

Kalla kriget i folkhemmet

Den försvunna DC-3: an 1952 blev ett nationellt trauma

TEXT: MARTIN BORG

BILD: MARTIN BORG OCH IBL

Med hjälp av ett skickligt, och senare ifrågasatt, diplomatiskt spel lyckades Sverige hålla sig utanför andra världskriget. Tiden därefter blev inte mindre påfrestande: när stormakterna talade allt mindre och rustade upp allt mer tvingades Sverige att följa efter, officiellt utan att välja sida. I praktiken stod man dock betydligt närmare väst än öst. Våren 1952 försvann ett svenskt flygplan under ett hemligt uppdrag utanför Gotland. Uppmärksamheten blev enorm och det skulle dröja flera decennier innan spelet bakom kulisserna blev offentligt.

Nere i källaren på Flygvapenmuseum i Linköping ligger den numera bärgade DC-3: an i en glasväggförsedd klimatkammare. Det illa tilltygade vraket är placerat som det hittades efter mer än 50 år på havsbotten. Motorerna, demolerade flygplansstolar, den knäckta propellern och utspridda karosdelar som mest liknar skrot vittnar om att smällen mot vattnet den där junidagen 1952 var förödande.

Thure Svensson, ledare för bevarandeprojektet av DC-3: an och själv mångårig pilot och ingenjör i flygvapnet, står jämte nosen på det tillknycklade planet och berättar.

– De hade ingen chans. Piloten, Alvar Älmeberg, försökte nödlanda efter beskjutningen men med eld i ena motorn och fullt kaos i kabinen var det nästan omöjligt. Vänstra vingen slog i vattnet och planet fick en våldsamt rotation. De av de åtta ombord som inte redan var döda omkom direkt.

Kallt krig och frostiga relationer

I början av 1950-talet trappades Kalla kriget upp successivt. Sverige var geografiskt utsatt mellan stormakterna och det var ingen tvekan om att hotet främst ansågs komma från öst. Under stor sekretess och med passande omskrivningar hade Sverige ett utbyte med USA och Storbritannien – teknisk materiel mot signalspaningsdata. Statsminister Tage Erlander var i sina senare publicerade dagböcker vid den här tiden mycket bekymrad över läget och fruktade nya storkrig, kanske med Sverige inblandat. Det var nödvändigt att hålla sig informerad och beredd på det värsta.

Sovjetunionen hade lidit enorma förluster under världskriget och slickade fortfarande sina sår. I maj 1952 skickade USA tre brittiskmålade spaningsplan långt in över sovjetiskt territorium utan att bli upptäckta eller attackerade. Det var förvånande och sannolikt en varningsklocka för Sovjet. På morgonen den 13 juni hade de stramat upp beredskapen och sköt ner ett inkräktande plan över Kinesiska sjön. Kalla kriget hade stegrats ytterligare.

DC-3: an lämnar Bromma

Samma förmiddag fredagen den 13 juni 1952 lyfte den svenska DC-3: an *Hugin* från Bromma i Stockholm. Ombord fanns tre man från Flygvapnet som skötte flygningen och fem från FRA, Försvarets radioanstalt, med uppgift att lyssna av och positionsbestämma sovjetisk radiotrafik och signalstationer. Man lyssnade av samtal och noterade mängden tal för att förutspå om något var på gång. Spaningsresultaten kom USA tillhanda som var intresserade av var längs Sovjets Östersjökust som trupper och signalstationer stod som glesast.

– Sådana här flygningar hade gjorts flera gånger tidigare, berättar Thure Svensson. Egentligen visste alla vad alla gjorde och varför de gjorde det. Flygningen var högt sekretessklassad. Officiellt var det en navigeringsövning.

Radiotystnad rådde. DC-3: an gick söderut ner mot Gotland och gjorde några lovar för att kunna pejla in en stor sovjetisk marinmanöver. Kl 11.08 rapporterade man sin position. Ungefär kl 11.10 hade ett sovjetiskt Mig 15-plan tagit upp jakten på DC-3: an. 11.16 meddelade den ryske piloten att han hade kontakt och han fick klartecken för att göra en attack. 11.23 avlossades den första salvan från 800 meters håll. Den missade. Ett andra försök från 500 m träffade. DC-3: an skickade nu, på en inte förutbestämd tid, ett kort, avbrutet anrop. Sedan blev det tyst. Den sovjetiska piloten gensköt DC-3: an och besköt den en gång till och rapporterade sedan att fiendens plan brinnande störtade mot marken.

Mörläggning och hemligstämplar

När DC-3: an inte kommit tillbaka när bränslet borde varit slut reagerade man snabbt. Spaningsflyg skickades ut men sökområdet var stort – DC-3: an hade flugit en bra stund efter den senaste kända positionen. På söndagen, två dagar efter förlisningen, hittades en räddningsflotte genomborrad av kulor från en Mig 15. Saken var därmed i princip klar men allt hemlighölls. Eftersökningarna var förstasidesnyhet i Sverige och uppmärksamheten enorm. Vad hade hänt?

På måndagen skedde en ny allvarlig incident. Ett svenskt militärt sjöräddningsplan av typen Catalina som deltog i eftersökningarna besköts av sovjetiskt jaktflyg och tvingades nödlanda. Samtliga fem besättningsmedlemmar undsattes av ett tyskt fraktfartyg men den svenska vreden mot Sovjet var stor, inte minst i press och bland allmänhet.

Till en början nämndes ingenting om att DC-3: an skulle ha blivit nedskjuten. Situationen var delikat för Sveriges regering som ju visste det verkliga uppdrag: spioneri. För svenska folket var en sådan sak nästan otänkbar. När Catalinan blev nedskjuten gick det inte att dölja

sambanden och man förstod att samma sak också hänt DC-3: an, även om orsakerna inte var kända eller tystades ner.

– Det finns ju en given anledning till att dessa händelser kallas för Catalinaaffären, berättar Thure Svensson. Att dölja att DC-3: an var ute på hemligt uppdrag var viktigare än något annat även om man från svenskt håll såklart visste redan från början precis vad som hänt och varför.

Wennerström delaktig?

Även Catalinan sjönk och båda planen förblev liggande på havsbotten. De diplomatiska kontakterna länderna emellan var frostiga. Enligt senare uppgifter hade DC-3: an gått väldigt nära en sovjetisk marinövning där man utprovade ny materiel. Detta kan ha bidragit till nedskjutningen. Vad ingen i Sverige visste vid den här tiden var de stora mängder militära uppgifter och hemligheter som flygvapenöversten Stig Wennerström, avslöjad som storspion 1963, kontinuerligt läckte österut. Sannolikt visste Sovjet redan i början av 1950-talet att de svenska DC 3:orna *Hugin* och *Munin* var inredda med signalspaningsutrustning och att USA, via Storbritannien, tog del av spaningsresultaten. Det var ingen information som gjorde Sovjetunionen på särskilt gott humör.

Haverirapporten för den försvunna DC-3: an färdigställdes på rekordsnabba 14 dagar och hemligstämplades omgående. De anhöriga till de åtta omkomna besättningsmedlemmarna fick inte veta någonting. Planet försvann under en övningsflygning, orsaken var okänd, inga spår fanns. Locket var ordentligt ditskruvat.

– Ingen av besättningsmedlemmarna kunde ju dödförklaras så länge man inte hittade några kroppar, berättar Thure Svensson. De åtta änkor lämnades i sticket med sin sorg och med den totala ovissheten. Ingen av dem gifte någonsin om sig.

Inte förrän efter Sovjetunionens sammanbrott i slutet av 1980-talet började historien om den försvunna DC-3: an att röra på sig igen.

Efterspel och bärgning

1991 bekräftade Ryssland officiellt att det var en sovjetisk Mig 15 som skjutit ner den svenska DC-3: an 1952, på internationellt vatten. Efter Sovjetunionens kollaps öppnades också flera arkiv vilket medförde nya möjligheter att bringa klarhet i händelserna. I slutet av 1990-talet började en grupp privatpersoner att intressera sig för DC-3: ans vrakplats. Man gick igenom all tillgänglig dokumentation, talade med de inblandade som fortfarande var i livet och ägnade ett par år åt att finkamma havsbotten öster om Gotland. Försommaren

2003 fick man äntligen napp. DC-3: an visade sig ligga på 120 meters djup fem mil öster om Fårö. Vingarna bärgades redan under hösten. Natten mellan den 18 och 19 mars 2004 lyftes resterna av DC-3: an försiktigt upp på ubåtsbärgningsfartyget Belos däck. Med på fartyget under den känslösa stunden fanns anhöriga till DC-3: ans besättning. Planet fördes till Muskö för noggranna undersökningar.

Fynd och bevaring

Den tillknycklade flygplanskroppen spolades försiktigt ren och allt löst material togs tillvara och identifierades. Det var ett tidskrävande och komplicerat arbete. Bit för bit pusslade man ihop flygplanets och besättningens öde efter mer än 50 år på Östersjöns botten. Thure Svensson berättar:

– Totalförsvarets Forskningsinstitut, FOI, gjorde mätningar av skadorna på DC-3: an, mätte vinklar, studerade ingångshålen från den ryska ammunitionen och kartlade olycksförloppet i detalj och polisen sökte efter benrester med hjälp av likhundar. Allting måste göras med stor försiktighet och värdighet med hänsyn till besättningen och deras efterlevande. Det var oerhört viktigt.

För att få med sig så mycket materiel och föremål från flygplanet som möjligt tog man till ett särskilt knep: det område på botten där planet legat blev nedfruset och sedan upplyft. Allt bottensediment gick igenom noggrant och finsållades. Många spår av besättningen hittades, inte minst kläder, personliga tillhörigheter och olika sorters lös utrustning från planet, men bara säkra spår från fyra av de åtta besättningsmedlemmarna. Tekniska haveriexperter är dock övertygade om att alla åtta befann sig i planet när det slog i vattnet, främst med ledning av deformationsskadorna på planets stolar. Olika teorier om att den sovjetiske piloten rapporterat om människor i fallskärm och att en nionde man, en amerikan, skulle ha varit med på planet har stannat vid spekulationer.

Till Linköping

Efter att undersökningarna var färdiga kom DC-3: an till Flygvapenmuseum i Linköping 2009. Museet byggdes till ordentligt med en ny utställning om Sveriges roll i det kalla kriget jämte de befintliga flyghistoriska samlingarna. Huvudnumret, den bärgade DC-3: an, placerades i ett suggestivt belyst och ljudsatt nedsänkt utrymme i museet. I montrar, på väggar och i intilliggande utrymmen berättas detaljerat om händelseförloppet, bakgrunden och bärgningsarbetet. Besöksiffrorna till museet har skjutit i höjden sedan invigningen 2010.

– Spänningen och obehagskänslorna kring vad som hände DC-3: an lever kvar. Att kunna visa upp det verkliga planet och autentiska, personliga föremål ger en direkt närhet till händelserna och till de inblandade. DC-3: ans öde och hur händelsen tystades ner på bekostnad av främst de anhöriga är viktig svensk nutidshistoria även om den är obehaglig, säger Thure Svensson.

Vid en ceremoni 2004 tilldelades DC-3: ans besättning postumt försvarsmaktens förtjänstmedalj i guld, på dagen 52 år efter haveriet.

9800 tecken, 11 bilder.



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.

1. Den bärgade DC-3: an på Flygvapenmuseum i Linköping.
2. Thure Svensson, ledare för bevarandeprojektet av DC-3: an, vid flygplansvraket.
3. Tre kronor-symbolen på DC-3: ans ena sida.
4. DC-3: ans sönderslitna vänstra sida.
5. Återfunna föremål och besättningens personliga tillhörigheter.
6. Flygplansklockan har stannat på haveriklockslaget: 11.28.40.
7. Piloten Alvar Älmebergs vigselring återfanns i planet.
8. DC-3: ans checklista, kontrollerad innan start.
9. Thure Svensson, ansvarig för DC-3: ans bevarandeprojekt.
10. DC-3: ans relativt välbevarade högra sida med korrosions- och skothål.
11. Besättningen på DC-3: an. Övre raden: piloten Alvar Älmeberg, flygsignalisten Gösta Bladh, telegrafisterna Einar Jonsson och Bengt Book. Undre raden: telegrafisterna Ivar Svensson, Erik Carlsson, Börge Nilsson och färdmekanikern Herbert Mattson.
12. 300_00384. Flygvapenmuseums chef Mikael Parr övervakar nedsänkningen av DC-3: an 2009.