

avslöja vad en kung säger, frågar han. Anledningen till generalens besök är främst att kontakta Shells europarepresentanter och diskutera deras problem. Doolittle är verklig oljeexpert, främst naturligtvis inom flygavdelningen, ty efter 13 år vid armén, under och efter förra världskriget, var han i 10 år anställd vid Shell och har nu efter kriget återinträtt sedan 6 månader. Uppehållet här varar i två dagar, sedan går färden till Köpenhamn, Amsterdam, Rom och så småningom ner till Kairo. Något militärt syfte har besöket inte, även om visit skall avläggas hos general Nordenskiöld, och militära oljeproblem diskuteras. Men generalen är mycket intresserad av raketprojektilerna utan att för den skull vilja komma med någon egen teori. "ni känner till dem mycket bättre än jag".

— Vi måste söka åstadkomma en fast internationell organisation, säger han, då freden kommer på tal. Ett är emellertid säkert. Har USA en sådan karamell som freden i sin hand, kan den inte behållas genom svaghet. Ju starkare vi är rustade, desto säkrare får vi ha den kvar. Efter det mottot kommer landet att handla.

Tre saker talar Doolittle särskilt om: atombomben, Tokioraiden och USA:s civilflyg.

— Jag har flugit över både Hiroshima och Nagasaki. Verkan av bomben låter sig knappast beskrivas. Den motsvarade ungefär 150 ton sprängämne eller 200 stora plans fulla bomblast, utom i två avseenden. För det första kan man aldrig, trots den intensivaste bombning, undvika små oskadade fläckar — här var varje millimeter ödelagd. För det andra kan folk krypa ner i skyddsrum under bombraiderna — här var det över innan man visste om det. En jämförelse mellan Japan och Tyskland, som jag också flugit över, visar mycket större förstörelse i Japan, främst beroende på trähusens lättantändlighet.

Bikinibomben var ett oerhört komplicerat, precisionsbetonat experiment. Man hade 40 sekunder på sig från det bomben fälldes tills den detonerade. Under dessa 40 sekunder måste alla filmkameror och tidsinställda instrument sättas i gång per radio, vilket lyckades. Bomben träffade visserligen vid sidan av målet, utav hittills outredd anledning, men effekten var ändå enorm. Det mesta av sprängkraften gick uppåt till ingen skada, och därför väntar man sig att den undervattensbomb, som skall fällas nästa år, kommer att ge än kraftigare verkningar.

USA:s civilflyg har gått snabbt framåt sedan stilleståndet. De många demobiliserade flygarna etablerar sig ofta som taxifygare och konkurrerar på kortare sträckor framgångsrikt med landtransportmedel, både vad beträffar lättare gods och passagerarbefordran. Inför denna utveckling måste

vi bygga fler flygfält, och framför allt utveckla oväderflygningstekniken, så att lufttrafiken blir ännu säkrare och lika regelbunden som en tågtid. Efterfrågan på privatplan är mycket stor. Fabrikerna har order på 50 000 plan inneliggande detta år, men kan bara få fram 30 000.

Halvminutersraiderna över Tokio var en perfekt organiserad flyg- och flottoperation. Men det japanska kustförsvaret tvingade flygarna att lämna hangarfartygen allt för tidigt, så att bensinen nätt och jämnt räckte till Kina. Av de 16 planen kunde 15 stycken inte navigera hem till baserna beroende på oväder och mörker, utan besättningarna fick hoppa. Några av dessa hittades av japanerna och sköts delvis, men flertalet, d. v. s. 61 st., klarade sig. Givetvis var verkan av raiden mer psykologisk än materiell, då endast 16 ton bomber fälldes.

Överste Douglas Bader, en av RAF:s framgångsrikaste jaktpiloter, har ett specialord, och det är "blygsam". På V-dagen fick han den största utmärkelse en engelsk flygare kan få, nämligen att anföras de 300 Spitfires i segerparaden. Hans kommentar:

— De måste ju ha någon i spetsen, och så blev det händelsevis jag. För övrigt var min krigsinsats mycket blygsam, säger han, vilket kommer general Doolittle att inflicka "nej inte din insats, men du själv". Det är också Doolittle som berättar historien om hur Bader blev antagen vid RAF vid krigsutbrottet. Bader förlorade båda benen vid en flygolycka 1932. Då han kom med sin ansökan, ville flygledningen ha honom som instruktör, men ej aktiv. Bader tog helt lugnt ett plan, gick upp i luften, och genomförde en avancerad flygning, som kom åskådarna på marken att inse, att inte en flygare på tusen, trots två fullt färdiga ben, skulle kunna göra om detta. Ja, sedan var det inte någon som talade om instruktörsbefattningen. Tre år satt Bader i tysk fångenskap efter att ha förlorat sin ena protes vid en luftkollision. Det var då han fick sin reservprotes hemma i London efter telegraferad, och nedkastad, inte som tyskarna tänkt sig vid en lejdflugning, utan vid en bombraid. Historien har med skäl kommit upp på den klassiska listan över flyganekdoter. Dessa tre år bland nazisterna ha emellertid inte kunnat ta kål på hans humör.

— Tyskarna irriterar mig, säger han, därför att det retar en att hos ett folk med så många goda egenskaper — de dåliga alltid tar överhanden. För resten — om världens mest sympatiska nation ville beröva en friheten, skulle man ändå bekämpa dem — och det är tyskarna inte.

När Bader, som flytt ur fångenskapen fyra gånger, men varje gång infångats, och en tid, hade toppscoren på nedskjutna tyskar, tillfrågades om sitt största äventyr, sade han efter att ha dragit ett bloss på pipan:

— Låt mig se. Jo det var 1936, då jag vann en golftävling på 76 slag!