

Kopia nr 2 makulerad
850221 LF

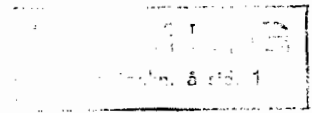


Sammanställning

av H.A. 765/52 med ledning av det utredningsmaterial, som fanns i ärendet den 8 november 1952.

Fredagen den 13 juni 1952 försvann ett svenskt militärflygplan, typ DC-3, under flygning över internationellt vatten i Östersjön. Då man ej kunde bortse från möjligheten, att främmande makt genom någon läcka i Sverige kunnat erhålla förhandsmeddelande om DC-3:ans route nämnda dag och med ledning därav kunnat antingen anfälla och nedskjuta planet eller också tvinga in det på främmande territorium, eller att planet under den aktuella flygningen förstörts genom sabotage, beordrades personal från kriminalstatspolisens 3. rotels 3. byrå till vederbörande haverikommission, som leddes av översten B. Bjuggren. Statspolisen var sålunda representerad i kommissionen vid dennas sammanträden den 27/6 och 28/6 1952. Dels med ledning av förhör under dessa sammanträden och dels med ledning av ytterligare förhör och annan utredning redovisas följande preliminära undersökningsresultat

De här aktuella flygningarna har pågått sedan våren 1951. Till en början stod planet uppställt vid F 8, Barkarby varefter så småningom Bromma flygfält tjänat som uppställningsplats. Bevakningen av planet tycks ej ha varit tillfredsställande och folk har vid olika tillfällen beträffande detsamma ådagalagt viss nyfikenhet. Denna senare har väl även ökats på grund av den berörda DC-3:ans i någon mån eger



domliga exteriör med exempelvis ett flertal utbuktningar och antenner, som ej förekommer på vanliga flygplan. Vid Bromma flygplats skall planet även ha gått under benämningen "radarkärran".

Det har uppgivits, att planet vid Bromma flygfält stått parkerat fullt synligt från allmänna vägen utanför det inhägnade området. Den 15/2 1952 landade den här berörda DC-3:an på Bromma flygfält alldeles intill ett polskt trafikflygplan efter en "hemlig" flygning.

Bevakningen nattetid av DC-3:an har ombesörjts av personal från AB. Svensk Nattvakt i Stockholm. Att döma av en här nedan citerad uppgift (från 4/7 1952) torde varken DC-3:ans "arbetsuppgift" ha varit direkt okänd för utomstående eller vaktpersonalens tystlåtenhet särdeles stor. "Fru Mattsson, en av de anhöriga till de saknade från fpl DC-3 var häromdagen inne i en tobaksaffär vid Brunkebergstorg. Vid en diskussion angående fpl DC-3 nämnde affärsinnehavarskan, att nattvakterna omtalat, att DC-3:an dels sannolikt innehaft radar och andra hemliga saker dels att fpl bevakats dag och natt dels att ryssarna var intresserade av fpl." (AB. Svensk Nattvakt har sitt kontor vid Brunkebergstorg.) Under utredningens gång visade sig vid ett tillfälle, att en i Stockholm bensinmack-anställd av en okänd man efter flygningen den 13/6 1952 fått kännedom om att radiotelegrafisten Ejnar Jonsson (med i DC-3:an 13/6 1952) deltagit i radiospanings- (möjligen radarspanings-) flygningar över Östersjön mot ryssarna; flygplanet skulle haft en utrustning, som vore värdefull för ryssarna att få vetenskap om.

För de här aktuella flygningarna uppgjordes s.k. färdplaner, två för varje flygning (original + kopia). Originalen följde med planet, under det kopian kvarblev i markstationen på Bromma flygfält, där den förvarades i något plåtskåp (okänt antal nycklar) eller på annat sätt (i eller på skrivbord). Denna färdplan angav planets för ett visst tillfälle uppgjorda route. Under förhören i haverikommissionen tillfrågades kaptenen Olin (chef för den s.k. 6. transportgruppen, som alltså utförde flygningarna) av polispersonalen, om han möjligen hade sig bekant, när färdplanen för den 13/6 1952 upprättades. Olin svarade, att fanjunkaren Blad troligen utskrev planen den 13/6 1952 på morgonen. Sedan Olin uppmärksammats på att kopian av den aktuella färdplanen var daterad den 11/6 1952, förklarade han, att Blad mot Olins förmodan måste ha upprättat planen två dagar innan själva flygningen. Olin kunde ej lämna bestämt besked om huruvida Blad haft färdplanen inlåst, eller om den kunnat ligga framme. Här förelåg således en möjlighet för en obehörig att under cirka två dygn (11/6 - 13/6 1952) taga del av DC-3:ans flygväg den 13/6 1952.

Uppmärksamhet har jämväl ägnats de enskilda medlemmarna av 6. transportgruppen. Ingen av dessa har återfunnits i kriminalstatspolisens 3. rotels register. Förhör, anmälningar och uttalanden har emellertid föranlett utredningsmännen från statspolisen att ägna särskild uppmärksamhet åt radiotelegrafisten Carl Ejnar Jonsson och telegrafisten Erik Harry Carlsson, båda medföljande DC-3:an den 13/6 1952.

Vad då först avser Jonsson, gäller, att det i första hand är dennes maka, fru Karin Jonsson, född Lisshagen, som gett anledning till intresset kring radiotelegrafisten Jonsson

Man har velat mena, att hon skulle ha kärleksförhållande med poliskonstapeln Näslund vid 3. polisvakt-distriktets i Stockholm vaktstation i Spånga, och att denna förbindelse skulle ha kommit henne önska att maken rent av skulle röjas undan. På grundval av den hittills gjorda utredningen torde man emellertid kunna fastslå följande:

Fru Jonsson har varit, som en person uttryckt sig, "otäckt intresserad" av de ekonomiska frågor, som anmält sig i samband med flygplanbesättningens försvinnande, och hon har uppträtt synnerligen pockande och fordrande i just dessa spörsmål. Hon har vidare vid något tillfälle hotat med att i DC-3-ärendet vända sig till "Ny Dag", från vilket dock poliskonstapeln Näslund avrått henne; själv har hon senare rubricerat sin hotelse som "förfärligt dum".

Radiotelegrafisten Jonsson och poliskonstapeln Näslund är gamla vänner från en idrottsklubb i Spånga och de innehade gemensamt en personbil. Näslund tog mycket illa vid sig av Jonssons försvinnande och sjukskrev sig i samband med detta. Det är möjligt, att det existerar ett kärleksförhållande mellan Näslund och fru Jonsson, vilken senare enligt uppgift dock kanske ej "är så omöjlig att ha och göra med". Näslund har erhållit goda vitsord om sig och sin tjänst av en förman, polisöverkonstapeln G. Antonsson, som menar, att Näslund tillhör den kategori människor, som alltid skall förfäktas en i förhållande till andra motsatt åsikt.

Fru Jonsson och poliskonstapeln Näslund synes ha varit fullt insatta i radiotelegrafisten Jonssons verksamhet inom 6. transportgruppen. Fru Jonsson har visat sig besitta kännedom om DC-3:ans säkerhetsanordningar.

En uppgift har velat göra gällande, att Jonsson uttryck

sitt missnöje över att piloten vid DC-3-flygningarna ej skulle ha anmält de rätta positionerna, som i verkligheten legat nära sovjetiskt territorium.

Beträffande telegrafisten Carlsson föreligger uppgifter om att denne skulle ha varit både kommunist och nazist, men några direkta, fasta punkter i dessa avseenden har ej stått att erhålla. Det förefaller emellertid, som om även Carlsson varit en synnerligen diskussionslysten natur. Han har visat ett stort intresse för språk och han hade troligen goda insikter i ryska språket. På Bromma flygfält skall han ha haft kontakt med polsk flygpersonal.

Även Carlssons hustru torde ha varit fullt invigd i mannens arbete.

Ingen av makarna till de övriga i flygningen den 13/6 1952 deltagande männen torde ha haft någon kännedom om vad flygningarna avsett.

Inom FRA rådde efter den 13/6 1952 bland personalen en rätt irriterad stämning, beroende av, som man ansåg, ledningens planläggning av DC-3-flygningarna.

Flyggruppen skulle för byråsekreteraren Ekberg, FRA, ha föreslagit, att den under flygningen borde bära svenska flygvapnets uniformer, samt ^{påpekat/} att risker måste anses föreligga för nedskjutning. Till detta skulle Ekberg ha svarat, att inga risker förelåge för nedskjutning, enär flygningarna utfördes över internationellt vatten och beträffande uniformsfrågan hade Ekberg endast menat, att telegrafisterna vore att anse som passagerare. Gruppens medlemmar hade dock ej låtit sig nöja med detta besked utan uppgivit, att de även kanske skulle rådfråga FRA:s säkerhetschef, majoren Enwall. Då de ej visste, om Enwall var informerad om flygningarna, hade de

dock dragit sig för att uppsöka denne, som alltså ej kände deras problem före den 13/6 1952.

Av det ihopbragta utredningsmaterialet har det ej varit möjligt bilda sig någon uppfattning om huruvida planet varit utsatt för sabotage, men undersökningarna motsäger ej antagandet om att flygningen genom någon läcka kan ha kommit till främmande makts kännedom. I sådant fall torde den främmande underrättelsetjänsten haft god hjälp av den här ovan påtalade bristfälliga bevakningen och vissa personers lösmynthet.

Det har under polisutredningen från skilda håll uppgivits, att DC-3-flygningarna skulle återupptagas sommaren 1953. I sådant fall torde det knappast vara välbetänkt - här avses då närmast den kring flygningarna till synes nödiga sekretessen -, att längre bibehålla Bromma flygfält som bas. Händelsen den 13/6 1952 har ju väckt en allmän och livlig diskussion i olika sammanhang och alltjämt cirkulerar envisa rykten, som vet berätta, att flygningarna direkt skulle haft till ändamål att öva spioneri mot Sovjet. Även om man i framtiden skulle kunna tänkas få till stånd en tillfredsställande bevakning av planet och själva markstationen, och även om deltagarna i transportgruppen genom nya och tydliga förhållningsregler kunde förmås iakttaga absolut tystlåtenhet visavi sina arbetsuppgifter, skulle en förnyad "DC-3-verksamhet" troligen mycket snart bli känd, om nu Bromma flygfält fortfarande komme att användas som bas. Den svenska och utländska personalen inom detta livligt trafikerade flygfält skulle naturligen omedelbart få vetskap om flygningarna, vilka snart nog också troligen skulle bli kända för allmänheten, som ju även utanför det inhägnade området

kunde ha vissa möjligheter iakttaga det i olika avseenden särpräglade (se sid. 2) planets starter från och landningar på de olika banorna. Då ju - i alla händelser var så fallet intill den 13/6 1952 - personal från ett privat bensinföretag kanske också i fortsättningen med tankbil skulle förse planet med bränsle, torde ej heller i det fallet utomstående erbjudas större svårigheter räkna ut att en start är förestående. Även om transportgruppens markstation inom Bromma flygfält skulle avskärfas från det övriga området och eventuellt tilldelas militärbevakning (f.ö. i och för sig ägnad att väcka intresse och uppseende), torde det väl också vara tämligen ogörligt för denna undgå kontakt med för fältet i övrigt anställda, rent privata väktare, vilkas lösmynthet i detta ärende här tidigare påtalats och i visst fall ävenledes delvis verifierats (se sid. 2).

Allt detta skulle väl förmodligen bl.a. medföra, att de återupptagna flygningarna snart gäve näring åt nya spekulationer i varje fall i kommunistisk press. För främmande makt skulle det givetvis ej bli svårt erhålla värdefulla uppgifter om planets t.ex. starttider.

Ovanstående synpunkter har också från olika håll anförts under polisutredningen, varjämte man även menat, att om effektiviteten och sekretessen verkligen skall bli beaktade, en helt ny flygbas måste utväljas för ändamålet, beläget på stort avstånd från Stockholm.

De förhör och uppgifter, som legat till grund för denna sammanställning har hållits respektive influtit under tiden 14/6 - 25/10 1952. Då det för närvarande är okänt, om och när DC-3-undersökningarna definitivt skall kunna avslutas, redovisas, som redan nämnts i inledningen, den sålunda ut-



förda utredningen. Under denna har ej den försvunna flygplanbesättningens anhöriga blivit hörda. Ett visst "ekonomiskt" samband har dock uppehållits mellan dessa och personal från FRA. I de fall uppgifter därvid framkommit, som kunna tänkas ha intresse för denna utredning, har sådana även vidarebefordrats till kriminalstatspolisen.

- - - - -

Troligen den 7 september 1952 upphittade en privatperson vid Rindöbaden, Vaxholm, en träklots med den i träet inristade texten: "VI ÄR HOS RYSSEN ---- DC - 3 - ÖSEL". Klotsen överlämnades den 14/10 1952 till kriminalstatspolisens 3. rotel, vilken den 18/10 1952 vidarebefordrade den till statens kriminaltekniska anstalt. Svar härifrån avvaktas.

Stockholm den 10 november 1952.


(A. Gustafsson)

Överkonstapel.

Denna träklots förvaras i minde arkivet
Klotten har förts 850 21/F