



Bäckebotorpeden – eller när Hitlers helvetesvapen föll ner i Sverige

Vid andra världskrigets slutskede hotade Hitler världen med sina vedergällningsvapen (Vergeltungs-waffen) och det första V-vapnet var den flygande bomben, V-1. Sedan kom V-2 – världens första interkontinentala raket –konstruerad av raketgeniet Wernher von Braun.

En av dessa hamnade av misstag i Sverige...

Jan Waernberg, Vetenskapsredaktör SMB

En blix från ovan

På gården Gräsdal var bonden Robert Gustafsson och hans son Ivar utomhus när de plötsligt hörde en öronbedövande knall från ovan. De tittade upp på himlen och såg mot öster en skur av silverglänsande fragment falla ner över skogen. Hästen Daisy knäade av knallen och satte sedan av i sken i ren och skär skräck. Träd knäcktes och fönster trycktes in över hela bygden. Vad var det som hade hänt?

Medan somliga sprang ut för att se vad som stod på rusade andra, främst den yngre och orädda delen av traktens befolkning, mot nedslagsplatsen där delarna verkade ha ramlat ner från himlen. De första som kom till platsen såg en stor krater med skrotdelar, samt runt omkring fragment av metallskrot och knäckta träd och grenar. Alltid var det något man kunde stoppa på sig, tänkte en och annan företagsam person.

Så lufsande efter de yngre, kom hemvärnschefen och

Hemvärnsmän vid rester av V-2-raketens brännkammare som slog ner i Bäckebo.



hemvärnets överåriga gubbar som spärrade av området och körde bort obehöriga. Milobefälhavaren och flottiljchefen för F 12 Kalmar vidtalades och så nådde nyheten till slut Stockholms öron. Utredningen kunde börja.

Det var den 13 juni 1944 klockan 15:15 och det var en av Hitlers vedergällningsvapen som hade hamnat ur kurs och exploderat på 1 500 meters höjd. Delar av roboten skapade en krater med fem meters diameter och cirka 1,5 meters djup. Det var samma dag som tyskarna inledde sina massiva anfall med den flygande bomben V-1 (Fieseler Fi 103) mot London. Några dagar senare, den 15 juni, sköts upp till 244 flygande bomber mot London, och ytterligare 100 de följande dagarna.

Kärt barn har många namn – historien bakom A-4 och V-2

Historien börjar i slutet på 1920-talet när den unge studenten Wernher von Braun förvärvade en upplaga av den tyske raketpionjären Hermann von Oberths skrift *Raketen i den interplanetära rymden*, utgiven 1923. Intresset var väckt och 1930 knöts han till Berlins universitet där von Oberth undervisade och forskade om raketmotorer.

1933 kom nazisterna till makten och nu flödade pengarna in i olika vapenforskningsprogram. von Braun skulle nu utarbeta sin doktorsavhandling, och en kapten i artilleriet,

Walther Dornberger, såg till att Tygförvaltningen gav von Braun de ekonomiska resurser han behövde för avhandlingsarbetets färdigställande. I april 1934 ventilerades avhandlingen som givetvis handlade om forskning, utveckling och forskning om vätskedrivna raketer. I slutet av samma år hade von Brauns grupp lyckats sända upp två vätskedrivna raketer som nådde höjder på 2 200 och 3 500 meter, Aggregat 1 och 2. Nu följde en större raket, A-3 som dock drogs av flera tekniska problem, såväl teoretiska som praktiska åren 1935-1937. Verksamheten hade nu flyttat från artilleriets anläggningar vid Kummersdorf utanför Berlin till Peenemünde vid Östersjökusten. Nu började arbetet på att ta fram ett riktigt vapen, som fick namnet Aggregat 4, A-4. För att inte helt kasta pengarna i sjön byggdes först en mindre version av A-4 som fick namnet A-5.

Fram till 1941 hade forskarna lyckats avskjuta inte mindre än 70 A-5-raketer och arbetet på A-4 fortskred. I mars 1942 avfyrades den första A-4, så en andra men mest lyckat blev tredje avfyringen i oktober då raketen nådde 80 kilometers höjd och nådde 193 km bort. Nu kunde tillverkningen påbörjas!

Polska motståndsrörelsen varnar

Provskjutningarna med A-4 fortsatte under 1943, men nu även från Blizna i mellersta Polen. Liksom vad fallet var under provskjutningarna föll dock raketerna ner eller



En V-2-raket på sin transportvagn har påträffats i en skog i Belgien av brittiska soldater.

exploderade många gånger innan de hade nått sina nedslagsplatser. Polska hemmaarmén var på alerten och började samla på sig rapporter samt även metallskrot från nedfallande raketer innan tyskarna hann fram. En polsk agent hade till och med kunnat observera en transport på landsvägen av en nödortfött skylld A-4 som hade formen av en jättestor torped. I april 1944 föll flera raketer ner i trakterna av byn Sarnaki och polska hemmaarmén tog till vara så mycket delar de kunde. Det beslöts att en C-47 Dakota med polsk besättning och brittisk navigatör skulle starta från Brindisi och hämta skrotdelarna och sedan flyga tillbaka till Nordafrika. I slutet av juli 1944 hade skrotet och den polska utvärderingen av delarna nått brittiska flygvapnets forskningscentral i Farnborough söder om London.

Sista pusselbitarna kom från Sverige!

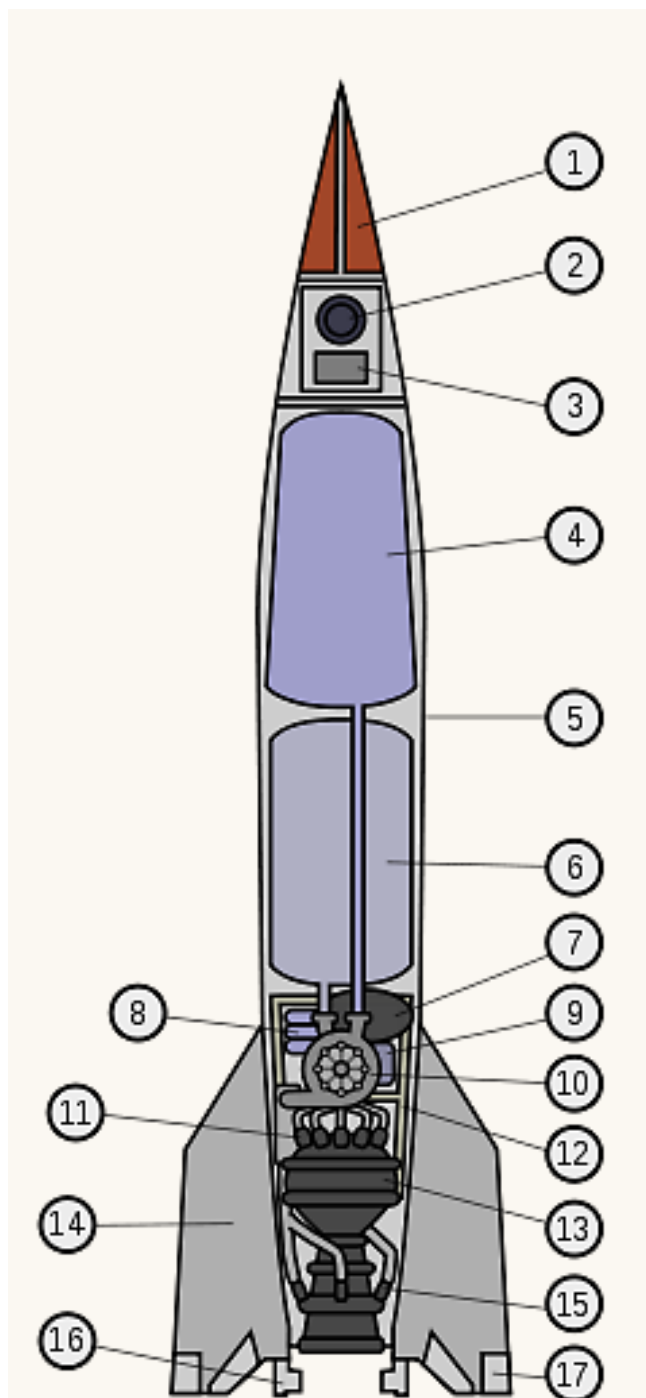
Materialet britterna fått från Polen liksom utvärderingsrapporten var dessvärre inte vad man hade hoppats på. Man behövde mer. Så nåddes man plötsligt av nyheten att en V-2-raket slagit ner i Sverige, och bakom kulisserna drogs i olika trådar för att kunna få fatt i delarna.

Svenskarna var inte ovilliga, och man förstod mycket väl britternas begäran. Men först ville Sverige själv undersöka vrakdelarna. Allt man kunde hitta på nedslagsplatsen samlades ihop och man knackade dörr hos innevånarna för att få tag på ytterligare vrakdelar. Skrotet samlades till F 12 där en första inspektion gjordes och som sedan fördes allt till Stockholm. En särskild undersökningskommission tillsattes som bestod av flygdirektör Henry Kjellson, professorn vid Kungliga Tekniska Högskolan Gustav Boestad samt avdelningschefen vid Flygtekniska försöksanstalten, Sten Luthander. Den 19 juli 1944 var rapporten färdig och man hade fått en mycket god bild av "lufttorpeden" som raketerna kallades. Gustav Boestad hade till och med lyckats göra en första principiell konstruktionsritning av "torpeden" som var ganska lyckad. Även hans slutsatser om hur vätskeraketmotorn fungerade skulle ha fog för sig. Beträffande vikt, bränslemängd och data låg man snarare i underkant: Lufttorpedens längd angavs som minimum 7,5 m (i verkligheten 14 meter), diametern 1,5 m (skall vara 1,64) och vikten till 7 200 kg (skall vara 12 400 kg).

Svenskt krigsbyte till Storbritannien

Den 30 juli 1944 startade ett tungt lastat civilregistrerat flygplan typ Douglas C-47 (militär version av trafikflygplanet DC-3) Dakota från Stockholms flygplats Bromma med kurs mot Storbritannien. Ombord på flygplanet, som av besättningen döpts till the Bug ("Lusen"), fanns 2 010 kg skrot och en flygbesättning på tre man.

Flygplanet skulle försöka ta sig förbi den tyska luftbevakningen över Norge och sedan flyga mot Leuchars i Skottland. Därefter skulle planet flyga till det brittiska flygvapnets försöksanstalt i Farnborough söder om



Principritning på V-2-raketen. Stridsspetsen satt högst upptill. Planer fanns att tillverka en dubbelt så stor V-2-raket som skulle kunna nå New York och USA:s östkust samt eventuellt förses med en kärnvapen-stridsspets.

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. Stridsladdning | 10. Bränslepumpar |
| 2. Styrsystem | 11. Bränslemunstycken |
| 3. Radioenhet | 12. Motorvaggan |
| 4. Alkohol tank | 13. Brännkammare |
| 5. Robotkropp | 14. Fenor |
| 6. Syretank | 15. Alkoholmunstycken |
| 7. Väteperoxid tank | 16. Grafitroder |
| 8. Kvävgasbehållare | 17. Aerodynamiska roder |
| 9. Väteperoxidreaktor | |

London, där doktor R V Jones och hans mannan skulle sätta tänderna i skrotet. För första gången skulle britterna nu få veta mera om det nya tyska vedergällningsvapnet V-2.

V-2 sätts in i kriget

De första uppskjutningarna av V-2 skedde i september och överraskningen blev stor i Storbritannien. Raketen slog ner så oväntat att det inte fanns någon som helst tid till förvarning. Till en början höll myndigheterna tyst om vapnets existens men när tyskarna satte in ett stort antal raketer mot London i november fick man erkänna vapnets existens. Fram till dess att den sista V-2 uppsköts den 27 mars 1945 hade 1 054 raketer avfyrats, varav 517 mot London.

Signalspaningsstationen på Ottenby

Överlämnandet av rapporten och två ton skrot var ett svenskt neutralitetsbrott Storbritannien uppskattade, och som har antagits lett till att Sverige samma sommar kunde köpa engelska radarapparater. Med Bäckeboincidenten följde ett ytterligare neutralitetsbrott från svensk sida. Britterna gjorde nu påtryckningar hos svenska regeringen om att få bedriva radiospaning mot raketanläggningen i Peenemünde från svenskt territorium. Syftet med avlyssningen var att avlyssna de radiosignaler som styrde raketerna för att utveckla ett motvapen.

Avlyssningsstationen inrättades i Näsby utanför Ottenby under oktober/november 1944 och var i drift tills dess Peenemünde intogs av sovjetiska trupper i början av februari 1945. Avlyssningen blev resultatlös. Majoriteten av de tyska raketerna styrdes inte av radio utan av mekaniska styrsystem.

En grönmålad V-2-raket på sin starttramp på Peenemünde. Såväl USA som Sovjetunionen provsköt V-2-raketer efter krigsslutet som en början på sina egna rymdraketprogram.

