flere dødsfald eller alvorligt sårede. I en uhyre kort rapport Moore skrev til deres overordnede stod "I beg to submit that, with training, any good pilot can land on the Furious flying-off deck. But I estimate that the life of a pilot will be approximately ten flights." Deres forsøg med dette blev standset indtil videre. HMS Furious fik Rosyth som base fra den 31. august, og resten af krigen ud.



Dunning forulykker

En ung pilot, Fl. Lt. Jack McCleery som havde været igennem nogenlunde samme træningsforløb som Gilbert, Eastchurch, Cranwell og Calshot, var også med på HMS Furious fra starten. Han skrev dagbog, sendte breve hjem og tog masser af fotos. Materialet er brugt i bogen fra 2011 "World War One Aircraft Carrier Pioneer – The Story and Diaries of Captain J.M. McCleery RNAS/RAF" skrevet af Guy Warner. Ombord på skibet var de flådeofficerer og samtidig piloter, og for 19-årige Jack var det en helt ny verden med bl.a. at sove i hængekøje, at vænne sig til. Det er en fantastisk krigshistorie; denne daglige opsummering af hvordan livet udspillede sig for denne uhyre modige unge mand og hans kollegaer. Om Dunnings død som han overværede måtte han kun skrive til sine forældre "We've had a very unfortunate week of it and I'm very glad it's over. I can't tell you why of course".



Som man kan forestille sig besværliggjorde vejrforholdene i Nordskotland, med regn, blæst, kulde og tåge flyvningerne. Det var farligt hver gang de lettede i deres fly. Jack noterede hver gang flyulykker indtraf, både dødsfald og tilskadekomne, blandt venner og bekendte han havde truffet i sin tid i RNAS. Han lod sig tilsyneladende ikke påvirke, men mon ikke det var en forsvarsmekanisme mod den frygt som ellers ville overtage hvis han lod sig røre. På et tidspunkt i september, hvor Jack ikke havde kunnet flyve så meget på grund af vejret, skrev han hjem " I'm afraid I'm beginning (and also another of my lot) to get touches of nerves – not on account of too much of my work, but the very opposite. It's a common complaint in this particular branch and there's only one cure – more of the business or else leave and that's most unlikely". Det var nok nødvendig med adrenalinsparket af at flyve næsten dagligt, for at holde angsten på afstand. Og han kom på vingerne igen. HMS Furious var del af The Great Fleet, og patruljerede i Nordsøen, med udvig efter ubåde og zeppelinere. Den 17. oktober var de f.eks. med i jagten på to tyske minelæggere som havde overrumplet en konvoj af skandinaviske handelsskibe. 2 britiske følgeskibe og 9 handelsskibe var blevet sænket, med 250 dræbte og 50 sårede. Mandskabet på de to danske skibe, Stella og Margrethe blev alle reddet.

Det er en skam Gilbert ikke har skrevet dagbog om sine oplevelser, men her på HMS Furious med Jacks dagbog er vi så tæt på som man kunne være. For Gilbert er nævnt flere gange. Den 19. september fløj de sammen, med den unge Jack som pilot medens Gilbert var observatør, "Stayed up about 40 minutes and then came down as it was extremely bumpy". Senere på ugen skulle Jack aflevere en vandflyver til HMS Engadine og havde Gilbert med som passager. Frokost blev indtaget på skibet, og søndag eftermiddag blev brugt til en gåtur på 7 miles til nabobyen. Jack noterede de gode koncerter og underholdningen de hyggede sig med på skibet. De havde en grammofon i deres messe og flere spillede instrumenter. Han var også jævnligt et smut i Edinburgh og her endte han tit i biografen. Gilbert har formentlig brugt sin fritid til lignende adspredelser.

Den 15. november vendte HMS Furious tilbage til Newcastle for endnu en ombygning som skulle tage ½ år. Jack var den sidste af piloterne ombord og skulle færdiggøre diverse inden han fik 14 dages orlov. Gilbert rejste formentlig hjem til familien i Hampstead Heath for at slappe af. Pilotholdet fra HMS Furious blev holdt sammen, og blev efterfølgende stationeret på East Fortune, en RNAS base også i Skotland. Jack søgte om noget juleferie men fik det ikke bevilget. Tirsdag 18. december " Wasn't up for a decent trip in the morning – only 15 minutes. Went to Portobello and had awful trip back – bumps, clouds etc. Was scared stiff, and very glad to get back OK". Juledag lød "Stayed in Dunbar all day; rainy at first but fine later, went for a walk in the morning and to tea with Observer Lieutenant Miller. Chicken and plum pudding for dinner! Would have been much happier flying though". Så Gilbert fik i det mindste en god gang julemad og var i godt selskab. Selv om Jack var 19 og Gilbert var 33 tyder det på, at de kom godt ud af det med hinanden. Mandag den 14. Januar " Very cold day and I didn't go up at all. Went and had 1½ hours skating on a pond with Miller and Dickson. Ice about four inches thick. Got on all right for me! Nothing much doing. F/S-L Price nearly knocked his innards out in a crash in a Pup, by being thrown against Vickers cocking handle. 30 degrees of frost tonight! The three of us went to Smith's tonight and had a jolly good time playing bagatelle and the piano. Also Smith telling yarns of the Stock Exchange".

<http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060023160> Film af landingsforsøg formentlig på Grain

Den 4. februar noterede Jack at han var oppe at flyve med Gilbert igen "Rather unpleasant bumpy up topsides". Sidst i februar fik de beskeden om at HMS Furious ville være klar igen i løbet af en måneds tid. De ville formentlig alle få 4 eller 5 dages orlov inden påmønstring. De skulle desuden alle til Grain i en uges tid. Piloterne havde trænet præcisionslanding medens de var ved East Fortune. Imedens havde de arbejdet videre på Grain med at modificere flyene til landing på skibe. Piloterne skulle nu trænes med det nye udstyr. HMS Furious var tilbage i Rosyth midt i marts, nu med 10 Sopwith Pups og 14 Sopwith 1½ Strutters ombord. Ikke nok med den nye indretning, skibet var også blevet dazzlemalet. Busteed, som Gilbert havde arbejdet sammen med på Eastchurch Kitten, tog med fra Grain for selv at forsøge landing på skibet. Jack skrev om Busteed "Landed much too fast, deleted machine and cut nose badly." Det var hans egen næse og ikke flyets. Det var stadig uhyre svært og livsfarligt selv for en meget erfaren pilot.



HMS Furious

Der var også lidt udskiftning på pilotholdet. En ung flyver Toby Yeulett mødte op til tjeneste hos dem den 14. januar. En anden var Henry Frank Mears. Denne unge mand var vokset op med spænding og sport tæt på. Det var vist lige noget for Frank at hans far og onkel byggede fodboldstadionet Stamford Bridge og ejede Chelsea Football Club. En måned efter han fyldte 18 år meldte han sig til tjeneste. Nu et halvt år senere omtales Frank som "a very good flyer". De unge mænd havde meldt sig ind i Royal Naval Air Service. Den 1. april 1918 blev RNAS sammen med Royal Flying Corps lagt sammen til Royal Air Force. Men det fik ingen umiddelbare konsekvenser for Gilbert og kollegerne, andet end, ifølge Jack, at der slet ikke var så meget prestige i det, og de skulle have andre uniformer. Da ombygningen af skibet, modifikationerne af flyene og tilrettede landingsteknikker stadig ikke gav pote med landing på skibet, blev yderligere forsøg sat på pause. I stedet malede piloterne deres fly i håb om at det ville gøre dem mere synlige når de landede i havet og de skulle findes og samles op. Jack malede sit fly i horisontale striber, 20 cm brede i blå og rød. Han blev glad for resultatet, og mente de andres også så godt ud.

Onsdag den 24. april sejlede the Grand Fleet "31 battleships, 4 battle cruisers, 24 light cruisers and 85 destroyers" ud af Rosyth i forventning om at træffe tyskernes High Seas Fleet. Det ville have set fantastisk ud, hvis ikke der havde været tyk tåge. Mandskabet var klar til kamp, nu skulle det være. Men tyskerne nåede at forsvinde, og som det senere viste sig, var den sidst mulighed under første verdenskrig for et stort søslag hermed passeret. Dagen efter var vejret smukt og HMS Furious vendte om og sejlede mod Rosyth. Det gav en del nerver på da de sejlede igennem et minefelt. De var tilbage i Rosyth fredag morgen. Jack

havde modtaget en pakke med lækkerier fra sin mor, og sammen med 4 af de andre unge piloter spiste han en god middag. Vejret søndag den 28. april var fint, men temmelig blæsende.

"Monday, 29 April.

Very nice day, but a good deal of wind; 1½ hrs notice. Observer Lieut. Miller and F/S-L Mears killed at Donibristle in a 1½ Strutter crash. Mears was one of the best chaps imaginable and Miller a very fine maths and theoretical man. Both a great loss to the Squadron. Arranged a rough house in the gunroom after dinner to try and buck up the younger pilots and observers. It seemed rather callous but was the best thing to do in my opinion."

"Tuesday, 30 April.

Very windy day, Reverted to four hours' notice about 11 o'clock. Had to go to RN Hospital, South Queensferry, in the afternoon in staff motor boat, calling and delivering telegrams at HMS Lion. Had to get all details re procedure for funerals. They were both fearfully smashed up. Caused by stalling on a climbing turn to left. Machine hit ground from 200 feet on her nose with full engine. It must have been awful to have to get them out. Mears was such a fine young chap."

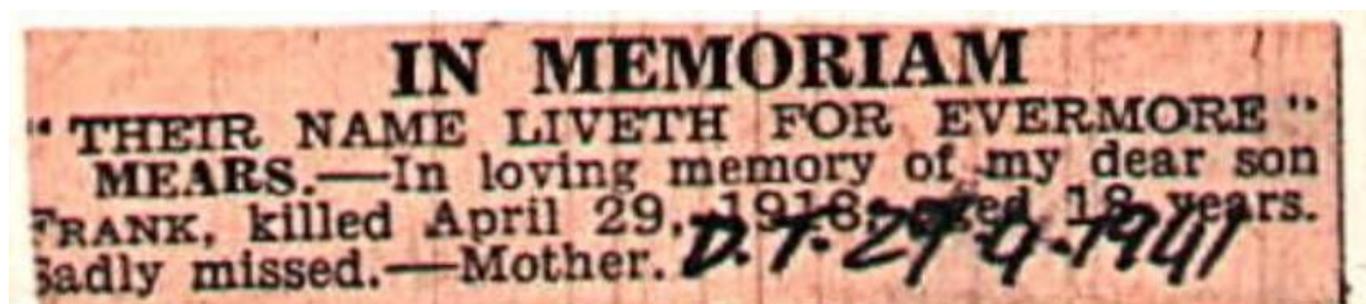
"Thursday, 2 May.

Went ashore with funeral party to Dunfermline. Acted as pall bearer. Miller only was buried up here; Mears went home. After lunch ship got under way and did full caliber firing – shooting poor."



Donibristle var endnu en RNAS flyveplads ved Firth of Forth. Om det lige præcis var her på stedet de forulykkede er ikke klart. Jack må have talt med folk der overværede det, og ifølge en anden kilde "lost speed turning sharply in gusty wind and crashed". Gilbert blev begravet i Dunfermline kirkegård 3 dage senere den 2. maj. Der er 100 militærgrave fra første verdenskrig i Dunfermline kirkegården. Udover at Jack McCleery var med til at bære kisten, og at andre kolleger sandsynligvis var med vides intet om begravelsen. Ville der være blevet ringet til familien om ulykken så de viste den fandt sted, og kunne deltage? Var det det Jack gjorde, eller havde begge nedskrevet deres ønsker i tilfælde af ulykke. Frank Mears lig blev kørt hjem til en begravelse i Brompton kirkegård. Begge mænd fik en personlig gravsten så hverken Gilbert eller Frank har en Commonwealth War Grave Commision gravsten.

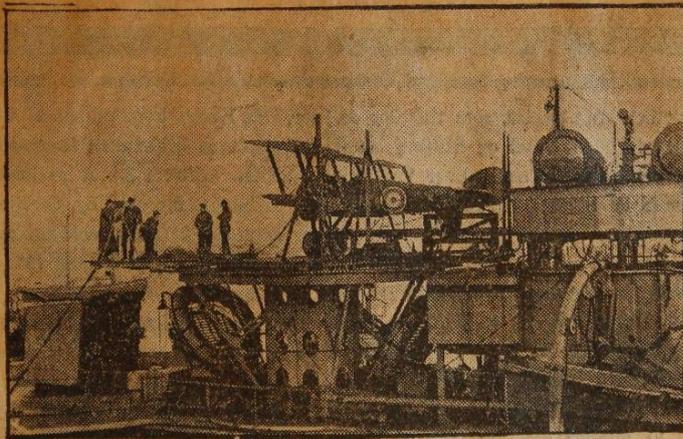
Gilbert er desuden mindet på en vægepitafie i National Physical Laboratory, Bushy House, med andre ansatte omkomne i verdenskrigene. Unge Mears blev årligt mindet af sin mor, som ses fra en avis fra 1941.



Få timer efter begravelsen var de andre piloter og observatører tilbage på HMS Furious og i gang med deres opgaver. Forsøgne med landinger på HMS Furious blev genoptaget. 13 i alt blev registreret af hvilke kun 3 lykkedes uden at beskadige flyvemaskinen. Herefter skulle piloterne igen planlægge enten at lande på land eller "ditch" flyet i havet. Forud lå et angreb på zeppelinbasen i Tønder. Et tidligere forsøg i 1916 var mislykkedes. Nu skulle det ske med et luftangreb fra skibet med 7 Sopwith Camels. Angrebet på Tønder den 19. juli 1918 lykkedes over al forventning, og som det første af sin slags. Zeppelinbasen blev ødelagt. Dog blev 3 af piloterne nødt til at lande i Danmark, medens liget af den 18 årige Toby Yueletts vaskede op på stranden ved Ringkøbing Fjord 9 dage senere. Han blev begravet i Harvig kirkegård. Det lykkedes for alle 3 piloter at flygte tilbage til England i løbet af få uger. To af de andre piloter forsøgte at nå tilbage til Furiuos men måtte "ditch" deres fly da de løb tør for brandstof, uden at have fundet skibet eller andre i følget. Kort efter, da de ikke var nået frem til tiden, vendte skibene om og sejlede hjem. Heldigvis blev Dickson og Smart taget op af en dansk fiskekutter. Danskerne afleverede piloterne til et britisk skib. Den britiske flåde attaché i København, Charles Cabry Dix, rejste over til Lemvig for at takke fiskerne for deres indsats og belønnede dem hver med et ur.

Nogle måneder senere sluttede krigen. Krigsfangerne, også Gilberts kolleger, som blev taget til fange i oktober 1914 skulle hjem efter godt fire års fangenskab. For dem der stadig var i Döberitz ved krigens slutning måtte de vente lidt endnu. Mænd fra denne lejr tilbragte nogle dage i København inden de sejlede tilbage til Leith midt i december på skibene Plassey og Ajax. I København ville de have kunnet opleve britiske flåde fartøjer i havnen som tiltrak nysgerrige københavnere. Specielt HMS Caledon, som var ombygget med flyverplatform var spændende, og danskerne blev imponeret af de britiske piloter der viste

Solskinsbillede fra Langølinje i Gaar.



deres flyverfærdigheder. Med tilhørende billede i aviserne stod "Én sådan skibsflyvermaskine er i øvrigt til stadighed i bevægelse og kredser lavt ind imellem skibene og hen over publikum, mens de danske flyvemaskiner holder sig højt derover."

Efter krigen arbejdede Edrick videre som tjenestemand og forblev ugift. Basil var blevet præst, og om han gjorde tjeneste ved militæret f.eks. som feltpræst ved jeg ikke. Han blev gift med Janet Smith knap en uge før årsdagen for Gilberts død i april 1919. Basil døde fra sin hustru og 3 børn i 1930 kun 37 år gammel. Tvillingesøstrene Olive og Violet fik begge et bemærkelsesværdig liv. I september 1921 skulle Edrick på ferietur til Italien med en kammerat. Han spurgte om det var i orden at hans mor og søster var med. Det var ikke noget problem, og således traf Clement Attlee, senere britisk Premierminister, sin kone Violet Millar. De blev gift godt 3 måneder senere. Violet som havde meldt sig under British Red Cross fanen i 1915 fik en livslang tilknytning til organisationen. Olive, gift i 1916 med Algernon Willis, havde også en mand med en krævende karriere. Hun kunne ikke holde til mandens 4-årige udstationering og fik et sammenbrud. Det resulterede i at de blev separeret i 16 år, for at finde sammen igen da udsigten til en ny verdenskrig var i sigte. Algernon Willis endte som 2nd. Sea Lord. Olive fik en CBE for at have dannet en hjælpeorganisation for fattige "flåde" familier.



Clement Attlee og Violet Millar

Gilbert betænkte flere hjælpeorganisationer i sit testamente. "£300 is left to the Warspite Training ship and £100 each to the National Lifeboat Institution and the Merchant Seamen's Orphanage". Det var hans søster Olive som arvede hans skrivebord. Det er gået i arv til hendes barnebarn, Gilbert's grandnevø John. Gilbert var blandt meget andet iagttagende og velskrivende, og hvad kunne være mere passende end at det er ved dette skrivebord at John arbejder på sin blog. Og herfra delte Gilberts brev, sendt fra Danmark i september 1915, til sin kære mor med os 100 år senere.



Et hold frivillige på Yorkshire Air Museum har bygget en rekonstruktion af Eastchurch kitten.

Kilder

The National Archives, U.K.

John D.W. Macdonald

“World War One Aircraft Carrier Pioneer – The Story and Diaries of Captain J.M. McCleery RNAS/RAF”
skrevet af Guy Warner.

Charles Cabry Dix memoirs, IWM

www.ancestry.co.uk

<http://www.fcet.staffs.ac.uk/jdw1/sucfm/npl.htm>

http://www.aviastar.org/air/england/portvictoria_pv-8.php

http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Victoria_P.V.8

This is photograph [Q 20637](#) from the collections of the [Imperial War Museums](#) (collection no. 2700-01)

<http://www.firstworldwar.com/airwar/navalwarfare.htm>

http://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Eastchurch

http://en.wikipedia.org/wiki/RNAS_Calshot

<http://www.hampsteadheath.net/files/page251-volume54-27thmarch1915.pdf>

[http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Vernon_\(shore_establishment\)](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Vernon_(shore_establishment))

http://en.wikipedia.org/wiki/Sopwith_1%C2%BD_Strutter

<http://www.tondernraid.com/>

<http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060023160>

<http://www.vragmus.dk/marin-ark/vk1/konvojundergang.pdf>

<http://www.royalaeroclubtrust.org/>

<http://www.prisonersofwar1914-1918documents.com/>

<http://www.history.navy.mil/photos/sh-fornv/uk/uksh-f/furis-6.htm>

<http://twgpp.org/information.php?id=1863096>

<http://www.thepeerage.com/p4470.htm>

https://www.scandlines.com/about-scandlines/press/image-archive/history.aspx#TB_inline?height=404&width=640&inlineId=hidden1