

## Oro bland FRA-besättningen

### 1 **Bakgrund**

I samband med utredningen av händelseförloppet kring nedskjutningen av det år 1952 nedskjutna signalspaningsflygplanet av typ DC-3, har frågan framställts huruvida FRA har några kommentarer till uppgifterna om att det hos FRA-besättningen fanns en oro för att något skulle hända dem under uppdraget över Östersjön. Frågan består egentligen av tre delar:

- Besättningens begäran om flygtillägg.
- Diskussion om huruvida besättningen skulle bära uniform under flygningarna.
- Gruppchefens skrivelse om säkerheten på Bromma flygplats.

Fanns det en verklig oro hos besättningen för att något skulle hända? Därom har framförts olika versioner alltsedan 1952. Saken behandlades bl a av DC-3-utredningen 1992.<sup>1</sup> Här görs inget försök att redogöra för allehanda uppgifter och påståenden i ärendet, utan istället koncentreras arbetet till vad som *de facto* gått att påträffa i FRA:s arkiv.

### 2 **Sammanfattning**

Det kan anses som sannolikt att FRA-besättningen kände en oro för att en dag råka ut för något obehagligt. Däremot är det betydligt vanskeligare att med utgångspunkt från befintliga dokument i FRA:s arkiv fastställa vad denna oro grundade sig på.

Var det den alltid befintliga, om än ganska låga, risken att något fel på flygplanet skulle uppstå? Ett motorhaveri kunde givetvis inträffa, och flygning över hav ansågs generellt mer riskfylld än flygning över land. Om sovjetiskt flyg vid tidigare tillfällen gjort närgångna uppvaktningar, eller andra tecken på sovjetisk uppmärksamhet observerats — vilket på intet sätt går att styrka — skulle det naturligtvis ha orsakat bekymrade funderingar. Risken att tvingas ned på sovjetiskt territorium måste i vilket fall som helst ha föresvävat besättningen, och då är det naturligt att fundera på hur man skulle uppträda i en sådan situation. Det är tänkbart att ett sådant resonemang låg bakom diskussionen om bärande av uniform, en diskussion som emellertid inte ger intrycket av att ha varit en ”het potatis”.

Det är mycket anmärkningsvärt att trafikflygplan från östblocket vid flera tillfällen parkerades i omedelbar närhet av DC-3:an på Bromma flygplats. Detta var otvivelaktigt en säkerhetsmiss, som kan berott på att flygplatsledningen kanske inte var tillräcklig informerad om sekretessbehovet. Besättningen reagerade på dessa händelser, vilka kan ha skapat en otrevlig känsla av att flygplanet och verksamheten var identifierad av främmande makt.

---

<sup>1</sup> Ds 1992:5, s 58 f.

UD. DC-3-utredningen. Dokument 0218B, diskett D. *Samtal med Carl-Axel Ekberg den 28 maj 1991*, s 30 f.

Gruppchefen Einar Jonsson skrev ett brev till FRA och rapporterade saken, men det är okänt om det föranledde någon åtgärd.

Jonssons brev förekom med två veckor det första tecknet på att frågan om flygtillägg föredrogs inför C FRA i början av mars 1952. Något samband mellan dessa två händelser går inte att påvisa. Av okänd anledning resulterade föredragningen inte i något konkret. Flygtillägget kom upp igen på dagordningen i maj 1952, föranlett av en skrivelse från besättningen där fyra man avsåg sig vidare flygtjänst, om de inte fick flygtillägg motsvarande det som Flygvapenbesättningen erhöll. Frågan fördes vidare och resulterade i ett positivt beslut av Försvarsdepartementet. I detta sammanhang finns inte någon antydning om en orolig besättning dokumenterad. Motiveringen som framfördes var grundad på en önskan om tillerkännande av samma förmåner som den militära personalen, och ger därmed intrycket av att framställan grundades på ett rättvisetänkande.

### **3            *Detaljer***

#### **3.1        *Flygtillägg***

Frågan om huruvida flygtillägg även skulle utbetalas till FRA-besättningen — FV-besättningen erhöll sådant enligt Flygvapnets ordinarie rutiner — har, såvitt denna undersökning kunnat konstatera, avsatt spår i FRA:s arkiv med början 1952-03-04. I en föredragningslista framgår att den tillförordnade byråchefen Hans Kollind denna dag inför C FRA, kommendören Thorén, föredrog ett ”förslag till und.skr ang särskild ersättning till tjänstemän vid anstalten under viss flygtjänstgöring”. Enligt diariet för den aktuella tiden framgår också att en sådan skrivelse till Försvarsdepartementet är införd samma dag och kan därmed förmodas ha blivit utskrivet på vederbörligt sätt och ivägsänd. Den underdåniga skrivelsen från början av mars 1952 har emellertid inte påträffats bland övriga utgående skrivelser från denna period.

Större delen av FRA-besättningen på DC-3:an undertecknade 1952-05-05 en gemensam skrivelse till myndigheten, där de förklarade sig tills vidare inte kunna ”frivilligt” delta i signalspaningsflygningarna med mindre än att flygtillägg utbetalades.

Undertecknade, som hittills deltagit i av FRA anordnad viss flygverksamhet, få härmed vördsamt meddela, att vi i fortsättningen icke anse oss kunna frivilligt utföra denna tjänst med mindre skriftlig försäkran gives från anstaltens sida att särskilt tillägg, motsvarande militärt flygtillägg, retroaktivt och för framtiden, kommer att utbetalas till den personal, som deltagit vid flygningarna.

De som undertecknade skrivelsen var Bengt Book, Erik Carlsson, John Edin och Otto Höghielm. Dessa fyra personer utgjorde tillsammans med gruppchefen Einar Jonsson den ordinarie besättningen under våren 1952. Edin flög aldrig mer med DC-3:an — han ersattes under de tre följande företagen av Åke Weise — och Otto Höghielm slutade flyga efter dessa tre företag. Fr o m företag nr 24, 1952-06-04, skedde inga ändringar i besättningssammansättningen, det var Jonsson, Book, Carlsson, Nilsson och Svensson som flög ända till slutet.

Frågan om flygtillägg föredrogs på nytt 1952-05-14, denna gång inför tjf C FRA, Åke Rossby, av byråchefen Kempe. Ärendet hade säkerligen tagits upp igen som en följd av besättningens skrivelse. Formuleringen i föredragningslistan är i det närmaste likadan som den från början av mars månad: ”förslag till und. skrivelse ang. särskild ersättning till tjänstemän vid försvarsväsendets radioanstalt under viss flygtjänstgöring”. Föredragningen resulterade denna gång i en skrivelse som påträffats i FRA:s arkiv. Skrivelsen, enligt den tidens bruk adresserad ”Till Konungen”, är daterad 1952-05-15, således dagen efter föredragningen inför tjf C FRA. Ytterligare ett tidstecken är den byråkratiska och omständliga formuleringen av skrivelsen. Inledningsvis redogörs för FV-besättningens extra löneförmåner under flygning. Därefter följer en motivering till varför även FRA-besättningen skall få uppbära liknande förmåner.

Den personal vid radioanstalten, som deltagit i flygningarna, utgöres f.n. av följande icke-ordinarie tjänstemän, nämligen en radioassistent i 20 lönegraden och fyra radiotelegrafister i 16 lönegraden. Sagda flygtjänstgöring, vilken får anses falla utom personalens vid radioanstalten vanliga tjänsteutövning, torde vidare vara av den art, att till densamma endast bör beordras tjänstemän efter eget åtagande. Med hänsyn såväl härtill som till de risker, vilka äro förenade med flygtjänsten, samt till den specialutbildning, som tjänstemännen måste undergå, är det oundgängligen nödvändigt att genom särskilda avlöningsförmåner säkerställa rekryteringen till nämnd verksamhet.

FRA ansåg att dessa avlöningsförmåner, i likhet med vad som gällde för ”icke-ordinarie” FV-personal, skulle uppgå till 240 kr/månad. Detta var knappast en föraktlig summa i början på 1950-talet. Kostnaden ansågs av FRA kunna rymmas inom ramen för av Kungl. Maj:t medgivet överskridande av anslagspost. Skrivelsen avslutades med anhållan om ett beslut att flygtillägg skulle få utbetalas till FRA-besättningen, även retroaktivt.

Med hänsyn till vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte från och med den 1 juli 1951 dels bemyndiga chefen för radioanstalten att till sådan icke-ordinarie tjänsteman vid anstalten, som beordras utföra viss radiospaning från flygplan, utgiva, utöver honom eljest tillkommande avlöningsförmåner, särskild ersättning med 240 kronor för månad, dels ock föreskriva ej mindre att ifråga om ersättningens åtnjutande skola äga motsvarande tillämpning, vad i Saar och i anslutning därtill meddelade bestämmelser stadgas beträffande flygtillägg till beställningshavare vid försvaret, än även att nyss nämnd tjänsteman icke äger uppbära flygtraktamente.

Existensen av denna skrivelse förefaller ha kommit till FRA-besättningens kännedom mycket fort, ty redan samma dag undertecknade Carlsson, Book, Edin och Höghielm en uppföljande skrivelse till C FRA.

Undertecknade få härmed värdsamt anmäla, att vi intill den tidpunkt, då Kungl. Maj:ts beslut i frågan om ersättning för flygning blir känt, äro villiga att åter delta i flygverksamheten.

Detta är det sista dokumentet i denna fråga daterat före nedskjutningen och som påträffats i FRA:s arkiv. Någon svarsskrivelse från Försvarsdepartementet är ej lokaliserad. En hänvisning till att en sådan verkligen inkom ges emellertid i ett utkast till en VPM från november 1952.

Genom beslut den 23 maj 1952 (försvarsdepartementet H.D. nr 186) medgav Kungl. Maj:t, att till ifrågavarande personal finge, med giltighet fr.o.m. den 1 juli 1951, utbetalas, utöver fastställda löneförmåner, särskild ersättning med 240 kronor för månad, varjämte föreskrevs, att ifråga om ersättningens åtnjutande skulle tillämpas motsvarande regler som för flygtillägg.

Av *dokumenten att döma* var begäran om flygtillägg ett utslag av rättvisetänkande. Detta var alldeles säkert ett starkt motiv för att begära flygtillägg. Om det även fanns andra motiv, så är det i varje fall inget som går att utläsa i de påträffade dokumenten. Å andra sidan är det föga troligt att mindre konkreta och ”omätbara” skäl som t ex oroskänslor skulle ha åberopats i en formell skrivelse till Försvarsdepartementet.

### 3.2 Uniformer eller ej?

FRA-besättningen flög civilklädda i ett flygplan med svensk militär nationalitetsbeteckning. FV-besättningen var givetvis iklädda uniform. I vilken omfattning denna skillnad diskuterats inom FRA-besättningen samt mellan denna och FRA-ledningen är inte möjligt att avgöra. Saken hade dock berörts. I samband med 92 års DC-3-utredning gjordes en längre intervju av Carl-Axel Ekberg. Bland mycket annat berördes uniformsfrågan. Ekberg kunde, helt förståeligt, efter nära 40 år inte minnas om han deltagit i någon uniformsdiskussion. Han menade dock att...

På ledningshåll ansåg man det otänkbart när man flög så diskreta router som vi gjorde. Det var ju strängt taget på svensk sida, att man skulle skjuta ned planet.<sup>2</sup>

Uppenbarligen hade Sovjetunionen en annan syn på vad som var ”diskreta router” respektive vad som var ”strängt taget på svensk sida”... Att Ekberg verkligen deltagit i uniformsdiskussioner kan emellertid konstateras av en anteckning från början av juli 1952, utförd av säkerhetschefen på FRA.

Bs Ekberg sagt när flyguniform diskuterats: behövs inte, ni far över internationellt vatten som passagerare.

Bärande av uniform har folkrättslig betydelse, men om detta hade medfört någon påtaglig skillnad vid en eventuell nedtvingning i det tidiga 50-talets hårda säkerhetspolitiska klimat är självklart omöjligt att bedöma. Uniformsfrågan har inte avsatt några fler spår i FRA:s arkiv, och en försiktig bedömning är att det inte var något som väckte något starkare engagemang hos någon av de berörda.

### 3.3 Säkerheten på Bromma

Lämpligheten av baseringen av 6. transportgruppen på Bromma flygplats kan måhända i efterhand diskuteras. Bromma var landets största civila flygplats med såväl inrikes som utrikes trafik. Ur säkerhetssynpunkt hade troligen en basering på t ex F 8 Barkarby varit att

---

<sup>2</sup> UD. DC-3-utredningen. Dokument 0218B, diskett D. *Samtal med Carl-Axel Ekberg den 28 maj 1991*, s 30. Se även Ds 1992:5, s 59.

föredra. Å andra sidan ligger Bromma självfallet närmare FRA, vilket var en fördel för teknikerna.

Tveksamma situationer kunde uppstå tack vare flygplatsens civila status. Detta uppmärksammades av gruppchefen Einar Jonsson under vintern 1952. I ett kort handskrivet brev från 1952-02-18 beskrev Jonsson sin iakttagelser.

Vid ett par tillfällen har jag observerat att polska och tjeckiska trafikplan stått parkerade på Bromma flygplats i omedelbar närhet av det plan FRA disponerar. Fredagen den 15 feb. -1952 stod ett polskt plan parkerat c:a 20-30 mtr från vårt plan. Den polska besättningen anlände till sitt plan ungefär samtidigt som vi embarkerade och hade således utmärkt tillfälle att göra observationer. Enligt uppgift av flygmekaniker Mattson hade planen under natten varit parkerade intill varandra i hangaren.

Det var onekligen ett drömläge för en nyfiken polsk flygbesättning att på nära håll observera DC-3:an. Besättningarna på trafikflygplan från öststaterna hade säkerligen instruktioner att under sina utrikes resor observera allt som kunde vara av intresse, särskilt då militär verksamhet och militär materiel — något annat vore naivt att tro. Var flygplan parkeras är något som bestäms av flygplatsen ifråga och inte av besättningarna. Rimligen var det trafikledningen på Bromma flygplats, som anvisade det polska planet uppställningsplatsen. Anledningen till att det parkerades så nära DC-3:an är omöjlig att klarlägga. Kanske det var fullt på andra uppställningsplattor? Samtidigt tyder händelsen på att ledningen på Bromma flygplats inte var särskilt medveten om 6. transportgruppens behov av enskildhet, i sig säkert en följd av sekretessen som omgärdade verksamheten vilket fick en oönskad konsekvens.

Jonssons brev är ett tecken på det fanns ett säkerhetstänkande hos besättningen. Likväl kan företeelsen med öststatsflygplanen ha väckt misstanken hos besättningen att de var ”avslöjade”. Det är inte känt om brevet föranledde någon åtgärd från FRA. En sådan åtgärd skulle t ex kunna vara att upplysa flygplatsledningen om olämpligheten i att parkera utländska flygplan från i synnerhet östblocket nära DC-3:an. Om sådana ”felparkeringar” inträffade vid fler tillfällen efter Jonssons brev är inte känt.

Brevet daterades två veckor innan ärendet om flygtillägg första gången behandlades på högsta FRA-nivå. Om det ena därmed föranledde det andra är omöjligt att säga. På denna punkt tiger arkivet.

### **3.4 Övriga tecken på oro**

Undersökningen har resulterat i endast ett enda påträffat dokument, som antyder att det fanns en oro hos besättningen. Den dåtida säkerhetschefen på FRA, Olof Enwall, antecknade 1952-07-08 några uppgifter han fått från några FRA-medarbetare.

Nils J. sagt mig att telegrafisterna tänkt vända sig till mig som säkerhetschef men ej varit säkra på, att de fått det. Skäl för oro:

- 1) medvetna om att något skulle hända.
- 2) vad säga på andra sidan om de tvingats dit.
- 3) varför skulle planet stå på Bromma, observerat av såväl polacker som tjecker.

...

Levisson sett oro hos Jonsson, förändrad på något sätt.

Uppgifterna får betecknas som samtida och ej ihågkomna långt i efterhand, vilket uppfyller ett viktigt källkriterium. Uppenbarligen har några personer fått höra talas om, eller noterat, att något tyngde FRA-besättningen. Vad som gjort att denna oro uppstått är höljt i dunkel. Det avslöjas inte av FRA:s arkiv.

I olika sammanhang har det förekommit uppgifter om närgånget sovjetiskt jaktflyg. DC-3-utredningen 1992 behandlar och kommenterar dessa uppgifter.<sup>3</sup> Det kan självfallet inte uteslutas att sådant verkligen kan ha ägt rum, men det finns inga som helst dokument som ens ger en antydning om sådant. I företagsrapporterna nämns ingenting. Incidenter kan förstås ha rapporterats på annat skriftligt sätt, men det är i varje fall inget som påträffats i FRA:s arkiv. Onekligen förefaller det märkligt om incidenter inträffat utan att detta avsatt spår i några dokument. Slutsatsen är att påståendena om närgångna uppvaktningar inte är möjliga att bekräfta.

---

<sup>3</sup> Ds 1992:5, s 63 ff.