

Appendix

Förberedelser för luftoperativ samverkan

De anglosaxiska banden

Den engelske flygvapenchefen Sir Arthur Tedder, åtföljd av chefen för *Bomber Command* Arthur T Harris, besökte Sverige strax efter fredsslutet för att tacka för att deras bombflyg (tillsammans med USA:s) utan besvär fått ta vägen över Götaland på sin väg mot att bomba tyska städer och industrier. De träffar här bland annat den svenske flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld, som redan tidigare visat sin uppskattning för det engelska kynnet. Även hans efterträdare Axel Ljungdahl hade gamla kontakter med Storbritannien. 1934 hade han genomgått en flygkurs i arméspaning i England. Mitt under kriget, hösten 1941, fick han tillsammans med en kamrat göra ett besök där, då han för första gången såg en radar under användning. Samarbetet med det engelska flygvapnet skulle komma att bli intensivt under ytterligare 20 år, men från slutet av 1950-talet började USA efter hand bli den teknikförsörjande stormakten till den svenska flygindustrin och den viktigaste samarbetspartnern för Flygvapnet.

Underrättelsesamarbete m m

Redan tidigt efter krigsslutet 1945 tog den svenska underrättelsetjänsten kontakt med det europeiska amerikanska flygets underrättelsetjänst i Wiesbaden. Underrättelseofficerare besökte sedan varandra en gång per år. Det skulle utvecklas bland annat till ett samarbete inom flygburen signalspaning i Östersjön. När beslut senare fattades om förberedelser

för mer direkt samverkan i krig skulle en svensk samarbetsgrupp vid beredskapshöjning kunna skickas dit.¹ Efter Kubakrisen upprättas en direktförbindelse på tråd av den svenska underrättelsetjänsten till Wiesbaden. Den har kallats larmtelefon och användes i varje fall på senare tid inte regelbundet. Det kanske också skall nämnas att i mitt tjänsterum på försvarsstaben fanns en röd telefon som ringde en gång i månaden, men det var aldrig någon att prata med. Enligt sekreteraren var det ett förbindelseprov som hade att göra med krigsuppehållsplatsen. Det kan det ju ha varit, men...?

Blivande svenska specialister på underrättelsetjänst och motmedelsteknik inom flygvapnet kunde till slutet av 1960-talet få sin utbildning i Wiesbaden, senare i USA eller Storbritannien, liksom marinens personal. Växeltjänstgöring av respektive lands marin- och flygofficerare var tidigt också relativt vanligt mellan Sverige och Storbritannien. Provflygförarna utbildades också i Storbritannien och fick senare vidareutbildning i USA.

Av den PM som upprättades efter det att en grupp representanter för de tre försvarsgrenarna på generalsnivå besökt Pentagon i början av 1950-talet framgår att Sverige skulle skicka officerare ”i karriären” ur marinen och flygvapnet för vidareutbildning i USA eller Storbritannien. Vidare hade Sverige framfört att vi behövde hjälp i första hand med flygdrivmedel om vi blev indragna i ett krig med Sovjetunionen.² Det som senare skulle bli en möjlig försörjningsled över Trondheim diskuterades också. Dåvarande flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld reste personligen – utan att orientera ÖB Helge Jung om sina avsikter – på besök till Wiesbaden 1948.³ Våren 1945 hade Sverige av de allierade köpt sina första begagnade P-51 Mustang. De skulle

följas av flera olika typer fram till 1960-talet. Bland dessa Mustangar var några av dem som nödlandat i Sverige på väg tillbaka från företag i Nazityskland. Ett drygt tiotal av dem skulle komma att användas för spaningsföretag över Baltikum förda av bl a Fredrik Lambert-Meuller.⁴

Själv minns jag att jag besöktes av en av dessa 1940-talets spaningspiloter, Ingemar Wängström, som talade om särskilt ”avskalade” och därför högflygande Spitfire och den östtyska kusten. Företagen var således av skilda arter. Ett företag genomfördes till Murmansk i början av 1950-talet, vilket dock ledde till reprimander från regeringen på grund av att man från den finska regeringen ställde frågor om det. Omedelbart efter kriget var således underrättelseverksamheten mer äventyrlig än den senare skulle bli. Möjligen med undantag av ett par gånger under den senare delen av ubåtskränkningarna.

Handlade vi annorlunda under det kalla kriget

Jag har någon gång läst att Nordenskiöld i början av 1950-talet säger ”att västflygplan skjuter vi inte ner”.⁵ När man talar med f d flygofficerare i min egen ålder som tjänstgjort i våra stridsledningscentraler som jaktstridsledare har de samma känsla eller uppfattning utan att kunna peka på något konkret. Strax efter andra världskriget var den beskrivna inställningen inte så underlig, för precis så hade vi handlat 1943 till 1945, då västs bombflygplan fick flyga över Götaland på väg mot mål i Nazityskland utan att bli beskjutna. Det passade också länge in med uttalandet om att vi skulle försvara oss uthålligt tills hjälp anlände. Varifrån, om inte från Nato? Men sedan då, när detta talesätt försvann från mitten av 1960-talet, Olof Palme börjat kritisera

USA och tala enfatiskt om neutralitetspolitiken? Vår instruktion för handlandet vid kränkningar av svenskt territorium i fred och under neutralitet (IKFN) gällde också lika för alla utländska flygplan.

Hur skulle det ha upplevts på 1970-talet – efter det man talat så mycket om avspänningspolitik – om IKFN plötsligt ändrats? Av piloterna? Av de socialdemokratiska väljarna, om och när de fått detta klart för sig? Hur hade det varit i slutet av andra världskriget? Diskuterades västmakternas överflygningar politiskt eller bland allmänheten i mitten av 1940-talet? Så sent som när jag i slutet på 1980-talet införde ett krigsspel på FHS med ett inledande moment om en amerikansk luftlandsättning i Kiruna möttes jag av stor skepticism av såväl lärarkåren samt inte minst av de civila deltagarna i kursen när jag påpekade att vår neutralitetspolitik krävde att vi försvarade oss också mot denna landsättning. Men, över till mer konkreta saker!

Förvarning om sovjetiska flygföretag

Det förekom bland annat under övningar att också större sovjetiska förbandsföretag flög ut över Östersjön eller för den delen över Ishavet och långt ner över Norska havet. Det sovjetiska marinflyget kunde till exempel gå västerut över Östersjön och vända söder om Bornholm för att därefter genomföra ett övningsanfall mot något av sina övande fartygsförband eller egna stränder och hamnar, liknande dem i sydvästra Östersjön eller Nordsjön. Om Sverige åtagit sig någon uppgift inom ramen för Natos europeiska luftbevakningskedja, borde vi ungefär vid samma tidpunkt som den egna incidentberedskapen larmades ha förvarnat Nato via Norge eller Danmark. Den mest effektiva lösningen hade naturligtvis varit om en samlad svensk luftlägesbild (av

”plott”) kontinuerligt ställts till Natos förfogande, så att de själva kunde följa flygföretagen och fatta beslut om åtgärder vid lämplig tidpunkt.

Enligt den brittiske flygattachén i Stockholm hade Nordenskiöld redan i maj 1949 sagt att ”samarbetet mellan de tre skandinaviska länderna var bättre än någonsin” och att ”överenskommelser hade träffats om flygstridskrafterna. Sålunda hade man kommit överens med norrmännen dels om hur man skulle länka ihop ländernas radarkedjor så att båda flygvapnen skulle få mesta möjliga nytta av dem, dels om rätt att flyga i varandras luftrum.”⁶ Är det senare det som blir SVENORDA? Var det förra på Nordenskiölds tid tekniskt möjligt?

Den sambandstekniska hopkopplingen av Natoländerna själva var emellertid vid denna tid dålig. Som framgått av huvuddokumentet upprättades talkanalkablar först i mitten av 1950-talet. En digital länk från Frankrike kom till först 1974.

Den första samordningen av luftförsvaret mellan Sverige och Norge följde antagandet om att Sovjetunionen från Danmark skulle använda bland annat den svenska västkusten för angreppet på Sydnorge och avsåg området från Göteborg över Närke och Skagerrak upp mot Oslofjorden. Gemensamma övningar genomfördes för att pröva förslagna principer om förvarning intill 200 km från Oslo.⁷ Som sagt, ett sådant regionalt samarbete var tänkt redan före andra världskriget och radarns tillkomst. Hur såg Nato senare – till exempel sedan Storbritannien sålt sin modernaste radarmateriel till det svenska STRIL 60 – på frågan om att få tidig förvarning på sin norra flank: Skandinavien, som utgjorde halva konfliktytan mellan de två stormaktsblocken? Jerker Widén skriver efter Ekéus-utredningarna, där han var expert,

att Pentagon vid utformningen av 1962 års NSC-dokument önskade ”en skrivning som inte uteslöt att de svenska och finska luftbevaknings- och stridsledningssystemen skulle vara kompatibla med varandra”.⁸

NKP skriver:

Ett par av de intervjuade har särskilt tillfrågats om det var möjligt att överföra radarstationernas grundinformation, d. v. s. ”själva radarbilderna”, till Norge och Danmark. Dessa personer, med mycket ingående kunskap i frågan, har båda två understrukt att detta var helt uteslutet eftersom bredbandiga länkförbindelser till grannländerna inte fanns.⁹

I en not¹⁰ talar NPK om en skrivelse som är ett protokoll från ett möte om flygsäkerhetssamarbetet, vilken jag beslöt mig för att läsa. Den är från 1963, och vid denna tidpunkt kan man med NPK konstatera att det var två förbindelser till vardera Danmark och Norge från de svenska luftförsvarscentralerna i Skåne respektive Närke och Jämtland. Det framgår också att någon mer nordlig förbindelse till Norge var det svenska flygvapnet inte då intresserat av.¹¹ NPK anger dessa två förbindelser som dimensionerade för SVENORDA; en för ledningen av flygverksamheten och en för väderlekstjänst. I praktiken har de väl sällan använts för detta ändamål, men eftersom piloterna från de tre länderna regelbundet kunde öva hos varandra för att utnyttja överenskommelsen fick de också kännedom om varandras trafikledning och baser till nytta för en krigssituation.¹²

Det framgår också av PM att det på den svenska sidan var ytterligare fyra förbindelser utbyggda till norska gränsen i Värmland. Man skulle ta upp med norrmännen att de snarast borde ansluta. Samma utbyggnad skulle enligt protokollet senare genomföras till Danmark. Vi kan

utgå ifrån att denna utbyggnad var till för operativt bruk på central och kanske högre regional nivå. Förbindelserna kunde kopplas vidare i Natonätet (till högkvarteret SHAPE och direkt till Storbritannien eller USA vid behov), vilket nämns i flygöversikten Åke Mangårds PM från 1963.¹³

Det var naturligtvis inte någon större kapacitet, men räckte till för en övergripande operativ samordning, till exempel om tillstånd för en flygkorridor genom Sverige vid vissa tidpunkter och hur denna kunde skyddas av det svenska flygvapnet. Till saken hör att Sverige först vid ungefär denna tidpunkt själv kunde få en samlad luftlägesbild över Östersjön. Den tekniska utvecklingen skulle också snart innebära att man kunde skicka luftlägesbilder över så kallat smalband, vilket kanske borde ha nämnts av NPK. I mitten av 1980-talet byggde man om strilcentralerna och försåg dem med AXE-växlar. När jag 1992 ställde frågor till operationsledningen om ekoreporten Christer Larssons påståenden om Natosamarbetet var sanna uppgavs för mig att de angivna förbindelserna uppgick till 48 kanaler. När denna utbyggnad ägde rum har jag ingen kännedom om.

Danmark fick också köpa en utrustning från Sverige (som hade blivit över) och som kunde framställa en liknande samlad lägesbild från flera stationer. Denna var inkopplad i en av deras luftförsvarscentraler. Så tekniska förutsättningar för en sådan vidarekoppling av luftlägesöverföring skapades under 1970-talet. Det var också helt nödvändigt för en krigssituation. Förutom samordning av luftförsvaret med jaktflyg så hade både danskarna på Själland och vi i Skåne var sin luftvärnsrobotbataljon Hawk med delvis övertäckande verkansområde. Dessa behövde i krig samordnas både vad gällde gruppering och målval. Dessutom fanns en tid i Sverige

luftvärnsroboten Bloodhound för högre höjder samt ett Nikebatteri på Själland för ännu högre höjd, som hade en räckvidd ända upp till Kalmar.

Så vitt jag kunnat utröna skedde dock ingen direkt överföring av luftlägesbilder i fred. I NPK står det att ett visst samarbete om förvarning utvecklades.¹⁴ Vad jag förstår fördes i incidentberedskapen telefonsamtal mellan luftbevakningsledarna i respektive länder som hjälp för att identifiera respektive ”plott”. Den svenske hade dessutom en direkttelefon till FRA över vilken liknande samtal kunde föras och FRA få hjälp med att inrikta sin spaning. I den mån FRA:s direktdelgivning inte innehöll vad som behövdes fick Nato nöja sig med den förvarning de fick genom de flygande radarstationer som skulle komma att flyga fram och tillbaks väster om ”Kölen”. I och för sig kanske ett bevis på att Nato inte fick några luftlägesbilder från Sverige (eller Finland). Det kanske också skall nämnas att generalmajoren Evert Båge uppgivit att det fanns en ”flygsäkerhetslinje” från/till Helsingfors.¹⁵

Luftfartsverkets luftlägesbilder överfördes till flygvapnets ledningscentraler, men betraktades som mindre användbara i krig då de var känsligare för störningar. Bland dessa fanns emellertid också bilder från våra grannländer, till exempel från Bornholm respektive Nordnorge. En fråga jag därför ställt mig, men inte bottenat i, är om de i så fall inte kunde ha militärt ursprung och därmed gott störskydd?

Vägvisning vid överflygning

NPK kom fram till att hjälpen från väst i första hand kunde handla om vad kommissionen kallar indirekt understöd från amerikanskt strategiskt bombflyg med insats av konventionella bomber eller kärnvapen

mot mål som sovjetiska flygbaser eller ilastningshamnar. Under NPK:s arbete frågade mig ibland de vid försvarsstaben ansvariga för att leta upp handlingar, till exempel arbetspromemorior, ”om denna verkligen skulle överlämnas till NPK”? Jag minns särskilt en arbetshandling från ett moment i slutet av en av Lennart Ljungs operativa övningar på 1980-talet med en militärbefälhavare och hans stab. I detta moment deltog endast mindre del av milostaben. Vad som diskuterades var målval som hamnar och landkommunikationer i ett tredje land för amerikanskt flygunderstöd med kärnvapen. Naturligtvis kunde även andra mål tänkas, särskilt om SAC (Strategic Air Command) hade framgrupperat till baser i Norge och då även mer direkt understödjande, som mot landstigningsstyrkor på väg i Östersjön eller brohuvud på den svenska kusten. Vad fanns det då för förberedelser för sådant understöd?

Också i detta fall kunde liksom i det förgående nämnda fallet en flygkorridor genom vårt luftrum avdelas för SAC och dess flanker skyddas av det svenska flygvapnet. Eftersom det i detta fall rör sig om ett understöd av vårt eget försvar kunde det också handla om direkt understöd av det amerikanska flygföretaget med svensk jakt och attack. En möjlig förberedelse för en sådan mer i detalj samordnad luftoperation kunde gälla navigationshjälpmedel för den amerikanska delen av företaget. Britterna hade ju en kort tid på våren 1945 haft en så kallad flygfyr i Malmö för vägvisning av bombföretag mot Nazityskland.¹⁶

Den senare chefen för den militära underrättelsetjänsten (MUST) Erik Rossander har berättat för mig, att när han var lärare på Militärhögskolan (MHS) så hade hans chef, den tidigare nämnde Evert Båge, under en biltur berättat, att ”på den där masten sitter det ett navigationshjälpmedel för

Natoflygplan”. Rossanders minnesbild är att det var i trakten av Härnösand. Han kopplade ihop det med vad han hört när han själv var elev på MHS, då den dåvarande chefen Bengt Liljestrand sagt på en lektion: ”När SAC kommer på sin väg österut har de sikte på en brytpunkt vid Vinga fyr.” Den amerikanska marinen och SAC hade ett globalt navigationshjälpmedel kallat Loran C, som nämns hos NPK.¹⁷ USA hade begärt att få kalibrera systemet i Sverige och ärendet blev föremål för allmän beredning i regeringen, enligt NPK på initiativ av Undén: ”/Jag ville att/ regeringen skulle dela ansvaret med ett avgörande, då ärendet förefaller svärgenomträngligt. Själv lutade jag åt bifall och ingen invändning.” Från 1970-talet hade USA fungerande satellitnavigering, varefter tidigare markbaserade system kunde betraktas som reservsystem.

Undvika vådabeskjutning

För att skilja fiendeflyg från egna eller allierade har man i luftförsvarscentraler så kallad IK (igenkänningsutrustning), från vilken man sänder ut en signal som besvaras av egna flygplan eller ”vänner”. Sådan utrustning finns också i bästa fall vid markbundet och sjöburet luftvärn. Om det saknades, vilket var fallet ibland, och i de fall företagen inte kunde säras geografiskt fick luftvärnet eldförbud. Frågan om IK behandlas också av NPK¹⁸ om än för mig något oklart. Även hos Gribbe vacklar texten hit och dit över sidorna vad gäller valet av olika lösningar. Valet faller slutligt enligt Gribbe på en egen lösning, som kan identifiera egna plan ner till individ. Hur blev det då med det andra krav flygvapnet hade: ”behöver /kunna/ identifiera västallierade flygplan”?¹⁹ Det är för mig fortfa-

rande oklart, men det är ju nog så talande att kravet ställts.

Radaroperatörer i våra luftbevaknings-system har berättat att det vid deras stationer fanns två lägen för deras IK-signal och att endast den ena användes i det dagliga arbetet. På fråga om vad den andra var till för, har både svaret "Nato" och "för krig" erhållits. De båda svaren behöver ju inte utesluta varandra! Bland Gribbes konstateranden finns anmärkningen att "arbetsdelningen i databehandlingssystemet bidrog till att göra Flygstabens kompromisslösning med dubbla och parallella IK-system praktiskt möjlig."²⁰

Det är också så, att anflygande Nato-flygplan västerifrån kunde föränmälas i såväl fred som krig över andra kommunikationssystem. Det var emellertid svårare att hinna med att i krig och med anflygning österifrån skilja Nato- från Sovjetflyg utan ett fungerande IK-system. Stril 60 hade radarsystem från flera länder med olika syften, till exempel ett tornradarsystem för låghöjdsspaning. Alla var dock från Natoländer, liksom de utländska systemen inom försvarets luftförsvar i övrigt.

Basering

Redan 1948 beställde Erlander en utredning av försvarsstaben om förutsättningarna för att basera amerikanskt flyg i Sverige. Svaret var att det går, men att det är förenat med svårigheter och de svenska och amerikanska flygförbanden bör skiljas åt till olika baser. Efter hand blev särskilt de amerikanska systemen också tyngre. Även vid tillfälliga landningar krävs dessutom uppställningsplatser vid sidan av banorna. I krig minskar ju den civila flygtrafiken, särskilt på utlandet. Så en möjlighet var naturligtvis att också använda civila fält. I februari 1949 lägger Erlander till:

Låt oss hjälpas åt att förvandla Skandinavien till ett så starkt försvarat fäste, att ett angrepp på oss betyder, att vårt territorium spelas över som basområde för en annan, icke angräpande stormaktsgrupp.²¹

Den före försvarsstabschefen (och senare arméchefen) Carl-Eric Almgren citeras av NPK med innebörden att de svenska baserna behövde kompletteras primärt för våra egna behov, men att ett knappt tiotal baser i olika delar av Sverige förstärktes även för amerikanska behov för såväl jakt- som attackflyg.²² Kommissionen lät kontrollera de svenska flygbasernas prestanda, bland annat bärigheten och möjligheterna till uppställning bredvid banorna, inklusive de fält som var gemensamma med den civila luftfarten. Den konstaterade att lämpliga baser låg nära den svenska ostkusten. Huvuddelen av flygvapnets baser var i internationell jämförelse väldigt fältmässiga och passade inte att förstärkas till reservbaser för Nato. Det kan ju ha skett i något fall, till exempel någon attackflygbas i Norrlands inland.

Olle Karleby, som var statssekreterare på försvardepartementet och huvudsekreterare i 1955 års försvarsberedning, bestyrker att banornas förstärkning jämväl skulle medge att Nato kunde utnyttja dem. Drygt tio av de använda flygbaserna, i regel samutnyttjade med civilflyget, har rullbanor som är 2300 meter eller längre och en bredd på 35-40 meter. De flesta av dem är tillbyggda från mitten av 1950-talet till början av 1960-talet.²³ En del av dem ligger dock inte kustnära. De längsta banorna har Kallax vid Luleå och Västerås. Det bör nämnas att den senare var vår egen bas för nattjakt på 1950-talet.

Amerikanernas behov av baser i Skandinavien var som störst under första halvan av 1950-talet, särskilt för jakt- och

attackflygplan. Därefter ökade tillgången på tankningsflygplan samtidigt som flygplanen fick allt längre räckvidd. Vid SAC:s förhandlingar med norrmännen 1952 hade man tryckt på att man var särskilt intresserad för östligt belägna baser bland annat för att ha tillgång till fält för nödlandning av de från Sovjetunionen återvändande skadade bombflygplanen. Man får förutsetta att samma önskemål fanns i Sverige. Nödlandat hade USA:s flygplan gjort 1943–45 på väg tillbaks från Nazityskland. Man blev då muntligt hänvisade till fyra fält i Götaland. Vi kan utgå ifrån, även om det inte nämns, att några av de förstärkta banorna hade detta ändamål.

Hos Magnus Petersson sägs också att ”en karta över de svenska flygbaserna fanns deponerad hos den svenske flygattachén i London på 1960-talet, vilket brittenas högsta ledning kände till.”²⁴ Den bör också ha funnits i den portfölj som jag vid det kalla krigets slut av Anders Thunborg blev beordrad att i hemlighet hämta hem från ambassaden i Washington.

Från slutet av 1950-talet övergick det svenska flygvapnet till Natostandard med sitt flygbränsle samt införde samma slangkopplingar som Nato har. Det gällde också för andra förbrukningsvaror, som oljor och syrgas. Det bör för övrigt ha varit nödvändigt för att SVENORDA skulle fungera och kunde för personalen motiveras med denna användning.²⁵ Radioförbindelsen från baserna på marken till flygplanen övergår i Natos efterföljd från VHF till UHF. NPK har särskilt poängterat att basorganisationen i Sverige inte var dimensionerad för att ta hand om fler flygplan än vi själva hade.

Vi kan nog förutsätta att om några Natoflygplan mer stadigvarande grupperats här så skulle baspersonal, precis som i Norge, medfölja. Liksom att de skulle medföra egen ammunition. En sådan

omgruppering hade krävt en viss tid, kanske mer än en vecka. För övrigt var uthålligheten vad beträffar ammunitionen begränsad i det svenska flygvapnet. Om flygplan och piloter överlevde de första veckorna, behövde vi själva tillföras ammunition från USA. Våra jaktrobotar var ju också amerikanska för att möjliggöra detta. Dock måste de passa för våra vapenbalkar.

NPK säger att investeringen i Trondheim var ett misslyckande. I den meningen att en pipeline aldrig blev utbyggd till Sverige kan man kanske säga det, men det var en reservförbindelse till alternativet fartygskonvojer genom Skagerrak, som får betraktas som nödvändig. Fortfarande fanns det krigslager av olja där en bit in på 1990-talet, då försäljningen av denna till del fick betala för utvecklingen av luftvärnsroboten Bamse.

En av mina vänner, den tidigare reservofficeren Robert Rydingstam, har berättat att han på 1970-talet arbetade på en arkitektfirma med ett förslag till utbyggnad av Arlanda flygfält. Han blev då uppsökt av flygattachén vid den amerikanska ambassaden i Stockholm, som hade vissa förslag till hur utbyggnaden borde göras. Till saken hör att Rydingstam i ett tidigare skede hade arbetat på US Airbase i Neapel med liknande arbetsuppgifter.

Det får sålunda anses bekräftat att vi hade förberett några baser i Sverige, sannolikt i första hand sådana som var gemensamma med den civila luftfarten, för att kunna ta emot skadade bombflygplan som återvände från uppdrag i Sovjetunionen eller andra medlemsstater av WP. Betyder Almgrens nämnande av jakt- och attackflygplan att USA i början av 1950-talet uttryckt önskemål om en sådan gruppering i Sverige? Planerades det någonsin på svensk eller amerikansk sida? Det skulle ju stämma med hur Erlander uttryckte sig 1949

samt med att marinen förberett att ta emot västtyska fartyg i baser på den svenska ostkusten och Natofartyg i allmänhet på Bohuskusten.²⁶

Slutsatser

Vi kan med NPK konstatera att tekniska förberedelser vidtagits för att luftoperativt samverka med Nato, kanske enligt Petersson till och med mer omfattande än NPK säger, att döma av den citerade militära utredningen vid förhandlingarna om det nordiska försvarsförbundet. Det kan noteras att antalet personer som kände till dessa förberedelser synes vara klart mindre i flygvapnet än i den svenska marinen. Så var också det direkta samarbetet med Danmark och Norge mer decentraliserat i den senare.²⁷ Tele-/Radiolänkförbindelser fanns över Norge och Danmark för att ansluta till såväl Natos operativa ledningsnät som till dess flygledningsnät, i det sistnämnda fallet också ett direktlarm till det amerikanska europaflyget i Wiesbaden.

Antalet sambandskanaler var begränsade i varje fall ännu i början på 1960-talet. Det var dock tillräckligt senast i slutet på 1960-talet för att det skulle vara möjligt att inom Stril 60 samordna det svenska luftförsvaret med upprepade flygningar av det amerikanska SAC genom svenskt luftrum mot mål i Sovjetunionen eller inom WP i övrigt. Likaså för att Sverige skulle kunna föreslå mål för sådana företag inom ramen för försvaret av vårt land samt vid behov understödja dessa företag med egna jakt- och attackflygplan. Lämpligen avdelades en flygkorridor viss tid åt Natos flygföretag. Vi kan nog utgå ifrån att USA förberett att tidigt sända över en samverkansgrupp för flygledning till Sverige. Den kunde lämpligen grupperas tillsammans med den centrala ledningsgrupp ur flygvapnet

som under ÖB samordnade flygstridskrafterna genomförandeverksamhet och som också hade tillgång till förbindelserna över till Norge och in i Natonätet.

Det har däremot inte gått att finna bevis för att den samlade svenska luftlägesbilden i fred någonsin länkades över till Norge eller Danmark och därmed också till Storbritannien. Tvärtom har alla de jag kommit i kontakt med försäkrat att så inte var fallet. Från 1970-talet hade den tekniska utvecklingen gjort det möjligt att vid beredskapshöjning ändra på detta förhållande. Det innebar emellertid att nya rutiner, som inte var inövade, skulle tas i bruk samtidigt som personalen psykologiskt skulle ta åt sig att dess politiska ledning inte menat något med sitt tal om neutralitetspolitiken. Någon hjälp – från väst – talades det då inte längre om.

En stor nackdel var också att förberedande övningar begränsats till det som gick att göra inom ramen för SVENORDA. Vad jag förstår har det också begränsats till norska och danska flygplan, om man undantar i de fall utländska militära flygplan – benämnda statsflygplan – fick tillstånd att använda civilflygets trafikleder och banor. Det gällde främst Natoflygplan men åtminstone en period också Sovjetunionens transportflygningar till och från Kuba.

Att reda ut de studerade förberedelserna är tekniskt komplicerat, så det krävs fortsatta studier innan man kan säga att alla tekniska möjligheter och förberedelser har klarlagts. Jag har ej heller orkat med att söka upp de kompletterande källor som sannolikt finns både i Sverige och utomlands. Jag har bland annat pekat på att information i Luftfartsverkets system erhållet från Bornholm eller Nordnorge kunde vara av värde inte minst för vår incidentberedskap i fred. Så det är fortfarande starkt önskvärt att tidigare flygvapenofficerare

med den nödvändiga tekniska kompetensen ägnar kvarstående frågor sitt intresse.

Om vi till exempel inte hade Natos IK-system inlagt redan i fred för inkoppling vid beredskapshöjning, hade samverkan fått inskränka sig till verkan i väl åtskilda luftrum. Naturligtvis till nackdel för bägge parter och då särskilt vid de tre nordiska ländernas försvar av luftrummet över Östersjöutloppen, som var bland det första som diskuterades på trepartsbasis med Swedlund i en segelbåt mellan Köpenhamn och Oslo.

Noter

1. Det var en kopia av en sådan pärmsida från planläggningen om Natosamarbetet som Ekoreportern Christer Larsson visade mig när han avslöjade de dolda förberedelserna.
2. Den tidigare arméchefen Carl-Eric Almgren överlämnade våren 1994 till mig två ”protokoll” från sådana möten, ett i USA och ett i Sverige. De har senare överlämnats till arkiv.
3. Helge Jung blev i början av 1948 enligt sin dagbok dock orienterad av Grafström på UD, som kände till det. Vad som avhandlades vid besöket framgår inte. Krigsarkivet.
4. http://sv.wikipedia.org/wiki/North_American_P-51_Mustang
5. I samband med ett brittiskt örlogsbesök i Stockholm i juni 1951 har Nordenskiöld i samtal med chefen för Home Fleet sagt att han ”varit helt inställd på att det svenska flygvapnet skulle slåss tillsammans med det brittiska och framhållit vilken vikt han fäste vid att hans personal hade goda kunskaper i engelska språket”. *Om kriget kommit*, NPK, SOU 1994:11, s 167.
6. Op cit, NPK, se not 5, s 155.
7. Petersson, Magnus: *Brödrafolkens väl*, Santérus, Stockholm 2003, s 276f. Hämtat från NPK.
8. *SvD*, *Brännpunkt* den 5 januari 2003.
9. Op cit, NPK, se not 5, s 244. En av de intervjuade var enligt uppgift ”Stril-Olle”, det vill säga flygvapenchefen på 1980-talet Sven-Olof Olson, som varit ansvarig för utbyggnaden av Stril-60-systemet.
10. Not 14 på s 218.
11. Däremot vet jag att det senare i början av 1970-talet fanns en kanal från Kallax vid Luleå till Bodö. Huruvida denna också passerade luftbevakningscentralen är mig obekant.
12. Holmström, Mikael: *Den dolda alliansen*, Atlantis, Stockholm 2011, s 137 samt op cit, Petersson, Magnus, se not 7, s 283.
13. Ibid, Holmström, Mikael, s 375. Bild visande del av PM från Robert Dalsjös källor.
14. Op cit, NPK, se not 5, s 158.
15. Op cit, Holmström, Mikael, se not 12, s 180. Det gällde kanske flygräddning av svenska piloter i krig istället.
16. Gustafsson, Bengt: *Sanningen om ubåtsfrågan*, Santérus, Stockholm 2010, s 53. Hämtat från Leif Leifland.
17. Op cit, NPK, se not 5, s 251f.
18. Ibid, s 245ff.
19. Gribbe, Johan: *Stril 60. Teknik, vetenskap och svensk säkerhetspolitik under det kalla kriget*, Gidlunds Förlag, Möklinta 2011, s 168.
20. Ibid, s 177.
21. Op cit, NPK, se not 5, s 255.
22. Ibid, s 254f.
23. Flyghistorisk Revy (red Lennart Andersson): *Svenska flygbaser*, FOKK nr 13, 2008.
24. Op cit, Petersson, Magnus, se not 7, s 229
25. Det ska kanske nämnas att SVENORDA inte omfattade alla baser, utan endast särskilt angivna.
26. Op cit, Gustafsson, Bengt, se not 16, s 86.
27. Samarbetet med Danmark om Öresund till Malmö bevakningsområde respektive med Norge om konvojeringstrafiken i Skagerrak till Västkustens Marindistrikt