

Aslum
921

Løken „Jacken“ Johannes Wollert

ASKIM
BIBLIOTEK

Erling Voldberg

og

Jacken Løken

-barndomsvenner med
felles mål:
Frihet for land og folk



*Saa blankt et skjold ei kjempe bar,
fra striden nogensinde.
det bule indved bule bar,
men plet var ei at finde.*

Ferdinand Roll

**Noen detaljer fra deres heroiske
innsats i krigsårene 1940-1945**

ASKIM
BIBLIOTEK

INNLEDNING

For en tid tilbake fikk jeg overlevert en kopi av Per M. Solheims intervju med Erling Voldberg, hvor han beretter litt om sin etterretningsvirksomhet under den andre verdenskrig. Intervjuet er vanskelig tilgjengelig, det foreligger bare i noen kopier av Solheims maskinskrevne eksemplar, og jeg har derfor med jevne mellomrom fått oppfordringer om på en eller annen måte få lagt inn historien om Voldbergs virksomhet under krigen i et av mine lokalhistoriske hefter. Det er riktig, som en av disse personene understreket, at Voldbergs beretning burde være tilgjengelig for alle askiminger.

Det er imidlertid vanskelig å binde så nær historie sammen med fortidens historie, og løsningen var derfor å lage et eget hefte som beretter litt om Voldbergs virksomhet i krigsårene. Først og fremst hefter for utlån ved biblioteket, og noen hefter for skolene til bruk i undervisning knyttet til krigsårene.

Per M. Solheim, som har opphavsretten til intervjuet, bifalt ideen og ga sin tillatelse til å «binde inn» intervjuet i et enkelt hefte, og i det etterfølgende er Voldbergs opplevelser gjengitt slik de ble fortalt under hans samtaler med Solheim.

Jeg hadde også kampflygeren Jacken Løken i tankene under forberedelsene til gjengivelse av Voldbergs historie, og da Per M. Solheim foreslo at hans innsats også burde nedtegnes for ettertiden, ble heftet utvidet til også å omfatte noe av det vi vet om hans virksomhet i krigsårene. Disse to historiene hører egentlig sammen; på en underlig måte er nemlig Erling Voldbergs og Jacken Løkens skjebner knyttet til hverandre. De vokste opp i nærheten av hverandere, og utviklet etter hvert et kameratskap som fortsatte i ungdommen, og kulminerte i felles overbevisning om deres plikt overfor konge og fedreland, da landets frihet ble angrepet.

Sammen dro de til Sverige for å finne sin plass i kampen mot den tyske okkupasjonsmakt, sammen stilte de seg til rådighet for oppdrag langt nord i landet, og sammen oppsøkte de «Kvarstadbåtene» for å bli fraktet over til England, hvor de så en mulighet for å bli utdannet for sin krigføring. I Gøteborg skiltes deres veier, men etter hvert kom de begge til utdanningssteder i frihet, den ene i England for opplæring i etterretningstjeneste, og den andre i Canada for utdanning til kampflyger. På hvert sitt område, og på hver sin måte, gjorde de en beundringsverdig innsats for at Norge igjen skulle bli et fritt land.

De burde vært hedret med en bok med en fullstendig beskrivelse av deres innsats, men jeg håper at dette lille heftet med noen detaljer fra deres virksomhet ihvertfall sikrer at minnet om dem og deres uselviske kamp for landets frihet vil fortsette å leve i fremtidens Askim.

Arne Lystad
Februar 2001

Per M. Solheims forord til Erling Voldbergs beretning

Denne oversikt er nedskrevet på grunnlag av samtaler mellom Erling Voldberg og undertegnede høsten 1980. Opplysningene baserer seg i hovedsak på Voldbergs hukommelse, men også på datoer i pass, rasjoneringskort, instruksjer m.v., samt kartoteket til Secret Intelligence Service - S.I.S.

35 år er gått siden krigen sluttet. Det er derfor grunn til å understreke at det kan foreligge visse erindringsforskyvninger. Var det eksempelvis første, annen eller tredje gang Voldberg hoppet ut i fallskjerm at flyet måtte gjøre 3 turer? Voldberg tror det var første gang han skulle til Norge med fly, men opplevelsen er ikke mindre om det skjedde på en av de senere turene. Enkelte episoder kan videre være blandet sammen, og noen også husket feil.

Det er en meget kortfattet oversikt. Det hadde neppe vært vanskelig å lage like mange bøker som Voldberg hadde oppdrag. Den virkelige dramatikken og de voldsomme psykiske påkjenningene må man ha innlevelsesevne til å lese seg til mellom linjene.

Askim, høsten 1980.

Per M. Solheim

Erling Voldberg

Elektrikerlærlingen som ble spion



Født 30.04.1920 i Askim.

Rekruttert av Secret Intelligence Service - S.I.S - 15.04.1942.

Utdannelse i S.I.S.:

Radiotelegrafist

Fallskjermjeger

Fotograf

Nærkampmetoder.

Hemmelig skrift.

Enkle meteorologiske observasjoner.

Per M. Solheims intervju

Aprildagene 1940

9. april 1940 manglet Erling Voldberg kun 21 dager på å være 20 år. På denne tiden bodde han i Oslo og arbeidet som elektrikerlærling på Siemens. Ved krigsutbruddet var det bare noen måneder igjen av læretiden. Under Oslooppholdet hadde han også tatt kveldskurs i engelsk og tysk.

Da krigen var et faktum ønsket Voldberg å melde seg til militærtjeneste. Natten til 10. april gikk han derfor jernbanelinjen fra Oslo til Askim. Den fremkomstmåten ble valgt fordi ryktene gikk ut på at veien var stengt. Hverken tyske eller norske soldater ble påtruffet underveis, heller ikke da Langnes bru ble krysset.

I Askim syntes det å råde en viss forvirring. Imidlertid var det opprettet et militært kvarter på Askimbyen skole, og her ble han antatt som frivillig og utstyrt med uniform og gevær. Men noe mer skjedde ikke. Ingen offiserer var å se. Soldatene fikk ikke geværinstruksjon, men ble overlatt til seg selv.

Noen fortalte at en hæravdeling lå ved Høyendal, og Voldberg meldte seg der. Han traff flere kjente, bl.a. Erling Rød. De lå i stilling der, bl.a. mens kampene foregikk ved Fossum bru. Uvissheten om hva som virkelig skjedde, var stor. Ryktene verserte, bl.a. at tyske fallskjermstyrker hadde landet ved Korsegård. 8-10 soldater, deriblant Voldberg, ble sendt til Korsgårdområdet. Ingen tyskere ble observert.

Det var den 12. april at tyske styrker angrep Langnes, Fossum og Kykkelsrud. Det er antatt at de disponerte mellom 1500 og 2000 mann og feltartilleri. På norsk side sto 400 mann støttet av feltbatterier. Det var imidlertid mindre enheter som var i direkte trefninger både på norsk og tysk side. De norske styrkene klarte for en stund å stanse tyskernes framrykning, men forsvaret ble til slutt fullstendig revet opp. 20 norske soldater og 13 sivile omkom under trefningene. Tapene på tysk side er ikke sikre. Det har vært nevnt både 200 og 100 falne. Det faktiske tall er muligens godt under 100. Ifølge senere tyske kilder var antallet falne tyske soldater under 20.

Da kampene ved Fossum bru var avsluttet, trakk de norske styrkene seg tilbake. Voldberg var med på tilbaketrekkingen som endte i Sverige, med internering i Årjeng. Mange rykter gikk her, bl.a. at de norske soldatene ville bli holdt tilbake inntil krigen var slutt. Voldberg bestemte seg da for å returnere til Norge. Vakholdet var noe tilfeldig. Han kom seg ut av leiren og «byttet» uniformen med noen klær som hang til tørk.

Grensen ble krysset ved Ørje. Stedets hotell var fullt besatt, men Voldberg fikk overnatte i et bedehus. En tysk militærtropp var allerede innlosjert. Voldberg kom i prat med tyskerne og forsto at det ikke var vanskelig å få kontakt med dem. Dagen etter spaserte han til Askim og dro derfra med tog til Oslo.

Tiden fram til mars 1941

Dette var en urolig tid, full av forvirring, rykter og uvisshet. Tyskland hadde militær framgang på alle fronter. I Norge var det ingen organisert motstandsbevegelse. Stortinget anmodet Kong Haakon om å abdisere. Fra mange hold ble behovet for samarbeide med de tyske okkupasjonsmyndighetene understreket. Erling Voldberg hadde

imidlertid aldri vært i tvil. For ham var målsettingen hele tiden klar: Aktiv motstand inntil Norge igjen var et fritt land.

Alt før flukten fra interneringsleiren i Sverige, hadde han opplegget klart, nemlig å samle så mange militære opplysninger som mulig om tyskerne. Dataene skulle sendes til den engelske legasjon i Stockholm. På eget initiativ, og uten noen bakgrunn i agentvirksomhet, begynte han å samle militære opplysninger. Han tok turer til Etterstadsetta og Fornebu, der han observerte tyske fly og noterte data. Etter hvert ble informasjonsområdet utvidet til oppgaver over tanks og militære mannskaper.

Fram til mars 1941 ble grensen krysset med ca. en måneds mellomrom. Opplegget var å ta tog til Askim og derfra til fots til Sverige. Turen fra Askim var på 5-6 mil, og foregikk om natten i all slags vær. Distansen Momarken-Svenskegrensen ble alltid gått i skogsterreng. For ikke å bli oppdaget av bl.a. norsk og tysk grensepoliti, gikk han utenom de ordinære stiene. Han hadde derfor mange slitsomme opplevelser i ukjent og vanskelig terreng nattetider. I Sverige ble brevet til den engelske legasjonen postlagt i den første postkassen han fant.

Det kom ingen reaksjoner fra engelskmennene. Senere hendelser viste imidlertid at brevene var kommet fram.

I denne tiden arbeidet han ellers på Siemens. Fra bedriftsledelsen ble det ikke reagert på at han fra tid til annen var fraværende. Det var en urolig periode med mye skoft på arbeidsplassene.

«Sverigetiden» - hendelser fram til våren 1942

De månedlige turene til Sverige varte til mars 1941. Sammen med Askimguttene Valter Hansen, Knut Haug, Knut Fladberg og Svein Blindheim, bestemte han seg for å forsøke å komme over til England. Turen gikk først til Sverige, der guttene ble internert på «Ørrerud». Etter en kort stund ble de løslatt og sendt til Stockholm.

I den norske legasjonen i Stockholm ble guttene avhørt. Voldberg fortalte om sin tidligere virksomhet. Han ble spurt om han kunne tenke seg å reise tilbake til Norge for å samle data om tyske fly, tanks og mannskapsstyrker. Voldberg sa seg villig til det, og fram til våren 1942 var han til sammen 10 turer i Norge. De fleste turene gikk til Oslo, men også noen til Trondheim og Sandnessjøen. Voldberg ble dessuten kontaktet av representanter for den engelske legasjonen. Han forsto nå at de hadde mottatt brevene. De ba ham om fortsatt å gi dem opplysninger, noe han samtykket i.

Et av de første oppdragene den norske legasjonen ga Voldberg, var å organisere en alternativ flyktningerute fra Sandnessjøen til England. På ettervinteren 1941 dro han sammen med Askimgutten Jacken Løken og to andre nordmenn, hvorav den ene het Arne Jensen (han ble senere skutt). Fjerdemannens navn husker ikke Voldberg. Den planlagte rute fra Sandnessjøen ble imidlertid oppgitt, bl.a. fordi opplegget ble for omfattende. Planen var bl.a. at flyktninger fra Østlandsområdet først skulle gå over til Sverige, for deretter å sendes til grensen mot Trøndelag. De skulle så igjen føres inn i Norge og til Sandnessjøen, og derfra med båt til England.

Etter en kort tid i Sandnessjøen fikk gruppen beskjed om at det ville komme en båt og hente dem til England. Dog var forutsetningen at Voldberg skulle dra tilbake til Sverige alene. Meningen var at han skulle fortsette sin agentvirksomhet med turer til Norge. Gruppen hadde ingen radiosender. Over den ordinære radiosendingen fra London ble det derfor gitt særmelding om tidspunktet når båten skulle komme. (Eksempel på en slik melding: «Tåke over Dovre».) Båten dukket imidlertid ikke opp. Ifølge rykte ble den forhindret p.g.a. et sjøslag ute fjorden. Hele gruppen dro derfor tilbake til Sverige, og under turen forsvant fjerdemannen.

Askimgutten Jacken Løken ble senere flyger i det norske flyvåpen. Han omkom da flyet han førte ble skutt ned over Drangedal 11. april 1945.

Det ordinære opplegget var at Voldberg på hver tur skulle oppholde seg ca. 1 uke i Norge. Han skulle da samle alt han kom over av data vedrørende de tyske styrkene, samt forsøke å danne seg et inntrykk av hvordan folkestemningen var. En viktig oppgave var å komme i kontakt med tyskere. Data om båttransporter til Tyskland hadde høy prioritet, det samme gjaldt antall og type fly på flyplasser.

Høsten 1941 utførte han etter oppdrag fra engelskmennene sabotasjehandling mot tyske fly på Værnes flyplass. Dette var antagelig en av de første direkte sabotasjehandling i Norge under Krigen. Tyskernes kontroll var noe tilfeldig. Store arbeidsgjenger var engasjert for å utbedre flyplassen. Voldberg skaffet seg en spade, stilte seg opp i arbeidsgjengen om morgenen og marsjerte med den inn på plassen. Den eneste form for kontroll var at passene fra tid til annen ble undersøkt. Voldberg var imidlertid utstyrt med mange pass som passet for de enkelte anledninger. Sabotasjeoppdraget gikk ut på å helle væske i flymotoren. Dette medførte at motoren skar seg etter en stund.

Flere ganger ble Voldberg arrestert av svenske grensemyndigheter og bl.a. tiltalt for spionasje for fremmed makt. En kort tid satt han i det store fengselet Langholmen ved Stockholm. Da han slapp ut dro han på en ny Norgestur, men ble igjen arrestert ved tilbakekomsten til Sverige. De svenske myndigheter plasserte ham nå på Kvarstadbåtene som lå ved Gøteborg. Samtidig ble det inngått en avtale med politiet. Voldberg lovet å ikke rømme, og fikk til gjengjeld gå fritt i byen.

Kvarstadbåtene var, som andre norske skip i utlandet, rekvirert av Londonregjeringen. Tyskerne forlangte imidlertid å få båtene utlevert. De svenske myndigheter bestemte at båtene skulle beslaglegges inntil saken hadde vært prøvet for retten. Tvisten gikk helt til den svenske høyesterett, som i dom av 17. mars 1942 ga de norske myndigheter rett til å disponere fartøyene.

Den 31. mars 1942, kl. 21:30, kom en svensk politibetjent ombord i «D/S Gudvang», der Voldberg var plassert. Voldberg fikk beskjed om straks å pakke for å bli med til Stockholm. Samme aften, kl. 22:30, forlot båtene Gøteborg med kurs for England. Bare et meget lite fåtall av de ombordværende kjente til planene om å forsøke å bryte den tyske blokaden i Kattegat. På skipene befant seg foruten norske og engelske sjøfolk, en rekke nordmenn som skulle til England. Bare 2 skip nådde fram. 2 snudde og kom tilbake til Gøteborg. De øvrige 6, på tilsammen 40 000 tonn, gikk tapt. Av de ca. 60 som ble tatt til fange, døde 43 i løpet av krigen. «D/S Gudvang», som Voldberg hadde vært ombord i, ble senket. Av kameratene fra Askim var Knut Haug og Knut Fladberg

ombord på båten «Skytteren». Dette fartøy ble senket og begge kom tysk fangenskap. Knut Fladberg døde i løpet av krigen. (Jacken Løken var på en av båtene som ble senket, men overlevde havariet).

Erling Voldberg ble i Stockholm møtt av folk fra den engelske legasjonen. Han overnattet der og leste i avisene neste dag om senkingen av Kvarstadbåtene. Om ettermiddagen ble han kjørt til Bromma flyplass og defra med engelsk kurérfly til England.

Treningstiden i England - tiden fram til høsten 1942

I England kom Erling Voldberg først i en samleleir som alle utlendinger måtte gjennom. (Patriotic school). De levde her helt isolert mens det ble foretatt undersøkelser og intervjuer. Bakgrunnen var å sikre seg mot tyske spioner. Etter oppholdet i samleleiren ble Voldberg innrullert som menig soldat i det norske flyvåpen. Omtrent samtidig ble han imidlertid forespurt om han var villig til å fortsette med etterretningstjeneste. Voldberg svarte ja.

I realiteten ble han nå overført til den engelske etterretningsorganisasjonen Secret Service (Secret Intelligence Service - S.I.S.). Han ble sendt til et slott som var omgjort til treningssted. Her var det også andre nordmenn. En intensiv programperiode fulgte med testing, fysisk fostring og jui-jitsu. Voldberg lærte å ta enkle meteorologiske observasjoner, radiotelegrafi og fotografering. De ble også drillet i mer fysisk agentvirksomhet, så som bl.a. overlevelsesteknikk. Nærkampmetoder var et viktig «fag», og Voldberg lærte «mange stygge ting». Treningen var hard, men uten ordinær militær disiplin. Voldberg ble utnevnt til fenrik og overført til hæren.

(Selvom Voldberg faktisk var tilsluttet S.I.S, var han hele tiden formelt offiser i den norske hær. Under oppdrag hadde han løytnants grad.) Treningen var intensiv og god, og lagt opp slik at man etter hvert fikk en sterk selvtillit. Målsettingen var at man skulle føle seg overlegen i en hver situasjon. 3 mann skulle man være sikker på å klare, mot 5 mann skulle man ha en rimelig sjanse. Oppdraget gikk ellers ut på at man burde operer mest mulig alene under sin etterretningstjeneste. Selv om dette var meget belastende, var sikkerheten vesentlig større. Instruktørene nevnte utallige eksempler på at etterretningsorganisasjoner var opprullet p.g.a. at for mange personer var involvert i tiltaket. (Fra Hjemmefrontens virksomhet i Norge under krigen har man også flere eksempler på dette.) På fallskjermkurset hadde Voldberg dyktige polske instruktører. Voldberg ble meget begeistret for de mange polakkene han traff på forskjellige kurs. De fleste falt senere i kampene om Warszawa.

Operasjoner i Osloområdet høsten 1942

Senhøstes 1942 ble det bestemt at Erling Voldberg skulle reise til Norge. Antagelig var han den første agent som ble sendt luftveien. 3 turer måtte til før han kunne hoppe ut i fallskjerm. Første gang kom flyet under luftvernild, og flyveren valgte å returnere p.g.a. et par mindre treff. På tur nr. 2 var værforholdene vanskelige, og man fant ikke et brukbart dropsted.

Under tur nr. 3 var forholdene brukbare. Voldberg minnes han følte seg veldig ensom mens han ventet på å hoppe. Ca. 5 min. før utsprang ble flyets bunnlem åpnet, og

ca. 4 min. senere plasserte han seg med bena ut i hullet. Utenfor var det helt mørkt, og kald vind slo inn i flyet. Når varsellampen viste grønt, var det bare å kaste seg ut. For å være forvisset om at den som skulle hoppe, virkelig hoppet, var gjerne flyets skytter tilstede. Den som hadde vondt for å hoppe, kunne da få en dytt i ryggen av ham. For å minske oppdagelsesmuligheten gikk flyet så lavt som mulig. Dette gjorde at selve fallskjermturen ble svært kort, mellom 17-19 sekunder før man traff bakken. Ved fallskjermhopping får man et ordinert fall på 5.20 m.

Voldberg hadde som agent mye tungt utstyr festet til kroppen. Det ble derfor lett kraftige sammenstøt med bakken. Voldberg ble imidlertid aldri alvorlig skadet i forbindelse med fallskjermhopp. Vel nede måtte man fortest mulig samle utstyret og få pakket inn fallskjermen.

Voldberg landet ved Hundorp i Gudbrandsdalen. Derfra reiste han med tog til Oslo. Meningen var å utføre samme type etterretningsarbeid som tidligere, nemlig å gi så mange data som mulig om de tyske styrkeforholdene. En viktig oppgave var å gi melding om båter som anløp og gikk fra Oslo havn. Han disponerte en radio som veide 52 kg., med 12 watts batteri. Med denne sendte han faste meldinger til England. Under hele krigen benyttet han koder på 5 og 5 bokstaver.

Voldberg meldte seg inn i hirdens bedriftsvern. I den egenskap gikk han vakt på bryggene og fikk derved verdifulle data vedrørende ankomst og adkomst for båter, samt størrelse, last m.m. For å få opplysninger var det viktig også å komme i prat med tyskere. I den forbindelse vanket Voldberg en del i restaurantmiljø. Var han heldig og kom i prat med en tysk offiser, hendte det etter hvert at de ble mer fortrolige. Voldberg var alltid interessert i å høre om vedkommende tyskers familie. Under slike samtaler hendte det at tyskeren fortalte om tidspunktet for sin «Tysklandspermisjon», samt hvilken båt han skulle reise med. Slike opplysninger ble straks videresendt til England.

For å få data fra tyskerne opererte Voldberg på noen oppdrag sammen med utplukkede kvinner. På forhånd var planene forelagt England pr. radio. I klarsignal derfra ble det meddelt at en nordisk utseende pike skulle møte ham på et bestemt sted. Voldberg og vedkommende pike oppsøkte en restaurant. De forsøkte å få plass ved siden av et bord hvor det satt en del tyskere. Oppdraget var at Voldberg skulle flørte med piken, mens hun samtidig sendte stjalne blikk over til en av tyskerne. Etter en viss tid gikk Voldberg ut av restauranten. Direktekontakt ble da oppnådd mellom piken og vedkommende tysker. I et slikt øyeblikk dukket Voldberg opp igjen. Han lot som han ble uvenner med piken og forlot lokalet i sinne. Tyskeren og piken slo seg da gjerne sammen, og etter en stund forlot de restauranten i følge. Voldberg hadde i mellomtiden plassert seg i et på forhånd avtalt portrom. Her sto han i mørket, utstyrt med en pose fylt med små blyhagl. Jentas oppgave var å føre tyskeren til portrommet, der han ble slått ned. Deretter ble tyskeren fratatt alle papirer.

Infiltrasjonsopplegget gikk stort sett bra, men en gang kom det til en skyteepisode der Voldberg fikk en kule i armen. Han klarte imidlertid å komme seg unna, og dro ut til en hytte ved Bunnefjorden. Der bandt han den skadde armen opp etter veggen i en stropp, og med venstre hånd skar han kulen ut.

Å være agent i Norge høsten 1942 og begynnelsen av 1943 var enklere enn senere under krigen. Det hadde vært få organiserte sabotasjehandlingar og forsøk på infiltrasjon i de

tyske rekker. Likevel var det hele tiden nervepirrende å opptre som agent. Alle de gangene det ikke hendte noe, men man trodde noe skulle skje, kunne slite mer enn når man var i direkte aksjon.

Etter hvert ble det tyske etterretningspolitiet mer effektivt. Etter å ha sendt radiomeldinger fra Osloområdet i et par måneders tid, var Voldberg så fysisk nedslitt at han fant det riktig å dra over grensen til Sverige for å samle nye krefter.

Drøbak - vinteren 1943

Etter at Voldberg var kommet i form igjen ble det bestemt at han skulle etablere en radiostasjon i Drøbak. I en forlegning i Sverige hadde Voldberg truffet Birger Tage Bjølseth. Bjølseth hadde gitt uttrykk for at han ønsket å være i aktiv tjeneste, og det ble bestemt at han skulle bli med til Drøbak. De var imidlertid sammen bare noen få dager før Bjølseth returnerte til Sverige.

I Drøbak opptrådte Voldberg som selger. Han bodde på hotell og i tomme hytter. Radiostasjonen ble etablert så nær Oscarsborg som mulig. Hver dag i 6-8 uker morset han sine signaler til England opptil 7 ganger i døgnet om skipstrafikken til og fra Oslo. Ved at senderen lå så nær Oscarsborg, trodde tyskerne i begynnelsen at den var deres egen. Når Voldberg tikket signalene kunne han høre tyskernes nøkkel over eteren, og han visste at de også kunne høre hans. Det var av stor betydning å finne frekvenser som lå kloss opp til tyskerne i det håp at de skulle tro det var en av deres egne sendere.

Etter en tid forsto han at tyskerne var oppmerksom på at det var en uvedkommende radiostasjon i nærheten. Lyttet han på de tyske stasjonene, var det helt stille. De var klar til å peile straks de «uvedkommende sendingene» begynte. I slike øyeblikk var det ekstra nervepirrende når mottagersstasjonen i England meddelte at meldingen ikke var oppfattet, og Voldberg ble anmodet om å repetere. Etter hvert tilleggslag kunne tyskerne komme et steg videre i bestrebelsene på å peile inn radioen.

Under Drøbakoppholdet var Voldberg utsatt for to episoder under bussreiser. Første gang hadde han dormet av da to polititjenestemenn entret bussen. De undersøkte identitetspapirer, og da de kom til Voldberg vekket de ham med et klapp på skulderen. Voldberg, som halvdøset, reagerte sterkere enn naturlig da ha stirret inn i ansiktet til to politikontabler. Han var overbevist etterpå om at de måtte ha lagt merke til reaksjonen. Den ene konstabelen så imidlertid på ham og sa: «Jasså, er det deg da», og gikk videre. Konstabelen hadde vist seg som en god nordmann.

Den andre gang han reiste fra Drøbak til Oslo, var det enda mer dramatisk. Han hadde da også en radiosender på 25 kg. i kofferten i baksetet. Innenfor Ljan ble bussen stoppet av tyske kontrollposter. En offiser kom inn og kontrollerte pass og bagasje. Ved siden av radiosenderen hadde Voldberg kodebøker og diverse sambandsmaterieell i sekken. Utenfor var det bratte bergveggen på den ene siden, og sjøen på den andre. Voldberg satt bakerst i bussen. Han puttet en giftpille, som han alltid hadde på seg, under tungen. I radioen var det plassert en sprengladning. Ved detonasjon ville mesteparten av bussens bakdel bli totalt ødelagt. Voldbergs plan var å kaste seg over kofferten i det sprengladningen eksploderte. Dermed ville virkningen muligens kunne reduseres noe, slik at færrest mulig andre ble skadet.

Da det var to passasjerer igjen å kontrollere før Voldberg, kom en tysk militærkolonne på den trange veien. En soldat utenfor bussen gjorde tegn til kontrolløren. Denne forlot bilen og overtok oppdraget med å dirigere militærkolonnen forbi. Da dette var gjort gikk han tilbake til bussen og ga sjåføren beskjed om å kjøre videre.

Voldberg hadde under hele krigen en slags intuisjon som sa at det nå var på tide å finne et nytt sendested. Ofte var det likevel vanskelig å ha noen klar formening om hvorvidt tyskerne hadde peilet ham inn. Særlig problematisk var det hvis det var mange biler i det området han sendte fra. Det var ikke mulig å vite om disse var såkalte «peilebiler». Fra kurset i England visste Voldberg også at han måtte være forsiktig med å sende når et telefonfelt eller noe annet teltlignende var satt opp i nærheten.

Fra 1943 behøvde han ikke engang slå kallesignalet sitt før han forsto at tyskerne var oppmerksom på at han sendte. Etter hvert kjente de ham så godt at han kun behøvde å sende en V'er før støysendingene begynte. På nye steder gikk det ordinært ca. 8 dager før han merket at tyskerne reagerte på sendingene.

Når Voldberg mente han var kommet for meget i faresonen, eller han var blitt for medtatt av nattevåk og spenning, dro han inn i Sverige for å slappe av. Ble buss benyttet, ble det skiftet ofte. Dro han over Askim, kom han gjerne ned ved Lyseren. Det var viktig å unngå sentrale kryss som Momarken og Ørje. Grensen ble alltid krysset til fots eller på ski.

Noen ganger tok han drosje. Under krigen kjørte de fleste biler på knott, og drosjene hadde knottpåfylling på Østbanen. Voldberg gikk ned til påfyllingsstedet og tok seg ut en drosje som nettopp hadde fylt opp med knott. Han ba så om bil til Ski, og når de nærmet seg dette stedet meddelte han sjåføren at han trengte å bli kjørt til Ørje. Det var ikke alltid populært å få så lange turer, men ingen sjåfør nektet. Når Voldberg kjørte på denne måten hadde han kjøretillatelse og pass som viste at han var fra Aremark. Som tidligere opplyst opererte Voldberg under hele krigen med en rekke pass og reisetillatelser. De lød bl.a. på navnene Erling Hansen, født i Spydeberg, Erling Bakkene, født i Aremark og Erling P. Frog, født i Oslo.

Voldberg hadde kontakt med sin far og søster en gang under krigen, men levde ellers helt isolert fra familien. En gang på vei til Sverige, stoppet han en mørk kveld utenfor familiens hus i Askim, men selv om han var både sulten og trett, torde han ikke gi seg til kjenne, og ferden gikk videre mot grensen.

Stort sett gikk turene over Askim til grensen greit, selv om det kunne være meget slitsomt å tilbakelegge 5-6 mil til fots eller på ski. Men en gang hadde han en dramatisk hendelse. På det tidspunkt lå det en norsk SS-bataljon på Mysen. Det var en vinternatt, og Voldberg hadde kommet seg til skogkanten etter Slitusletta, da han hørte kommandorop på noe avstand. Han forsto at det var en militærtropp på utmarsj og fikk kravlet seg over de høye snøplogkantene og lagt seg ned 3-4 meter inne i skogen. Idet troppen marsjerte forbi hørte han en offiser rope til en menig: «Du går som en jøde». Hadde Voldberg møtt troppen noen minutter tidligere, mens han ennå var på Slitusletta, hadde utfallet kanskje blitt et annet. De militære ville med en gang reagert på hans tilstedeværelse, bl.a. fordi det var portforbud og strengt forbudt å være ute om natten.

Bodø - sommeren 1943

Da Voldberg var kommet tilbake til Sverige var det nødvendig raskest mulig å få bygd opp sin fysiske styrke igjen. Det at han ikke hadde noen organisasjon til å hjelpe seg under oppdragene i Norge, gjorde at matproblemene fra tid til annen var meget store. Selv om han nok hadde rasjoneringskort, var han ikke kunde noe sted. Han var derfor ofte svært sulten, og han gikk ned 7-10 hull på beltet i løpet av ett oppdrag.

Når Voldberg skulle på oppdrag i Norge, foretrakk han å krysse grensen til fots eller på ski. Flere ganger kom han inn over Trøndelag. Der var avstandene store, og tyskerne regnet neppe med at særlig mange agenter kom den veien. Men selv om det var forholdsvis sikkert å gå, så var den fysiske belastningen enorm. Han hadde utstyr på over 50 kg. og kunne således ikke gå lange strekningen før han måtte legge seg ned og hvile. Ikke sjelden var den samlede marsjstrekningen mellom 20 og 30 mil. Ofte måtte han vade iskalde elver. Om natten lå han ute eller i uoppvarmede hytter. Da radioen alene veide ca. 50 kg. måtte det personlige utstyret bli minimalt. Det var turer da Voldberg frøs konstant hele døgnet.

Sommeren 1943 opererte Voldberg i Bodøtraktene. Tilfeldige hotell og pensjonat ble benyttet for overnatting, og han brøt seg også inn i hytter. I overnattingsstedenes gjestebøker skrev han seg bl.a. inn som tannbørsteselger. Oppdraget var å gi mest mulig opplysninger om båter og alt som ellers ble registrert av militær interesse. Under alle oppholdene i Norge ble det videre sendt enkle meteorologiske data. Radiomeldingene ble ofte sendt fra hotellrommet, og antennen lå ordinært under taket i rommet. Var forholdene gode, fungerte dette brukbart. Men ofte var det meget vanskelige sendeforhold.

Voldberg opererte alene i Bodødistriktet, og var der så lenge kreftene holdt. Matproblemet var hele tiden vanskelig. Voldberg antar at han opererte i området i rundt to måneder, idet det var vanskelig å oppholde seg som agent på ett sted noe lenger tidsrom. Med hensyn til radiosendingene fikk han operere forholdsvis usjenert, og han hadde ikke inntrykk av at tyskerne klarte å peile inn stasjonen.

Tirpitz i Altafjorden - høsten 1943

Det tyske slagskipet Tirpitz var på 44 000 tonn. Det ble ferdig sommeren 1941 og stasjonert på norskekysten, hvorfra det senere, bl.a. sammen med slagkrysseren Scharnhorst, opererte mot konvoiene i Sovjetsamveldet. Skipets tilstedeværelse i de nordlige farvann la beslag på store allierte marinestyrker, og det ble derfor igangsatt mange aksjoner for å få uskadeliggjort fartøyet. I oktober 1942 lå Tirpitz i Åsenfjorden innenfor Trondheim, og ble der forsøkt angrepet med «mennesketorpedoer». En av de som deltok var den senere så kjente Shetlands-Larsen (Leif Larsen). Etter aksjonen i Åsenfjorden gikk Tirpitz til Altafjord (Kåfjord).

Høsten 1943 ble Voldberg gitt i oppdrag å ta seg fram til Kåfjord for der å forsøke å få et inntrykk av aktiviteten ombord i Tirpitz. Bakgrunnen var en melding om stor aktivitet på fartøyet. Man fryktet at slagskipet forberedte et nytt raid. Voldberg tok seg stort sett fram til fots og fant et brukbart observasjonssted i nærheten av fartøyet. Han oppholdt seg der mellom 1-2 uker, og lå i skogen om natten. Det var i dette tidsrom ingen ytre tegn på at skipet gjorde seg klar til noen umiddelbar avgang fra stedet. Voldberg returnerte deretter til Sverige.

I september 1943 deltok Tirpitz i det store raidet mot Svalbard og vendte deretter tilbake til Kåfjord. Der ble det den 22. september sterkt skadet etter angrep av britiske dvergubåter. I April 1944 ble båten igjen - fremdeles i Kåfjord - skadet av britiske bombefly, og deretter flyttet til Håkøybotten, et sund vest for Tromsøya. Den 12. november 1944 ble skipet senket etter et flyangrep. Ca. 1200 av mannskapet omkom.

Steinkjær - oktober 1943

Etter oppdraget ved Altafjord dro Voldberg fra Sverige til England. S.I.S. bestemte at han skulle dra til Norge sammen med Kahrs-Baardvik. Sistnevnte tjenestegjorde også i S.I.S. De skulle hoppe ut i fallskjem ved Steinkjær for derfra å ta seg nordover. Målsettingen var å sende data om tropper, fly og værobservasjoner. Muligheten for å knytte lokale kontakter skulle også undersøkes.

Kahrs-Baardvik og Voldberg hoppet ut ved Steinkjær 10. oktober 1943. Mesteparten av tiden bodde de i telt og opererte som skogsarbeidere. Når de under oppdrag tok inn på hotell, skrev de seg inn som selgere. Kahrs-Baardvik kom opprinnelig fra Steinkjærområdet, og hadde således lett for å få kontakter. Etter oppdrag fra Special Operations Executive - S.O.E., forsøkte man å få etablert den første faste forbindelse i området.

(Special Operations Executive - S.O.E. - engelsk organisasjon som koordinerte all underjordisk virksomhet og hemmelige operasjoner mot fienden i okkupert land.)

Etter forholdsvis kort tid begynte de å ane at det ble gjort forsøk på infiltrasjon. Det viste seg å være medlemmer av Rinnan-banden. (Rinnan-banden er oppkalt etter Henry Oliver Rinnan som ledet Sonderabteilung Lola, en provokasjonsgruppe i tysk tjeneste. Medlemmene ga seg ut for hjemmefrontfolk og kom inn i organiserte motstandsgrupper som de anga når de fant tiden moden. Over 1000 motstandsfolk ble arrestert som følge av Rinnan-bandens provokatørvirksomhet. Av de arresterte ble flere hundre torturert og mer enn 80 drept. Rinnan ble etter krigen dømt til døden.)

Kahrs-Baardvik og Voldberg fant det uforsvarlig fortsatt å oppholde seg i Norge og dro til Sverige. Radiosenderen ble tatt med over grensen.

Trondheim - vinteren 1944

Tidlig på vinteren 1944 var Voldberg klar for et nytt oppdrag. Målet var Trondheim hvorfra det først og fremst skulle sendes meldinger vedrørende ubåthavnen. Voldberg reiste til Nord-Sverige, hvorfra han skulle gå på ski inn i Norge over Sylene. Et voldsomt uvær tvang ham til å stanse før grensen var nådd. Han gravde seg en snøhule og ble liggende der i flere dager. Hvor lenge han ikke angi eksakt da det var helt mørkt. Men det må ha vært en god stund, idet nesten all maten var spist opp innen været bedret seg.

Det var brutalt kaldt å ligge i snøhule. Selv om Voldberg unngikk alvorlige forfrysninger var nok oppholdet i snøhulen med på å skade nyrene hans. Flere ganger hadde han blod i urinen. Voldberg anså det ikke forsvarlig å fortsette inn i Norge nesten uten proviant. Han snudde derfor. Etter en stund møtte han to svenske grensesoldater. De var ute og lette etter soldater som var bortkommet under stormen. Syv av disse viste seg senere å ha omkommet i uværet. Voldberg fortalte at han skulle på oppdrag i Norge, og de fikk

se radiosenderen. Da de hørte han hadde snudd på grunn av matmangel, ga de ham sin nødproviant og lot ham dra tilbake mot Norge. Hadde soldatene fulgt svensk lov skulle han vært arrestert.

I Trondheim tok han tilfeldige jobber på brygga, og også byggearbeide på anlegg som lå slik til at det var mulig å observere hva som forgikk på havna. Han var ikke inne på selve ubåthavna, men fra observasjonsposter var det mulig å se ubåtenes avgang og ankomst. Han forlot da straks jobben for å sende melding til England.

Et av de store problemene var å skaffe mat. Det kunne bli lange og omstendige butikkrunder uten resultat. Voldberg hadde ingen direkte konfrontasjoner med tyskerne, men det var nervepirrende å sende radiomeldinger med ukjente personer i umiddelbar nærhet. Mange små episoder og uvissheten slet sterkt psykisk.

Voldberg benytte de kommunikasjonsmidler som fantes. Grensestrekningene ble ordinært tilbakelagt på ski eller til fots, men ellers ble båt, tog, buss og drosje brukt. Han var alltid utstyrt med falske papirer. Ble det ikke foretatt direkte sjekking ved kontakt med det sted der dokumentet skulle vært utstedt, gikk kontrollen greit. Faren var større når kontrolløren ønsket å se bagasjen. På en togtur fra Trondheim til Oslo kunne det bli foretatt kontroll flere ganger underveis. Voldberg hadde da alltid et fast opplegg. På undersiden av jakkeslaget var festet et spesielt NS-merke. Dette ble vist kontrolløren. Samtidig ble det gitt uttrykk for at det ikke kunne være nødvendig å undersøke bagasjen til et NS-medlem. Flere ganger forslo Voldberg at han kunne være med å kontrollere koffertene og veskene til de øvrige passasjerer. Imidlertid hendte det at vedkommende kontrollør ga uttrykk for at også Voldberg bagasje måtte undersøkes. Voldberg ba da straks om å få tale med lederen for kontrollen. (Ordinært var det tre personer som samtidig utførte kontrollen.)

Den ansvarshavende kontrollør ble da meddelt at Voldberg hadde noe med seg som han ikke brydde seg om å vise fram. Ble ikke dette godkjent, ville kontrolløren være en død mann i løpet av et ½ minutt, sa Voldberg. Kontrolløren forsto alltid at dette var alvorlig ment. Noen ble så skrekkslagne at de «gjorde på seg» i sjokk. Voldberg fortalte vider at han var en av flere personer i toget med samme oppdrag. Dersom kontrolløren gikk av toget på en stasjon for å rapportere, ville vedkommende bli likvidert av en av Voldbergs medsamsvorne.

Ordinært var det personell fra prispolitiet som utførte kontrollene. Dette var fryktede politimenn. Likevel sviktet motet når de sto overfor en slik alvorlig trussel. Selv om Voldberg i løpet av krigen hadde noen konfrontasjoner med kontrollører, ble han aldri rapportert.

Trøndelag - våren 1944

Etter å ha oppholdt seg en tid i Sverige og blant annet «spist seg opp» i vekt, fikk Voldberg i oppdrag å reise rundt langs kysten i Sør- og Nord-Trøndelag. Oppgaven var å sende meldinger om båter og annet av interesse, spesielt vedrørende flyplasser. Også denne gang valgte han å gå på ski inn i Norge. Ved startstedet for skituren ble han rådet til å følge sporene etter en same som hadde gått inn mot Norge. På strekningen gikk sporet over et elvedrag. Plutselig brast snøunderlaget og han veltet over ende og gled ned mot elven. Sekken på 50 kg. kom over ham og gjorde det umulig å komme opp.

For hver bevegelse gled han nærmere elvebredden. I den stillingen han lå var det mulig å drukne med bare noen centimeter vann. Det eneste håp var at vannet inn mot grunnen skulle fryse til. Mange tanker kom mens han lå slik, skulle han fryse ihjel, eller drukne? Hodet lå ned og ble fylt med blod. Etter noen tid mistet han bevisstheten.

Da han igjen våknet, lå han den riktige veien med sekken under seg. Det var mulig å komme opp og fortsette turen. Ingen mennesker var å se. Hva som hadde skjedd kan Voldberg ikke si sikkert, men han antar at samene av en eller annen grunn hadde snudd og funnet ham. På den måten reddet samene antagelig Voldbergs liv.

Ca. 1-2 måneder reiste Voldberg rundt på Sør- og Nord-Trøndelagskysten. På Ørlandet drev tyskerne med et større flyplassanlegg, og Voldberg var en tid arbeider der. Alle data av betydning ble telegrafert til England. Ellers var oppgaven å gi så mange opplysninger som mulig om kystskipsfarten. Han skiftet stadig oppholdssted. Tyskerne klarte ikke å peile ham inn, men det var mange nervepirrende opplevelser. Det var ikke enkelt å operere på de mange forskjellige småstedene. En fremmed ble fort lagt merke til.

Sandnessjøen - forsommeren 1944

Etter oppdraget langs kysten i Sør- og Nord-Trøndelag kom Voldberg igjen tilbake til England med kurérfly fra Sverige. Oppholdet skulle imidlertid bli kort, og etter noen uker hoppet han ut fra fly ved Sandnessjøen. Oppgaven var den samme som tidligere, nemlig å gi flest mulig meldinger om skipstrafikk, samt de militære styrkeforholdene på stedet.

Forholdene viste seg nå vanskeligere enn tidligere med hensyn til å få sendt radiomeldinger. For ikke å bli peilet inn måtte sendestedet stadig skiftes. Tyskernes støysendere gjorde telegramarbeidet stadig mer nervepirrende. Det kunne være nødvendig å repetere meldingene til England flere ganger. Når meldingen var sendt kunne det være et rent tordenvær i eteren. Det var nesten umulig å høre noe. Noen ganger kunne Voldberg kanskje høre en «T». Det betød at mottagerstasjonen i London ville ha repetert en gruppe av meldingene. Under slike forhold var det ofte vanskelig å få tak på hvilken gruppe mottagerstasjonen ønsket, slik at det var nødvendig å sende hele meldingen om igjen. Når dette var gjort var det å lytte etter melding fra mottagerstasjonen. Kanskje kom det da en svak «p» fra stasjonen i England. Det betød at man skulle repetere et eller annet atter en gang. For mottagerstasjonen var det ikke lett å kode meldingen hvis de ikke hadde fått med de aller fleste bokstavene. I slike tilfeller kunne det bli nødvendig å sende telegrammet ytterligere en eller to ganger.

Å sende, å lytte og å vite at for hvert slag som gikk ut fra senderen kunne tyskerne peile seg inn mot senderstedet, var en voldsom psykisk belastning. Det hendte at Voldberg var så svett at han kunne vri skjorta si etter å ha fullført en melding til England. Senderforholdene ved Sandnessjøen var meget problematiske. Etter en forholdsvis kort periode fant Voldberg å måtte avslutte sendingene og gå inn i Sverige.

Oppholdet i Larviktraktene 10. juli - 12. september 1944

Den 10. juli 1944 etablerte Erling Volderg og Karsten Bjønness en radiostasjon i Larviktraktene. Karsten Bjønnes var opprinnelig sjømann. Det var en fordel med hensyn til å gi data om de fartøyer som passerte. De hadde denne gang krysset grensen til fots og tatt tog fra Oslo til Larvik. Under mesteparten av operasjonen lå de i telt.

De oppholdt seg hovedsakelig i traktene ved Ula, hvorfra båttrafikken i Oslofjorden ble observert. Hele tiden ble det ført nøyaktig loggbok over inn-og utgående skipstrafikk. Bjønnes og Voldberg kom i kontakt med en fyrbøter på Svenner Fyr, og det ble anbrakt en kortbølgesender på fyret. Vedkommende fyrbetjent kunne dermed gi observasjoner til Bjønnes og Voldberg. Under dette oppholdet i Larviktraktene hadde de ingen direkte nærkontakt med tyskerne, selv om de stadig observerte peilebåter. Derimot var det et stort problem å skaffe seg tilstrekkelig med mat. Forstyrrelsen i eteren økte imidlertid etter hvert, og den 13. september fant de det mest forsvarlig å reise tilbake til Sverige.

Voldberg og Bjønness reiste hver for seg, og Voldberg oppholdt seg en ti dagers tid i Oslo før han gikk over grensen til Sverige. I Oslo hadde han en noe spesiell opplevelse. På Café Kirkeveien ved Majorstua satt han og spiste middag. Det var noen få norske og ellers mange tyskere i lokalet. Under spisingen la han merke til en tysker som satt tvers over for ham og iakttok ham. Av en eller annen grunn følte han at tyskeren forsto hva han drev med. Men Voldberg var også overbevist om at tyskeren var klar over at nordmannen var oppmerksom på situasjonen. Et kort øyeblikk stirret de på hverandre. Voldberg la kniv og gaffel stille ned på tallerkenen. Tyskeren gjorde det samme. Voldberg plasserte begge hendene på bordkanten. Tyskeren fulgte eksemplet. Begge visste at den andre hadde pistol. Voldberg nikket mot døren. De reiste seg og gikk rolig ut. Tyskeren først og Voldberg like etter. De gikk nedover gaten til en trikkeholdeplass. Uten et ord skiltes de der. Begge hadde vist hva de representerte overfor hverandre, men også at ved en eventuell aksjon ville minst en av dem sannsynligvis ha blitt drept. Uten å si et et ord hadde de vært enige om at de fortsatt ønsket å leve.

Fra Oslo dro Voldberg til Askim. Derfra skulle turen gå over skogen til Sverige. Men oppholdet ved Ula hadde tappet ham for krefter, og han følte seg ikke i fysisk form. I Askim kom han i kontakt med Trygve Authen og Knut Kristiansen, og det ble bestemt at han skulle hvile ut hos dem. Mens han var her gikk han kveldsturer med Authen i Askimbyen, og de stoppet et lite øyeblikk foran familiens hus. Voldberg torde imidlertid ikke gi seg til kjenne. Authen og Kristiansen fikk ordnet biltransport for Voldberg til Trøgstad der de hadde kontakt med en grenselos som hjalp Voldberg videre til Sverige.

Sendinger fra Larvik og Ulaområdet fra 19. desember 1944

Den psykiske belastningen på Voldberg var stor i denne periode, og det var en stadig større kraftanstrengelse å bygge seg opp til nye oppdrag. Etter uker å ha levd under stadig spenning i Norge, var det ikke lett å slappe av bare man hadde passert grensen. Selv mens han oppholdt seg i Sverige kunne det hende han kastet seg på bakken når han hørte en eller annen overraskende lyd. Overlevelsesårvåkenheten var blitt en del av ham selv.

Men Voldberg fikk heller ikke denne gang mye tid til å bygge seg opp. Landgangen i Normandie hadde foregått 6. juni 1944. Stadig ble det klarere at det bare var et tidsspørsmål før de allierte hadde vunnet krigen. Men fortsatt sto mange oppgaver igjen. For de allierte var betydningen av best mulige data om tyskernes disposisjoner i okkuperte land stadig viktigere. I midten av desember 1944 dro Voldberg tilbake til Larvik og Ulaområdet for å fortsette sitt tidligere arbeide med å gi meldinger om skipstrafikken i Oslofjorden. Denne gang ble han bilt fra Stockholm til Strømstadorrådet. Helt nøyaktig hvor de kom vet ikke Voldberg, idet bilvinduene var tilmalte. Voldberg var sammen med en annen nordmann som skulle hjelpe til med

rapporteringsarbeidet. Ute ved kysten gikk de ombord i en fiskeskøyte med norske kjenningsbokstaver. Båten hadde mannskap på to, begge nordmenn. Det var tåke og yr da skøyta gikk ut, men været klarnet etter hvert. Da de nærmet seg Færder fyr, observerte de en tysk vaktbåt med kurs mot dem. Fortsatt var de på svensk side av grensen. Likevel anså de det hensiktsløst å snu. Den tyske vaktbåten ville i et slikt tilfelle antagelig gå over grensen og ta dem.

De opprettholdt derfor kursen mot Færder. Samtidig planla de hvordan vaktbåten skulle uskadeliggjøres. Et slikt fartøy hadde ordinært to mann på dekk med maskinpistoler. Opplegget var at Voldberg og medagenten skulle skyte hver sin tysker, deretter skulle håndgranater kastes over i vaktbåten. Eventuelle andre tyskere som søkte opp på dekk skulle Voldberg uskadeliggjøre med sin maskinpistol. Mens de to båtene nærmet seg hverandre ble medagenten dårlig, og planen måtte endres. Med sin revolver med dum-dum-kuler skulle Voldberg forsøke å skyte de to tyskerne. Deretter skulle han hoppe over på vaktbåten. Skipperen på fiskeskøyta skulle samtidig dra ut splinten på flere håndgranater og kaste dem over til Voldberg som skulle sende granatene ned i vaktbåtens kahytt.

Da det tyske fartøyet kom innen praiehold, ropte en av tyskerne om det hadde vært godt fiske. Han fikk bekreftende svar, og vaktbåten dreide om og fortsatte videre. Fiskeskøyta opprettholdt kursen mot Færder og Tjøme. I høyde med fyret observerte de en åpen båt som drev med motorstopp. Båten var fra Tjøme. Man fikk slep ombord og gikk mot Tjøme. Noe lenger inn møtte de ytterligere en tysk vaktbåt. Skipperen ba om tillatelse til å taue den andre båten til land, og det ble innvilget. Det tyske kystforsvaret hadde flere installasjoner på Tjøme, og Voldberg fotograferte det han kunne.

Etter at slepet var avsluttet, fortsatte fiskeskøyta til Ula. I nærheten av en hytte som var uttatt til deres oppholdssted, gikk Voldberg og medagenten i land. Ved at de var kommet med båt hadde det vært mulig å få med mer proviant. Matspørsmålet var derfor ikke så presserende denne gang.

Den 19. desember 1944 kom de på lufta med sin første radiomelding. Etter ca. 14 dager var medagenten psykisk utslitt. Han dro da til Oslo, og derfra til Sverige. For Voldberg var det et stort nerveslit å ligge der ute alene. Om natten, og helst under uvær, syntes han ofte å høre lyder som ble oppfattet slik at nå kom tyskerne. Under den intense ventetiden, mens han lå på gulvert foran døra, klar til å møte fienden, smakte det blod av svetten hans. Da det lysnet av dag var det bare å fortsette arbeidet.

Fra England ble det gitt beskjed om at han skulle få en dyktig kar som assistent, men heller ikke denne greide påkjenningen. Spesielt syntes lydene om natten å virke sterkt, og etter en uke forlot vedkommende stedet. Også under dette oppholdet hadde Voldberg kontakt med en fyrbetjent på Svenner Fyr. Omtrent en gang hver uke (hver tirsdag) hadde tyskerne inspeksjon på Ulatoppen, hvor de kontrollerte diverse utstyr i en hytte. De øvrige dagene gikk Voldberg opp på toppen, og der mottok han meldinger som ble sendt med kortbølgesenderen fra Svenner Fyr.

En dag bestemte han seg av en eller annen grunn til ikke å gå på Ulatoppen, men en noe lavere kulle i nærheten. Da han kom tilbake etter å ha sendt sine meldinger, var veien full av biler og tyske soldater. Hadde Voldberg fulgt vanlig rutine denne dagen, ville han blitt tatt, idet bare en smal sti førte til toppen.

Stadig vekk observert han peilefartøyer som krysset fram og tilbake utenfor Ula. Ordinært var dette vanlige fiskebåter med eget antenneanlegg. Etter en tid sluttet Voldberg å bruke kortbølgesenderen til Svenner Fyr. Utsynet var omtrent like godt fra observasjonsplassene på land. Hver morgen brukte han kikkerten mot Ulatoppen. Ble ingen tyskere observert, gikk han til et av sine utsiktssteder. En morgen så han en stor konvoi med ubåter, ekskorteskjip og vanlige handelsfartøyer. Båtene kom plutselig ut av et tåkelag. Ivrig etter å skrive opp antallet, typer, fart og tonnasje, glemte han hele Ulatoppen. Etter at samtlige fartøyer var registrert, kom han til å kaste et blikk på toppen. Han så da rett inn i to kikkertglass. Den første tanke var at nå hadde tyskerne oppdaget ham. Likevel lot han som intet, og fortsatte rolig mot hytta og inn. Her tok han sin maskinpistol og gikk ut en annen inngang som ikke kunne sees fra Ula. Meningen var å uskadeliggjøre tyskerne. Det eneste Voldberg så var imidlertid bare bakparten på en tysk bil som kjørte av gårde. Dataene om konvoien ble straks kodet og sendt til England. Voldberg fjernet deretter en del personlige effekter fra hytta. Med radioen og utstyret la han seg i dekning på et sted med god oversikt over veien. Han ble der en lang stund, men ingen tyskere dukket opp. Antagelig hadde tyskerne bare vært på Ulatoppen som turister. Etter en tid flyttet han tilbake til hytta.

Forhold som vanlige folk neppe ofrer en tanke kunne representere store problemer for Voldberg. Å gå på do, kunne være en ren lidelse. De sekundene det varte var han helt forsvarsløs.

Tyskerne drev en intens letevirksomhet etter senderen som de forsto var plassert i området. En dag observert Voldberg en varebil med et reklameskilt der det sto «Ny Margarin». Han antok at det var en fordekt peilebil. Da bilen stoppet ved krysset Larvik/Ula, tok Voldberg opp et rasjoneringskort og spurte sjåføren om å få kjøpt margarin. Sjåføren, som viste seg å være tysk, avfeide ham bryskt. Et kort øyeblikk klarte allikevel Voldberg å se en annen person med mikrofoner inne i bilen. Kort etter forlot han Ula. Han hadde da oppholdt seg der 6-8 uker.

Luleå, Sverige - mars 1945

Den 2. mars 1945 kom Voldberg til Luleå flyplass i Nord-Sverige. På dette tidspunkt var frigjøringen av Finnmark i full gang. En av hans oppgaver skulle være å gi meteorologiske observasjoner fra Finnmarksvidda. Dataene skulle først og fremst brukes av amerikanske transportfly som fløy strekningen Luleå-Bandak med forsyninger til de norske tyskerne i Finnmark. Amerikanernes sjef var oberst Bernt Balchen, og Voldberg hadde flere samtaler med ham. Den opprinnelige planen var at Voldberg skulle hoppe ut på Finnmarksvidda. Herfra skulle han gi værobservasjoner og eventuelle andre opplysninger som måtte melde seg. Det var imidlertid en meget sterk kuldeperiode med temperaturer helt ned i ± 42 grader C, og det ble derfor ikke noe av fallskjermhoppingen. Voldberg ble i stedet værende en stund ved Luleå flyplass der han tok imot værmeldinger som ble sendt pr. radio etter avtale med de svenske myndigheter. Han traff også Askiminger i norsk tjeneste der, bl. a. Finn Boger.

Oppholdet i Mosjøen og omegn fra midten av mars 1945 til krigens slutt

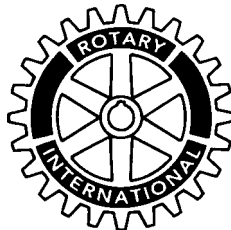
Oppholdet i Luleå var opprinnelig forutsatt å vare ca. en måned. Det ble vesentlig forkortet, og Voldberg fikk i stedet beskjed om å reise til Mosjøen og omegn. Herfra skulle han gi så mange utførlige data som mulig om de tyske styrkeforhold og

troppebevegelser. På dette tidspunkt var det klart at man sto foran Tysklands snarlige kapitulasjon. Likevel var det usikkert i hvilken grad de tyske styrker i Norge ville fortsette å kjempe etter at overkommandoen i Tyskland hadde overgitt seg. Mulighetene for et felttog i Norge var derfor fortsatt tilstede. Voldbergs instruks gir en detaljert beskrivelse av oppgavene han skulle konsentrere seg om. For å få et inntrykk av de tyske styrkenes moral, var det også ønskelig med forsøk på infiltrasjon. Han oppholdt seg her til krigens slutt.

I maidagene 1945 dro Voldberg til Oslo og derfra til Askim. Fem hårde og begivenhetsrike krigsår var til endebrakt.

Når Voldberg 35 år etter krigens slutt tenker tilbake er det spesielt to ting som sitter i minnet: sulten og den konstante frosten. Under svært mange oppdrag frøs han konstant hele døgnet. På ferdene mellom Norge og Sverige måtte ofte iskalde elver vades, og under oppdragene måtte han mange ganger ligge ute eller i uoppvarmede hytter. Frosten var også den direkte årsak til at han senere måtte fjerne den ene nyren.

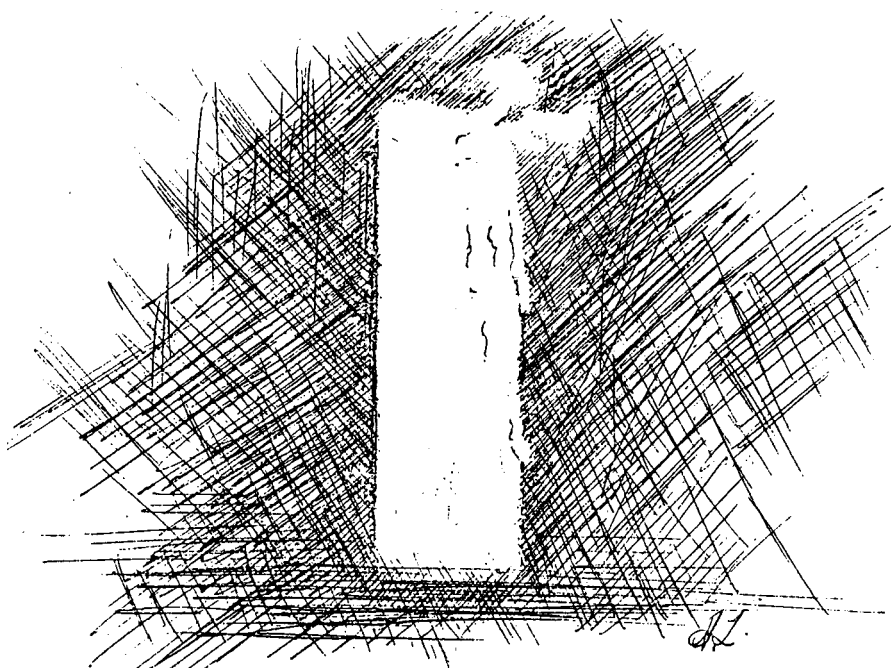
*



1981 ble Erling Voldberg tatt opp som medlem i Askim Rotary Klubb under klassifikasjonen Æresmedlem. 1988 ble han tildelt Paul Harris diplom og medalje, Rotarys høyeste utmerkelse, for sin krigsinnsats

Det er blitt tradisjon at 8. mai, fredsdagen, samles klubbens medlemmer ved Erlings grav til en minnehøytidelighet. Presidenten, eller den han delegerer dette til, holder en minnetale og legger en blomst fra klubben på Erlings grav. Til minnestunden er alltid Erlings datter og hans søster innvitert.

Forsiden i Askim Rotary Klubbs
månedsbrev for september 1990



Et lys er sluknet.
ERLING VOLDBERG
er gått ut av tiden.

*Det brænder et lys i min stue.
Det holder jeg hånden mod.
Hvor stråler dets varme vennlig.
Hvor føles den tryk og god.*

*Hvor blev der af varmen i verden?
Hvornår skal dens magt fornys?
Vi går på en Jord, hvor mange trænger
til varmen fra et lys.*

Piet Hein

Jeg har mine venner i Rotary, sa Erling.
Vi hadde også en venn i Erling,
varm og vennlig, -et lys som varmet.

Minnetale over Erling Voldberg i Askim Rotaryklubb ved hans bortgang.

Vår kjære Rotaryvenn Erling Voldberg døde lørdag den 29. september 1990. Han sovnet stille inn etter et langt og smertefyllt sykeleie.

Erling ble født i Askim den 30. april 1920 og ble 70 år gammel. Hans far var Elverksbestyrer i Askim, og Erling hadde vel i tankene å vie sitt liv til samme yrke som farens. Han begynte nemlig i ung alder som elektrikerlærling i firmaet Siemens i Oslo, og hadde kun få måneder igjen av læretiden da krigen kom til Norge i april 1940.

Allerede dagen etter at tyskernes okkupasjon av Norge var innledet, tok Erling seg fram til Askim og meldte seg til krigstjeneste, og ble med de norske styrker til Sverige ved tilbaketrekkingen. Denne rettetten betød imidlertid ikke slutten på Erlings krigsinnsats. Han var fast bestemt på å ta seg tilbake til Norge snarest mulig, og fortsette innsatsen for Norges frihet. Etterretningstjeneste var det som opptok ham mest, og hans innsats i krigsårene ble da også viet denne gren av krigstjeneste gjennom egasjement i det engelske Secret Service, med oppdrag i Norge.

Fra mars 1941 opererte han med Sverige som base for sine oppdrag i Norge, en ikke lett oppgave i forhold til svenskenes innstilling til de krigende parter de to første krigsårene. Erling fikk erfare dette ved gjentatte arrestasjoner ved passering av grensen etter utførte oppdrag i Norge. Etter hvert som situasjonen svinget i de alliertes favør bedret imidlertid denne situasjonen seg, men til gjengjeld ble Erlings fysiske utfordringer større fordi oppdragene han ble pålagt ble flyttet nordover i landet hvor han i tillegg til tyskernes etter hvert opptrappende årvåkenhet mot spionasjevirksomhet, også fikk norsk villmark og barskt klima å kjempe mot.

Fra Sverige, til sine observasjonsposter langt ute i norske fjorder, gikk han ofte i snø, slaps og isvann, i kulde og storm, med sin radio, tunge batterier og det absolutt nødvendige for å opprettholde livet, en oppakning på 50-60 kg., i blant mer. Overnatting skjedde vanligvis ute, hvor det måtte falle seg, eller i blant i en tom, kald hytte. Det var turer som vi ikke kan forestille oss, turer som ødela Erlings helse og merket ham for livet.

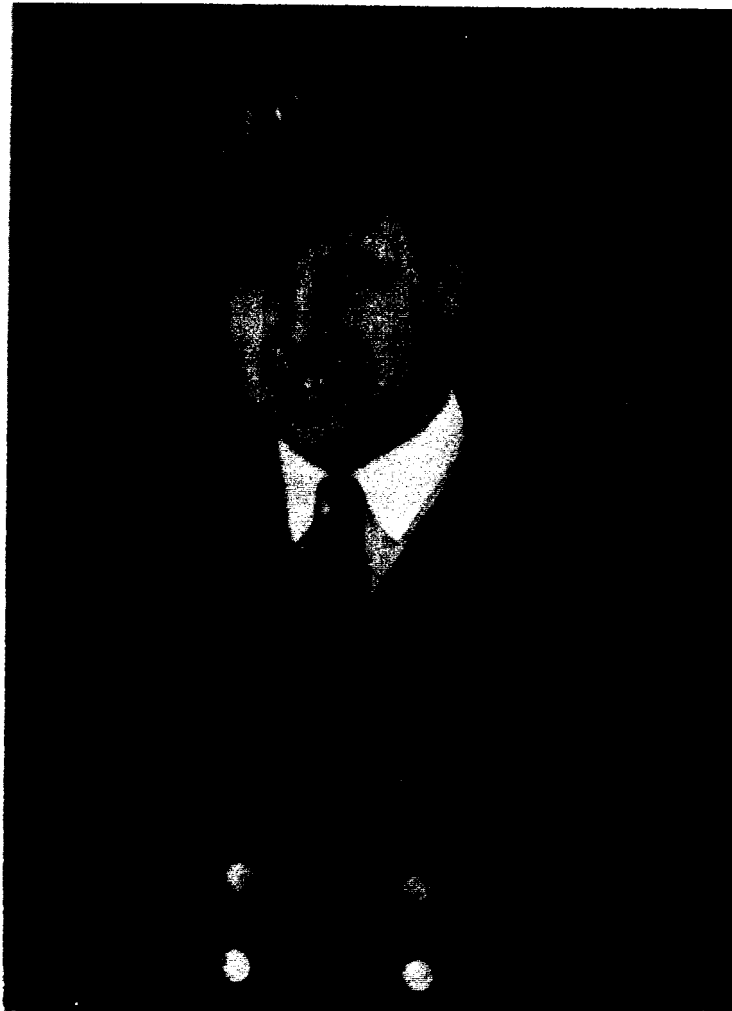
Det vil falle for langt å gå inn på Erlings innsats i detaljer, men vi vet i dag at Erlings observasjoner og rapporteringer tilbake til hans oppdragsgivere hadde stor betydning for de alliertes krigsoperasjoner. Denne innsats og Erlings uselviske offervilje for vår felles frihet, var det Askim Rotary Klubb ville hedre ham for ved utnevning til Æresmedlem av klubben. Etter hvert som vi lærte Erling å kjenne, erfarte vi imidlertid at han var uendelig mye mer enn en effektiv Secret Service agent, -Erling var også et varmt, godt menneske med omtanke for sine medmennesker. Erling var ekte Rotaryaner, han levde i Rotarys ånd, og han praktiserte Rotarys idealer i sin hverdag. Det var derfor helt naturlig at han i sin tid fikk Paul Harris medaljen, verdensorganisasjonen Rotarys høyeste utmerkelse.

Vi, hans venner i Rotary, minnes Erling i takknemlighet og ærbødighet, og lyser fred over hans minne.

R.L.

Jacken Løken

Bondegutten som ble kampflyger



Født 29.3.1918 i Askim
Død 11.4.1945 i Drangedal

Avtjente verneplikten i kystartilleriet
Nøytralitetsvakt på Gressholmen
Første flygerutdannelse ved Widerøes Flyveselskap
Fullførte flygerutdannelsen ved «Camp Little Norway» i Canada
Deretter kampflyger i 333 skvadron i England
Skutt ned med sin Mosquito over Drangedal 11.4.1945

Jacken

Et portrett av en
norsk jagerflyger

ASKIM BIBLIOTEK

Fra Stein Vyrjes bok «Luftkrigens minnesmerker»,
og hans artikkel om Jacken i desemberutgaven 2000
av «Norges Forsvar».

Johannes Wollert Løken, som var hans rette navn, ble født 29-3-1918. Han vokste opp i en stor søskenflokk på gården Løken i Askim. I gutte- og ungdomsårene stod idretten ham nær, og han ble en habil fotballspiller. Om vinteren var det skihopping og utforkjøring som overtok. Det måtte være noe med fart og spenning for Jacken.

Sommeren 1939 trakk han i kongens klær og avtjente verneplikten i kystartilleriet i Stavern. Siden ble det tjeneste som nøytralitetsvakt på Gressholmen i Oslofjorden. Her kom Jacken for første gang i befatning med praktisk flyvning. I nærheten holdt Viderøes Flyveselskap til, og de første flytimene ble tatt. Unggutten fikk raskt mersmak for flyvningens kunst, men så kom den tyske militærmakt og la sin skygge over landet. En plan om å ta seg på ski nordover og slutte seg til de stridende styrker måtte oppgis av praktiske årsaker.

Den 15. april 1940 dukket Jacken opp i Askim, og samme høsten tok han privattimer i engelsk. Unggutten hadde nå et klart mål. Patriotisk, kampvillig og flyinteressert som han var, kunne det bare gå én vei. Han ville over til England og slåss mot tyskerne, men det skulle bli i luften. I februar 1941 dro åtte karer fra Askim over grensa til Sverige. Etter en del kontakter i nabolandet returnerte han sammen med tre andre over grensa til Norge igjen. (Voldberg var en av de tre). Planen var at de skulle plukkes opp av et engelsk fartøy ved Ytreholmen fyr, helt oppe på Helgelandsskysten. Dessverre ble reisen bortkastet. Det engelske fartøyet kom i kamp med tyske sjøstridskrefter og kunne følgelig ikke få slutført sitt oppdrag.

Etter reisen sørover igjen la karene seg i dekning på en hytte ved Tyrifjorden. Her ble de helt til en razzia i området tvang dem over grensa til Sverige. Der meldte seg en ny mulighet for Jacken. Norske fartøy lå innesperret i Gøteborg, de såkalte «Kvarstadbåtene». De var beslaglagt av svenske myndigheter etter krav fra tyske myndigheter i Norge som forlangte skipene overført til de norske rederne. Engelskmennene hadde på sin side chartret båtene til tjeneste i den allierte skipstrafikken i samråd med den lovlige norske regjering, som befant seg i London.

Jacken tok hyre på en av båtene i håp om at de skulle klare å ta seg over til England. Rykter gikk på at et utbrudd nærmet seg. Kvarstaden ble offisielt opphevet den 17-3-1942, og 14 dager etter stakk de i ly av mørket ut fra Gøteborg havn. Svenske nazister hadde imidlertid skaffet tyskerne opplysninger om avgangen, og utenfor tremilsgrensen lå tyske sjøstridskrefter på lur. Seks av de norske skipene ble senket. To vendte tilbake til Gøteborg, og kun to nådde med nød og neppe England. Dessverre for Jacken ble båten han var på senket. Men til alt hell klarte han sammen med 32 mann å komme ombord i en livbåt. I hele tre døgn rodde de nordover i Skagerak, en bragd i seg selv, helt til de nådde norskekysten ved Jøssingfjorden i Åna Sira. De fleste av de ombordværene var da svært medtatt og forkomne, og ga opp videre rømming. Jacken, som var veltrent og full av pågangsmot, ville det anderledes. Av presten i bygda fikk han

låne et par ski, og la i vei over fjell og hei. Målet for turen var Oslo. Etter en strabasøs tur dukket en brunbarket Jacken igjen opp i hovedstaden. (Her ble han møtt av familiemedlemmer, bla. broderen Rolf). Enda et rømningsforsøk var gått i vasken.

En tredje plan om flukt tok form, og i april 1942 satt han forkledd som tømmerhogger på «Tøcksforsruta» på vei mot svenskegrensa. Flukten over selve grensa gikk greit, og nå varte det ikke lenge før han ble hentet med fly fra Bromma. Karer med slikt pågangsmot trengte spesialtransport av RAF. Etter ankomsten til England gikk ferden raskt til Canada og «Camp Little Norway», som var navnet på den norske flyskolen. Her fikk han endelig fullført sin flyverutdanning som en av de tre beste i kullet, og ble dessuten dekorert med Krigsmedaljen av daværende oberst Ole Reistad for sin deltagelse på «Kvarstadbåtene».

Etter endt flygerutdanning i Canada gikk ferden over havet til England. Der ble han overført til 333. skavdron og fløy en tid som annenflyger på Catalina. Julen 1943 gikk turen til Norge med Viking, en av Catalinaene, for å utføre et spesialoppdrag. Oppdraget var meget spesielt. Det var hverken U-båtkrig eller landsetting av agenter, men bestod rett og slett i å slippe julepakker til kystbefolkningen i det området som var angitt, noe som utvilsomt virket oppmuntrende og stimulerende, ikke minst for flymannskapet.

Høsten 1944 ble Jacken overført til Banff, der 333 B-flight opererte de slagkraftige og meget hurtige Mosquito FB MK VI i angrep på tyske skip langs norskekysten. Det var en flytype og en tjeneste som skulle passe Jacken meget godt. Endelig var han i besittelse av en «knyttneve» som kunne slå tilbake mot det han hatet mest av alt, en fremmed militærmakt som hadde okkupert hans kjære fedreland. Mosquitoen var krevende å fly, men Jacken ble etter hvert dus med maskinen. Han fikk snart ry som en dyktig og iskald flyger. Det ble sagt at han under lavtflyvning ikke bare fløy i bølgehøyde, han fulgte også dønningene.

Den 23. oktober 1944 var Jacken på sitt tredje operative tokt. Med seg hadde han kvartermester Alf Mykkeltvedt som navigatør. Etter en tids flyvning oppdager de plutselig en spesiell V-formet bølge som kruser vannflaten. Det var periskopet på en tysk U-båt som var i ferd med å komme opp i overflatestilling. Snart dukker hele U-båten opp og avstanden blir beregnet til ca. 4 nautiske mil. Jacken legger flyet over og går inn for angrep. I mellomtiden har U-båtmannskapet kommet seg på dekk og bemannet skytset. Med korte salver fyrer de løs med alt de har av luftvern mot Mosquitoen som stuper mot dem. Jacken løser sikringen på de fire 20 mm mitraljøsene og åpner ild fra 1200 meters hold. Vannet blir pisket opp i kaskader av skum og damp og snart slår prosjektilene inn i skroget. Tallrike treff blir notert og U-båten forsvinner raskt fra overflaten.

Når de går inn for landingen ved Banff vil ikke lampen som markerer «undercarriage down» tenne. Det betyr bare en ting. Understellet vil ikke ned. Trolig har det fått skader under angrepet på U-båten. Mosquitoene har forholdsvis høy landingshastighet og møtet med bakken ble derfor nokså brutalt. Det gikk så duk og trefliser føk, og det var bare setene igjen av Mosquitoen, ble det fortalt etterpå. Selv kom både Jacken og navigatøren helskinnet fra den hardføre landingen.

Den 4. september var Jacken igjen på vingene. I Ålesund havn oppdager han en konvoy. Navigatøren, som på denne turen var kvartermester N. Skjellanger, rapporterer umiddelbart til Banff. I det samme får de øye på en tysk Junker JU-88. Den flyr langs

havflaten, men stiger brått i retning av noen skybanker idet de får øye på Mosquitoen. Jacken dropper reservetankene og følger etter. Gasshåndtaket skyves helt fram og maskinen skyter fart. På 700 meters hold åpner han ild idet den tyske maskinen forsvinner i skyene. Jacken flyr etter, og snart er alt grått. Det humper og rister, og de flyr en stund på stø kurs og høyde. Med ett løser det seg opp og de er ute på den andre siden. Det tyske flyet er fortsatt et stykke foran dem.

Jacken fyrer løs med det han har. 20 mm maskinkanoner og 7.62 mm mitraljøser legger lange baner av sporlys og røyk mot den tyske maskinen. Flammer og sort røyk stikker plutselig ut fra styrbord motor, og maskinen søker nå dekning i en annen skyformasjon. Skytteren ombord i Junkeren besvarer ilden med mitraljøsen i cockpit, og babord motor på Mosquitoen bli truffet uten at det får dramatiske følger. Den tyske maskinen styrter like etter i sjøen.

Det var ikke bare alvor og dramatik som preget livet på Banff. Jacken var kjent for å være en tøffing, men han hadde ofte et lurt glimt i øyet. En gang hadde han med seg et av bakkemannskapene på en teknisk prøvetur over Banff. Flyverne kunne ofte berette om det bakkemannskapene bare drømte om. Fedrelandet på den andre siden av Nordsjøen med forreven kystlinje og et takket fjell-landskap.

«Har du lyst til å se norske fjelltopper?», spør plutselig Jacken en av bakkemannskapene på en teknisk prøvetur over Banff. Swan, som mekanikeren het, stirret forundret på Jacken. Han vet utmerket godt at de kun er klarert for en prøvetur, og ikke en tur over Nordsjøen. Han nikker undrene idet Jacken dytter stikka framover. Rett over havflaten trekker han ut, og Nordsjøens uendelige flater raser mot dem i voldsom hastighet. Trottelen blir sjøvet til marsjfart, kompasskursen sjekket og radioen slått av. Etter en tids flyvning trekker Jacken maskinen opp til noen tusen fot, og synet som møter dem er overveldende. Langt borte i horisonten kneiser rader av snødekte fjellformasjoner mot dyp, blå himmel. Swan, som hadde tilbragt mange år i landflyktighet, blir beveget og brister i gråt. Turen legges igjen langs havflaten. Det blir ikke sagt så meget. Radioen blir slått på, og snart lander de trygt på Banff. De to karene som forlater maskinen har en liten hemmelighet sammen, en hemmelighet som de neppe ønsker å dele med flight-sjefen.

Hele 27 turer fløy Jacken på Norge, og han var ofte ute i hardt vær. Den siste tiden hadde han med seg Stephan Henrik Engstrøm som navigatør, misjonærsønnen fra India, som selvfølgelig fikk klengenavnet «Misjonæren». De utgjorde et godt team, og trivdes bra i hverandres selskap. Den 28. turen skulle bli deres siste.

Utover våren 1945 er det klart for de fleste, både på tysk og alliert side, at krigen nærmer seg slutten. På Banff forberedes det siste store angrepstokt mot Norge. Det er skip på Skienselva som skal angripes. Under angrepet får Mosquito KK-H, RF-590 trolig treffere fra luftvernet som biter hissig fra seg. Sort røyk siver ut av den ene motoren, og Jacken klarer ikke å henge med angrepsstyrken som trekker seg ut. En tysk jagerflyger ser den skadeskutte Mosquitoen og henger seg tett på. Den kraftige Merlin-motoren fusker og går ujevnt. Serier av prosjektiler slår inn i den skadeskutte Mosquitoen som prøver å undslippe i lav høyde. Plutselig legger KK-H vingen ned og ruller sakte over på rygg. Bakken er altfor nær. En kraftig eksplosjon høres. Flammene slikker høyt mot vårhimmelen og kraftig, sort røyk velter opp fra et bratt dalsøkk ved Nakkesjø i Drangedal. I bølgeblikkbrakka på Banff sto to senger tomme kvelden den 11. april 1945.

Tokt høsten 1944

I sin bok *Luftforsvarets historie* beretter Vera Henriksen at de norske flyenes nesten daglige rapporter om trafikken ved norskekysten var deres hovedinnsats høsten 1944. Men de deltok også i noen angrep, og hun gir eksempler på flygernes individuelle initiativ.

«Hva angår det individuelle initiativ: 23 oktober 1944 observerte E/333 (Johannes W. Løken/Alf Mykkeltvedt), som var på rekognosering fra Utvær til Utsira, en ubåt som var i ferd med å dukke opp ved Øygarden; de angrep den i overflateposisjon med kanoner og så at de traff tårnet. Men den dykket før noe mer kom ut av det.

Den 4. desember, under en recco Stadt-Kriationsund, oppdaget og rapporterte H/333 (Løken/Skjelanger) en konvoi på åtte lasteskip (3000-8000 tonn) med eskorte på Ålesund havn. Senere under toktet fikk de øye på en JU 88 som Løken angrep to ganger i en jakt ut og inn av skyer. Flammer og røk kom fra flyets styrbord motor. Men Mosquitoen var gått tom for ammunisjon og satte kursen for Banff uten at mannskapet fant ut hvordan det videre gikk med tyskeren.

Den 16. desember var P/333 (Mehn-Andersen/Bakken) og E333 (Løken, med Friis som navigatør) outriders. Med utgangspunkt Utvær lokaliserte de et lasteskip som sto på grunn i Kråkhellesund. Da de forlot stedet, brant skipet med små eksplosjoner ombord.

På hjemveien hørte de over radioen at et alliert fly forberedte seg på å nødlande til havs. De fant og sirklet en dinghy med en mann oppi og en i vannet langs siden. Vingen hadde en ordning som gikk ut på at en Air Sea Rescue avdeling fløy ut med (Vickers) Warwicks for å møte flyene på hjemvei; de førte med seg en livbåt og annet utstyr som var nyttig for å overleve. De to besetningen fra 333 fikk kontakt med en av disse, og mens E/333 holdt øye med dinghyen, loset P/333 Warwick-flyet til stedet».

*

Et oppdrag ved 333 (N) skvadronen «B» flight 11. april 1945

(Den beretningen familien har er en kopi av et maskinskrevet eksemplar, uten dato og signatur. Uttrykkene *vårt*, *våre*, *oss* og *vi*, kan imidlertid tyde på at forfatteren tilhørte skvadronen).

Tidlig om morgene 11.4.1945 hadde vårt rekognoseringsfly rapportert fire middels store fartøyer i Skienselven nord for Porsgrunn, i en meget god posisjon for angrep. De lå alle ved kaien mellom flytedokken og svingbroen, og de så ut til å være fullastet og klare for å stikke til sjøs ved første leilighet. Været, det evinnelige sådan, hadde vært forholdsvis bra, og 18de gruppe besluttet derfor å sende ut en formasjon på 33 Mosquitos, eskortert av 8 Mustang jagere. To norske outridere var med som kjentmenn, og den vanlige fremgangsmåten skulle benyttes. Fenrik Løken og sersjant Engstrøm skulle lede flyene til angrepsstedet, mens fenrik Ure og sersjant Stai gikk i forveien for å snuse opp fartøyene.

Hele formasjonen krysset kysten ved Lyngør, og like etter kom rapporten fra Ure. Fartøyene lå akkurat slik som beskrevet av rekognoseringsflyet, og det var bare å sette i gang. Lederen ga de nødvendige ordrer, men før flyene var kommet i stilling for angrep, begynte flakkbatteriene å spille opp. Alt det som kunne tenkes av granater ble slengt

oppover mot styrken, luften var faktisk mettet av sporlys og 20 millimetre, og for å gjøre situasjonen enda mer broket, meldte den ene outsidersen at fiendtlige jagerfly var i nærheten.

Jagere eller ikke, fartøyene skulle senkes, og uten et øyeblikks betenkning gir den britiske angrepslederen ordre til angrep på den tyske Shippingen. Tre og tre Mousquitos styrter nedover og åpner ild med kanoner, og like etter hvisler raketgranatene gjennom luften. I løpet av et par sekunder er hele fyrverkeriet i gang, og høyt oppe over hovedformasjonen begynner samtidig en kamp mellom de tyske jagerne på den ene siden, og våre to outridere og Mustangene på den annen.

Det hele må ha vært et praktfullt skue for befolkningen i Skien og Porsgrunn. Et par brennende fartøyer ved kaien, flyene som ustanselig kommer inn i fornyede angrep, byger av sporamunisjon som flammende striper gjennom luften, av og til en enkelt eksplosjon fra grovkalibret ammunisjon, og over scenen en voldsom luftkamp hvor tyskerne har fordel av å være tallmessig overlegne.

En ME 109 går brennende i bakken, og en Mosquito crashlander på et lite vann. Den forholdsvis tynne isen brister, men mannskapet har kommet seg ut og klamrer seg til iskanten. Så blir de kanskje reddet, selv om de må gå i fangenskap. Det er dog bedre å være tysk krigsfange med livet i behold, enn en død alliert krigsflyger.

Fremdeles fortsetter luftkampen. Angrepet på fartøyene er forlengst over, og formasjonen flyr vestover i tett sveit. Flere tyske jager kommer til, og Mustangene får en vanskelig jobb. Noen av Mosquitoene kommer dem imidlertid til hjelp, og bare sekunder senere forsvinner tre skadete tyske fly nordover. Situasjonen begynner alt å bli lysere, da tre FW 190 kommer styrtende ut fra skyene i tett sveit, og går til angrep på den nærmeste Mosquitoen (Løken og Engstrøm). Flyet forsøker å vri seg unna, men det er allerede for sent. Den ene motoren er truffet, svart røyk og små stikkflammer velter ut fra undersiden av styrbords ving, og i neste øyeblikk velter Mosquitoen over på siden og går i bakken.

Angrepslederen beordrer nå formasjonen til å øke farten til maksimum for å komme vekk fra området. Klokkeren var da 18:33, og styrken krysset like etter kysten for å ta fatt på hjemveien over havet. Fremdeles henger en del tyske jagere på, men litt etter litt blir de utdistansert av Mosquitoene, og forfølgelsen oppgis. Tyskerne liker seg ikke særlig ute over sjøen, og snart forsvinner den siste av dem tilbake innover land.

I denne kampen over norsk territorium hadde to norske flygere gitt sine liv mot en overlegen fiende. Fenrik Løken og sersjant Engstrøm var ikke lenger blant oss. De gjorde sin plikt for konge og fedreland, og deres navn vil alltid være blant de store i Norges historie.

Etter de oppgaver som ble gitt på opsrommet etter toktet, hadde tyskerne angrepet med over førti enmotors jagere, men de hadde også hatt følelige tap. Fem av dem var blitt skutt ned mot to av våre, og dessuten hadde Mosquitoene ødelagt tre fartøyer på tilsammen ca. 8 000 tonn. Resultatet hadde altså vært på plussiden for oss, men i våre hjerter oppveide det ikke tapet av de to kjekke guttene våre. Det er allikevel en svak trøst å vite at de hadde tatt med seg adskillige tyskere i døden.

Noe senere samme måned fikk vi gjennom uoffisielle kilder rede på at guttene våre var blitt begravet i norsk jord. Skiensavisen «Varden» skrev mandag 16.04.1945 følgende:

«Flygere stedt til hvile på Drangedal kirkegård»

Lørdag ble de to flygere som mistet livet ved at et fly styrtet ned ved Naksjø stasjon ved Drangedal, stedt til hvile på Drangedal kirkegård. Til begravelsen var det meget stort fram møte av bygdefolk, og en del tyske soldater utviste militære æresbevisninger ved graven.

*

Den neste omtalen av flyangrepet er signert Nils J. Sætre. Hvor den har stått gjengitt, er ikke oppgitt, men fordi sidene er nummerert fra 122 til 127, tyder det på at artikkelen er en kopi av noen sider i en bok eller et større hefte.

Det er imidlertid oppgitt en del kilder:

Brev, datert 15.12.1975 til Helge Tørnes frå Ministry of Defence, London.

Brev, datert 2.12.1976 til HAT. frå Public Record Offiser, London.

Brev, datert 1.11.1976 til HAT. frå Imperial Air Museum, London

Samtaler med Halvor Høidalen d.e., Erling Naas, Stein Vyrje og Helge Tørnes.

Ei dramatisk krigshending

Av Nils J. Sætre

Den 11. april 1945 blei ei dag utanom det vanlege i skaubygda Drangedal. Krigen gjekk mot slutten, og folk var klar over at tyskarane ikkje kunne halde ut stort lenger. Saman med at våren nå var i ferd med å feie kulde og is vekk, følte folk ein optimisme som dei ikkje hadde hatt på lenge, -dei rekna med at også dei tyske soldatane snart skulle bli feia ut av landet.

Men akkurat 11. april i 1945, blei ein dag mange drangedølingar skulle hugse resten av livet. Dei som opplevde det blei vitne til den mest dramatiske krigshendinga her i bygda.

På flybasen Banff i Skottland stod det denne føremiddagen 35 Mosquito jagarbomberar klare for «tak off». Samstundes stod det i Peterhead, ein base litt lenger sør, 12 Mustang jagarfly klare for å eskortere Mosquitoane. Målet for operasjonen var tysk skipstrafikk på Porsgrunn havn. Mannskapet ombord i flya var frå dei allierte landa, og to av Mosquitoane hadde mannskap frå den norske 333 skvadronen, som var en del av den etter kvart så berømte «Banff Strike Wing». Hovudoppgåva for denne skvadronen var å øydelegge så mykje som råd av tysk skipstrafikk langs norskekysten.

Luftkamp

Ved middagstider tok dei allierte flya av frå basane sine med kurs mot Noreg og Porsgrunn havn. Turen over Nordsjøen og inn Skagerak gjekk rutinemessig, men i svært låg høgde for å unngå dei tyske radarane så lenge som mogeleg. Men tyskarane hadde oppdag dei allierte flya, og då dei angreip skipa på Porsgrunn havn, blei dei møtt av kraftig skyting frå bakken. Snart dukka tyske jagarfly, av typen Messerschmitt Bf 109 og Focke-Wulf Fw 190 opp. Dei fleste kom frå Rygge, og resten frå Fornebu. Men før det hadde dei allierte flya senka 4 skip og satt 3 i brann.

Nå oppstod det ein heftig luftkamp, og ein sverm på rundt 60 fly kom inn over Kilebygda. Der blei eit tysk jagarfly så sterkt skadd at det seinare styrte i nærleiken av Larvik. Då flya var over Langenvannet i Landsmarka, ble det klart at høgderoret på eit av dei allierte Mosquitoflya ikkje fungerte lenger, og i tretopphøgde hadde flightløytnant Phil Davenport og navigatøren hans, Ron T. Day, ikkje andre sjansar enn å prøve ei naudlanding på Langen. Sjølve landinga gjekk bre, men vårsola hadde «stolpa opp» isen, og flyet - som fullasta vog 11 tonn - brasa gjennom med hjula, men blei heldigvis liggande å flyte på vengene ei tid. Dermed fekk Davenport og Day berga seg ut i trygghet før flyet sokk.

Søkte ly mot kulenedslaga

Nå dreia flysvermen innover mot Drangedal, og på Høydalen, vel to km øst for Nakksjø stasjon, satt folka på garden og åt. Klokka var ca. 16:30 då dei hørte ein flydur så sterk som dei aldri hadde hørt før. Alle sprang ut på tunet for å sjå kva som sto på. Halvor Høydalen fortel om dette: «Me såg med det same me kom ut at eit fly var skadd. det kom svart røyk frå eine motoren, og flyet hadde «slagside». Det var ei kolossal skyting frå flya, og me stilte oss straks opp mot husveggen for på ein måte å søke ly mot kulenedslag. Det skadde flyet la seg brått heilt over på sida, for så å gå rett i bakken borte i Svartkjennaldalen, omlag ein kilometer frå garden. Det oppstod ein kraftig smell og ein flammebauta. Røyken frå brannen velta opp og kunne sikkert sees over eit stort område. Alt saman hadde gått fort, og me stod der som fjetra, -det heile virka utruleg og uhyggeleg. Me var usikre på kva me skulle gjæra. Skulle me ta sjansen på å gå opp og sjå om det var overlevande? Men far sa at det kunne vere farlig, og me hørte mange eksplosjonar frå staden der flyet styrta».

Det var også mange andre som opplevde flykampen på nært hold. På Sætre dreiv brørene Olaf og Karsten Sletta på med trekolbrenning. Brått kom heile flysvermen over dei i låg høgde, nesten mot tretoppene. Dei såg det flyet som gjekk i bakken, og noko anna som dei la serleg merke til - og som dei ofte snakka om seinare - var den voldsomme varmeutviklinga frå dei overoppheta motorane. Dei kunne tydelig se ei «jidding» i lufta rundt flyet.

Husundersøking på Høydalen

Tyskarane fekk fort melding om flystyrten, og det viste seg snart at det var ein Mosquito frå den norske 333 skvadronen som var skoten ned. Dei to omkomne var flygaren Johannes Wollert Løken frå Askim, og navigatøren Stephan H. Engstrøm frå Oslo.

Den første dagen fann tyskarane levningar etter bare den eine av flygarane, og snart gjekk det rykter i Kjosen om at den andre hadde hoppa ut i fallskjerm og berga seg. Tyskarane blei nå svært mistenksame, og mange blei tatt inn til avhør. Dei hadde også ei husundersøking på Høydalen for å se om flygaren var gøymt der. Men etter eit par dagar blei flygaren funnen. Det var Olaf Sletta som fann han. «Eg hugsar mei leita på kryss og tvers i steinura der dei styrta,, og plutseleg fann eg han oppå ei stor stein. Ein avslått grantopp hadde lagt seg oppå steinen og dekte det som var under. Det var vel derfor me ikkje fann han før», sa Olaf.

.....

11. april 1945 blei begge desse menn tause for alltid. Bare nokre få veker før freden og våren fløynde over landet, blei levningane av dei frakta ned til Sætra. Derfra kjørte

forpaktaren av gården og sønnen hans, de omkomne vidare med hest og kjerre til Oppistua på Na?. Dit kom dei seint om kvelden. Dei hadde ordre frå lensmannen om at dei omkomne skulle settas inn der over natta. Tidlig neste morgon ble dei frakta til Prestestranda. Løken og Engstrøm blei gravlagt på kjærkegården i Drangedal laurdag den 14. april under stor oppslutning av bygdefolket. Bl. a. deltok «Sætre Songlag» og «Strandljom» i sørgehøgtida. Etter freden blei dei omkomne overført til sine heimstader og gravlagt der.

Som minne om ulykken reiste Halvor Høydalen opp et av propellbladene. I metallet meislet han (med hjelp av broren Arne) inn følgende:



Johannes W. Løken, 27 år Stephan H. Engstrøm, 27 år
Falt for konge og fedreland
11-4-1945



Mosquito over Telemark

Arne Enger

Dagen er 11. april 1945, stedet Banff Airfield i Skottland, klokken 1431 lokal tid. Nesten på dagen fem år etter krigsutbruddet i Norge, og snaut en måned før frigjøringen. Tolv RAF De Havilland Mosquito jagerbomberfly, under ledelse av Wing-Comander A.H. Simmons fra 325 Sqr. av Coastal Command, tok av. De fikk tilslutning av 14 fly fra 143 Sqr., syv fra 248 Sqr. og to fra 333 (Norwegian) Sqr. Styrken utgjorde 35 fly, herav var 12 RAF Long Range North American P-51 Mustang jagerfly eskorte for jagerbomberne. Svermen fløy meget lavt over Nordsjøen, og hadde kurs direkte mot angrepets mål som var Menstad fabrikk og Porsgrunn havn.

Målene ble angrepet ca. klokken 1600 norsk tid. Den første bølgen angrep kanonstillinger, og tyskerne skjøt med alt de hadde av luftvern. Neste bølge angrep skipene med raketter, fire og fire fra hvert fly. Skipssidene revnet, og ikke lenge etter var 4 skip på tilsammen 20 000 tonn senket, og ytterligere 3 skutt i brann.

Tyske jagerfly angrep nå den engelske styrken, og regulær luftkamp begynte. Svermen av skytende fly forflyttet seg raskt, og var ca. klokken 16:30 over Landsmarken ved Lunde i Telemark. Her skjedde tingene i rask rekkefølge. Mosquito Mk. IV, med kodebokstavene QY-N, serienummer RS 505 var skadet i høyderoret og hadde ingen mulighet til å vinne høyde for å komme over åsen foran flyet. Flyveren svingte 90 grader mot høyre og trotlet motorturtallet ned, samtidig som han flatet ut og lot flyet gå ned på det delvis islagte vannet Langen. En tysk Messerschmitt Bf 109 forsvant i en hale av røyk og styrtet ned i Gisholtskogen i Kilebygda, Solum.

En av Mosquitoene fra den norske skvadronen var skadet, røyk sivet ut fra flyet, et tysk fly lå bak halen på den, og i en sverm av kuler tippet den brått over på siden og styrtet ned i en skogkledd li i Svartkjenndalen ved Naksjø i Høydalen. Det andre norske fly med

Wing-Commandør Haakan Venger og navigatør Hagbart Hansen returnerte sammen med de øvrige 33 flyene til sine baser, og landet mellom klokken 19:48 og 20:08 lokal tid. Hele operasjonen hadde fra start til landing vart i fem timer og femogtredve minutter. Halvor Høidalen, som stod på gården og så flyet styrte bak en ås, ca. en kilometer unna, forteller at en av stasjonsbetjentene på Naksjø stasjon ringte den tyske forlegningen i Drangedal, og ikke lenge etter var tyskerne på stedet og sperret av området. Utover kvelden brant det fremdeles, og eksplosjoner fra flyets ammunisjon kunne høres. Begge flyverne omkom, og de ble gravlagt i Drangedal. Etter frigjøringen, den 17. mai 1945, ble det holdt en offisiell bisettelse for de to norske flyverne, og de ble senere flyttet til sine hjemsteder.

*

Midtsommer 1983 ble propellbladet Halvor Høidalen reiste som et minnesmerke der Jacken Løken og Stephan H. Engstrøm omkom, montert i et betongfundament. Fundamentet var tegnet av kunstkritiker Willumsen, Sandefjord, og innstøpt i fundamentet er en plate med følgende tekst:

Her falt

**Fenrik/Flyver Johannes Wollert Løken, f. 29-3-1918
Sersjant/Navigatør Stephan Henrik Engstrøm, f. 12-12-1917**

**tilhørende 333 Skvadron «B» flight med Mosquito
MK IV Ser nr HP 910, KK-L,
i kamp mot den
tyske okkupasjonsmakt, etter alliert angrep
mot fiendtlig skipsfart i Skiensområdet
11. april 1945**

September 1982 Veteraner av 333 Skv.

*

Minnehøytidelighet

11. april 1995 var det en stor minnehøytidelighet i Svarttjenndalen i Drangedal. Mellom 400 og 500 mennesker var møtt fram for å minnes flygeren Johannes Wollert Løken fra Askim og navigatør Stephan H. Engstrøm fra Bærum.

Tilstede under minnehøytideligheten var foruten bygdefolk og tilreisende fly-og historieinteresserte personer de omkomnes nære familie, representanter for luftforsvaret og ordførerne i Askim og Drangedal. I Svarttjenndalen hadde komiteen for frigjøringsjubileet i Drangedal sammen med grunneier Halvor Høidalen lagt opp til en verdig og fin markering av 50-års markering av den tragiske nedskytingen av det norske kampflyet med de to norske soldatene.

I høytideligheten deltok også tre av forswarets fly, et F-16 jagerfly, et Orion-fly og et veteran P51 Mustang, som foretok en imponerende overflygning i lav høyde, presist over åsen hvor flyulykken skjedde. Samtidig som overflyvningen foregikk holdt Morten Andersen, som har laget minneplaten på minnesmerket, en liten tale på vegne av besetningen fra 333 skvadron. Hans takk rettet seg også til Halvor Høidalen og hans far Halvor Høidalen d.e. som sammen med broren satte opp propellbladet fra det styrtede flyet slik at man har et minnesmerke over våre falne under krigen.

Til slutt la Jackens bror, Rolf Løken, ned en minnekrans på vegne av familien, og takket Drangedal kommune og Drangedals befolkning for den måten de var blitt mottatt på gjennom 50 år.



Minnestøtten i Drangedal

Det første minnesmerket

Etter ulykken risset Halvor Høidalen og hans bror inn navnene på de to omkomne flygerne på et av propellbladene, og plasserte det på ulykkesstedet. Fram til sommeren 1983 sto propellbladet montert slik bildet viser. Det ble da montert i et betongfundament, tegnet av kunstkritiker Willumsen, Sandefjord. I fundamentet er innfelt en plate med opplysninger om de omkomne og ulykken.

Personene på bildet er fra høyre: Halvor Høidalen, Olav Aase, Hans Aase og Ola Kåsa.



Minneord om Jacken

(Øvre Smaalenene 13-6-1945)

*Deyr Je,
deya frændr,
deyr sjalfr i sama,
ek veit inn,
at aldri deyr:
dome um daudan hvern.*

Det er kanskje tusen år siden disse ord vart skrevne. Og sjølv om dei verkar framande på oss, høyrer me at det er noko kjend med dei, og vel er det: Det er noko av arven frå fedrene, det er Noregs røyst frå farne tider. Ille ville det gå os om ikkje me kjendest med denne røyst.

Johannes W. Løken var ein av dei som kjende Noregs røyst serleg sterkt. Då fedrelandet kom i naud, måtte han ut, koste hva det koste ville. Det koste ham livet. Dei gamle nordmenn tala så mykje um ettermæle. Det var kanskje ikkje så fårleg å døy, berre det var godt. Johannes W. Løken hadde sikkert anna å tenkje på en kva folk sa då han for ut og melde seg til vern for fedrelandet. Og likevel skapte han seg et ettermæle, det fagraste ettermæle nokon nordmann kan få. Han døyde for Noreg.

Det var her i Drangedal Løken fant døden. Og endå om me ikkje kjende han personlig sto me han så nær. Han var ein av våre, han var nordmann. Mellom alle dei som vil minnst han, vil det også vera mange drangedølar, og me vil og samstundes tenkje på dei som sitt at med den tunge sorgi - far, mor og sysken. Dei har vår samhug og djupe medkjensle.

Drangedøl

*

Øvre Smaalenene 13. juni 1945

Kjære Jacken. Du hadde nå kjempet lenge for ditt lands frihet langt borte fra hjem og gamle venner. Men så plutselig en dag du fløy innover ditt kjære fedreland med din maskin ble du plutselig revet bort fra oss.

Du gjorde hva du så som din plikt mot landet og folket vårt og jeg takker deg for det. I siste stund tok gamle mor Norge deg hjem til seg, og vi takker Gud for at vi allikevel skulle få lov beholde deg her, -i det landet som du villig ofret alt for.

Jeg takker deg for det gode kameratskap som oppsto mellom oss. Det ble så alt for kort, Jacken - det var - kan hende - nettopp derfor det skulle bli så rikt og godt. Jeg synes jeg ser deg nå med ditt gode smil om munnen som du alltid hadde når vi møttes. Det er så underlig at vi to ikke skal se hverandre mer her på jorden. Jeg kan ikke tro det, men vet jo at det er så. Jeg hedrer deg og takker deg Jacken for alt du har ofret, og så lenge dine venner lever vil minnet om deg være levende blant oss.

Ludvig Austad

Øvre Smaalenene 17-9-1945:

Jacken Løkens siste flytur

Jacken Løken var innehaver
av krigsmedaljen og
kongens fortjenestemedalje

Om flyveren Johans W. Løkens tjenestegjøring i Luftforsvaret, og om hans siste flyvetur, har familien i Askim nå fått en del nærmere opplysninger.

Generalmajor Riiser-Larsen skriver:

Jacken Løken ble innrullert i forsvaret den 26-5-42. Han avreiste umiddelbart til Toronto, hvor han først tjenestegjorde i kjøkkenavdelingen en måneds tid, deretter en måned som kontormann ved hovedkvarteret, og så i 5 uker som bakkemann ved flytroppen, inntil han den 1-10-42 ble antatt som elev ved flyskolen, og så seinere ved det kanadiske videregående kurs. Da han var ferdig med sin elementære flyverutdannelse, ble han beordret til England, hvor han ankom den 2-12-43.

Han ble så tilbeordret 333 squadron, en Mosquito Squadron som opererte over Norge. For ytterligere å dyktiggjøre ham til hans oppgave ble han 12-7-44 tilbeordret et to-motors kampflykurs for Mosquito-fly. Han kom tilbake til sin gamle avdeling den 20-9-44, og det var her han tjenestegjorde da han falt i April 1945.

Jacken Løken ble sersjant den 6-8-43, og ble den 15-12-43 overført til Marines Flyvåpen med kvartermesters grad. Den 1-10-44 ble han beskikket til fenrik i marinens F.V. Den 7-10-42 ble han dekorert med krigsmedaljen, og den 5-4-43 med Håkon VII.s 70-års medalje.

Riiser-Larsen skriver til slutt: Fenrik Løken var en førsteklasses nordmann, som i all sin ferd representerte Norge på en utmerket måte.

Flyvåpenets felleskomando, London, skriver i en rapport om hans siste tur:

Deres sønn, som fører av et Mosquito-fly, ledet et angrep av flere fly på tyske fartøyer i Porsgrunn havn. Angrepet var meget vellykket, men i det flyene forlot Porsgrunn, ble deres sønns fly angrepet av to tyske jagere. Flyet ble truffet i høyre motor og styrtet i bakken ved Nakkesjø stasjon. Både deres sønn og hans speider, sersjant S.H.Engstrøm ble drept. Senere meldinger fra Norge, gjennom det Norske Røde Kors, opplyste at deres sønn og hans speider ble begravet på Drangedal kirkegård, Telemark, den 14. april 1945.

Jacken Løkens minne

Helga Østreng

Blant Norges fjell og daler
der vokser ungdom opp.
For Norges land de kjemper
med kjærlighet og mot.

Og slik en gutt var Jacken,
en ekte Norges sønn.
Derfor vi gir ham takken
den være skal hans lønn.

Av kjærlighet du reiste
til fremmed land avsted.
Og Norges flagg du heiste
til dagen du falt ned.

Du falt for fedrelandet,
du døde på din post.
Og alle må vi sanne
det var et offer stort.

Med ungdom og begeistring
du glad i kampen dro.
Nu navnet ditt står skrevet
i Norges land med blod.

Din innsats her i livet
for oss et mønster blev.
Ditt unge liv du ofret,
vårt frihetsbrev du skrev.

Og minnet ditt vil leve
i hver en nordmanns sinn.
Og navnet ditt vi skriver
i våre hjerter inn.

Du kjære, snille Jacken,
vår fremtids håp og trøst,
deg far og mor gir takken
med stille gråtkvalt røst.

Og søskenflokket takker
for alt fra vi var små.
Ditt billed, kjære Jacken,
vil skjønt for minnet stå.

Vi, dine ungdomsvenner,
vi blottes hodet vårt.
En takk vi stille sender
for alt hva du har gjort.

Og støvet ditt skal hvile
i fedrelandets jord.
til du på mønstringsdagen
står opp på Herrens ord.

Og ved din hjembygds kirke
du får et stille sted.
Forglemmegei vi plukker,
på graven legger ned.

Epilog

Med folkeskolen som grunnlag

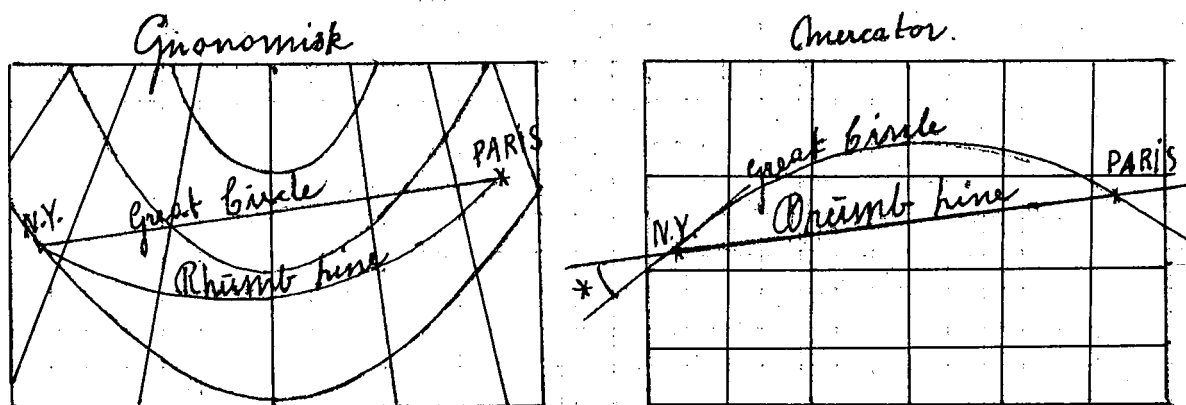
Etter krigen fikk familien overlevert de eiendeler Jacken etterlot seg i brakka på Banff. Blant eiendelene var en perm fra flyskolen i Canada med 115 håndskrevne sider tekst (overveiende engelsk) og tegninger, alt utført av Jacken under opplæringen i Canada til kampflyger.

Det er beregninger av flykurs, innbefattet beregning av avdrift og oppdrift. Han har eksempler på tidsberegninger etter at kurs er satt, og meteorologiske beregninger basert på temperatur, skyformasjoner og vind etter at kurs er satt. Det er flere sider med aeroteknikk og aerotriangulering (metode til å bestemme terrengpunktets innbyrdes beliggenhet i forhold til hverandre), og tegninger med beregninger for luftens påvirkning på fly og vinger.

Propellens funksjon er omfattende beskrevet med tegninger, og motorens enkelte deler, og hvordan de virker, er forklart i både tekst og tegninger. Han har beskrevet prosedyrer for både take off, landing og nødlanding, og gir flere eksempler på samband mellom fly og bakke. Forutsetningen for å mestre dette samband, kunnskap om radioen og dens virkemåte, avslører han i detaljerte tegninger av radioen og dens deler

Ikke uventet er det også omfattende beskrivelser, med tegninger, av kompas og barometer, beskrivelser av skyformasjoner som bør være varsel om ising, og han omtaler veskelblandinger, sannsynligvis sammensetningen av flybensin.

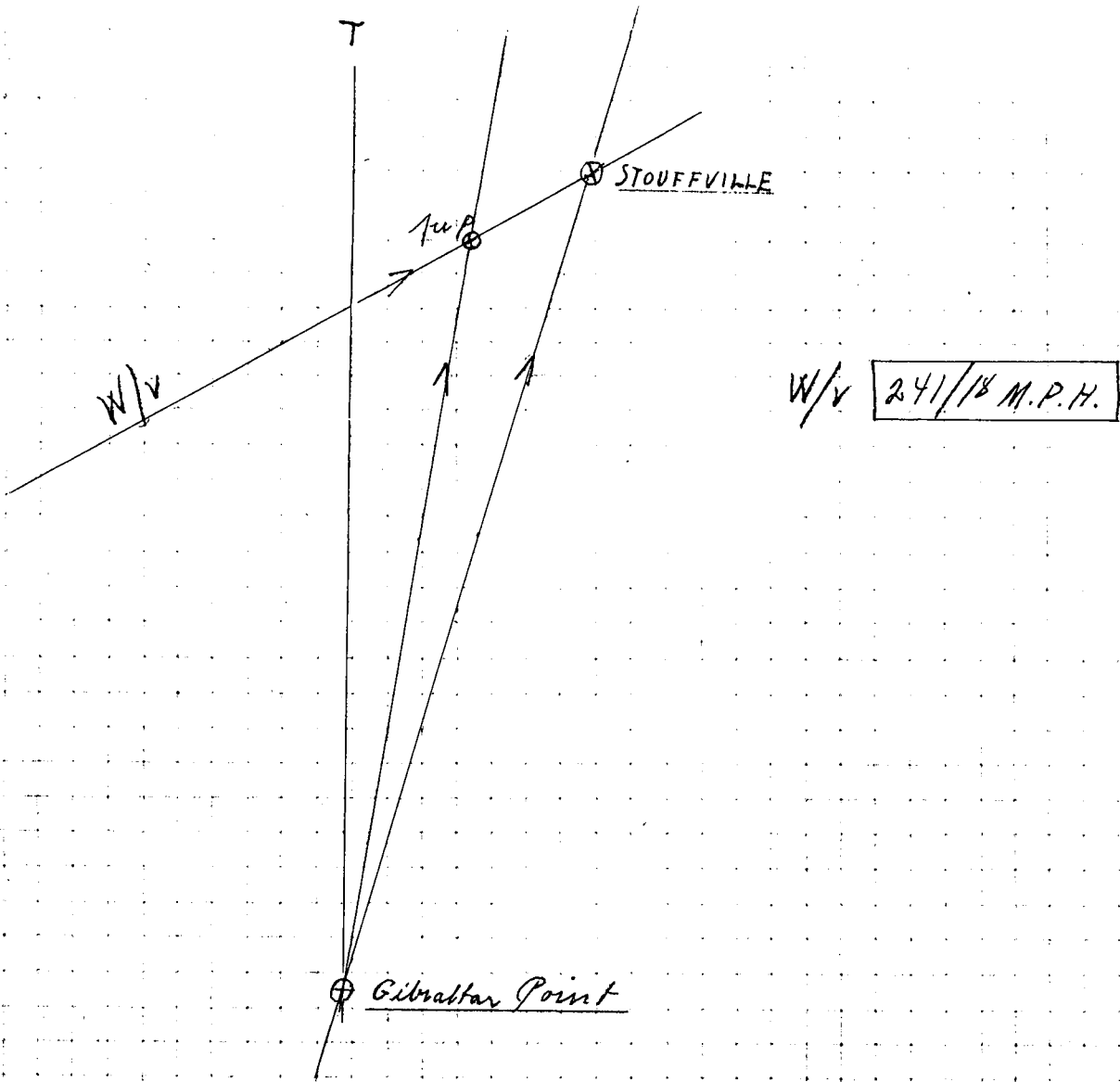
Som nevnt var hans grunnlag da han begynte flygerkurset, bortsett fra noen privattimer i engelsk før han forlot Norge, kun folkeskole. Det er derfor imponerende hva han i følge denne permen på en eller annen måte siden har erhvervet av kunnskap. Ikke minst de matematiske kunnskapene han avslører. På flere av sidene har han nemlig matematiske beregninger, utført med matematiske ligninger.



Eksempel fra permen

- og nok et eksempel fra permen

60 10T 9/5 - 120 M.P.H. T.A.S. 108



Kvarstadbåtene.

Da krigen brøt ut 9. april 1940 lå det norske skip i svenske havner. Skipene ble rekvirert av den norske regjering, men ble holdt tilbake av svenske myndigheter. Beslaget ble omsider opphevet, og 31. mars 1942 forlot ti skip Gøteborg havn med kurs for England. Avgangen ble forsøkt holdt hemmelig, men opplysninger om at skipene skulle forlate havnen lekket allikevel ut til tyskerne. Til havs ble derfor skipene møtt av tyske sjøstridskrefter. Flere av skipene ble senket, et skip gikk på en mine og sank, to skip nådde fram til England, og to vendte tilbake til Gøteborg havn. 19 mennesker omkom på sjøen, og av de overlevende kom 233 i tysk fangenskap, hvor 43 av dem døde. Ombord i skipet «Skytteren», som ble senket, var askinguttene Knut Haug og Knut Fladberg. Begge kom i tysk fangenskap, hvor Knut Fladberg døde.

Noen kom seg imidlertid unna tyskerne. På ettermiddagen 1. april var båten «Storsten» 25 kvartmil fra Kristiansand. Den gikk da på en mine og sank, og mannskapet gikk i livbåtene. På grunn av stor sjø måtte livbåtene holde en viss avstand natten gjennom, og da det lysnet var den ene båten med 17 mann forsvunnet. Flyktingene i den gjenværende båten rodde i seks dager, men forsto etter hvert at det var umulig å klare turen til England i den lille båten. De valgte derfor den syvende dagen å gå iland i en fjord på Vestlandet (Jøssingfjorden), hvor de ble møtt av tyske soldater. Bortsett fra seks, syv mann som klarte å komme seg unna og flykte over fjellet, ble de øvrige tatt til fange og sendt til Tyskland.

Blant de som kom seg unna tyskerne var Jacken Løken. Som før fortalt fikk han låne et par ski av presten i bygda, og etter en strabasjøs tur over fjellet kom han omsider til Oslo.

