

# Savnet i kamp..

## Historien om Arne Austeen fra Gjøvik

Av: Tor Idar Larsen ([gregers\\_gram@yahoo.no](mailto:gregers_gram@yahoo.no))

### Oppvekst og flukten fra Norge

Arne Austeen kom til verden 1 juli 1911. Hans foreldre var Johan Gustaf og Ragnhild Austeen. Til sammen hadde familien Austeen 6 barn. Hans, Ellen, Maia, Kirsten, Ragnhild og Arne. Johan var godt kjent blant befolkningen i Vestfold da han var bestyrer ved landbruksskolen på Fosnes. Han ble senere også stortingsmann i to perioder og senere driftsleder ved Ås landbruksskole med bosted i Drøbak. Ragnhold, født Støkken, kom fra Ås kommune.

Som ung tar Arne utdanning som ingeniør ved NTH i Trondheim. Kameratene fra studetiden forteller om en kjernekar. En helstøpt karakter av en ung mann, med et lyst og åpent sinn uten noen slags bakveier.

Overfor alt som var urettferdig og simpelt reagerte Arne voldsomt og sa sin mening rett ut, uten hensyn til egen fordel eller anseele, forteller kameratene. Han ble ansett som en snill og munter gutt som skapte liv og røre rundt seg. Sammen med kameratene dro Arne på sommernattsturer til studenthytta eller tok seg turer på ski. Arne var nok også en kløpper på ski, da kameratene spesielt nevner hans "halsbrekkende skiturer". Arne var ifølge kameratene fra Trondheim en ekte norsk patriot som elsket Norge. Det var kanskje derfor han ville ta en så sterk plass i krigens gang.

Etter endt ingeniørutdanning blir Arne utkalt til militærtjeneste. Antagelig allerede med en brennende interesse for flyvning, kommer Arne inn ved Hærens Flyskole på Kjeller. Arne blir her forfremmet til fenrik og fullfører sin flyverutdanning. Etter endt tjeneste ved Kjeller blir Arne ansatt ved Øveraasen Motorfabrikk og Mekaniske Verksted på Gjøvik. Her treffer han Ruth Asla som han forlover seg med. Ruth var en hardtarbeidende kvinne som hadde skaffet seg fagbrev som frisør samt handelsbrev fra hjemstedet sitt på Tangen ved Hamar. Hun startet opp frisørsalongen "Rosa frisørsalong" i Gjøvik sammen med to venninner. Denne drev hun i en årreke og var lokalisert i Storgata 6.

Da Arne bodde på Gjøvik fantes det et pensjonat nederst i Storgata, på hjørnet mot Strandgata som het "Fru Storskogens pensjonat". Ruth var ofte gjest her og spiste. Flere unge enslige i Gjøvik var stamgjester på pensjonatet, med tanke på sosialt samvær. Her snakket de sammen, drakk kaffe og spilte bridge. Muligens var det her Ruth og Arne møttes.

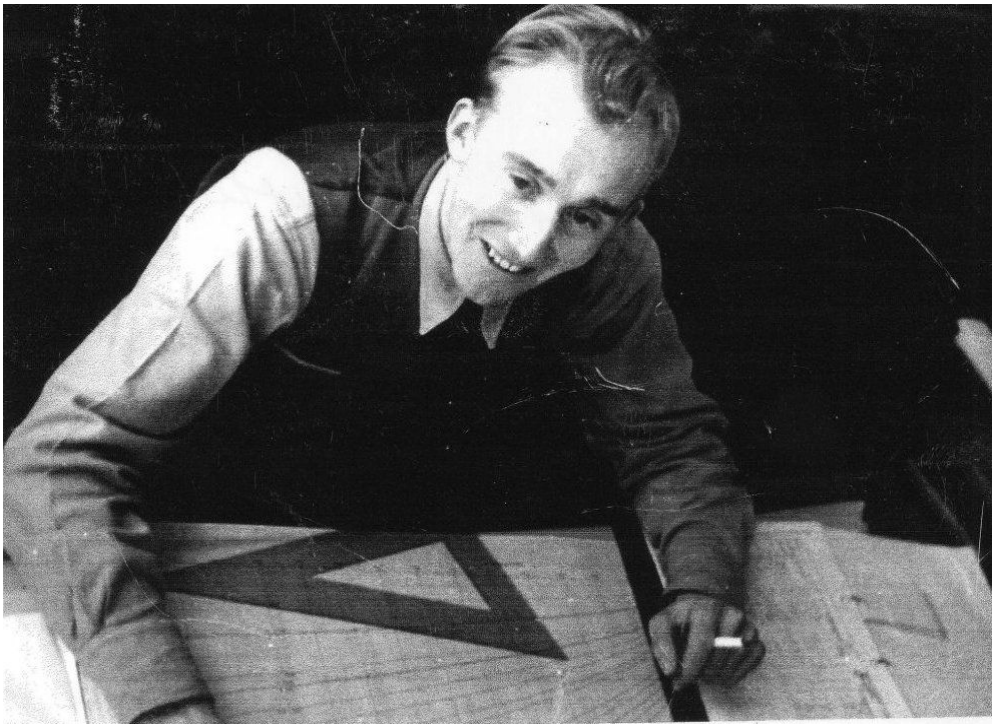
På Gjøvik blir Arne også medlem av Gjøvik Flyklubb og fungerer som flyinstruktør for Gjøvikensere som ville bli piloter. All fritid viet Arne til flyvning og hadde ifølge Gjøvik Flyklubb et rettlinjert vesen med masse mot og seiersvilje for Norges og de alliertes endelige seier.



*BILDE 1: Arne Austeen som utdannet fenrik og militærflyver i 1939. Bilde: via Sverre Anthoinsen.*



*BILDE 2: Arne sammen med sine søstre Ragnhild (høyre) og Kirsten. (venstre). Foto: via Sverre Anthoinsen.*



*BILDE 3: Arne Austeen ved tegnebrettet på Øveraasen. Bilde: via Sverre Anthoinsen.*

Ved tyskernes inntog i Norge melder Arne seg straks for tjeneste. Ikke bare er han patriot, han har nå også en militærutdannelse og nøler ikke med å gjøre sin del. Arne deltar i kampene i Norge til kapitulasjonen er et faktum i juni 1940. Hans mor hadde blitt enke noe i forveien, så han ble boende hos sin mor sammen med sine tre søstre på Fredly etter at han kommer tilbake fra kampene i Norge.

Vinteren 1941 flykter Austeen fra Norge for å fortsette kampen mot tyskerne utenfor landets grenser. Han kunne ikke lenger sitte å se på at tyskerne tok seg til rette over store deler av Europa, og også i Norge. Han mente at han kunne utrette mye mer utenfor landets grenser enn hva han kunne gjøre hvis han ble boende i Norge. I desember 1942 ser den tyskvennlige regjeringen sitt snitt til å frata Austeen sitt norske statsborgerskap som straff for at han rømte landet.

Arne flykter da til Sverige. Han drar han til Stockholm der den norske ambassaden hjelper Austeen med nødvendige papirer for videre reise gjennom Finland og Russland. Bjørn Næss fra Elverum skriver i sin dagbok at han møter Arne Austeen i Stockholm den 22.2.1941.

Fra Moskva tar Austeen den transsibirske jernbanen til Vladivostok for å vente på en mulig båt til Amerika. På den tiden var det ikke uvanlig at norske gutter på vei til Toronto vandret rundt i havneområdene i enten Russland eller Japan på jakt etter en båt som kunne ta dem over Stillehavet og til USA.

Utrolig nok treffer Arne på en gammel kjenning fra den tiden han bodde på landbruksskolen i Tønsberg. Skipperen, Hans Akselsen, var naboen til landbruksskolen og kjente igjen Austeen. Arne får være med den norske Wilhelmsen-båten til Amerika, og tar hyre som dekksgutt. Etter ankomst i USA reiser Arne videre opp til Toronto i Canada og den norske flyskolen "Little Norway" som var temmelig nyopprettet på den tiden. Skolen var under ledelse av Ole Reistad og utdannet militærflyvere til påtenkte norske jager- og marineflyskvadroner under alliert kommando.

## **“De tre musketerer”**

August 1941 forlater Austeen Toronto for videre reise til havnebyen Halifax og videre reise med båt over til Storbritannia. Under tiden ved "Little Norway" har Arne blitt spesielt gode venner med Olav Ullestad og Eiliv Strømme. Trekløveret utgjorde ifølge jagerflyver Tarald Weisteen en helt spesiell, og litt vilter kameratgjeng. De ble blant kameratene ofte omtalt som “de tre musketerer”. Under avskjedsfesten på hotellet Royal York i Toronto så “de tre musketerer” sitt snitt til å gjøre noen ablegøyer. Ifølge Kristian Nyerrød, senere pilot hos 331 skvadron, tredde “de tre musketerer” en champagnekjøler med is nedover hodet på en løytnant som hadde skutt ned et tysk fly over Norge den 9. april 1940, og som villig fortalte om hendelsen. Antagelig var denne karen Rolf Torbjørn Tradin. “Guttestreker” som denne var dog ikke noe uvanlig hos hverken nordmenn eller andre i militærtjeneste under krigen.

På samme båt, Aquitania, er også Tarald Weisteen, Bjørn Næss og Kristian Nyerrød. Disse norske guttene var en av de første grupper av nordmenn på vei over til England for aktiv tjeneste etter utdanning ved "Little Norway". Kvelden før opprinnelig avreise gikk guttene på byen i havnebyen Halifax.

*BILDE 4: Klar til å krysse Atlanterhavet i båten Aquitania. Foto: Ukjent opphav.*



*BILDE 5: Arne Austeen, nærmest til høyre, i stram giv akt for Ole Reistad (til høyre spasserende mellom rekkene av soldater). Nærmest Austeen står senere jagerflypilot Ottar Malm. Bak Ole Reistad skimtes John Nordmo som ulykksalig druknet under en badetur i Skottland, ikke langt fra nordmennes base på Skabrea i 1942. Foto: via Sverre Anthoinsen.*

På havnen ventet et 22 000 tonn stort passasjerskip på dem. Båten var så gammel at det gikk rykter at det skulle hugges opp så snart det ankom England.

Austeen var, ifølge Tarald Weisteen, til gjengjeld den stødigste og sindigste av “de tre musketerer”. Dessverre skulle bare en av de tre kameratene overleve krigen. Olav Ullestad var litt av en sjarmør og “Pikenes Jens”. Da han fløy med den norske 332 skvadron ga han navnet “Ullis” til sin Spitfire. Han endte sin krigstjeneste hos engelske 80 skvadron som fløy Hawker Tempest. Han ble skutt ned 1. mars 1945, og tatt til fange. Etter Ullestads egen beretning huket armen seg fast i flyet da han skulle hoppe ut. Etterpå “var armen lang som en messeregning”. Strømme var tidligere kullkamerat av Arne fra Kjeller og ble skutt ned i sin Spitfire i 1942. Tarald Weisteen fløy både Spitfire ved 331 skvadron samt Mosquito jagerfly hos en britisk nattjagerskvadron før krigens slutt. Bjørn Næss ble senere bombeflyver, og ble skutt ned og drept i en firemotors Halifax noe senere under krigen. Kristian Nyerrød overlevde krigsårene, og fløy som Austeen langtrekkende Mustang jagerfly ved krigens slutt.

Avreisen dagen etter festen i Halifax blir avlyst, og guttene blir liggende i havnen i flere dager mens de venter på reisedato. En dato som er strengt hemmelig for alle sammen. Konvoien som hadde reist fra Canada før Austeen og co. hadde lidd store tap. Sammen med dem på skipet var også en mengde soldater.

Da endelig reisedato blir fastlagt til 16. august lar Tarald Weisteen merke til at kapteinen går ombord sørpe full. Heldigvis virker han edru da de endelig forlater Halifax.

Under reisen går alarmen ved tre anledninger, konvoien endrer kurs flere ganger og eskorterende jagere slipper flere dypvannsbomber. Heldigvis mister ikke konvoien noen skip på overfarten. Austeen ankommer Liverpool en av de første dagene i september 1941. Fra Liverpool tar de toget

til London. Ved ankomst London blir Austeen og hans venner utsatt for en lang og kjedelig ventetid i påvente videre reise.

Austeen blir så sendt videre til Aston Down OTU, en "Operational Training Unit". OTU er siste stopp før Arne blir erklært ferdig utdannet, og klar for å bli sendt til en skvadron for aktiv krigstjeneste. Siden Austeen fra før har utdannelse fra Kjeller blir han en av de nordmenn som blir sendt til engelske skvadroner for å høste erfaring. De norske skvadronene var nyopprettet og manglet verdifull kunnskap om krigføring i luften. Den eneste måten å skaffe seg erfaring på var å sende noen av guttene ut blant andre skvadroner for å lære. Senere Generalmajor Wilhelm Mohr var også blant dem som tjenestegjorde hos en engelsk skvadron før han ble kalt tilbake, da som skvadronsjef for 332 skvadron.

## 64 Skvadron: Opplært av en av RAFs beste jagerflyvere

Sommeren 1942 blir Arne overført til 64 skvadron, Royal Air Force, med kapteins grad. Ikke lenge etter ankomst havner han i kamp. Den 30. juli flyr Austeen som nummer to på skvadronleder Wilfrid Duncan Smith (senere Wing Commander for 331 og 332 på North Weald).

Det var normal praksis at jagerflyverne fløy to eller fire sammen. På den måten kunne en ligge bak hverandre for å dekke mulige angrep bakfra. Stort sett var det en mer uerfaren pilot som lå som nummer to på en mer erfaren flyver foran. Vingmannen hadde ordre om å ligge så tett inntil flyet foran som mulig og for enhver pris ikke miste det av syne.



*BILDE 7: Spitfire MkV fra 92 skvadron. Flyet er av samme type som Arne fløy ved 64 skvadron. Foto: Aeroplane Photo Supply via Wikipedia Commons.*

På vei tilbake til England får Austeen øye på en luftkamp 4000 fot under dem. Smith blir gjort oppmerksom på begivenhetene, og begge stuper nedover. Smith åpner ild på en tysk Focke Wulf 190 som på sin side prøver å stikke av hjemover til Frankrike. Austeen følger Smith hakk i hæl nedover mens han holder utkikk bakover etter fiendefly. Etter at Smith ser seg ferdig med å skyte ser Austeen tykk, hvit røyk komme ut av motoren på fiendeflyet. Austeen manøvrerer seg inn på den skadeskutte tyske fuglen, og fyrer av en to-sekunders salve. Den hvite røyken forandrer farge til helsvart med flammer stikkende ut av motoren. Da Austeen trekker unna fiendeflyet ser han tyskeren miste kontroll over flyet før det spinner hjelpeløst nedover.

Under det Dieppe-raidet angriper Smith og Austeen blant annet et Dornier bombefly. Ifølge Smith må piloten av bombeflyet ha vært en tidligere jagerflyver, da tyskeren håndterte bombeflyet på en

utmerket måte. Mens Smith ligger å skyter på bombeflyet med Arne hakk i hæl bak, får de tyske skytterne inn treff på Smiths Spitfire. Plutselig tar motoren fyr og Smith måtte hoppe ut. Da Smith trekker cockpithetta tilbake for å stige ut av flyet får han fjeset fullt av varm olje. Med en god porsjon flaks greier Smith å hoppe ut i fallskjerm. Da han kommer seg fri fra skjermen og ligger å dupper i kanalen ser han Arne fly forbi mens han vugger med vingende. Det er naturlig å tro at Arne rapporterer tilbake til England om at Smith hadde hoppet ut og lå i sjøen, ventende på å bli reddet. Heldigvis tok det ikke mer enn en halvtimes tid før Smith blir reddet av et Royal Navy skip på vei tilbake til England etter begivenhetene før på dagen. Om Smith ikke hadde blitt funnet så raskt som han hadde blitt, hadde han antagelig frosset ihjel i det kalde vannet.

Smith og Austeen flyr mye sammen i 64 skvadron. Smith har senere blitt betraktet som en av de aller beste Spitfirepiloter fra krigens dager. Blant annet testpilot hos Supermarine, Jeffrey Quill, snakket vamt om Smith etter krigen. At Arne fikk fly så mye med Smith viser hvordan Austeen ble betraktet som en godt over gjennomsnittet dyktig pilot og en som man virkelig kunne stole på. Det er naturlig å tro at Arne også lærte mye av helten fra Slaget om Storbritannia. Duncan Smith fikk senere klengenavnet "Drunken Duncan" av nordmennene da Smith rådet nordmennene til å drikke alkohol på kveldene for å unngå kjedsomhet. Smith på sin side omtalte nordmennene som en hard gjeng av kamplystne gutter som aldri sa nei til en real fest.



*BILDE 8: Arne Austeen, nummer tre fra venstre i første rekke sammen med 64 skvadron i England. Flyet bak er en Spitfire MkVb. Foto: via Sverre Anthoinsen.*

## **611 Skvadron: Livsfarlige tokt over den engelske kanal**

Neste stopp for Arne blir den legendariske 611 skvadron.

Han ankommer 611 da skvadronen ligger ved RAF Coltishall den 9. august 1943. Hans første tokt hos 611 skvadron skjer den 14. august da skvadronen eskorterter 33 Bristol Beaufighter torpedo-bombefly mot kysten av Nederland der de skal angripe en konvoi. Konvoien blir ikke funnet og Austeen lander på Coltishall igjen 13:15 på ettermiddagen.

Den 15 august flyr Austeen et tokt utenfor den hollandske kyst der en Junkers 88 blir observert og jaktet på, men ingen resultat blir rapportert.

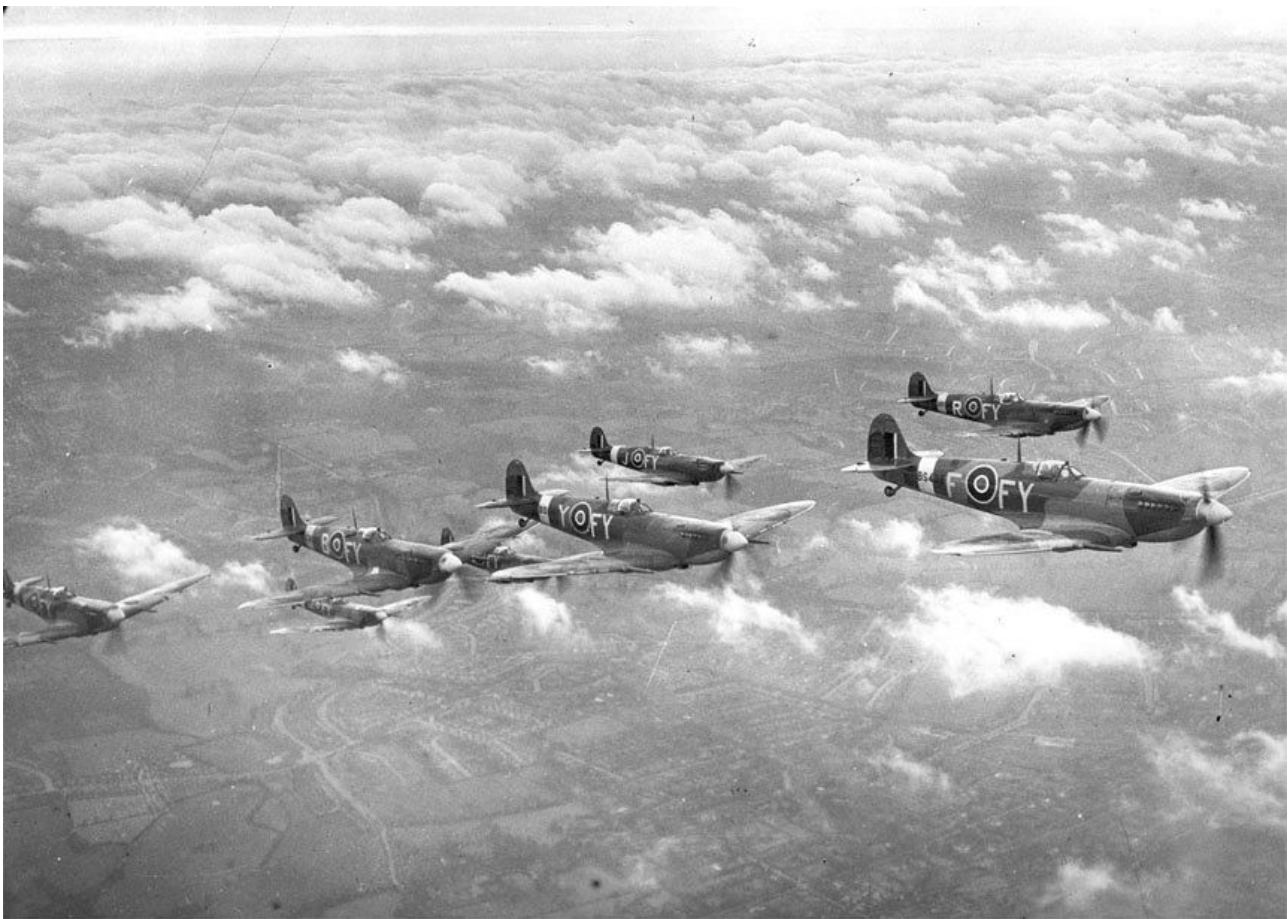
Neste dag, den 16. august er Arne igjen ute på tokt. Denne gangen skal 611 skvadron eskortere 36 Marauder tomotors bombefly til Bernay i Frankrike. Wing Commander «Laddie» Lucas leder 611 skvadron for anledningen. Bombeflyene treffer sine mål på bakken og flere bensindepot begynner å brenne. Da Maruaderne svinger hjemover dukker 16 Focke Wulf 190 opp, og gir 611 en real kamp. Lucas skyter selv ned en 190 mens Arne kommer seg bak på en annen og skyter med både kanoner og mitralsjøser montert i vingene på sin Spitfire MkVb. Treff blir observert, men ingen ser tyskeren gå i bakken. Dermed må Arne nøye seg med å kreve flyet for «skadet». Hele skvadronen returnerer til England uten tap.

Austeen fortsetter å fly med 611 skvadronen utover sensommeren 1943. Stort sett flyr Arne som leder for en seksjon av fire Spitfires, ofte med kodenavnet «White 1». De andre i Austeens gruppe vil da naturlig bli kalt «White 2, White 3 og White 4».

18. september er nok en innholdsrik for Arne og 611 skvadron. De får i oppdrag å eskortere 24 Bristol Beaufighter tomotors torpedofly mot Holland. Der skal Beaufighterne angripe tyske minesvipere ikke langt fra havnebyen Texel. Torpedoene gjør stor skade på to av skipene, og de greier også å senke en tredje minesveiper. Arne, for dagen flyvende som «Black 1» og leder av «A-seksjon», finner en tysk Messerschmitt Bf 109 i området og tar opp jakten. Han kommer på skuddhold, og skyter tre korte serier med ild. Dessverre ser ikke Arne hva som skjer med det tyske flyet. Heldigvis blir det senere rapportert av en Beafighter-pilot at en tysker har gått i sjøen utenfor Texel. Hendelsene observert av piloten står i samsvar med hva Arne rapporterer fra toktet:

*Jeg ledet Black section i 800 fot da vi fulgte Beaufighterne ned mot minesveiperne utenfor kysten. Da vi passerte mål nummer en så jeg to Bf109E komme ned rett mot oss med en sørlig kurs. Jeg svingte hardt høyre for å dekke de angripende Beaufighterne. Da så jeg to nye Bf109E stupe ned mot Beaufighterne fra en nordlig retning. Jeg stupte etter dem og de avbrøt angrepet. Jeg fulgte så den nærmeste av dem som svingte venstre og stupte østover. Jeg kom inn på 500 yards og skjøt en to- og en tre-sekunders salve på 400 yards men så ingen resultater. Fienden hadde klippede vinger og jeg tror dette var en Bf109E. En Beaufighterpilot, Fg. Off Ellswort fra 254 skvadron rapporterte at han så en seksjon Spitfires nærme seg Bf109erne som angrep Beaufighterne. Sekundet senere flikket den ene fienden over på ryggen og stupte rett ned i sjøen fra 300 fot.*

*Jeg gjør krav på denne Bf109 som ødelagt.*



*BILDE 9: Spitfire MkIX fra 611 skvadron flyr perfekt formasjon til ære for fotografen. Foto: US Air Force.*

Arne begynner nå å bli dreven i gamet. Så dyktig begynner han å bli at tyske fiender i luften stort sett ikke vil utgi noen store problemer lenger. Med den erfaringen Arne nå har skaffet seg skal det mye til om en tysk pilot skal greie å skyte han ned.

### **331 Skvadron: Fire nedskutte fly på fem dager**

Forfremmet til major tar Arne Austeen over ledelsen for den norske 331 skvadron i månedsskiftet september-oktober 1943. 331 er oppsatt på North Weald, nord for London, sammen med blant annet søster-skvadronen, 332 skvadron. De utgjør "North Weald Wing" som består av fire Spitfire skvadroner som opererer fra flyplassen. Fra North Weald har nordmennene fløyet tokt over kanalen og kontinentet siden sommeren 1942. Oppgavene omhandler blant annet eskorte for allierte bombefly på vei mot mål over tyskokkuperte landområder, støtte for konvoier i kanalen, lavangrep mot tyske mål på bakken, patruljer for å beskytte sør-England, og kamp mot tyske jagere når det lar seg gjøre.

Siden Dieppe raidet i august 1942 har derimot tysk innsats i luften gradvis blitt mer uvanlig, og det går lenger tid mellom hver gang nordmennene møter tyskernes Focke Wulf 190 eller Messerschmitt Bf 109 til kamp. Tyskerne har lidd store tap som de ikke har greid å erstatte fullt ut, samt at en hel del av skvadronene deres har blitt overført til østfronten. Tyskerne kan dog fremdeles dukke opp, og er ikke slått. Flyene deres er fullt på høyde med Royal Air Forces Spitfire-fly og biter fremdeles godt fra seg selv om erfarne tyske jagerflyvere så smått begynner å bli en mangelvare.

Austeen tar over skvadronen etter legendariske Rolf Arne Berg fra Trøndelag. En enormt godt likt offiser og en fenomenal flyver og taktiker. Rolf Arne Berg omkommer i februar 1945 da han overbeviser sjefene om å være med på ett siste tokt. Han var da Wing Commander, og egentlig klar

for en pause og ferdig med krigen i aktiv tjeneste.

Austeen blir etterhvert tildelt Spitfire MkIX MH828 som sitt eget personlige fly. Det er normal praksis at skvadronledere og Wing Commandere får sitt eget fly mens de litt lengre ned på lista må dele flyene seg i mellom. MH828 "overlever" forøvrig hele krigen og blir solgt som skrapjern den 28.08.1950.

3. oktober leder Austeen 331 for første gang på tokt. Skvadronen er sendt ned til Halesworth for eskorte av Marauder bombefly mot Frankrike. Fiendefly blir oppdaget og prøvd angrepet fra en gunstig vinkel, men angrepet blir ingen suksess grunnet altfor mange allierte Spitfire i området. De andre skvadronene ødelegger for angrepet mer enn de hjelper til. Etter halvannen time i lufta lander 331 på North Weald klokka 12:30. Svein Heglund fra 331 krever etter landing en nedskutt Bf 109, og Austeen rapporterer at han så et tysk fly bli skutt ned på samme sted og høyde som Heglund rapporterer om.

Oktober 1943 skulle bli en av de siste månedene av krigen der de norske gutta virkelig får bryne seg på tysk motstand i luften. Etter en noe treg start på oktober havner 331 i flere slagsmål med tyske fly mellom 20. og 30. oktober.

Den 20.10.43 leder Arne skvadronen over St. Quentin i 32.000 fots høyde. Fra sør blir det rapportert om eksosstriper. To "bokser" av fiendtlige fly blir observert. Flesteparten av tyskerne brekker av til starbord når de blir oppmerksomme på faren, mens et fåtall blir liggende i en svak sving andre veien. Austeen plukker ut den siste i rekken av tyske fly mot babord og skyter på 500 yards mellom seg selv og tyskeren. Han ser ingen resultater, og fortsetter inn nærmere før han fyrer av igjen. Han ser raskt flere treffere på den ene vingen og rundt cockpiten til fiendeflyet. Flere store deler preller av flyet før det flikker over og spinner nedover. Flyveren av det tyske flyet blir observert i fallskjerm av Løytnant Fearnley fra 331. Austeen gjør krav på flyet som nedskutt.

Bare to dager senere havner 331 i kamp igjen.

Austeen, for anledningen leder av "Blue Section" hos 331, flyr i 26000 høyde da de får øye på 25 tyske fly på vestlig kurs under dem. Austeen gir beskjed til sin seksjon om å stupe ned på tyskerne under. Han velger ut det nærmeste tyske flyet, men ombestemmer seg da han ser at "Red Section" hos 331 er på vei rett mot samme fly. Istedet angriper han den midterste delen av den tyske skvadronen. Han fyrer av kanoner og mitraljører på 300 yards og stopper ikke før han er inne på 100 yards. Plutselig eksploderer deler av tyskerflyet og understellet faller ned. For å unngå en kollisjon trekker Austeen hardt til starbord. Det tyske flyet faller ned fra himmelen i en ildkule.

Rett etter at han trekker unna kollisjonen ser Arne åtte 190 rett forut og på vei nedover. Han legger seg etter dem og følger tyskerne da fire av dem brekker av til venstre og resten til høyre. Arne velger seg ut et av dem og fyrer av. Her skyter Austeen på relativt langt hold, men treffer alikevill. Han ser flere treffere rett bak cockpiten på fiendeflyet. Fra nærmere hold åpner han ild igjen og treffer denne gangen begynner motoren å brenne voldsomt før fiendeflyet faller nedover. På få dager har Austeen skutt ned hele tre tyske fly.

24. oktober, to dager senere, er Austeen og 331 i kamp igjen. I følge med 332 skvadron passerer fire tyske Bf 109 de norske skvadronene i stor fart. Austeen kaster seg med en gang etter dem og legger Spitten i et stup. På 5-600 yards åpner han ild, men ser ingen treffere. Tyskerne har stor fart og han greier ikke følge etter. Austeen brekker av og gir opp angrepet. På vei tilbake til den skvadronene kommer plutselig to Bf 109 rett mot han og Arne må kaste flyet unna for å unngå en kollisjon. Han greier deretter å snike seg bak en av dem og skyter mot flyet på 400 yards og fortsetter å fyre av helt til han er inne på 100 yards. Kulene smadrer inn i tyskeren før flyet stuper vertikalt rett nedover

med ild flammende ut av motoren.

Enda en gang prøver Austeen og hans nummer to, Sersjant Nilssen, å komme seg tilbake til de andre som er på vei øst og innover land, men igjen møter de fiendefly. Denne gangen kommer flere FW 190 stupende mot dem. Austeen angriper to av dem og treffer. Han rekker dessverre ikke å se resultatet, og gjør krav på to skadde samt en nedskutt etter landing. På fem dager har Major Arne Austeen skutt ned hele fire tyske fly.

Løytnant Thor Wærner hos 332 rapporterer etter endt tokt den 24.10 at han observerte fire tyske Fw 190 på halen til Austeen. Disse var i ferd med å skyte seg inn på han. Wærner angrep de tyske flyene som avbrøt angrepet før de traff Austeens fly. Kanskje reddet gutten fra 332 skvadron livet til Arne denne dagen.

Etter disse kampene skulle det bli mer stille fra Luftwaffe. November gir mye dårlig vær, sterk vind og mange dager blir notert ned med de enkle ord; "ingen flyvning". Noen tokt skulle det bli, og stort sett ledet Austeen 331 på tokt som eskorte for amerikanske bombefly. Flere ganger passer guttene på skadeskutte bombefly som halter over til England fra kontinentet. På den positive siden blir det ingen tap av menneskeliv hos 331 skvadron denne måneden.



*BILDE 11: Arne Austeen ble i desember 1944 tildelt Distinguished Flying Cross. Her står han ved siden av dansken Kaj Birksted (venstre) som ble tildelt Distinguished Service Order måneden i forveien. Ved siden av Arne Austeen står Werner Christie og Nils Kolbjørn Jørstad. Bildet er antagelig tatt i mars 1944. Foto: via Sverre Anthoinsen.*



*BILDE 11-2: Arne Austeen får sin D.F.C. Bildet er datert 18. mars 1944. Foto: via Elisabet Lønstad.*

Desember fortsetter i noe av det samme sporet for Austeen og 331. Nesten hele starten av måneden gir dårlig vær og mye tåke. Ikke det beste man kan tilby av flyvær. I midten av desember klarer det noe opp og Austeen tar guttene med opp i luften for formasjonstrening. Ellers er skvadronen stort sett strandet på bakken. Juleaften 1943 gir dem et oppdrag i å eskortere bombefly mot kontinentet. Austeen og 331 får kontakt med bombeflyene like øst for Hastings, og eskorterer dem innover Frankrike. Ingen tyskere er å se, og alle er i god behold tilbake på basen klokka 13:25.

1944 starter sørgelig. Den 4. januar kolliderer en av 331s mest erfarne piloter, Bjørn Bjørnstad, og nykomlingen Stenstad i luften. Bjørnstad greier å hoppe ut av sitt fly mens Stenstad blir drept momentant. Resten av skvadronen, med Austeen i spissen, fortsetter sitt tokt over Somme-Abbeville området uten videre problemer.



*BILDE 12: Spitfire MkIX (MH434) i nyere tid. Flyet er av samme type som Arne Austeen fløy ved 331 skvadron. Foto: Franck Cabrol via Wikipedia Commons.*

Resten av januar fortsetter med samme rutiner som før. Eskorte av bombefly og patruljer over kanalen. 4. februar lander sekondløytnant Gerben sin Spitfire på North Weald med understellet fremdeles godt plantet inne i vingene. Mulig en tabbe av Gerben som rett og slett glemte og ta dem ut. Om så skjedde var nok ikke veien lang inn til Major Austeens kontor for en liten prat.

21. februar 1944 eskorterer de igjen amerikanske bombefly på vei mot nye mål på kontinentet, men hele oppdraget blir avlyst halveis grunnet tykke skyer over fiendeland. Alle kommer tilbake uten problemer.

4. mars flyr Austen to tokt med 331 skvadron. Begge tokt skjer uten hindringer av noe slag. Første toktet foregår mellom 08:55 og 10:25. Nummer to mellom 15:55 og 18:10, like før mørket begynner å sige inn over England. Alle er igjen tilbake i god behold. Dette skulle bli noe av det siste Austeen gjorde sammen med 331 over fiendtlig territorium. Neste dag flyr hele skvadronen ned til RAF Southend for å trene på lavangrep med en bombe festet under hvert fly. På grunn av dårlig vær blir treningen kortet ned til tre dager og den 13. mars kommer skvadronen tilbake til North Weald. Neste dag trener skvadronen sammen med den canadiske hæren. Treningen er i direkte forbindelse med den snart forestående invasjonen av Normandie. Austeen og hans gutter blir selvfølgelig ikke informert om planene, men det kan gjettes at de hadde en viss anelse om hva som var i ferd med å skje. Treningen med canadierne ender den 20.3.44.

Tre dager senere er Arne Austeen ferdig med sin operative tjeneste hos 331 skvadron. Skvadronen blir overtatt av Major Leif Lundsten fra Østre Toten. Interessant er det at 331 er under ledelse av gutter fra Gjøvik og Toten i nesten et helt år. Leif Lundsten mister livet like etter D-Dagen da ivrige skyttere fra marinen skyter han ned ved en feiltakelse. Det siste stakkars Leif Lundsten gjør er å gi de andre guttene kursen tilbake til basen før han ber dem hilse hjem. Det var det siste noen hørte fra Lundsten.

## **Sommerferie fra krigen**

Sommeren 1944 blir Arne beordret til "Central Gunnery School" i Yorkshire som sjefsinstruktør. I følge senere skvadronleder Ragnar Isachsen hos 331, blir bare de beste plukket ut til en sånn

stilling. Man må både være en utmerket jagerflyver og ha teknisk bakgrunn, noe Arne hadde. Disse periodene, vekk fra aktiv krigstjeneste ble gitt til flyvere som hadde vært i kamp over lengre tid, og trengte en pause.

Det var her Isachsen blir kjent med Austeen og lærer han å kjenne. Isachsen karakteriserer Arne som en klar og rettskaffen mann, ikke så langt fra hvordan hans studiekamerater fra NTH beskrev han. Om kveldene og på søndager tar Isachsen og Arne sykkelturner ut til små idylliske engelske landsbyer ved kysten. De tilbringer her mange kvelder i hyggelig samvær med den engelske lokalbefolkningen. Isachsen forteller i sitt brev til Arnes søster, Ragnhild, at Arne hadde den største beundring og respekt blant flykamerater, engelske venner og ikke minst hos sine overordnede.

Arne går deretter inn i Transport Command som innebærer å frakte allierte fly fra Amerika til Storbritannia. Også en svært vanlig praksis for jagerflyvere som er på hvile fra aktiv tjeneste.

## **126 Skvadron: Langtrekkende tokt med Mustang III.**

I februar 1945 er Arne tilbake i aktiv tjeneste, og tar kommandoen over britiske 126 skvadron stasjonert på Bentwaters i England. Skvadronen flyr amerikanske P-51 Mustang III langtrekkende jagerfly som eskorterer allierte bombefly helt til Tyskland og tilbake. En oppgave en Spitfire aldri greide på grunn av for små bensintanker.

Fra Bentwaters fortsetter Austeen å fly eskorte for bombefly i flere måneder fremover. I disse dager skjønner alle hvordan krigen vil ende. Det var bare et spørsmål om tid før tyskerne kapitulerte. Austeen var garantert også klar over at krigen snart ville ta slutt og at han kanskje ville komme fra det med livet i behold. Man kan regne med at han gjorde sine tanker om å endelig dra hjem til sin Ruth. Toktene mot Tyskland fortsatte dog som før. Luftwaffe var fullstendig utslått, og faren for å bli skutt ned kom nesten uten unntak fra bakken. Tyskerne var ekstremt gode skyttere med lang trening gjennom fem harde år med krig. En sørgelig stor mengde erfarne allierte flyvere mister sine liv i de siste årene av krigen etter å ha blitt skutt ned av skyts fra bakken.

Den 4. mai, fire dager før krigen offisielt er over, flyr Arne Austeen P-51 Mustang III med registreringsnummer KH 578 på et tokt som bringer dem til Nord-Tyskland. Dette toktet skulle ikke Arne egentlig ha deltatt på. Han tar plassen til en i skvadronen som ikke føler seg frisk nok til å delta. Som skvadronsjef går Arne foran med et godt eksempel. Isteden for å overlate oppdraget til en annen pilot, tar han heller selv på seg oppgaven med å fly toktet. Ikke ulikt med hva som skjedde Rolf Arne Berg skulle Arne miste livet under hendelser han egentlig ikke skulle ha deltatt i.

Austeen og hans skvadron går så til angrep mot tyske U-båter i Flensburgerfjorden. Arne er som skvadronleder den første som stuper ned mot U-båtene. Han går som den første ned for å trekke ild unna sine kamerater i skvadronen så de skal få et noe enklere oppdrag og mindre ild på seg. U-155 er under kommando av Oberleutnant Friedrich Altmeier, og den beskytter Arnes Mustang mens han gjengir ilden med sine kanoner. Det er da U-155 får inn en fulltreffer på Arnes Mustang.

Austeens Mustang stuper skadet nedover mot havet med han selv inne i flyet. I så liten høyde finnes det nesten ikke mulighet til å komme seg ut. Om man så kommer seg ut vil ikke fallskjermen åpne seg tidnok før man treffer havoverflaten. Ingen fallskjerm blir rapportert, og Arne styrter i havet. Flyet går muligens ned i posisjonen 54°55N 10°07E. Ingen spor har noensinne vært å finne av hverken flyet eller av Arne. En tragisk skjebne etter å ha overlevd hele 4 år som jagerflyver.

Sør-Afrikaneren A.R Hall, blant annet tidligere skvadronsjef hos en nederlandsk Spitfire-skvadron, skriver et brev til Arnes mor etter tapet av sønnens liv. Hall var på denne tiden antagelig også tilknyttet 126 skvadron og møtte Arne for første gang i 1942. I de påfølgende år utviklet Austeen og

Hall et vennskap. Hall hadde som mange andre svært gode ord å si om Austeen. I følge Hall var det ingen som møtte Arne og hadde noe stygt å si om han. Hall mener også at toktet mot U-båtene sansynligvis var en av de aller siste oppdragene 126 skvadron hadde under krigen.

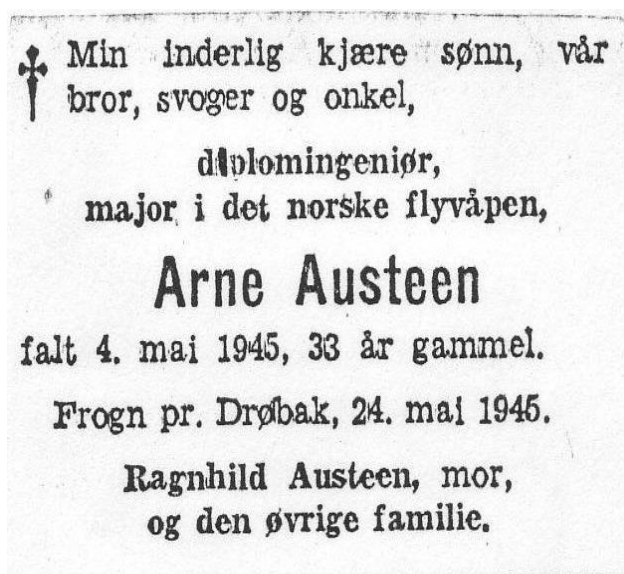
Hall avslutter sitt brev til Arnes mor med disse ord:

*«Vi savner han dypt og minnes han med stolthet og hengivenhet. Om han kan med stolthet si: Han er en mann»*

Tapet av Arne går hardt inn på Ruth. Hun var etter krigen forsiktig med å fortelle om hva som skjedde, men hennes datter Elisabet forsto det slik at hun hadde vært forlovet med en som døde under krigen.

Dagen før Elisabet skulle gifte seg får hun et armbånd av sin mor. Et armbånd som hadde betydd veldig mye for henne, forteller Ruth til sin datter. Armbåndet hadde hun fått av Arne. Ruth forteller da hele historien til Elisabet. Ifølge datteren er det tydelig at det hadde vært en dyp og stor kjærighet mellom de to. Arne var et tap som Ruth aldri helt kom helt over. De hadde også startet forberedelsene til bryllupet som skulle finne sted straks krigen var over. Fire dager til, og bryllupet hadde funnet sted.

I Gjøvik er Arne oppført med fullt navn på steinen i minneparken. Han er tillegg blitt hedret med en egen veg i Gjøvik. Austeens veg finnes like ovenfor Tranberg videregående skole.



BILDE 15: Arne Austeens dødsannonse.



*BILDE 16: Arne Austeens dødsannone i Oppland Arbeiderblad(?)*

Arne Austeen er dekorert med følgende medaljer:

Krigsmedaljen  
Kong Haakons 70-års medalje  
St. Olavsmedaljen med ekegren  
Distinguished Flying Cross (RAF)

Kilder:

64 Squadron combat records (British national archives)  
611 Squadron combat records (British national archives)  
331 Squadron operations record book 1943-1944  
331 Squadron combat record book 1943-1944  
Guhnfeldt Cato: Nattjager (2004)  
Heglund, Svein: Høk over Høk (1995)  
Nyerrød, Kristian: En av de mange (1997)  
Smith, Duncan Wilfred: Spitfire into battle (1981)

Sverre Anthoinsen (bilder, brev, avisutklipp)  
Elisabet Lønstad (bilder, brev, avisutklipp)

Bjørn Næss dagbok: <http://www.rustadp.vosi.biz/index.html>