

När tsunamioffren kom hem



# När tsunamioffren kom hem

Janne Bondesson



Bokförlaget Norlén & Slottnér

När tsunamioffren kom hem

© 2024 Janne Bondesson & bokförlaget Norlén & Slottnér

Omslagsfoto Johan Dahlberg

Tryck: ADverts printing house, Lettland 2024

ISBN 978-91-89705-53-1

# Innehåll

Förord	9
Första mötet	11
Ceremonier	21
Insynsskydd	25
Förvaring	28
Anhörigrum	34
Ledningsplats	36
Uppstartsmiddag	40
Identifieringen	44
Sammanfattning uppbyggnaden	47
De första kropparna	52
Kistorna	65
Lång arbetsdag	71
Kontraster	78
Gängledaren	81
Uppföljningsmiddag	84
Händelser	88
Avslutningskvällen	90
Sammanfattning	93
Referenser	96



## Förord

Det var en fullständigt unik situation vi hamnat i på Ärna. Ta emot hundratals kroppar från tsunamikatastrofen, med bara ett fåtal direktiv och utan strukturell ledning. Ett mottagande som berör och kanske upprör många svenskar som förlorat anhöriga i tsunamikatastrofen.

Eftersom Sverige saknade krisledningsorganisation fick vi helt lita på vår egen bedömning av läget. Någon längre tid för konsultation eller eftertanke fanns heller inte, varför besluten oftast var minutoperativa. Det ställdes många gånger orimligt höga krav på chefer, inte minst inom Polisen som bar ansvaret.

Organisationen kom från fem olika myndigheter: Polismyndigheten, Rättsmedicinalverket, Försvarmakten, Svenska kyrkan och Fortifikationsverket. Infrastrukturen reste sig ur avvecklade F16:s lokaler. När dessa myndigheter smälts samman i degeln uppstod en väl sammanhållen och starkt uppgiftsinriktad organisation, där respekten för människan och döden stod i främre ledet. Omtanke och ödmjukhet är minst lika viktigt mellan personal som vid förhållningssättet till anhöriga och avlidna.

Det skulle visa sig att det vi utformade och byggde upp blev en förtroendeingivande och hållbar organisation, som kunde ta emot närmare 500 avlidna och 5 000 anhöriga. Den här boken handlar inte om antalet, positionen, storleken eller tiden. Den handlar om människan, hela människan, i mötet med döden. De anhöriga och medarbetarna.

Syftet med boken är att utifrån mina egna minnen och känslor beskriva dessa möten och samspelet dem emellan. Det är tjugo år sedan, minnet kanske sviker på en del punkter, men mycket av känslorna har etsat sig fast. Katastrofkommissionen, MSB med flera har skrivit mycket om tsunamikatastrofen,

men ingen har berört de dödas hemkomst. Jag vill med boken beskriva det upppoffrande och prestigelösa arbete som bedrevs på Ärna under ett drygt halvår 2005. Jag tror inte att någon kan utföra detta arbete utan bli påverkad och starkt berörd.

Jag har konsulterat flera medarbetare och visst minns vi saker och ting olika, men det är helt naturligt. Det är dock mitt minne och min känsla jag vill förmedla med boken. Uppgiften på Ärna var mycket meningsfull, man blev djupt berörd och kände att man gjorde något nyttigt. Jag har valt att inte ange namn eller befattning på någon från Polismyndigheten eller Rättsmedicinalstyrelsen, detta på grund av ömsesidiga integritetsskäl. Från Försvarmakten, Fortifikationsverket och Svenska kyrkan har jag däremot kunnat göra det, eftersom våra arbetsuppgifter var stödjande.

Janne Bondesson 2024



## Första mötet

På kvällen, trettondagsafton, skrällde det i min tjänstetelefon.

Det var Annica L, en av mina medarbetare på Upplands Flygflottilj, som störde helgfriden som hustrun och jag satt och njöt av. Barn och barnbarn hade rest hem till sitt efter att ha firat jul med oss i Värmland. Julpapper och leksaker var bortstädade, skinkan uppäten och lugnet hade lagt sig över hemmet.

Annica sa åt mig att nu var det allvar, ”du måste delta i ett möte redan i morgon klockan tio. Det gäller hemtagningen av kropparna efter tsunamikatastrofen annandag jul”. Mycket mera visste inte Annica. Det kom som en fullständig överraskning. Skulle nyligen nedlagda Upplands Flygflottilj på Ärna bli någon slags bas för hemtagningen av avlidna i tsunamikatastrofen? Jag hade svårt att föreställa mig vad det skulle innebära. Tidningarna talade om tusen eller flera omkomna svenskar.

Jag hade nyligen avslutat arbetet med en ny garnisonsplan över Ärna, ett samlat dokument över fastigheterna där. Detta tillsammans med tidigare arbetsuppgifter gjorde att jag hade en god inblick i fastighetsbeståndet på Ärna, en kunskap som kanske skulle komma till nytta nu.

### *Flygplatsen Ärna*

*Upplands Flygflottilj F16, Flygvapnets Uppsalaskolor F20 var namnen på de två förband som från början fanns på den militära flygplatsen Ärna, eller Uppsala Garnison. F16 var det första flygvapenförbandet som etablerades på Ärna. I 1942 års försvarsbeslut angavs att en jaktflottilj skulle förläggas till Uppsala.*

*Flottiljen F16 sattes upp och 1945 var den fullt organiserad med flygplan J22. 1952 försågs F16 med jetflygplan, J29 Tunnan, varefter flottiljen följde utvecklingen i flygvapnet, och 1998 beslöts att F16 skulle bli JAS flottilj. 2001 beslutade riksdagen om avveckling av F16, vilket genomfördes sista december 2003.*

*Flygvapnets Uppsalaskolor F20 bildades 1943, med uppgift att ta över kadettskolan i Ljungbyhed. Utbildningen kom igång ett år senare med stöd av F16. F20 hade sin verksamhet i tre vita byggnader i södra delen av flottiljområdet. Ett stort skolhus med aula i mitten och två flygelbyggnader med kadettbostäder. Fram till 1983 var alla elever flygförare, men därefter avvecklades flygtjänsten, och skolan fick namnet Flygvapnets krigshögskola. När F16 avvecklades 2003 tog F20 över Uppsala Garnison. 2004 avvecklades F20, och Luftstridsskolan LSS bildades. 2020 beslutade riksdagen om återetablering av F16, och året efter är Flottiljen uppsatt som ett markförband inom flygvapnet. <sup>1</sup>*

I aulan på gamla F20, där uppstartsmötet ägde rum, rådde en febril verksamhet redan vid niotiden när jag kom fram.

Det var en blandning av poliser och militärer i uniform, civilklädda poliser, rättsmedicinare, präster och representanter från Fortifikationsverket. Ett trettiotal personer var samlade, ljudnivån var hög och ingen visste vem som skulle ha ledartröjan. När tiden var inne tog flottiljchefen Rafael Bengtsson tag i det hela och hälsade välkomna. Han informerade även om att flottiljen hade fått uppdrag att stödja Polismyndigheten vid hemtagningen av avlidna i tsunamikatastrofen.

Därefter informerade Rikspolisstyrelsen om att regeringen den 3 januari fattat beslut om att de skulle samordna hem-

tagningen av avlidna och överlämningen till anhöriga.

Den enda rekommendation som fanns var att präst från Svenska kyrkan, men inte från andra trossamfund, skulle finnas på plats samt att landning och hantering borde äga rum på avskild och avgränsad plats.

Efter samverkan fattade Rikspolisstyrelsen den 5 januari beslut om att använda Ärna militärflygfält utanför Uppsala för mottagning och hantering av avlidna.



Försvarsmaktens stöd skulle omfatta flygplats, lokaler, transporter och personal. Rättsmedicinalverket skulle svara för identifiering, Svenska kyrkan för det ceremoniella och Fortifikationsverket för fastigheter.

Nu följde en mycket omfattande presentationsrunda som inte var lätt att hänga med i. Ett trettiotal människor med mycket olika erfarenheter, arbetslivskultur och utbildning skulle försöka förklara för varandra vilka kunskaper de hade som bäst kunde komma till nytta i detta uppdrag.

När vi från Försvarsmakten hållit på ett tag ingrep Polisens kommenderingschef Dan Boija: ”Nu får det var nog. Ni får prata ihop er, jag vill ha en som för talan för Försvarsmakten”.

Detta var med all säkerhet en nödvändig åtgärd, och ett försök att få struktur på mötet. Nästa punkt på programmet var att försöka analysera uppdraget, direktiven var få, och omfattningen var det nog ingen som visste. Media talade om att över tusen svenska mist livet i katastrofen, vilket sa att det kunde bli ett mycket långvarigt arbete. Vi utgick också från direktflyg från Thailand till Ärna.

Här någon gång under eftermiddagen dök det upp en herre i polisuniform med skärmmössa och allt. Det var länspolismästaren i Uppsala, Göran Lindberg, även kallad ”Kaptan klänning”. Det blev alldeles tyst. Han presenterade sig kort och sa att vi skulle fortsätta arbetet och att han skulle följa mötet med stort intresse. Ett par poliser från Uppsala uttryckte att han borde ha varit först på plats och organiserat mötet tillsammans med Försvarsmakten.

Mötet fortsatte, diskussionerna gick trögt och kreativiteten lyste med sin frånvaro. Det kändes som om Göran Lindberg hämmade en del, kanske var det också så att respekt och rädsla för varandra hämmade oss mötesdeltagare. Någon föreslog att vi skulle identifiera verksamhetsområden och försöka skapa arbetsgrupper utifrån dessa. Nu blev det liv i mötet! Förslagen haglade; flygverksamhet, transporter, identifiering, förvaring och hantering av avlidna, personliga tillhörigheter, ceremonier, överlämnande till anhöriga, ledning, säkerhet, bevakning. Det blev många verksamhetsområden, varför varje grupp fick ta hand om flera områden.

Nästa aktivitet blev en rundvandring på F16 Ärna i syfte att visa deltagarna vilka faciliteter som stod till buds. Det var ett tjugotal personer som deltog. Jag och Fortifikationsverkets regionchef, Bengt Hägg, ledde den. Det allra största intresset tilldrog sig berghangaren, och här menade huvuddelen av

deltagarna att verksamheten kunde ske skyddat och säkert.

Man kunde transportera kropparna direkt från flygplanen ner i berghangaren, och all verksamhet kunde ske under jord. Försvarmaktens fastighetsenhet, som jag företrädde, och Fortifikationsverket var av motsatt uppfattning.

Det skulle medföra stora komplikationer om man tog berghangaren i anspråk för hantering av kropparna på Ärna.

En berghangar är en skyddad plats utsprängd i berget, som nyttjas för flygplansuppställning, service och reparation av flygplan. Verksamheten kan ske i skydd även mot kärnladdningar och kemiska stridsmedel. Berghangaren på Ärna är även anpassad för JAS Gripen's behov.

En av de viktigaste faciliteterna i hangaren är ventilations-systemet, som måste vara tillräckligt robust för att stå emot en kärnladdning och tillräckligt finkänsligt för att ge en god arbetsmiljö åt personalen som arbetar där.

När den tunga skyddsrumsdörren stängdes med en suck bakom oss, gick det ett sus genom sällskapet. Vi var på väg in i gasslussen, och det var inte utan att det märktes en viss nervositet. Det var helt naturligt att många som aldrig besökt en underjordsanläggning fick lite puls. Miljön är annorlunda, och känslan av att vara instängd infinner sig snabbt när man hör den tunga dörren slå igen bakom en. Det är ett annat ljus, luften känns kall och fukten gör sig påmind.

Det var tyst när vi sakta gick nedför den ganska branta trappan, vägen vi använde för att ta oss ner i berghangaren var en av reservutgångarna. Berghangaren på Ärna är en bred och hög utsprängd u-formad tunnel med många sidotunnlar för service, förråd, uppställning av flygplan, personalutrymmen med mera. Det kändes som om tiden stannat, vi befann oss i en helt främmande miljö med putsat betonggolv, sprutbetong på väggarna och belysning med ett starkt sken från taket. Lite andäktigt var det, många blev berörda och tagna av vad

som fanns i berget på Ärna. Bengt Hägg och jag bad också deltagarna om att verkligen fundera över lämpligheten i att bedriva verksamheten här. Öppna hundratals, kanske tusen, kistor med kroppar dränkta i formalin inne i berghangaren skulle belasta ventilationssystemet till bristningsgränsen, och med stor sannolikhet göra det omöjligt att få rent efteråt. Det var vårt argument för att få stopp på utnyttjandet av berghangaren. Här var positionerna ganska låsta och skulle så förbli ett tag.

Rundvandringen fortsatte till två stycken ovanjordshangarer som är täckta gräsbevuxna betongtunnlar med plats för fyra till sex flygplan. Framför hangarerna finns stor asfalterad yta för uppställning av flygplan. Byggnader som Bengt Hägg och jag förordade för hantering av kropparna, men som knappast gillades av övriga.



Nu var turen kommen till flygplatsen, landningsbanor, landningshjälpmedel med mera. Utgångsläget var att kropparna skulle flygas in till Ärna med militärt eller civilt flyg. Det konstaterades också att de allra tyngsta transportflygplanen, typ IL 76, inte kunde hanteras på Ärna men flygplanstyper närmast under denna nivå var möjliga att ta emot.

Nästa fråga som kom upp var om vem som skulle göra upphandlingen. Någon framhöll att inte många ryssar omkommit i katastrofen, varför det borde finnas tillgänglig

flygkapacitet där, Ryssland var dessutom känt för att ha en stor flygtransportflotta.

Kontorsutrymmen var nästa område för rundvandringen. Där konstaterades ganska snabbt att det inte fanns några lediga utrymmen på lämplig plats. Här togs ett snabbt beslut om att hyra in kontorsmoduler och placera dem i anslutning till platsen där kropparna skulle hanteras. Polisen räknade med ett tjugotal kontorsarbetsplatser.

Det ceremoniella var nästa punkt för rundvandringen. Det var här Anna-Karin Hammar presenterade sig, domkyrkokaplan med uppgift att i samråd med polis och militär forma mottagningsceremoni med respekt och värdighet i centrum. En av frågorna var om de anhöriga skulle få möta sina döda i en öppen kista? Här gick meningarna isär. Anna-Karin framhöll att detta inte var en begravning, utan en mottagning; begravningen sker på hemorten. Då kan begravningsentreprenören och anhöriga fatta individuella beslut om öppen kista eller inte.

Efter detta enades vi om att ceremonin skulle ske utomhus, med stängd kista, på skyddad plats utan militära inslag som Anna-Karin uttryckte det. Var finner man en sådan plats på en flygflottilj? Till slut enades vi om gamla flygplansplattan norr om motorprovhuset och med motorlektionssalen som samlingsplats för anhöriga. En träffpunkt för anhöriga, ett anhörighus. Anna-Karin såg framför sig en hel del förändringar och ombyggnad.

En annan fråga som kom upp under rundvandringen var hanteringen av de dödas tillhörigheter. Hur dessa skulle transporteras hem till Sverige var obekant.

Polisens hittegodsavdelning kopplades in och ett skyddat förrådsutrymme avdelades för verksamheten.

Ledningsplats kan vara svårt att upprätta i en inhyrd barack kom vi fram till. Ledningsplatsen kräver tillgång till nätverk, kryptotelefon, fax med mera vilket gjorde att det var bättre att placera ledningsplatsen i servicehangaren där det fanns fasta

installationer för dylikt. En mindre lektionssal avdelades också för ledningsgenomgångar och möten.

Mörkret hade lagt sig över Ärna, när vi återvände till aulan.

En gråkall dimmig januarinatt gjorde sig påmind. Några gjorde kväll, men de flesta var inställda på att fortsätta arbetet. Göran Lindberg hade avvikit någon gång under rundvandringen. Nu bildades ett antal arbetsgrupper, med målsättning att komma fram till en verksamhetsplan och ett behovsunderlag. Annica L och jag från fastighetskontoret och Erik L från Fortifikationsverket kom att ingå i gruppen för identitetskontroll, hantering och förvaring av avlidna. Här hade man börjat vackla i tron på att berghangaren var bästa platsen, besöket hade gjort intryck. När sedan Erik presenterade sin idé, som gick ut på att bygga ett jättetält över hela den asfalterade planen mellan ovanjordshangarerna, var alla ense om att detta var bästa lösningen. Kistöppningen kunde ske utomhus, men ändå insynsskyddat vilket var ett krav.

Erik var en relativt nyanställd byggnadsingenjör med stor erfarenhet av modernt byggande och många kontakter i branschen. Han förklarade att han med tillgång till ställningsmaterial och presenningar snabbt och enkelt kunde bygga ett insynsskydd över hela asfaltsytan mellan hangarerna, stort nog för både lastbilar och bårbilar. Den ena hangaren skulle bli arbetsplats för Rättsmedicin, hit skulle de öppnade kistorna föras för den slutliga identitetskontrollen av de avlidna. Den skulle förses med undersökningspodier, kraftig ventilation med kolfilter, arbetsbelysning och kylcontainer för riskavfall. Allt enligt obducenternas önskan.

Den andra ovanjordshangaren skulle byggas om till förvaring av kropparna. Kylaggregat med kapacitet att sänka temperaturen i hangaren till minus åtta grader måste anskaffas, vilket inte var en enkel uppgift. Någon form av pallställ för förvaring av kistor på höjden och truck för hantering av kistorna



erfordrades också. Detta skulle bli verksamhetens centrum för kropparna. Hit skulle kistorna anlända och här skulle de öppnas. De avlidnas identitet skulle kontrolleras och sedan skulle de förvaras i väntan på respektive begravningsentreprenör från hemorten.

Nu var de stora penseldragen för kropparnas hantering dragna. Redan första dagen. Klockan började visserligen närma sig tre på natten, men ändå. Vilken kreativitet!

Vi kom från olika myndigheter med olika syn och erfarenheter, vi kände inte varandra, uppgiften var utan direktiv, och trots detta tyckte nog alla att vi kommit långt redan första dagen. Måtte vi bara ha tagit rätt spår? Var det rätt att ha verksamheten ovan jord? Jag kände ett visst medansvar för det beslutet. Kvitto skulle vi inte få förrän de första kropparna anlände.

Klocka åtta var starttiden för fortsatt arbete dag två. Då skulle nästa stora fråga bearbetas. Hur hanteras de anhöriga? Hur formas ceremonin? Detta var tankar som sysselsatte hjärnan när jag vandrade hem i mörkret, till min gamla pendlingslägenhet utanför flottiljvakten. Det var i en av de gamla flygförarbarackerna som jag brukade husera under veckorna i Uppsala.

Lägenheten kändes kall och kal, inget julpynt, och kylskåpet gapade tomt. Jag hade stängt av det när jag åkte hem till jul. Klockan hade passerat tre, och åtta skulle vi ses igen. Ingen frukost hemma, oddsen var inte så bra. Lika bra att försöka få ett par timmars sömn.

### *Omhändertagandegruppen*

*På nyårsafton 2004 bildades på Justitiedepartementet en grupp med uppgift att rådgöra i frågor om omhändertagande av avlidna i tsunamikatastrofen.*

*Arbetsgruppen kom att kallas "Omhändertagande-gruppen".*

*Gruppen träffades samma dag och bestod av personal från Justitiedepartementet, Försvarsdepartementet, Finansdepartementet, UD, Socialdepartementet och Stockholms stift.*

*Vid mötet identifierades tre problemområden med anknytning till hemtransporten. Var det bara identifierade kroppar som fick föras hem? Resan, ankomsten, obalsamerade kroppar? Var det krav på ytterligare en id-kontroll vid hemkomsten?*

*De enda rekommendationer gruppen kom fram till var att präst från Svenska kyrkan, men inte från andra trossamfund, skulle finnas med vid hemtransporten och att landningen borde ske på avskild och avgränsad plats.*

*Under det andra mötet som ägde rum 1 januari 2005 deltog Räddningsverket och Rikspolisstyrelsen som redogjorde för ID-kommissionen, som kommit på plats i Thailand och arbetade i en internationell grupp med 18 andra länder. Australien hade ledningsansvaret. Vidare konstaterades att de avlidna vid hemkomst måste genomgå en extra identitetskontroll för att dödsfallsintyg skulle kunna utfärdas. Det framhölls också att det var viktigt att transporten präglades av öppenhet, tydlighet och värdighet.*

*Gruppen enades också om att ge Rikspolisstyrelsen ansvaret att leda och samordna berörda myndigheters arbete. <sup>2</sup>*