

MINNEN FRÅN FN TJÄNSTGÖRINGEN I KONGO
1960-7-20 till 1961-04-01

När oroligheterna i dåvarande Belgiska Kongo föranledde FN att ingripa, så följde efterhand en förfrågan till Sverige om en teknikergrupp. Gruppen bestod av läkare, väg-och-vatten ingenjörer, flygförare och flygmekaniker, för att nämna några.

Från F11 blev fältflygare Thorleif Åkesson och jag uttagna. Det blev en verklig rivstart, där vi inom en vecka från beskedet om att vi antagits satt på en C119 (Flygande godsfinke) med destination Leopoldville. Våra personliga förberedelser blev därefter. Jag minns att jag hade mat kvar i kylskåpet i min ungarbilslyxa och att min bil stod parkerad på gatan. I förberedelserna ingick också en resa till Stockholm och Försvarstaben för information om tjänstgöringen. En första vaccination var också ett måste före avresan.

Så bar det iväg från Bromma i en fullastad norsk C119. Den långa färden gick i etapper, med ett förmiddagspass och ett eftermiddagspass. Första etappen till Brüssel, där vi måste stanna över natten p.g.a. ett motorfel. För övrigt gick resan utan större mankemang. Vi fördrev tiden med att försöka lära oss swahili, som skulle vara språket där nere. Det visade sig tyvärr vara en felsatsning. Dom talade kikongo, ett besläktat språk.

Under vår mellanlandning på Kanarieöarna för lunch, så var en glad gosse och köpte en låda champagne. Meningen var att det skulle firas när vi passerade ekvatorlinjen. På något vis så fick befälhavaren ombord vetskap om planen, och han förbjöd omgående "supande" på planet. Glädjedödare finns alltid.

En av övernattningarna skedde i Dakar i Senegal. Den minns jag som något av en mardröm. Vi inkvarterades i en fransk militärförläggning i baracker av korrugerad plåt. Gissa om det var varmt, och allra värst alla myggorna innanför myggnätet. Ytterligare en övernattning, den sista på resan gjorde vi i Accra i Ghana. Där var det engelska militärer som blev våra värdar. Värmen var rätt tryckande på kvällen, så vi klädde oss i våra tropikshorts innan vi gick till deras mäss för att äta middag. Det visade sig vara ett grovt etikettbrott att komma i shorts efter mörkrets inbrott. Dom såg på oss som vi var något som katten släpat in. Efter en stund så hittade dom ett ledigt sidorum. Vi var ju i alla fall deras gäster.

Kvällen därpå närmade vi oss Leopoldville. Kolsvart var det när man tittade ut genom flygplanets små fönster. Vad skulle vänta oss där? Innan vi landade fick vi order att ha våra pistoler skjutklara. Det var osäkert hur situationen var på Njilifältet där vi skulle landa. En trupp svenska FN-soldater hade på Dag Hammarskjölds order landat där några dagar tidigare. Det var allt vi visste när vi klev av.

Första natten fick vi ta våra sovsäckar och lägga oss på betonggolvet i en hangar. Inte Sheratonklassprecis, men vad kunde man vänta sig? Första dagen blev det fortsättning på den i Sverige påbörjade vaccineringen. Nu var det de svenska FN sjukvårdarna som pumpade i oss ett antal sprutor. Resultatet lät inte vänta på sig. Vi var två man som blev anvisade en tom bungalow, där endast sängar och sängmadrasser fanns kvar. Bägge lika sjuka efter sprutorna. Jag vet inte hur lång tid vi låg där. Ingen frågade efter oss, och vi var utslagna cirka ett dygn innan vi själva kunde ta oss ut.

Efter hand så började det att bli litet av ordning på det hela. Vi bodde i villaområde intill den gamla flygplatsen Ndolo. I början så användes C119 att flyga oss till den stora flygplatsen där vi tjänstgjorde. Anledningen var bland annat att det ansågs säkrare än landsvägstransport. Kongoleserna mottog oss som befriare som det verkade. När vi började färdas på vägen, så var det alltid folk som vinkade glatt. Men plötsligt en dag var allt ovänligt och kallt. Vi fick snart veta varför. En man vid namn Patrice Lumumba hade kommit och berättat vad FN-folket var för "skurkar". Han var skolad i Moskva så han visste. Så snabbt kunde stämningarna växla där nere. Jag fick senare fler exempel på detta.

Svenskarna som var först på plats, bildade ledningsgrupp för flygstyrkan. Det orsakade en del gnissel från en del av de övriga 7 nationerna som ingick i flygstyrkan. Fördelningen av flygplan och besättningar var följande: C119 flögs av indier och italienare. DC3 av etiopier och brasilianare. Otter av argentinare och norrmän. Beaver av svenskar och jugoslaver. Åtta olika nationer i samma organisation gick inte alltid så problemfritt. Jag tilldelades om jag minns rätt 4 eller 5 st Beavrar som jag skulle dela med jugoslaverna när dom anlände. En amerikansk mekaniker gav mig en supersnabb genomgång på planen innan jag i min tur skulle lära jugoslaverna. Som tur var så tillhörde Beavarna det enklaste i flygplanväg. De flesta av de små fpl. som FN tog över, hade använts av amerikanerna för att evakuera missionärer då oroligheterna började.

Första tiden var ganska osäker vad beträffar information om läget i Kongo, trots att vi så att säga var på plats. De kongolesiska armeförbanden blev i många fall utan ledning när de belgiska officerarna försvann. På en del platser drog beväpnade kongolesiska soldater ut på egna plundringståg. En dag fick jag se att ghanasoldaterna, som vaktade Njili fältet, tog sina vapen och hoppade upp på lastbilar. Det verkade kris på gång, så jag frågade en av dem vad som höll på att hända. Löneutbetalning var det korta men lugnande svaret.

Jugoslaverna kom några dagar efter oss. Endast en av mekarna kunde litet engelska, så det gick mycken tid åt att översätta. Vi roade oss med att berätta vitsar för varandra mellan passen. Jag undrar än i dag om inte poängen föll bort eller kom på fel ställe p.g.a. språkförbistringen. Vädret där var torrt och varmt som riktig högsommar i Sverige.

Regnperioden hade inte börjat som väl var. Då blev klimatet drivhusfuktigt och mycket påfrestande. Efter cirka en månad i Leo blev jag, Åkesson och Abrahamsson förflyttade till Gemene cirka hundra mil nordöst om Leo. Vi skulle avlösa en jugoslavisk besättning som låg där med en Beaver. Transporten dit skulle ske med en indisk C119. Vi var på plats tidigt på morgonen för avfärd, men förberedelserna för start gick i indisk takt. Planet var lastat med bland annat potatis och tomater till den egyptiska styrkan som låg där på Gemene fältet. Det kryllade av folk omkring planet men ingenting hände. Till slut ledsnade vår chef och fixade en italiensk C119 som på cirka tre timmar flyttade oss till Gemene. Här hamnade vi verkligen i vildmarken. Ett fåtal vita var kvar i samhället. Vi blev inkvarterade i ett litet Hotell tillsammans med de egyptiska officerarna. Egypten och Syrien ingick då i den så kallade Förenade Arabrepubliken. Dom var påträngande gästvänliga och insisterade att vi skulle äta vid deras bord i matsalen. Abrahamsson deklarerade bestämt att aldrig i h-vete skulle han äta tillsammans kommunister. Vi lyckades krångla oss ur den besvärliga knipan, genom att skylla på att våra mat-tider styrdes av vårt jobb med flygplanet. Dessutom så hade vi nog snart ledsnat på allt fårkött som ingick i deras meny.

Vi blev snart bekanta med en belgare som hette Fabri. Han var något av en juridisk "pamp" i området. Bland annat satt han som dommare i rättegångar. Han bjöd oss med på buffeljakt, vilket var en spännande upplevelse. Vi var fyra vita och fyra kongoleser i jaktlaget. En huskvarna älgstudsare, två pistoler mod. 40, fyra spjut och ett antal knivar var hela vapensamlingen. Självt hade jag kameran som enda beväpning. Jaktmarken var en vidsträckt grässlätt med ett fåtal träd och termitstackar. Vi fick snart syn på en hjord 10-15 bufflar. Fabri började skjuta och den första buffeln föll. Då inträffade något i mitt tycke märkligt. Buffelhjorden flydde ej, dom stod bara och glodde i vår riktning. Jag började känna mig obehaglig till mods och frågade vad som skulle hända om dom gick till anfall. Då gäller det att ha ett träd i närheten fick jag till svar. Det var ju lugnande när det bara fanns en termitstack just där. Nåväl han skjöt ytterligare 3 st bufflar innan hjorden sakta drog sig bort. När vi sedan närmade oss de fällda djuren som låg i det höga gräset, så reste sig plötsligt en buffel. Den var bara några meter från oss och kongoleserna vände tvärt och sprang. Som tur var hade Fabri ett skott kvar i studsaren. Där låg nu 4 st bufflar som skulle styckas och transporteras till närmaste by. En av de infödda sändes till byn för att skaffa bärare. Under tiden började den minst sagt underliga, men mycket snabba styckningen. Det var inte tal om att flå djuren. Man tog ut inälvorna och sedan skar man rakt igenom skinnet i lagom stora bärbara bitar. Innan allt var uppstyckat hade ett bärarlag från byn anlänt, alla kvinnor med emaljerade plåtfat på huvudet. Väl framme i byn slängdes alla köttbitarna på marken. Jaktlaget tog de finaste bitarna och resten fick byborna dela på. Det var otäckt att se med vilket raseri dom kämpade för att få så mycket som möjligt.

En gång frågade jag de egyptiska soldaterna om de var deras första utomlands tjänstgöring. Dom svarade att dom inte alls var utomlands. Där dom var där var också Egypten. Det hjälpte inte att jag visade på en världsatlas var Egypten och Kongo låg. Snacka om hjärntvätt. Vi utsattes också för propaganda av en från Kairo nerrest politruk, men vi förhöll oss kalla till det försöket.

Vid ett tillfälle flög jag med till Coquilhatville, eller som staden nu heter Mbandaka. Det var en märklig känsla att flyga över den oändliga regnskogen i ett litet enmotorigt flygplan. Skönt att motorn tuffade och gick som den skulle. En nödlandning där hade med all säkerhet resulterat att ingen hade hittat oss. I Coquilhatville så fick vi ändrade order. Beavern skulle fortsätta till Leopoldville. Jag liftade tillbaka till Gemene i en Il 14 med egyptisk besättning. Efter en dryg timmas flygning, kom en av besättningen och frågade mig om jag visste hur fältet i Gemene såg ut. Dom var inte några "stjärnor" på navigering visade det sig. Efter ytterligare en timmas irrande över regnskogen, så fann chefen ombord för gott att återvända till Coquilhatville. Dagen efter lyckades dom hitta till Gemene efter ett tips från mig, att det nog var bäst att följa Kongofloden, och från den orientera sig mot Gemene. Dom skyllde på att ingen svarade på radioanrop i Gemene. Vi flyger över fiendeland var deras förklaring.

Som jag tidigare sagt så kunde stämningarna snabbt växla hos den lokala befolkningen. En dag gick vi till poststationen för att köpa några av deras vackra frimärken. Som vanligt möttes vi av vänligt intresse, men det ändrades snabbt till fientliga blickar när vi började prata svenska med varandra. Vi begrep inte vad som kunde vara orsaken, men fick senare förklaringen till det hela. Dom tyckte att svenska språket lät som flamländska, som en del av belgierna talar. Vi blev misstänkta för att vara belgiska soldater i FN uniform.

Efter cirka en månad i Gemene blev vi ombaserade till Leopoldville för en tid. Dessförinnan utsattes vi för en falsk ombaseringsorder till en för oss okänd ort i södra Kongo. Kontroll med HQ i Leopoldville gjorde att bluffen inte lyckades. Nästa ombasering blev till Elisabetville, som numera döpts om till Lubumbashi. Den är Katangaprovinsens huvudstad med det stora gruvföretaget Union Miniere som stark ekonomisk maktfaktor. Avståndet mellan Leopoldville och Elisabetville är cirka 150 mil fågelvägen, så det är inte så konstigt att Kongo är till ytan cirka 5 gånger så stort som Sverige.

Tjänstgöringen där var som vanligt postturer, inspektionsresor, komplettering av utrustning till de olika förbanden samt en och annan hämtning av någon hög potentat inom FN. Under flygningarna såg vi ofta stora hjordar av elefanter, sebror och bufflar. En flygning med jugoslaviska piloter till Albertville blev litet problematisk. Efter en stunds flygning kallade dom fram mig i cockpit och pekade på bränslemätaren. Den visade onormalt stor förbrukning med hänsyn till flygtiden.

Dessutom var motorvarvet svårt att hålla konstant. Jag kunde inte säga vad som kunde vara orsaken. Hur som helst så blev jag tillfrågad om jag hade tankat fullt före start. Mitt svar blev en motfråga. Tror ni att jag är så dum, att jag inte tankar fullt före en så lång flygning, där jag också skall följa med? Så småningom kom vi till klarhet om att det var isbildning i förgasaren som vi råkat ut för. Det var kanske inte det första som man tänkte på i den höga ytterlufttemperaturen, men den mycket höga luftfuktigheten var boven i dramat. I Albertville hade en irländsk patrull råkat illa ut vid ett möte med balubakrigare. Fem man hade blivit dödade, så det var förstämning i lägret då vi kom dit.

Från E-ville flyttade vi oss till den stora Kaminabasen. I början av andra världskriget var det meningen att den belgiska regeringen skulle flytta dit, men dom hann inte. Här blev tjänstgöringen litet mer liknande en svensk flygflottilj, på både gott och ont. Under tiden som vi låg där så skedde ett utbyte av nigeriansk FN trupp. Transporten ombesörjdes av MATS, en amerikansk militär transport organisation. Det var mycket imponerande att se med vilken fart det hela gick. Först landade ett plan med komplett trafikledarutrustning. Sedan dröjde det inte länge föränn de stora planen kom och tömde sin last av soldater.

Från Kaminabasen blev jag, Åkesson och Olsson förflyttade till Luluabourg, där vi blev kvar till över årsskiftet 1960-61. Vi trivdes bra tillsammans både i och utanför tjänsten. Jag var ju beroende av hjälp vid tankning på många småfält där endast några fat bensin och en handpump fanns. Förarna från de andra länderna försvann alltid snabbt från planet efter landningen. Under ett av våra uppdrag där, så fick vi på radion order att hämta en fånge på en liten plats och ta honom med till Luluabourg. Han hade varit i tjänst hos någon "potentat" som dött i en sjukdom. Efter som han inte tillhörde samma stam som den döde, så blev han beskylld av den dödes släktingar för något slags svart magi i samband med dödsfallet. Han sökte skydd hos FN-styrkan på platsen. Vi tog honom till hans eget stamområde där han kände sig säker. I Luluabourg blev vi inviterade på nyårsparty med de högsta hönsen i FN ledningen med respektive fruar. Det var intressant att få blanda sig med "högdjuren" som omväxling. Hade dom vetat om vår jämförelsevis låga rang, tror jag knappast att vi blivit inbjudna. Under vår tid i Lulua, så utbröt en stor svältkatastrof i en av provinserna. FN satte in hjälpinsatser med mat och utsädestransporter med flyg. Dom anlätade några kongoleser för lastning på Lulua-fältet. En av dem var mycket duktig, så han fick följa med i planet för att underlätta lossningen i svältområdet. Det höll på att sluta galet, eftersom han tillhörde en annan stam. De svältande mottagarna av hjälpen var rädda att maten kunde vara förgiftad. Sådana problem kunde något överraskande inträffa då och då. Vad utsädet beträffar så hörde vi att det mesta åts upp i stället för att ge en ny skörd.

Efter en tid i Luluabourg återvände vi till Leopoldville igen. Kontraktstiden för de flesta började gå mot sitt slut, så nya personer kom ner och avlöste.

Jag förlängde min tid med 3 månader. Den återstående tiden var jag kvar på Njilifältet tills dagen för hemresan. Våra flygplan hade gjort av med en hel del flygtid, så det började att bli dags för tillsyn. Jag hade fått en kongoles till hjälp, vilket kunde ha sina problem. Han kunde sitt språk och litet franska och jag kunde mitt och litet engelska. Han verkade inte ha någon som helst erfarenhet av mek-jobb heller. Jag satte honom att fetta in lagren på sporrhjulet, ett som jag tyckte ganska lätt jobb. Han skulle bara skruva bort en skyddsplåt för att komma åt lagret. Jag tog fram en mejsel som gick åt för jobbet och visade var skruvarna satt. Han satte sig i skuggan under stabilisatorn och började. Efter en stund en titt på honom och fick till min förskräckelse se att han höll på att skruva isär navhalvorna. Eftersom det var fullt lufttryck i hjulet så var det en fråga om sekunder innan hjulet exploderade. Jag knuffade undan honom och satte ett finger på ventilkägglan. Han hade troligen slagit ihjäl sig om explosionen skett, eftersom han satt lutad över hjulet med stabilisatorn endast några decimeter över huvudet. Hur han kommit på idén att skruva isär navet visste han nog inte själv. Jag drog i alla fall en suck av lättnad att inget hände.

Det verkade som FN hade vissa svårigheter att styra de olika deltagande ländernas verksamheter där. En kupp var på gång vid ett tillfälle, där landsättning av trupp väntades ske på det stora Njili-fältet utanför Leopoldville. Då reagerade FN bestämt och framförallt snabbt. Den stora banan blockerades med fordon och annan mtrl. för att omöjliggöra landning med större flygplan. Det hela blev en "flopp" men var ett försök av östblocket att öka sitt inflytande där. Min kontraktstid började närma sig sitt slut, och det var inte utan att jag tyckte det skulle bli skönt att komma hem igen. Hemresan gick med ett Nord-Star plan, ett fyrmotorigt otroligt bullrande flygplan. Från Leo via Kano i Nigeria till Pisa, där vi fick en övernattnings. Efter en dag i Pisa så fortsatte resan med ett annat plan till Värmlöse, Danmark. Den återstående delen av hemfärden gick med tåg till Stockholm. Mottagandet vid den svenska gränsen blev inte så hjärtligt precis. Jag fick som alla andra avge en skriftlig tulldeklaration redan före gränsen. Då jag hade sovkupé och var trött efter resan så dröjde det inte många minuter förrän jag sov gott. Sömnens blev brutalt avbruten av en ilsken tullare som uppmanade mig att lämna min pistol eller att följa med till tullstationen. Ingetdera alternativen verkade lockande precis. Det hjälpte ej att jag förklarade att pistolen var mitt tjänstevapen, samt att det var tjänstefel att lämna den. Till slut löstes problemet så att han fick ge mig ett kvitto på pistolen och jag kunde fortsätta den avbrutna sömnen. Av denna historia kan man lära att det inte alltid är lyckat att lämna en korrekt tulldeklaration. Jag var den ende som råkade illa ut i tullen, trots att de övriga hade sina vapen med. Nu var jag i alla fall på hemmaplan igen och det kändes skönt. Mycket hade jag fått se och uppleva under de drygt 7 månader som jag var där.

Ett land som har oändliga problem att lösa i framtiden, men som också har stora naturtillgångar. Tyvärr så har ju tiden från 1960 tills vi närmar oss 2000 talet, varit långt ifrån fredlig och framgångsrik för Kongo eller Zaire eller Republiken Kongo som landet nu heter.

Därmed avslutar jag mina minnen från min tid där. Givetvis är det endast några axplock av allt jag upplevde men det ger ändå hoppas jag en bild av det som hände för nu snart 40 år sedan.

Nyköping den 9/12 1999.

Arne Berglund.

Arne Berglund Fd flygtekniker på F11.

F 11-flygare kvar i Kongo

Den första Kongo-styrkan ur svenska flygvapnet kom på tisdagskvällen till Bromma från Kongo efter nära sex månaders tjänst där.

— Styrkan har haft en synnerligen ansträngande tjänst, förklarade major Gyllenswärd som lett styrkan. Naturligtvis har styrkan i olika omgångar varit utsatt för beskjutningar, men på det hela taget har tjänsten förflutit utan större sensationer.

De två F 11-flygarna, fältflygarna Lars Torleif Åkeson och tekniker Gustav Arne Berglund, som åkte till Kongo i den första gruppen av svenska flygare i juli i fjol, kom inte hem på tisdagen. Kapten Hans-Eric Wesslau vid F 11 säger att man väntar dem hem när som helst, men de har inte låtit höra av sig på länge nu. En annan F 11-flygare, kapten Arne Karlsson, flög för en kort tid sedan till Kongo för att avbyta de nu återbördade kongoflygarna.