

Sverige och andra världskriget

☆☆ Åren 1939–45, under tiden för det andra världskriget, undgick Sverige bl a genom en rad lyckliga tillfälligheter ödet att tvingas in på det ena eller det andra av de krigförande stormaktsblockens sida. Vårt land befann sig – som förut skildrats i FLYGvapen-Nytt – i förstärkt försvarsberedskap för att bevara Sverige från fiendtligheter. ☆ ☆ Vi blev den tiden ofta påmind om krigets och krigsfarans närhet. Ett exempel härpå var de ofta hitkommande objudna flyggästerna från krigförande länder. De nödlandade, havererade, störtade, nedtvangs till landning eller kom på annat sätt. I krigets slutskede deserterade ett flertal tyska flygbesättningar med sina plan hit från de sönderfallande tyska fronterna öster, söder och väster om vårt land. ☆ ☆ ☆

▲ Kontrollflygning av den internerade och kontinuerligt underhållna utländska flygmaterielens funktion måste då och då företas. Här en B-24 Liberator ur US 8th Air Force under sådan flygning i april 1945 över Vänern. Ett svenskt Saab B 17-plan ur F7 bevakar. □ T h: Ett av de i allt ca 110 tyska plan, som under kriget hamnade i Sverige. Tvåmotorigt radarutrustat allväders- (natt-) jaktplan Junkers Ju 88. Nödlandade 6 oktober 1944 på Bulltofta efter felflygning över moln. Återlämnat (efter förhandlingar) i februari 1945.



Flygvapnet "värd" för 342 krigsgäster

författare:
överstelöjtnant
nils kindberg



Flygvapnets främsta uppgift under den förstärkta försvarsberedskapen 1939—45 var att söka åstadkomma den spaning och det försvaret av Sveriges luftrum som det vid upprepade tillfällen kritiska läget nära vårt land påkallade.

De krigförande makternas flygoperationer intill och ibland to m ovanför svenskt sjö- och landterritorium liksom direkta följder av luftstrider m m i vår närhet ledde emellertid också till andra krav på flygvapnets ledning, materiel och personal. Ett av dessa var att ta hand om, bärga, reparera och i sinom tid återställa eller utväxla de många främmande krigsflygplan m m — i allt över 340 plan och ca 10-talet tyska robotor — som under beredskapstiden hamnade i Sverige.

En tät följd av nödlandningar, felnavigeringar, störningar, nedskjutningar, nedtvinganden genom ingripanden från svenskt beredskapsflyg m m inträffade från det andra världskrigets första dag 1939 till nära nog dess sista före vapenstilletåndet i maj 1945. Med början 1942 och särskilt 1944—45 kom vidare ett flertal tyska plan hit, av växlande slag och storlek, vilkas besättningar och extrapassagerare flytt eller deserterat från Nazitysklands sönderfallande fronter och hemort.

Det svenska flygvapnet orsakades av alla dessa många händelser i luftkrigets periferi en massa extra arbete och kostnader m m för att ta hand om flygplanen, och för att förplåga, förlägga, bevaka och under medverkan från försvarsstaben m fl internera besättningarna. Så småningom, i allmänhet först efter maj 1945, hemsändes mellan 1000 och 2000 man utländsk flygpersonal, som ingått i de många planens besättningar m m, när de hamnat i Sverige.

DET BÖRjade 1939...

En under spaningsflygning över Östersjön under de sista augustidagarna av besättningen övergiven tysk flygbåt Do 18 drev då i land på Ölands östra kust som vrak. I slutet på september nödlandade ett annat tyskt spaningsplan, typ He 60, för motorfel på Ystad redd. Ett polskt plan, som flytt undan tyskarna, nödlandade på Gotland.

Vintern 1939—40, under Finlands försvarskrig mot Sovjet, nödlandade ett tiotal av Finlands i England köpta jakt- och spaningsplan under flygning hem via Norge och Sverige, på olika platser i mellersta Sverige. Ett av dem fördes av kapten Reino Artola, senare generallöjtnant och kommandör (chef) för Finlands flygvapen. De bistods på olika sätt och hjälptes vidare till sin bestämmelseort.

Under samma tid och ca en månad till medverkade Sveriges flygvapen dels med egna organ — flygflottiljer och flygverkstäder — dels via den svenska civila flygindustrin m m, till montering, översyn, modifiering, reparation och vidareförpackning till Finland av materielen. Först gällde det ca 150, därefter förberedelsevis över 200 av finska staten i Storbritannien, Frankrike, Italien och USA köpta jaktplan och bombplan. Det blev en rätt så kraftig extra arbetsbelastning för det svenska flyget och för vår industri, vid en tid då vårt eget läge snabbt blev alltmer faro- och arbetsfyllt.

UNTERNEHMEN WESERÜBUNG

Det tyska storanfallet juni 1940 på Västfronten föregicks av det strategiskt motiverade, men för de utsatta länderna Danmark och Norge ödesdigra tyska blixanfallet i april, som för dem ledde till över fem års tysk ockupation.

Det fanns då mycket som tydde på, att också Sverige skulle bli anfällsamt. Ope- ▶

rationen gick under det tyska täcknamnet Unternehmen Weserübung. Hitlers och Görings flyg spelade tiden 9 april—10 juni huvudrollen för operationens genomförande. Närmare ett 20-tal tyska plan hamnade därunder på svensk mark — nedskjutna, nödlandade, med sinande bränsle, felnavigerade eller vinddrivna. Ett flertal av dem var tremotoriga Junkers Ju 52, den då vanliga trafikplantypen. Tyskarna hade anpassat dem för transport av fallskärmsjägare och luftlandsättningsstrupp, krigsmateriel, förplånad, sjukvårdsutrustning, drivmedel m m.

Ju 52:orna kom särskilt till användning vid intagandet i Danmark av bl a Störströmsbron (mellan Falster och Själland) samt av två flygfält vid Aalborg (på norra Jylland). I operationerna mot mål i Norge märktes särskilt Ju 52-planens betydelsefulla medverkan till att ta Oslo-Fornebu och Stavanger-Sola m fl flygfält samt besättandet av de viktiga hamnarna Bergen, Trondheim och Narvik i norr.

JU 52 PÅ FJÄLLTOPP

Det första av de i Sverige nödlandade Ju 52-planen satte sig på hemväg, utan bensin, på Vänerns is utanför Mariestad. Ett andra sköts ned av svensk luftvärnsstrupp nära I 17:s kaserner i Uddevalla, när det försökte nödlanda. Tre döda. Ett tredje — på hemväg från fallskärmsföretag till Narvik — nödlandade så långt österut i Sverige som i Hälsingland. En annan Ju 52:a, som våren 1940 också varit på hemväg från Narvik, hittades först på senhösten av svenska samer, övergivet och oskadat, på toppen av det ca 1.500 m höga Lapplandsfjället Vaulatjokko, strax norr om Polcirkeln, nära gränsen till Norge.

Flygvapnets Jämtlandsflottilj — F 4 på Frösön — organiserade och genomförde på vintern 1941 framgångsrikt planets bärgning från fjälltoppen och dess vidaretransport till svensk Norrlandshamn. Två Heinkel He 111 (tvåmotoriga bombplan) landade 1940 på Gotland, efter uppdrag i

- Noparti med vapen på ett av de över 70 tunga amerikanska bombplan Boeing B-17, som sökte nödhamn i Sverige 1943—45 under 2:a världskriget. Planet "Lakanuki" (troligen indiskt namn) är av typ B-17 F.



Norge. Besättningarna uppgav, att stark västlig vind ovanför slutet molntäcke drivit dem så långt österut under hemflygningen till Tyskland.

Ett av dem brändes av sin besättning, det andra blev på sensommaren 1940 utväxlat mot ett svenskt plan Ju 86 (B 3), som under strategisk spaning över södra Östersjön fått motorfel och mäst nödlanda på en nordtysk flygbas. Ett tyskt plan Heinkel He 111 blev i slutet på april 1940 nedskjutet vid Kovikshamn i Bohuslän, av ett svenskt beredskapsplan, en S 5:a ur Roslagens flygflottilj, baserat på västkusten.

35 "GÄSTER" 1940

Det fortsatta kriget 1940 om Norge ledde i september—oktober till brittiska nödlandningar i Sverige.

Tre enmotoriga plan — två Blackburn Skua och ett Fairey Swordfish — tillvaratogs i respektive Lappland, Jämtland och Ängermanland. Ett tvåmotorigt bombplan Handley Page Hampden (samma typ som tidigt på 30-talet av vår dåvarande regering beställts till Sverige), störtade över Öresund, eventuellt efter nedskjutning med luftvärn nära Hälsingborg. Under krigsåret 1940 hamnade i allt 35 utländska plan på svenskt område.

Ar 1941 gick antalet i Sverige landade utländska krigsflygplan ned till endast 13. Därav var tio tyska, två brittiska och ett ryskt. Det sistnämnda drev, två månader efter det rysskriget i öster börjat vid midsommar, obemannat i land på Fårön norr om Gotland. De två brittiska planen var bombplan, som störtat eller nödlandat i Skåne. Båda brann upp.

Vid den tiden och något därutöver hade västmakternas flygpersonal order att bränna upp sina plan, om de måste landa i Sverige. Det antogs på högre håll i väster antagligen att planen kunde råka i tyska händer. Krigsflygplan har ju en hel del militär utrustning, som vapen, radio- och fotomateriel, kartor och signalkoder m m, som inte bör få komma till motsidans kännedom.

TYSK "GENVÄG"

De tyska flygplanen till Sverige 1941 var

oftast sådana, som på väg från tyska flygfält i Norge eller på väg dit från tyskbebyggade flygfält i Nordfinland eller i ryska Murmansk-trakten tagit "genvägen" över svenska Norrbotten och Lappland. De hade därunder nödlandat i Tornedalen, vid Gällivare eller nära kusten, ej långt från Skellefteå. I ett fall rörde det sig om ett Ju 52-plan i "tillåten" kurirtrafik Norge—Finland via Sverige. Det nödlandade i södra Värmland och måste hjälpas därifrån på en provisorisk startbana av plank.

Ar 1942 gick antalet utländska nödlandningar i Sverige ytterligare ned något, till blott elva. Därav var sju tyska och fyra brittiska. I de sju tyska fallen spårades åter sambandet med flygningarna Norge—Finland.

Ett tyskt Fieseler Storch-plan, med en elssassare som pilot, omhändertogs nära Arjeplog i Lappland. Denne var den förste desertören från Luftwaffe. Det blev många senare under de tyska nederlagens år 1944 och 1945.

LUFTSTRID ÖVER SVERIGE

Av 1942 års brittiska plan hit var ett av typ Spitfire, fotospaningsversionen. Det ha-

- Tyskt tremotorigt transportplan Junkers Ju 52-3 m, nödlandade våren 1940 i norra Lappland på fjället Vaulatjokkos topp, ca 1.450 m ö h. Hittat av samer efter många månader. Planetets uppdrag: fallskärmsstrupps insätt-



de varit på uppdrag till Norge, störtade i nordvästra Härjedalen och totalförstördes. Piloten räddade sig med fallskärm.

De tre andra förlorade brittiska planen var alla bombplan. Ett nödlandade i Skåne och brändes. Ett sköts ner av tyskt luftvärn i Helsingör-trakten och bärgades som vrak i Sundet, nordväst Hälsingborg.

Det sista av de tre förföljdes efter sitt uppdrag över Norge långt in i Lappland av tyskt jaktflyg. Efter luftstrid sköts det ner ca 60 km nordväst Arjeplog, i Lapplandsfjället. Blott två man av den i allt sex man starka besättningen på planet kunde, svårt sårade och efter svåra strapatser, ta sig fram till en svensk militärförläggning.

KULMEN ÅR 1944

Ar 1943 — i andra hälften av januari — fattade Churchill och Roosevelt det för krigets fortsatta förlopp viktiga Casablancabeslutet.

Dessa två samt övriga västmaktsledare kom då överens om att främst med flyg nedkämpa Hitlers Tyskland. Massiva och

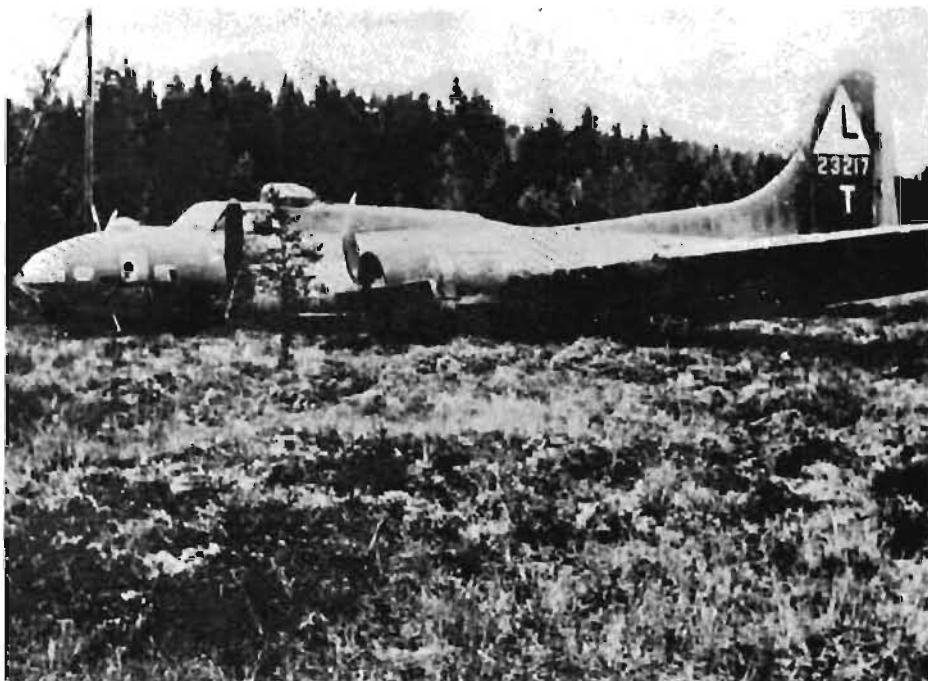
Ihållande brittisk-amerikanska bombanfall dygnet runt mot stridskrafter, kommunikationer, industri och hemort skulle bringa fienden på fall. Under andra halvåret 1942 hade luftoffensiven mot Tyskland minskat något. Under 1943 tilltog den och antalet i Sverige hamnade utländska krigsflygplan ökade.

Då började också amerikanska plan ingå i de till Sverige kommande. Bl a märktes tidigt åtta tunga fyrmotorsbombare från USA. Antalet i Sverige omhändertagna utländska plan kulminerade 1944, med över 160 st, varav 120 amerikanska.

Det sista och avsevärt kortaste krigsåret 1945 (endast ca fyra krigsmånader i Europa) blev antalet mindre, blott 87 plan i allt. Därav var 54 tyska, 19 brittiska och 14 amerikanska. Vi återkommer nedan till detta och till totalsiffrorna för hela beredskapstiden 1939—45 — över 340 plan och nära 10-talet tyska robotar (sk vedergällningsvapen), allt ganska märkliga siffror.

KURIRPLAN MED KULSPRUTA

Bland 23 år 1943 här hamnade plan märktes bl a två tyska kurirplan typ Ju 52. Ett av dem nödlandade i februari på en skogig



- Amerikanska Boeing B-17 F "Georgia Rebel" på Vännacka mosse i Värmland. Nödlandat pga skottskador m m efter uppdrag i Norge. Reparerat och ombyggt av SAAB till trafikplan. Övertaget av AB Aerotransport för tjänst hos SILA (Svensk Interkontinental Lufttrafik AB) år 1946.



lande. Dess besättning troligen på skidor in i Norge, anträffades aldrig. Planet nästan oskadat, bärgat genom F4:s försorg. Nedtaget från fjället och på flertal slädar fört till järnvägsstation vid Inlandsbanan f v b. ●

mot tyskt mål i Norge hade planet på grund av motorfel måst söka sig hit. Väl inne över Sverige gick det ned på en mosse vid Vännacka, i södra Värmland, i Arjängstrakten.

Vårt flygvapen utnyttjade självfallet tillfället till ingående studier av plan, motorer, vapen och annan utrustning. Så småningom begagnade sig svenska staten av ett amerikanskt erbjudande att köpa flygplanet, liksom ett par liknande, något senare här nödlandade USA-plan. De överläts på civila ABA (A B Aerotransport), som uppdrog åt SAAB att bygga om dem till passagerarplan.

Kort efter krigsslutet i Europa 1945 kunde det för svensk lufttrafik på Nordamerika särskilt bildade bolaget SILA (SAS föregångare) börja använda planet i Atlanttrafiken. Men — vi fick också direkt militär nytta av de ofrivilliga "flyggästerna" hit till vårt land.

RADAR OCH ROBOTAR

I december 1943 störtade ett brittiskt fyrmotorigt bombplan Avro Lancaster, efter ett bombanfall mot Berlin och med svåra skottskador av eld från tyskt nattjaktflyg — på en frusen sjö i Småland, söder om Växjö.

Genom denna händelse och tack vare i planet anträffade, särskilda kartor, fick vi kännedom om bl a de nya, högst märkliga radionavigeringsmetoder, som brittiskt bombflyg och Englandsbaserat USA-flyg använde för att hitta fram till sina mål, under flygning över moln, i mörker och utan marksikt. En känd svensk flygofficer lyckades tyda de brittiska kartornas tecken.

År 1944 blev sedan toppåret — både i västmakternas i enlighet med Casablanca-överenskommelsen efterhand alltmer skärpta bombkrig mot Tyskland, och ifråga om antalet i Sverige omhändertagna, havererade eller nödlandade utländska plan. Ifråga om hitkomna tyska plan, var de både från den sönderfallande tyska östfronten och från Tyskland självt. I allt hamnade det året över 160 utländska plan här.

TYSK ROBOT REALITET!

År 1944 fick vi också ta hand om resterna av ca 10-talet tyska robotar. De var först av typ V.1. en aerodynamisk, självgående, flygplanliknande robot, med rammotor och

ca 600—800 kg sprängladdning. På grund av det surrande motorljudet av britterna kallad "Buzz-bomb".

Längre fram på sommaren föll en robot typ V.2 ner i östra Småland. Den var av lufttorpedliknande, sk ballistisk typ, uppskjuten i raketbana till stor höjd och därifrån nedfallande tämligen vertikalt. Driven av vätskeraketmotor och medförande ca 1.000 kg sprängladdning.

Det sistnämnda nya, "hemliga vapnet" blev ett bra byteskort på hand, när Sverige det året framgångsrikt förhandlade med Storbritannien om köp av brittisk luftbevakningsradar typ "Battle of Britain".

DRAMATISKA NÖDLANDNINGAR

Amerikanerna toppade listan år 1944 med 120 av de ca 160 hitkomna planen. Återstoden fördelade sig jämnt på Storbritannien och Tyskland.

De allra flesta av både de amerikanska och de brittiska planen var tunga fyrmotoriga bombare, av typer som Boeing Fortress, Consolidated Liberator, Avro Lancaster, H. P. Halifax m fl. Men också många tvåmotoriga, som brittiska DH Mosquito och amerikanska Lockheed Lightning ingick i skörden. Där fanns också enmotoriga jaktplan, bl a amerikanska NA Mustang — de användbara senare köpta av Sverige — och kända tyska Messerschmitt (Bf) Me 109 och Focke-Wulf Fw 190.

"INVASION" PÅ BULLTOFTA...

Antalet nödlandningar i Sverige ökade markant de dygn, då västmaktsflyget allt kraftigare anföll Berlin och andra nordtyska mål.

I allmänhet sökte sig särskilt de nödlandande amerikanska planen ned på Bulltofta och Rinkaby flygfält i Skåne. De "inleddes" dit av svenskt jaktflyg. Men även andra svenska orter, flygfält, skogar och obygd samt vattnen utanför svensk kust blev "slutstationer" för nödlandande eller störtande plan.

På Bulltofta, där vid den tiden Tionde ►

bergås i trakten av Lekvattnet i nordvästra Värmland, på färd från Finland till Norge.

Det planet vållade åtskilligt rabalder — på grund av slappt omhändertagande av besättningarna från därvarande svenska armétrupps sida, kulspruta ombord i strid med kurirflygavtalet m m.

Det andra kurirplanet nödlandade i slutet av juli på Rommehed i Dalarna, under en just då pågående svensk krigsövning i västra Sverige. Det omhändertogs omedelbart av därvarande flygvapentrupp.

Av de brittiska planen från 1943 kom ett Mosquitoplan i kurirtrafik i april till Barkarby vid Stockholm. Det hade blivit anfallat över Nordsjön av tyskt jaktflyg, men klarat sig bl a tack vare sin för dåtiden höga fart, ca 570 km/tim.

"MASSLEVERANSER" AV BOMBARE

Den 24 juli 1943 började "massleveranserna" av nödlandade amerikanska bomplan till Sverige. Den första var en Englandsbaserad fyrmotorig sk "flygande fästning" eller Boeing B-17, skönt bemälad och med fullständig beväpning m m. Efter företaget



● RAF-ägt USA-byggt Lockheed Hudson spaningsplan nödlandade år 1944 på Säve invid Göteborg, efter bränslebrist (ev. feilflygning) över Nordsjön.

► flygflottiljen — senare döpt till Skånska flygflottiljen — då hade sin huvudbas, blev trängseln i luften och på marken vissa dagar oerhörd. En del av de tunga amerikanska planerna kolliderade med jordvallar i fältgränsen eller med varandra. Ett av dem råkade i brand efter en sådan sammanstötning.

Då många av planerna fortfarande hade icke fällda stridsbomber samt ammunition kvar ombord var riskerna för plan, besättning och svensk markpersonal på flygplatsen mycket stora. Rådlig personal ur flygvapnet ingrep raskt och lyckades med stor fara för egna liv få ut amerikanerna ur brasan. En bragd som fick svensk belöning efteråt.

21 FLYGPLAN DYGNSREKORD

Exempel på särskilt påfrestande dagar för den flygvapenpersonal, som skulle ta emot och omhändertaga utländska plan och deras besättningar, var bl a den 20 juni 1944.

Inte mindre än 21 tunga fyrmotoriga plan hamnade då här, de allra flesta på Bulltofta. Ett flertal andra dagar i juli, augusti och oktober kunde våra pojkar varje gång räkna in tiotalet plan eller däröver. I oktober 1944 störtade ett amerikanskt fyrmotorigt Fortress-plan med full bomblast i en bergstrakt nära sjön Anten i Västergötland. Det blev en kraftig smäll när bomberna briserade — dess bättre utan förlust i människoliv. Hela besättningen hade hoppat fallskärm och räddats — utanför svenskt område.

Bland de 22 brittiska plan, som 1944 hamnade i Sverige, var bl a ca tiotalet tunga bombare, som i slutet på augusti nödlandade eller störtade i södra Småland eller norra Skåne, till följd av sinande drivmedelsförråd.

FATAL KINNEKULLE-KOLLISION

Vidare märktes ett civilt plan typ Lockheed Lodestar, med över 10-åriga norska flygspiranter ombord, på väg till England. Lockheed-planet kolliderade i tät dimma med Kinnekulles högsta topp. Alla de ombordvarande — 12 personer — omkom.

Haveriet hände på en tid, då nutida varningsradar på flygplan för att förebygga kollision med bl a terränghinder, ännu inte hade kommit i allmänt bruk.

Bland tyskarnas ca 20 under 1944 i Sverige omhändertagna plan eller rester av sådana märktes bl a ett Messerschmitt (Bf) Me 110-jaktplan. Detta gav sig en aprildag, när det förföljdes av USA-plan, in över Skåne och började enligt rapporter beskjuta ett svenskt lätt livaknbatteri intill ett flygfält. Tilltaget blev dock värst för angriparen. Messerschmittplanet blev självt nedskjutet av vakna svenska beredskapspojkar ur fältförsvaret.

TYSKA DESERTÖRER

Tyskarna bidrog också under 1944 till vår samling internerade utländska plan med inte mindre än 15 sådana, som flytt eller deserterat från den vikande tyska östfronten i Baltikum, Polen och Nordtyskland. I flertalet fall var det än så länge mest tvåsitsiga spaningsplan o d.

I ett fall — den 31 oktober 1944 — var det en tremotorig flygbåt, fjärrspaningsplan typ Dornier Do 24, som en enligt uppgift ofullständigt flygutbildad flygmekaniker — med fästmo som enda övriga besättning — flög över till Hällevik på svenska Listerlandet, i sydvästra Blekinge. Paret hade

"stulit" flygbåten på dess tyska sjöflygstation på Östersjökusten.

Efter långa förhandlingar om köp infördes den ganska värdefulla flygfarkosten med svenska flygvapnets övriga sjöredningsplan. Som sådant gjorde Do 24:an god nytta här i Sverige, i flera år efter krigtidens slut.

"SJÖFLYGBJÖRN" BÄRGARBAS

Vi kom så in på 1945. Också det året blev i hög grad ansträngande för de flygvapnets organ, som sattes in för att ta hand om, bärga, undersöka, vårda och underhålla den utländska flygmaterielen.

Redan 1942 hade flygförvaltningen organiserat en särskild sektion för att svara för ledandet m m inom den omfattande bärgningstjänsten. Den fick från 1943 den gamle, nu bortgångne sjöflygbjörnen Albin Ahrenberg till närmaste chef. Dess arbete växte i ett.

Också på de svenska flygflottiljer — främst Västmanlands, Skaraborgs, Göta och "Tionde" — samt vid flygvapnets centrala flygverkstäder, rådde hög arbetspress. Den nämnda, dyrbara utländska flygmaterielens uppställning, tillsyn, vård och underhåll krävde sitt. Tekniskt högt utvecklade krigsflygplan och flygmotorer m m kunde inte bara stå stilla utan att användas — då skulle de snart bli obrukbara och värdelösa. Inte minst fuktskador i samband med långvarig utomhusförvaring blev alltför lätt en framträdande bov i dramat.

Personal ur vårt eget flyg, biträdd av och övervakande särskilt utlagen, internerad utländsk flygande och markteknisk personal m fl, sattes därför in för att regelbundet se till, underhålla och rutlnmässigt flyga alla de många utländska plan, som kunde komma ifråga för att bli återställda till respektive utländska flygvapen vid eller efter beredskapstidens slut.

KRITISKA SLUTMÅNADER

År 1945 blev det inte mer än ca fyra månaders aktiva flygoperationer i Europa. Italien slogs ut ur kriget redan 1943 och Tysklands en gång så mäktiga Luftwaffe

● "Krigsmålning" på en amerikansk B-24 Liberator, som nödlandade i Sverige. Bombfigurerna upptill tv om "krigsbarn" anger utförda uppdrag.



TABELL 1: Utländska flygplans nationalitet 1939—45:

År	Nationalitet							Summa plan	Anteckningar
	Tysk	Polsk	Finsk	Norsk	Rysk	Brittisk	Amerikansk		
1939	2	1	—	—	—	—	—	3	1) Ett bärgat först 1941
1940	19 ¹⁾	—	10	8 ¹⁾	—	4	—	41	
1941	10	—	—	—	1	2	—	13	2) Ett anträffat 1946, icke bärgat
1942	7	—	—	—	—	4	—	11	
1943	7	—	—	—	—	8	8	23	3) Ev 12 norska plan (obekräftat)
1944	22	—	—	—	—	22	120	164	
1945	54 ²⁾	—	—	—	—	19	14	87	
Summa	121	1	10	8	1	59	142	342	

TABELL 2: V = ("vedergämlings-")vapen (tyska):

År	Anträffade			Anteckningar
	V1 ¹⁾	V2 ²⁾	Summa ³⁾	
1943	2	—	2	1) Aerodynamisk, flygplanliknande, självgående robot 2) Ballistisk, lufttorpedliknande robot, med raketbana 3) Härutöver passerade ca ett tiotal tyska robotar 1944—45 svenskt område utan att falla ned här.
1944	3	1	4	
1945	—	—	—	
Summa	5	1	6	

TABELL 3: De utländska flygplanens fördelning på flygslag:

År	Stridsflyg				Spaningsflyg			Övriga flygslag				Summa flygplan
	Jaktflyg	Tungt bomb- (a-)	Lätt bomb- (a-)	Torped-	Fjärrspanings-	Arméspanings-	Marinspanings-	Transportflyg	Sambandsflyg	Övningsod.	Skol- och sport-	
1939—45	55	173	16	1	15	10	8	21	21	9	13	342



● Tysk flygplanbesättning efter landning 1944 på Bulltofta och internering. Tv dåvarande majoren Bill Bergman i förhör med den tyske flygplanchefen.

hade särskilt mot slutet av 1944 och under 1945 genom motsidans kraftiga, ständigt ökande flyginsatser reducerats till en bråkdel av sin styrka.

Antalet i Sverige nödländade, havererade och omhändertagna utländska plan blev därför under operationsmånaderna januari—maj 1945 inte mer än ca ett 90-tal. Man bör dock jämföra den siffran med 1944 års fem första månader, då motsvarande antal endast var något över 30.

Det var därför inte frågan om någon nedgång i påfrestningarna på Sveriges för omhändertagandet m m avdelade personal och verkstäder m fl. Det blev snarare en tredubbling av frekvensen, och ingalunda någon avmattning — trots krigsläget.

DESERTÖRPLAN DUSSINVIS

Ser vi sedan på de i luftkriget medverkande huvudaktörerna blev det i Europakrigets slutskede Tyskland, som stod för flertalet plan till Sverige, nära 55. Storbritannien bidrog med nära 20 och USA med ca 15.

Minskningen i antalet brittiska och amerikanska plan till Sverige 1945 sammanhänge — förutom med det nämnda mindre antalet krigsmånader det året — mest med att västmaktsflygets inhållande flyganfall mot Tysklands stridskrafter, industri och kommunikationer m m i det närmaste uppnått målet — Nazitysklands militära och ekonomiska sammanbrott.

Ökningen i antalet till Sverige ankomna tyska plan, relativt sett, berodde främst på fortsatt, stark frekvens i de tyska deserteringen, både från östfronten, Norge och från egentliga Tyskland. De uppgick till inte mindre än ett 30-tal plan.

UTKASTAD . . .

Den 8 maj 1945 nödländade ett tyskt fyrmotorigt plan Focke-Wulf Fw 200 Condor på Torslanda flygfält invid Göteborg. Det befann sig på flykt från Oslo och var enligt utsago på väg till Afrika. En av besättningen saknades.

Eftersom han trots det tyska nederlaget ville hem till "das grosse Vaterland", hade han för att hindra Afrika-färden med en

av planetes rörliga bakre vapen skjutit sönder en av dess fyra motorer m m.

Som tack för denna björntjänst åt de övriga ombordvarande sades han ha blivit utkastad från planet, medan det annu befann sig ute över Skageracks vatten.

"RYSKT KRIGSBYTE"

De många tyska plan, som efter sammanbrottet på östfronten flytt från av ryssar erövrade och behärskade område i Baltikum m m, i allt ett tjugotal, krävdes av de ryska maktthavarna åter från Sverige som "ryskt krigsbyte".

Svenska regeringen biföll kravet och flygmaterielen lastades på ryska fartyg för transport österut.

Ett annat tyskt flyktingplan, en specialinredd Ju 52:a med lyxutrustning, fullastad med en talrik tysk familj och ca 1500 kg bohag m m, landade i början på maj 1945 på Ljungbyhed. Omsider såldes 52:an för att skaffa täckning för en del av planet orsakade kostnader.

J 22 RESPEKTERAD

Bland 1945 års amerikanska och brittiska plan märktes främst åtskilliga tunga bombplan, som efter bombanfall i krigets elfte timme mot tyska mål, på grund av stridskador, bränslebrist od sökte sig ned på svenska flygfält.

Förutom Bulltofta och Rinkaby i Skåne kom då också Torslanda vid Göteborg samt Trollhättan oftare in i bilden. De från 1940—41 nyuppsatta svenska jaktförbanden Göta flygflottilj (Säve) och Tionde flygflottiljen (Bulltofta) hade 1945 liksom dessförinnan fullt arbete med att leda in, i vissa

fall tvinga ned planen till landning på respektive fält.

Vi hade då också börjat få egna, svensk-konstruerade och svenskbyggda, för dåtiden snabba och välbeväpnade jaktplan J 22. De tillvann sig klar respekt från de utländska "gästernas" sida.

På svenska västkusten märktes bl a ett flertal nödländningar vid Torslanda, Trollhättan m m av brittiska Mosquito-plan. De hade varit särskilt insatta för att bekämpa de tyska flyg- och sjöförbindelser, som ännu fanns kvar mellan tyskarnas Norgestyrkor och hemlandet.

VUNNA ERFARENHETER

Sverige kunde — när kriget i Europa tog slut i början på maj 1945 — se tillbaka på ett krävande men på samma gång kunskapsgivande och lärorikt arbete. Vi kunde nämligen ta till vara och i många fall utnyttja de främmande flyggästernas flygplan m m till gagn för den svenska flyg- och vapenindustrins egna utvecklingsarbeten m m.

I några fall — som i fråga om några här nödländade Mustangplan — kunde vårt flygvapen få köpa dem i samband med krigsslutet. En del av de övriga planen — såväl amerikanska som brittiska och tyska — kunde köpas av oss och utnyttjas i svenskt civilt kommersiellt trafik- och annat flyg.

I allmänhet kvarhölls de internerade planen och deras besättningar i Sverige till beredskapstidens slut 1945. Vid några tillfällen — på särskild framställning och när berättigade skäl därtill kunde åberopas — ordnades frigivande tidigare. Det blev då oftast frågan om utväxling av samma antal plan och flygande personal m m från båda de krigförande sidorna ungefär samtidigt. ■



● Ett tyskt tremotorigt Dornier Do 24-fjärrspaningsplan kom 31 oktober 1944 efter flykt från nordtysk bas (desertering) till Hällevik på svenska sydkusten (Listerlandet). Köptes av flygvapnet och användes därefter som räddningsplan vid (dåv) F2.