



Bréfa- og málasafn 1961, utanríkismál

Bjarni Benediktsson – Stjórnmal – Forsætisráðherra – Bréf – Bogi Þorsteinsson – Agnar Kofoed-
Hansen – Flugmálastjóri – Sovétríkin –

Tekið af vef Borgarskjalasafnsins

bjarnibenediktsson.is

Einkaskjalasafn nr. 360
Stjórnmalamaðurinn
Askja 2-27, Örk 6

©Borgarskjalasafn Reykjavíkur



COMMANDER IN CHIEF, ATLANTIC
AND U. S. ATLANTIC FLEET

SUPREME ALLIED COMMANDER,
ATLANTIC

U. S. Naval Base
Norfolk 11, Virginia

May 27, 1961

My dear Mr. Minister -

In response to our conversations during my visit to Iceland, I am sending you the enclosed resume of the projects in the Infrastructure Program for Iceland, with other procedural information. Please realize that the enclosed matter is classified by NATO and should be guarded accordingly.

I greatly appreciate your keen interest in this matter and trust that these papers will be of assistance to you in furthering Iceland's support of these vital NATO projects.

With warm regards.

*Stanley
Robert Dennis*

His Excellency Bjarni Benediktsson
Minister of Justice
Reykjavik, Iceland

TARGETS OF THE RUSSIANS IN ICELAND

1. The main Soviet targets in Iceland of the Soviet Intelligence Service (possibly aided by the East German and Czech Services) both from the intelligence and the subversive points of view are likely to be:

- (a) Military, naval and air activity at the Keflavik Base, the Hvalfjörður detachment, and the American radar stations in other parts of Iceland. New construction work in Iceland by the Americans generally;
 - (b) Possibility of Americans using Iceland in future as a submarine base or refuelling station, especially in connexion with Polar routes and under the Polar ice;
 - (c) Some coverage of American activities in GREENLAND, using Iceland as an information gathering point, perhaps by the recruitment of Icelandic airmen flying regularly to American and Danish bases in Greenland;
 - (d) Fermenting of trouble between Britain and Iceland over fishery limits both during the present dispute and in the future. Possible recruitment of Icelanders in the Icelandic Coastguard Service;
 - (e) Fermenting of trouble between America and Iceland over the Keflavik Base;
- (Ultimate aims in both (d) and (e) - cancellation of the Defence Agreement with America and withdrawal of Iceland from NATO);
- (f) Provision of "Illegal Residents" (working independently of Soviet Embassy) and stay-behind agents operating secret, high-speed radio transmitters. Such persons might be of any nationality and might be living in Iceland under a false identity or with false papers;
 - (g) Support of the Icelandic Communist Party and People's Alliance ("Althydubandalagid"), and of Front Organisations such as the Soviet/Icelandic Friendship Society ("MIR") and Communist Trade firms ("Mars Trading Company", "Kaupstefna", "Baltic Trading Co.");
 - (h) Making Iceland more dependent economically and commercially on the Soviet bloc;
 - (i) Recruitment of long-term agents from among Icelandic students studying in the USSR or East European satellite countries (Moscow, Budapest, Dresden, Leipzig, East Berlin, Prague, etc).

TARGETS AND METHODS OF AN ICELANDIC SECURITY SERVICE

2. The main objects of a small Icelandic Security Service should be the penetration of the Soviet Embassy, the identification of Soviet-controlled "Illegal Residents", the penetration of the inner circles of the Icelandic Communist Party. A start might be made by limited telephone-tapping of the Soviet Embassy or selected members of it living in private apartments, though there might be a language problem here. But the recruitment of one or more conscious agents would seem to be essential in order to achieve any worth-while results.

3. Particular attention should be paid to Russians speaking Icelandic (KUGUENKO and RESHETOV in the Embassy and the 2 Soviet students at Reykjavik University, one of whom is seeking work in the Vestmann Islands) and Russians living outside the Embassy (ALIPOV and another - probably CHIKALOV -who has taken over PRONIN's flat). Also KRASILNIKOV, Commercial Counsellor).

4. A few Icelanders have worked or are still working for the Soviet and other(satellite) missions in Reykjavik, e.g. Thorvardur JONSSON, Sigridur HELGADOTTIR, Björn FRANZSSON (Soviet Embassy), Ingi K. JOHANNESSON (Polish Legation), Vilborg HARDADOTTIR (Czech Legation). There are some young Icelanders learning Russian in Iceland, e.g. through "MIR" and at the MIMIR Language School (where Tomas TOMASSON is believed to be teaching). Some of these persons might be approachable.

5. It would be useful to recruit a young Icelander going to a Soviet bloc country to study before he left, or to debrief him on his return to Iceland.

6. It would be worth-while also to pay close attention to the activities of the East German Trade mission and East German travellers generally. Many Icelanders, including leading Communists, have traditionally had close connexions with Germany, and Communists pay frequent visits to East Germany. Bruno KRESS (who lived in Iceland before the war and speaks good Icelandic) now occupies an important post at the Nordisches Institut in GREIFSWALD University, which is known to be a centre for directing East German espionage in Nordic countries. The East German Intelligence Service is efficient and is increasing its activities in ~~Wastaxandaxanz~~ Western and Northern Europe. There are probably more Icelandic students in East Germany than in any other Eastern European country.

7. With the limited resources at the disposal of the Icelandic Security Service it would be impracticable to attempt any detailed physical following of individuals. It would also require much time and effort to carry out any worth-while microphone operations, and processing would be difficult.

STAFFING, COVER AND ACCOMMODATION FOR AN ICELANDIC SECURITY SERVICE

8. It would probably be unrealistic to think of an office and technical staff of more than 6 persons in present circumstances. Even so, until the new Police Station has been constructed (i.e., for the next 2/3 years) new accommodation and cover will probably have to be found for any ~~x~~ increase of staff. If an Icelandic Home Guard or Auxiliary Police ("Varalögregla") were ever to be set up, this might be a useful cover for security activities. Other possibilities are the use of the Criminal Investigation Police ("Rannsóknarlögreglan", the storage premises of the Air Defence Committee ("Loftvarnarnefnd") in the Health Centre, or one of the new Police offices being established away from the centre of Reykjavik. For interviewing or contacting of agents a small lawyers' office or some body like the "Almennabokafelagið" book-publishing firm might be considered.

GENERAL NOTES

9. It must be stressed that no effective security work can be carried out without the recruitment of conscious agents who have access to targets and without taking some risk. In this connexion it would probably be necessary to find someone with left-wing connexions, but who was not a convinced Communist. There are several half-hearted supporters ~~ax~~ of the People's Alliance and of the Young Communist League ("Aeskulydsfylking"), and some Progressives have good relations with the Communists.

10. The resumption of contact with the Special Security Committee of NATO would be of great help to the Icelandic Security Service, as it would ~~be~~ give them an opportunity of regular, informal discussion with their colleagues in other countries, especially those from north-west Europe. It is recommended that an Icelandic delegate should attend these meetings at least once a year.

12.1.60

Keflavíkurflugvelli 31. ág. 1961

Hr. forsætisráðherra
Ólafur Thors,
Reykjavík.

Á fundi, sem ég átti í gær, með Matthíasi Matthiesen alpm. og Höskuldi Ólafssyni bankastj., fékk ég vitneskju um að samþykkt hefði verið að ganga til samninga við Loftleiðir, um aðstöðu þeirra á Keflavíkurflugvelli.

Í þessu sambandi vildi ég leyfa mér að benda á eftirfarandi:

1. Endaðótt meirihluti starfsfólks sé mótfallinn að Loftleiðum sé afhent flugumsjón, þá tel ég að samningar séu þó betri, heldur en sú óvissa, sem ríkt hefir um afgreiðslu þessara mála.
2. Tryggja þurfi að starfsmönnum, sé greitt 6 mánaða kaup, sem miskabætur.
3. Loftleiðum sé gert að ráða þá starfsmenn, er þess óska, ~~endaþótt~~ endaðótt ekki sé hægt að krefjast sama kaups í öllum tilfellum.
4. Þeir starfsmenn, sem nú hafa leiguhúsnaði hjá ríkinu, haldi því, ef þeir gerast starfsmenn Loftleiða.

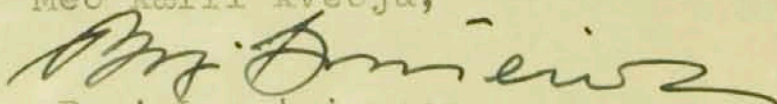
Þeir Höskuldur og Matthías voru mér sammála um ofangreind atriði.

Ég get ekki látið hjálíða að benda á þann orðróm, sem hér er mjög sterkur, en fullyrt er, að þega Loftleiðir koma hingað muni Guðm. í. gera eftirfarandi ráðstafanir:

- a. Stofna nýtt embætti fyrir Ásgeir Einarsson, sem eftirlitsmann með Loftleiðum.
- b. Tollvörðum verði fjölgað um 8-10 vegna aukins eftirlits með Loftl.
- c. Fjölgað verði um 2-4 starfsmenn í fríhöfn vegna aukinna viðskipta.

Auðvelt verður að gera sér í hugarlund úr hvaða flokki þessi hópur verður ráðinn.

Með kærri kveðju,


Bogi Þorsteinsson.

cc: Matthías Matthiesen.

1951?

Atk. Lwort
Stebunn Flugvalla stender
Linn in Norton &

Land is available for extension of all of the present runways at Keflavik. However, the terrain makes it impractical to extend the north-south runway. The east-west, northeast-southwest and northwest-southeast runways can be extended to 10,000 feet, at an estimated cost of \$4,000,000. However, in view of the lower elevation of the field, it appears that 8500 feet should be suitable for any operations we might undertake for several years to come. It is estimated that it would cost \$2,750,000 to extend three runways to 8500 feet. Quite probably, though, we would only wish to extend the present northeast-southwest runway from 6600 feet to 8500 feet, at an estimated cost of \$800,000.

The Boeing Strata Cruiser (Air Force nomenclature, C-97) requires an absolute minimum of 6500 feet in order to take off and clear a 50 ft. obstacle. It is apparent then that extension of the runways would provide a much needed additional factor of safety for operations at Keflavik, where weather conditions are never of the best. The Boeing factory will begin delivery of these airplanes to commercial lines within the next two months. The following deliveries are scheduled to be completed within the next 18 months:

Pan American	20
AOA	8
BOAC	6
Swedish Airlines	4
Northwestern Airlines	10

It is believed all of the above transports will be used on Trans-Atlantic schedules, except those being delivered to Northwestern Airlines, which operates in the Pacific.

The following are characteristics of some of the major airports now being used by commercial overseas lines for the Atlantic and the Caribbean:

Prestwick, Scotland	- 6600 feet
Shannon, Eire	- 7020 feet
Kindley Field, Bermuda	- 7500 feet
Santa Maria, Azores	- 8000 feet
Barcelona, Spain	- 8000 feet

Idlewild in New York City will shortly be opened. As you know, it was constructed because the present 6000 ft. length at LaGuardia is considered inadequate for safe operation of future types of commercial aircraft. Idlewild's runways vary from 8500 feet to 10,000 feet.

Land is available for extension of all of the present runways at Keflavik. However, the terrain makes it impractical to extend the north-south runway. The east-west, northeast-southwest and northwest-southeast runways can be extended to 10,000 feet, at an estimated cost of \$4,000,000. However, in view of the lower elevation of the field, it appears that 8500 feet should be suitable for any operations we might undertake for several years to come. It is estimated that it would cost \$2,750,000 to extend three runways to 8500 feet. Quite probably, though, we would only wish to extend the present northeast-southwest runway from 6600 feet to 8500 feet, at an estimated cost of \$800,000.

The Boeing Strata Cruiser (Air Force nomenclature, C-97) requires an absolute minimum of 6500 feet in order to take off and clear a 50 ft. obstacle. It is apparent then that extension of the runways would provide a much needed additional factor of safety for operations at Keflavik, where weather conditions are never of the best. The Boeing factory will begin delivery of these airplanes to commercial lines within the next two months. The following deliveries are scheduled to be completed within the next 18 months:

Pan American	20
AOA	8
BOAC	6
Swedish Airlines	4
Northwestern Airlines	10

It is believed all of the above transports will be used on Trans-Atlantic schedules, except those being delivered to Northwestern Airlines, which operates in the Pacific.

The following are characteristics of some of the major airports now being used by commercial overseas lines for the Atlantic and the Caribbean:

Prestwick, Scotland	- 6600 feet
Shannon, Eire	- 7020 feet
Kindley Field, Bermuda	- 7500 feet
Santa Maria, Azores	- 8000 feet
Barcelona, Spain	- 8000 feet

Idlewild in New York City will shortly be opened. As you know, it was constructed because the present 6000 ft. length at LaGuardia is considered inadequate for safe operation of future types of commercial aircraft. Idlewild's runways vary from 8500 feet to 10,000 feet.

AFRIT

FRÁSÖGN.

Guðrún Magnúsdóttir, dóttir Agnar Magnússonar, flugmálastjóra,
till Moskvu.

FRÁSÖGN.

Guðrún Magnúsdóttir, dóttir Agnar Magnússonar, flugmálastjóra
er að telur yfir upp samningaviðræður við Sovétríkja
og loftferðasamning, skriflaði utanríkisráðuneytið rúss-
neska sendiráðinu hér á milli 15. ágúst 1960, til þess
að bera upp þetta erindi, og var stungið upp á þefi,
að flygmaðlaugum flugmálastjóra

Í skýrslu flugmálastjóra um viðræður
við rússnesk flugmálayfirvöld um loftferðasamning
milli Íslands og Sovétríkjanna er getið orðalags
orðsendingar utanríkisráðuneytisins, dags. 15. ágúst
1960 til sendiráðs Sovétríkjanna hér.

Flugmálastjóri vildi ekki aðspurður
svara hvar hann hafi fengið orðalag orðsendingar-
innar, en ekki er ólíklegt, að álitandi undirritaðs,
að sendiráð Íslands í Moskvu hafi látið flugmálastjóra
fá afrit af orðsendingunni.

Reykjavík, 14. febrúar 1961.

N.P.S. (sign)

Guðrún Magnúsdóttir, dóttir Agnar Magnússonar, flugmálastjóra
er að telur yfir upp samningaviðræður við Sovétríkja
og loftferðasamning, skriflaði utanríkisráðuneytið rúss-
neska sendiráðinu hér á milli 15. ágúst 1960, til þess
að bera upp þetta erindi, og var stungið upp á þefi,
að flygmaðlaugum flugmálastjóra

Flugmálastjóri vildi ekki aðspurður
svara hvar hann hafi fengið orðalag orðsendingar-
innar, en ekki er ólíklegt, að álitandi undirritaðs,
að sendiráð Íslands í Moskvu hafi látið flugmálastjóra
fá afrit af orðsendingunni.

FRASÖGN.

Um aðdraganda að ferð Agnars Kofoed-Hansen, flugmálastjóra, til Moskvu.

Sankvæmt beiðni samgöngumálaráðuneytisins um að teknar yrðu upp samningaviðræður við Sovétríkin um loftferðasamning, skrifaði utanríkisráðuneytið rússneska sendiráðinu hér hinn 15. ágúst 1960, til þess að bera upp þetta erindi, og var stungið upp á því, að fyrstu viðræður færu fram milli flugmálastjóra beggja landa. Hér var um að ræða mistök af ráðuneytisins hálfu, þar sem rétt boðleið hefði verið að fela sendiherra Íslands í Moskvu að taka málið upp við rússnesk stjórnarvöld.

Fyrsta vitneskja, sem ég fékk um mál þetta, var upphringing frá flugmálastjóra. Hann hringdi heim til mín að kveldi dags, miðvikudaginn 4. janúar, og skýrði frá því, að hann hefði um hendur sendiherra Sovétríkjanna fengið skilaboð um að flugmálastjóri þeirra vildi hefja viðræður við hann 10. janúar í Moskvu. Kvaðst hann hafa færst undan því og beðið um að viðræðunum yrði frestað til janúarloka, en þau skilaboð síðan borizt, að aðeins þessi tími hentaði flugmálastjóra Rússlands. Kvaðst Agnar því hafa ákveðið að fljúga áleiðis til Moskvu 7. janúar. Vildi hann skýra utanríkisráðuneytinu frá þessu, og fór þess á leit, að ráðuneytið gerði sendiráðinu í Moskvu aðvart og pantaði fyrir hann hótél.

Fimmtudagsmorguninn 5. janúar skýrði ég Henrik Sv. Björnssyni ráðuneytisstjóra frá samtalinu, og hann tók að sér að skýra ráðherra frá málavöxtum. Ég tók fram hlutaðeigandi möppu, og sáum við þá, að hið upphaflega erindi hafði fengið nokkuð óvenjulega afgreiðslu, þar sem það var sent rússneska sendiráðinu

í Reykjavík, en ekki íslenska sendiráðinu í Moskvu. Rússneska sendiráðið hafði auk þess afgreitt málið á mjög óvenjulegan hátt af sinni hálfu, þar sem það hafði haft beint samband við flugmálastjóra, án þess að utanríkisráðuneytinu væri skýrt frá nokkru, og fyrsta vitneskja, sem ráðuneytið fékk um málið, var upphringing flugmálastjóra, þar sem hann skýrði mér frá ákvörðun sinni að fara.

Ráðuneytisstjóri taldi, að ekki væri hægt að amast við ferð flugmálastjóra, þegar tillit væri tekið til þess, hvernig málið hefði verið lagt fyrir Rússa af ráðuneytisins hálfu. Hinsvegar kæmi að sjálfsögðu ekki til greina, að ráðuneytið greiddi ferðakostnað flugmálastjóra, enda hafði ráðuneytið engar frengir haft af ferðinni, fyrr en hún hafði verið ákveðið og flugmálastjóri tilkynnti ráðuneytinu um hana. Athugasemd um þetta var skrifuð á skeyti það, sem ráðuneytið sendi til sendiráðsins í Moskvu um komu flugmálastjóra. Umrett skeyti var sent frá ráðuneytinu fimmtudaginn 5. janúar.

Reykjavík, 14. febrúar 1961.

H. K.

afrit

18. febrúar 1961.

Utanríkisráðuneytið hefur beðið um umsögn mína í sambandi við skýrslu Agnars Kofoed-Hansens flugmálastjóra um viðræður hans í Moskva nýlega varðandi loftferðasamning milli Íslands og Sovétríkjanna.

Samkvæmt því sem ég man best, er aðdragandi þessa máls sem hér segir:

Á síðastliðnu sumri, að mig minnir í byrjun ágústmánaðar, barst utanríkisráðuneytinu bréf frá samgöngumálaráðuneytinu, þar sem þessvar óskað, samkvæmt beiðni Flugráðs, að utanríkisráðuneytið hlutaðist til um að gerður yrði lofatferðasamningur milli Íslands og Sovétríkjanna.

Ákveðið var, í samráði við utanríkisráðherra, að verða við þessum tilmælum, þó þannig að kannað yrði fyrst í stað, áður en formlegar viðræður hefust, hvort telja mætti möguleika fyrir hendi til að gera slíkan ~~xxxxx~~ samning.

Ég var um þetta leyti á förum til útlanda með utanríkisráðherra og bað þann embættismann, sem þá annaðist afgreiðslur utanríkisráðuneytisins varðandi loftferðasamninga við önnur ríki, að sjá um, að málið væri afgreitt samkvæmt framansögðu, og var þá um leið um það talað, að kanna mætti málið óformlega til bráðabirgða á "technical" grundvelli milli flugmálastjórna landanna.

Af misskilningi var málið nokkru síðar afgreitt með erindi til rússneska sendiráðsins í Reykjavík, en hefði að réttu lagi átt að afgreiðast til sendiráðs okkar í Moskva.

Hvað varðar sérstaklega ferð flugmálastjóra til Moskva, skal ég geta þess, að Haraldur Kröyer skýrði mér skömmu eftir áramótin frá því, að flugmálastjóri hefði haft samband við sig og tjáð sér, að hann væri á förum næsta dag til Moskva til viðræðna við flugmálastjóra

Utanríkisráðuneytið,
Reykjavík.