

Uoffmäss

2171

Underrättelser
från flygledningen.

**ETIOPIEN-
NUMMER.**

Sept 1948.



Ufl
==

har till ändamål att förse flygvapnets personal med aktuella underrättelser rörande utvecklingen inom vårt eget och andra länders flygvapen samt att ytterligare förkovra personalens yrkeskunskap.

Det åligger flottiljchef (motsvarande) att tillse att Ufl erhåller lämplig spridning inom förbandet.

Ufl utsändes fr o m 1948 även till pressen. I Ufl förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

I innehållsförteckningen med ★ märkta artiklar skall av flottiljchef (motsvarande) genomgå med därav berörd personal.

Ufl
==

främställes inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, flygöverläkaren). Bidrag från flygvapnets alla övriga organ (flygeskadrar, flygflottiljer, flygverkstäder m m) och personalkategorier är välkomna. Införda bidrag placeras endera under särskild rubrik "Läsekretsen Har Ordet" eller ock under respektive ämnes fackrubrik.

Bidragen enligt ovan adresseras till:

Ufl, Flygledningen
Stockholm 80

och skall vara åtföljda av namsedel (med författarens namn och adress). Där så begäres av avsändaren utsättes signatur (initialer eller pseudonym) under bidraget i st f namnet.

DEN SVENSKA B 17-FLYGNINGEN TILL ETIOPIEN.
=====

Den 31/10 1947 startade ett flygförband, bemannat med svenska besättningar och bestående av 16 st av Etiopiska staten för sitt nya flygvapen genom dettas chef, översten greve Carl-Gustaf von Rosen, i Sverige inköpta lätta bombplan typ Saab B 17, samt ett förhyrt, civilt transportplan typ Bristol Freighter, tillhörigt det svenska luftfartsföretaget A.B. T-flyg, en leveransflygning till Addis-Abeba i Etiopien. Ankomsten dit skedde den 10/11 1947, efter en planenlig, i alla avseenden väl genomförd färd. Chefen för svenska flygvapnet tillställde i december 1947 flygförbanden i Sverige och andra intresserade en kortfattad skildring av resan, grundad på förbandschefens, överste Ingvar Bergs rapporter under och efter flygningen.

För att ytterligare belysa vad som mötte de svenska deltagarna på vägen och för att giva hemmavarande vänner m fl del av några av de mångahanda intryck och upplevelser på färden, som svenskarna erforo, har det nu ansetts lämpligt, att genom det här föreliggande lilla häftet meddela intresserade svenskar, särskilt de anhöriga till de på hemvägen med det civila transportplanet genom olyckliga tillfälligheters spel, i Italien så onödigt och tragiskt borttryckta flygkamraterna, en ytterligare inblick i vad en av de få överlevande deltagarna i färden, löjtnanten vid flygvapnet C l a e s G r ö n b e r g senare haft att berätta därom och om sina färdkamraters förtjänstfulla utförande av det dem tilldelade, hedrande uppdraget.

A. BESÄTTNINGSLISTA FÖR B 17-FÖRBANDET.

Grupp	Fpl nr	Namn	Ur	A n t
1	301	<u>Överste Berg</u> Fanjunkare Tillberg	F 7 FS	Förbandschef och ch 1. grp Fsig
	302	Kapten Aulén Fplmästare Roos	FS F 7	Ch kassan " repar.grupp
	303	Löjtnant Bengtson Sigtekniker Thelner	F 7 F 6	
	304	Löjtnant Wänge Fpltekniker Ågren	F 6 F 6	
2	305	<u>Kapten Westdahl</u> Fanjunkare Carlsson	Fc F 7	Ch 2. grp, tillika stnoff Fsig, bitr ch kassan
	306	Löjtnant Persson Fpltekniker Hammenfors	F 6 F 7	
	307	Löjtnant Rapper	F 21	Kamerafpl
	308	Löjtnant Robertsson Översteljt Assefa Ayene	F 5	Förbindelseofficer
3	309	<u>Kapten Atlestam</u> Sergeant Åkerlind	F 7	Ch 3. grp och väderl.off Fsig, etiop. flygvapnet
	310	Löjtnant Landgren Fplmästare Holm	F 5 F 6	
	311	Löjtnant Olsson Vapenmekaniker Nyström	F 7	Etiopiska flygvapnet
	312	Löjtnant Edfelt Kapten Smedberg	F 7	"-" I etiopisk tjänst
4	314	<u>Kapten Frändén</u> Fanjunkare Paijkull	FCS F 14	Ch 4. grp och navig.off Fsig
	313	Löjtnant Magnusson	F 14	Kamerafpl
	315	Löjtnant Grönberg Fplmekaniker Thergen	F 7 F 2	Etiopiska flygvapnet
	316	Löjtnant Engzell Sergeant Feldt	F 7 F 7	"-"

B. BESÄTTNING OCH PASSAGERARE PÅ BRISTOL-PLANET (nedresan).

Befälhavare Kapten Werner och
överste von Rosen
Styrman Löjtnant Menotti
Signalist Wallin
Mekaniker Andersson

Passagerare: Ingenjör B. Wirwing
"- Ejner
Fru Ejner
2 barn
Fru Thergen
" Åkerlind

Red am: För överskådlighetens skull har den lämnade skildringen här uppdelats i två avsnitt:

- I. Flygningen, dess förberedande och genomförande.
- II. Intryck och upplevelser på färden.

Den tillryggalagda flygvägen framgår av kartan på omslaget.

I. FLYGNINGEN VÄSTERÅS - BISHOFTU - FÖRBEREDANDE OCH GENOMFÖRANDE.

UNGEFÄR I JUNI 1947 började det talas om att etiopiske kejsaren hade medgivits att få köpa ett antal svenska B 17-plan och att de skulle flygas ner av svensk personal ur flygvapnet. På flottiljerna började man genast gissa om vilken personal, som kunde igrågakomma, och varhelst ett par förare var tillsammans, diskuterades möjligheterna att få komma med.

Utvald förarpersonal skulle vara influen på B 17, och från de flottiljer, som var tilldelade andra flygplan, kunde alltså endast de ifrågakomma, som tidigare tillhört B 17-flottiljer. Omkring den 1/9 1947 bestämdes preliminärt, vilken personal, som skulle medfölja, och en omfattande vaccinerings påbörjades mot smittkoppor, kolera och gula febern. Den uttagna personalen och dess fördelning till tjänstgöring på färden framgår av tabell på vidstående sida.

Flygplanen, som skulle flygas ner, hade efter särskilt tillstånd från svenska regeringen uttagits ur olika flottiljer och sammanförts till flygvapnets centrala verkstäder i Västerås, där de fick undergå en grundlig översyn. När personalen slutgiltigt uttagits, gällde det att ordna valuta, pass och utförseltillstånd för behövliga cigaretter och tobak. Vidare skulle bestämmas, hur vår utrustning lämpligen borde se ut med hänsyn till möjligheterna att transportera bagaget tillbaka. Utrustningen fick nämligen inte väga mer än 15 kg på återvägen, och det väger i vanliga fall en väska med nödvändighetsartiklar för två veckors resa. Vid den beräknade återkomsten skulle det vara vinter i Sverige och det bestämdes därför, att uniform skulle ingå i utrustningen. Vidare behövdes en civil kostym för uppehållen på de olika platserna.

Utöver dessa persedlar anbefalldes en mängd ur säkerhetssynpunkt nödvändiga artiklar och dessutom fick var och en medföra, vad han trodde sig behöva. Förutnämnda rökverk fick inköpas på "utförsel" till billigt pris och i ganska stor mängd. Under resan skulle kejsaren betala en viss summa om dagen, med vilken förbandet skulle klara hotellrum, mat och smärre gemensamma utgifter på de olika mellanlandningsplatserna. Det som återstod, sedan gemensamma utgifter betalats, fick var och en disponera enligt eget val. Det var alltså möjligt att ur reskassan kvittera en summa i landets mynt för smärre behov. Sålunda fanns i kassan dollar, holländska floriner, francs, egyptiska pund och etiopiska dollar. Kapten A u l é n och fanjunkare C a r l s s o n hade hand om kassan och hade ständigt arbete med att betala hotellräkningar och transporter och med utdelning av valuta till köplystna flygare.

UNGEFÄR I MITTEN AV OKTOBER fick vi besked, att resan skulle äga rum med start den 23/10, och att personalen med utrustning skulle samlas i Stockholm ett par dagar tidigare. Överste B e r g , som skulle vara chef för förbandet under nerflygningen, samt fanjunkare T i l l b e r g , som hade hand om pass och utförseltillstånd för valuta, cigaretter och tobak m m, mötte oss där. På banken uttogs 200 dollar, vilken summa antecknades i passen. Därefter samlades vi i Flygvapnets ämbetshus på Gärdet, där genomgång av flygningen ägde rum. Bland annat genomgicks färdvägen, landningsförhållandena under vägen och i Etiopien samt förhållningsregler för undvikande av smittosamma sjukdomar.

Emellertid fanns det ej tillräckligt med kartor för att chefen skulle ha fria händer vid val av färdväg, och dessutom rådde stor tvekan, huruvida en eventuell landning i Egypten skulle medföra, att förbandet p g a därvarande koleraepidemi måste hållas i karantän en längre tid. Starten uppsköts därför, enligt chefens för flygvapnet åsikt, en vecka, då tillförlitliga rapporter angående koleraepidemien beräknades ha influtit. Vi återvände till flottiljerna något snopna och kanske en smula oroliga över att resan inte skulle bli av.

MÅNDAGEN 27/10 1947 En vecka senare, efter förnyat farväl till fruar och fästmör, inträffade vi i Västerås 27/10 för att sätta i gång på allvar. Vi bodde i staden och åt frukost och lunch på flottiljens officersmäss. Första dagen hämtade vi ut flygutrustning, fallskärmar och livbåtar och gjorde i ordning de kartor, som skulle medföras. Färgen på flygplanen, som

i vanliga fall är blå och grön, hade borttagits, så att flygplanen var silverglänsande och de etiopiska nationalitetsbeteckningarna hade ersatt de svenska på vingar och kropp. För att öka säkerhetsmarginalen på de långa sträckorna i Afrika, monterades i bombschaktet i kroppen 2 st extra bensintankar, som ökade flygtiden med 2 timmar.

TISDAGEN 28/10 provflögs flygplanen, och smärre fel rättades till. Vidare genomgick navigeringsofficeren kaptén F r ä n d é n färdvägen med avseende på de olika delsträckornas flygtid samt radiofyrar och radiostationer utmed routen. Generallöjtnant N o r d e n s k i ö l d tog den 29. mot på flygfältet, gav sina sista anvisningar och råd samt bjöd farväl och lycka till. Därefter övades förbandsflygning och bombfällning och en noggrann kontroll av flygplanens radio och pejl utfördes i luften. Särskild sjukvårdsutrustning medfördes och innehålllet genomgicks med avseende på handhavandet. För att transportera besättningarna tillbaka från Etiopien medföljde det förhyrda, civila, kombinerade last- och passagerarplanet Bristol Freighter, som förutom ordinarie besättning även medförde chefen för det etiopiska flygvapnet, översten greve C. - G. v o n R o s e n och ett par svenska familjer.

TORSDAGEN 30/10 skulle förbandet, för första gången samlat, starta för flygning till F 10, Barkåkra, invid Ängelholm. För att inte förtullningen där skulle ta för lång tid, visade vi våra större väskor för tullmän i Västerås och fick dem förseglade. Tidigt på morgonen kom pressen och andra intresserade ut till Hässlö och intervjuade chefen och greve von Rosen samt fotograferade deltagarna. Vi startade vid 11-tiden i vackert väder och gick raka vägen till Ängelholm (F 10). Under vägen övades förbandsflygning och molnengenomgångar. En noggrann bränsleförbrukningskontroll gjordes, så att chefen skulle veta, hur mycket bensin varje plan förbrukade per flygtimme. Vi landade på F 10 efter två timmars flygning, omkring kl 1300. Den mekanikerpersonal, flygplannästare och tekniker, som var med, fick genast arbete med att justera en otillfredsställande broms. Vi blev mycket väl mottagna på flottiljen och inkvarterades över natten i Skälderviken, som ligger omedelbart utanför flottiljens område. Väckning var beställd till 0500, och de flesta lade sig mycket tidigt efter att ha ringt hem till de sina.

FREDAGEN 31/10 När vi vaknade på morgonen, var vår första tanke

väderleken, som ju bestämde, om det skulle bli något av. Det var fint väder, och vi kände oss alla lyckliga och tacksamma för att det just var vi, som hade blivit uttagna till flygningen. Under månaden före avfärden hade vi alla sagt till varandra: "Jag tror inte det blir något av, förrän vi passerat Sundet och är över danskt land."

Vi åt en härlig frukost och fick smörgåspaket med, vilket längre fram på dagen skulle komma väl till pass. Även här var fotografer i verksamhet. Starten skedde vid beräknad tid 0730, och kursen sattes mot sydväst. Framför oss hade vi Sundet och de danska öarna, som tydligt kunde ses på avstånd. Vi var mycket snart inne över Danmark och glädde oss åt att se väl-skötta bondgårdar och sädesfält. Vädret blev efterhand sämre, men ännu sken solen, och orienteringen var lätt på grund av de många vikar och smala sund, som finns överallt. Vi passerade Roskilde och Korsör, och långt åt vänster kunde man ana Köpenhamn.

Så småningom hade Stora och Lilla Bält passerats, och vi närmade oss tyska gränsen. Himlen hade mulnat, och solen kunde inte lysa igenom de lågt gående molnen, varför landskapet såg grått och tröstlöst ut. Vid Flensburg hade tyskarna haft en stor flygbas, men endast några hangarer kunde nu iakttagas från luften.

Nordvästra Tyskland bestod från flygplanen sett endast av hedar och vatten och de få bondgårdar som skönjdes, såg skröpliga och fattiga ut. Det fanns inga människor, som arbetade på åkrarna eller några fordon på vägarna och hela landskapet gjorde ett beklämmande intryck. Strax sydväst om Flensburg hade en mindre fabrik eller en förrådslokal sprängts bort av bomber och det enda, som återstod, var resterna av murarna, som slagits av i jämnhöjd med marken. När vi kom fram till nordsjökusten norr om Cuxhafen, var det ebb, och fartygen i hamnarna låg på sidan i gyttnan.

Långt ut i Nordsjön kunde man se havsbotten ovan vattenytan, och det är lätt att förstå, att sjöfarten måste vållas stora besvärligheter trots de djupa rännor, som anordnats för att underlätta trafiken till och från hamnarna. Vi flög på ganska låg höjd över Cuxhafen, och där märktes spårren av bombanfallen mot staden tydligt. Järnvägsstationen och kringliggande områden var starkt bombskadade, och även på andra ställen fanns det gluggar i bebyggelsen efter bombnedslag. Strax söder om staden låg ett

SVERIGE-ETIOPIEN GENOM LUFTEN.

Från starten i Västerås.



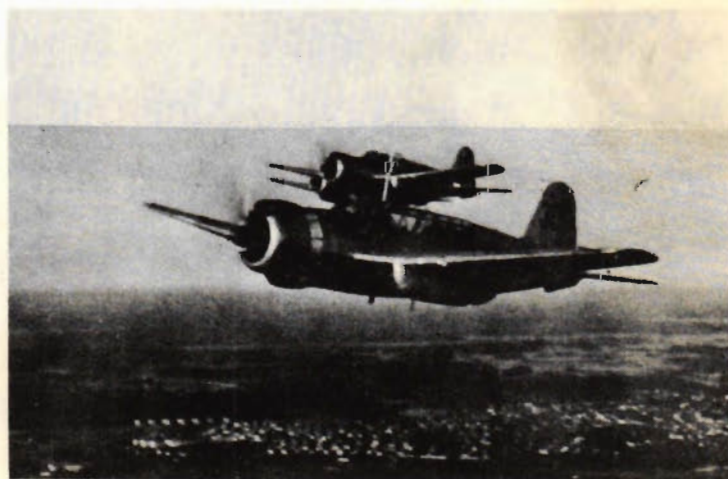
Överst t h:
Förbandschefen,
överste I. Berg.



Genomgång
före starten
från F 1.



Fpl 302, 303 och 304 straxt efter starten.



krigsflygfält, där ett par havererade jaktplan fortfarande fanns kvar, och på startbanor och byggnader hade åtskilliga bomber fallit. I utkanten av det riktiga fältet fanns ett skenflygfält med banor och flygplan, där ett tiotal bombkrattar visade resultatet av bombfällningen och betydelsen av skenanläggningar.

Över Holland blev vädret vackert och vi gick upp på större höjd. Landskapet, genomdraget av ett otal kanaler, är tätbebyggt, varigenom orienteringen försvåras, och den som inte kontinuerligt följde med på kartan hade säkert svårt att hitta i virrvarret av vägar och kanaler. Så passerade vi Hollands största "insjö" eller rättare sagt havsvik Zuider-Zee och såg vid horisonten rakt fram rökarna från Amsterdam. Flygfältet nära Amsterdam, som vi skulle till, heter Schiphol och har en ofantlig trafikfrekvens. Varje minut landar eller startar ett flygplan från ett tjugotal flygbolag från hela världen. Från luften syntes tydligt, hur illa åtgångna startbanor, hangarer och administrationsbyggnader blivit under kriget. Bombkrattarna i cementbanorna hade blivit provisoriskt lagade med asfalt och sten, och de olika flygbolagen var inhysta i träbaracker i brist på andra lokaler. Men liv och rörelse var det. Vi landade nu strax före kl 1030, efter knappa tre timmars flygning, och ställde upp på en sidobana, där flygplanen tilldrog sig åtskillig uppmärksamhet.

Vi hade ganska bråttom, eftersom dagens mål var Nizza och vi framför oss hade ytterligare 4 timmars flygning. Mekanikerpersonalen fick genast fullt upp att göra med bromsjusteringar, tändstiftsbyten och radioreparationer, förarpersonalen tankade flygplanen med bensin och olja. Varje förare hade en s k Shell Carnet, vilken uppvisades för tankningspersonalen på de olika flygplatserna. Härvid ställes bränsle till förfogande och föraren behövde endast kontrollera tankningen och sätta sitt namn på tankningsuppgiften.

På grund av att reparationerna drog långt ut på tiden, kom vi inte i väg förrän strax före kl 1400. Kursen var rakt sydlig och vädret till en början bra. Strax efter starten kunde vi se Rotterdam till höger och passerade Waal, en biflod till Rhen, vid Doordrecht. Belgiska gränsen nåddes efter en halv timme, Antwerpen och Bryssel sågs till höger, insvepta i dis. Efter en timmes flygning, då franska gränsen nåtts, började vi titta efter Maginotlinjen för att se om våra föreställningar om den stämde med verklig-

heten. Vi flög rakt över Namur och Givet i Frankrike och borde ha kunnat upptäcka några försvarsverk men det gjorde vi inte, möjligen beroende på att vår flyghöjd var för stor. Vid passerandet av franska gränsen blev det helmulet, varför vi steg upp över molnen och flög på 3000 m höjd i strålände sol. Marken kunde man skymta då och då, och den gav intryck av att vara starkt kuperad. Vid Lyon fick vi marksikt och hade då nått till sammanflödet mellan Rhône och Saône. Långt i öster syntes Alpernas mäktiga toppar, vitglänsande och taggiga, med utlöpare västerut ända fram till Rhône-dalen.

Så följde vi i huvudsak Rhône söderut och hade relativt bra väder. Flyghäjden var ganska låg, och på båda sidor höjde sig terrängen brant, i väster uppåt 1500 m mot Cevennerna och i öster till 3000 m. Där Rhône-dalen är smalast, kom flygplanen in i ett regnområde, som tog bort marksikten men medgav god sikt framåt. Vi väntade emellertid varje minut, att framförvarande plan skulle gå in i molnen och försvinna, men vi hade ingen svårighet att följa de framförvarande, och efter en stund syntes en röd strimma långt framme, som visade att det dåliga vädret inte skulle räcka länge. Vid Avignon gör Rhône en krök mot väster, och där lämnade vi dalen och satte kurs mot Marseille. Dagens mål var som nämnts Nizza, men på grund av att reparationerna i Schiphol tagit längre tid än som avsetts, skulle vi ha landat i Nizza under mörker, och detta ansåg chefen olämpligt.

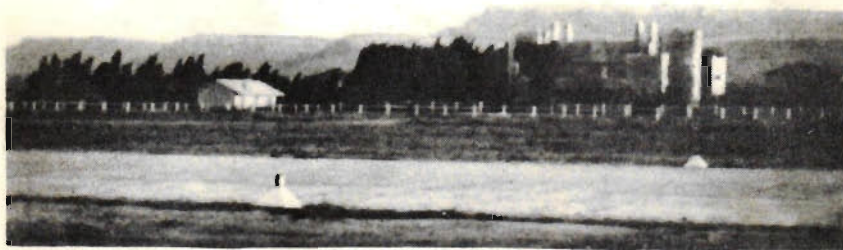
De stora floderna från Alperna var vid denna tid uttorkade, och det var ganska svårt att bestämma sitt exakta läge på kartan, framför allt i trakten av Avignon och norr därom. Landskapet var ganska tätbefolkat på båda sidor om Rhône, men bara ett par mil från floden var bebyggelsen ringa. Samhällena var ofta byggda på en kulle med en eller ett par gator eller ett par gator eller gränder mellan de relativt höga och smala husen. Huvudgatan slingrade sig upp mot toppen, varefter i flera byar ett kloster eller en kyrka kunde iakttas.

Flygplatsen, som ligger något 10-tal km nordväst om Marseille, heter Marignane och har endast en landningsbana. Vi landade där c:a klockan 1800, efter 4 timmars flygning. Det hade börjat skymma redan när vi passerade Avignon, och det var ganska mörkt, när det sista flygplanet landade i Marseille. Emellertid gick allt bra, och vi satte i gång med tankning och upppackning så fort vi parkerat flygplanen på därför anvisad plats, efter inalles 7 timmar i luften under dagens två etapper från Ängelholm.



Förbandet har landat i Nizza.

Överste Berg
inspekterar.



Marseille-
Marignane -
del av
flygfältet.

Amsterdam-Schiphol:

Fr v: Feldt,
Åkerlind,
Landgren,
Nyström,
Olsson,
Atlestam.

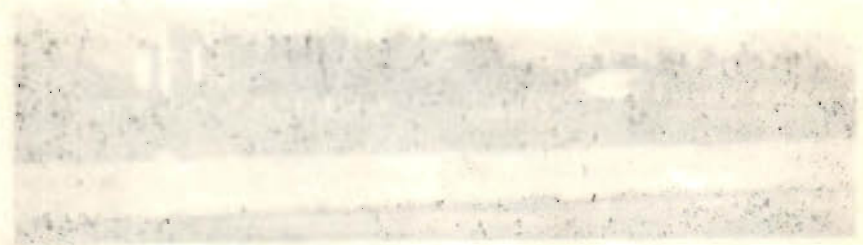


Exhibition at the ...



Exhibition at the ...
Exhibition at the ...

Exhibition at the ...
Exhibition at the ...
Exhibition at the ...
Exhibition at the ...



Exhibition at the ...
Exhibition at the ...
Exhibition at the ...
Exhibition at the ...
Exhibition at the ...

LÖRDAGEN 1/11 Efter frukost på hotellet i Marseille for vi ut till Marignane-flygfältet för att snarast göra klart för start till Nizza. En del fel på flygplanen hade framkommit under gårdagen, varför omfattande reparationer och kontroller måste utföras. En del flygplan hade inte hunnit tanka kvällen före, och besättningarna satte i gång så fort sig göra lät. Det var ganska intressant att samtala med personalen, som tankade. De flesta förstod endast sitt modersmål, men en del kunde litet engelska och en del tyska. Att höra dem tala än det ena, än det andra språket var till en början förvirrande, men vi hade stort nöje av det, trots att det var mycket som var svårt att förstå. Amerikanska cigaretter accepterade de med förtjusning, liksom vårt medhavda förråd av Läkerol. Vi åt lunch ute på flygplatsen och serverades en till utseendet oangenäm fiskrätt, som dock inte smakade illa. Vi höll på med arbetena på flygplanen ända till kl 1500 och det var i första hand den tekniska personalen, som kunde utföra dem.

Vid denna tidpunkt var fortfarande ett flygplan ej i flygdugligt skick, och därför måste kapten Westdahls grupp stanna kvar, medan de tre andra startade mot Nizza vid 1645-tiden. Flygning direkt till Nizza tar inte mer än 30 minuter, men nu gjorde vi en sväng uppåt franska Västalperna och fick se ett underbart vackert och storslaget landskap. Den nedgående solen belyste de snöbetäckta skarpa alptopparna, och de strax ovanför seglande molnen, och i dalarna, där vattendrag forsade fram, var det mörkviolett och diffust. Många fotografier togs under denna etapp, och säkert tyckte alla att det var en fantastisk upplevelse.

Vi vände sedan mot söder och kunde snart se Medelhavet. Cannes, Nizza, Monaco och San Remo låg mycket vackert vid den relativt branta sluttningen och lyste med sina vita hus i skymningen. Vi landade på Nizza-fältets enda bana längs stranden och ställde upp omedelbart intill en rad palmer, vilka var en bekräftelse på att flygningen gick söderut. Det hade regnat och varit kallt i Marseille, men nu var det varmt och fint väder, och vi tyckte genast, att vi på kort tid blivit förflyttade till ett avsevärt mildare klimat. Nu är det nog så, att Nizza ligger skyddat för nordvästliga vindar och därför i allmänhet har 5° högre temperatur än Marseille.

SÖNDAGEN 2/11 På morgonen blev det tidig väckning. Det gällde att göra flygplanen klara för måndagens flygning Nizza - Tunis. Det var fint väder och varmt, och vi hade det ganska skönt, medan vi arbetade. Det var

motorer, som inte gick som de skulle, bromsar, som blev heta vid användning, och radioapparater, som ej fungerade. Vi hade ju reservdelar med oss, men reparationerna hade varit talrikare än beräknat, och det förefanns svårigheter att ersätta eller laga trasiga delar.

MÅNDAGEN 3/11 Vi startade omkring kl 1100 från Nizza i fint väder, och Medelhavet var blåaste blått. Kursen sattes sydsydost, och höjden blev efter hand 3000 m. Vi hade nu en 3 timmars tur framför oss och skulle taga hoppet över havet till Tunis. Distanzen är ungefär 800 km, och vi beräknade vara framme vid middagstiden. Starten skedde i nummerordning och för att ha större möjlighet att välja nödlandningsplats vid eventuellt motorstopp steg vi till stor höjd. Flygningen gick i en timme över ett till synes lugnt hav utan att land kunde upptäckas åt något håll. Det var helklart, och solen värmdde härligt, men temperaturen utanför planet var minusgrader.

Vi upptäckte snart Korsikas höga, otillgängliga berg till vänster, och rakt fram skymtade en blå linje. Det var Sardinien. Korsikas berg är c:a 2500 m höga och kusten stupar brant i havet. Den enda mera betydande staden heter Ajaccio och ligger på västkusten långt inne i en brant vik. Av annan bebyggelse syntes intet spår. När vi kom in över Sardinien, ökade vi höjden för att undgå ett molntäcke och gjorde färden över ön ömsom med marksikt och ömsom utan. Ön gjorde ett mjukare och gästvänligare intryck än Korsika. Bergen är avsevärt lägre och täcker inte procentuellt så stor yta som på Korsika.

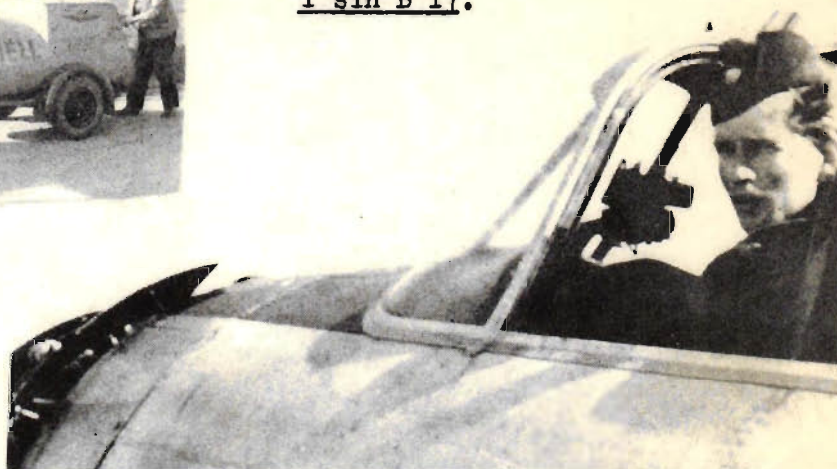
Vi lämnade Sardinien efter ytterligare 45 min flygning och flög ut över havet igen. Tidvis kan man inbilla sig att flygplanets motor går sämre, när flygningen sker över hav. Detsamma var fallet nu. När vi kommit så långt från kusten, att en nödlandning på land ej var möjlig, lyssnade vi vaksamt till motorns spinnande, och inbillade oss flera gånger att den gick onormalt. En flygmotors jämna surr och skakningar ger en bestämd ton i örat, men om man sväljer, ändras tonen, och det hela kan för ett ögonblick uppfattas som motorstörning.

Snart skymtade vi Afrikas kust som ett brunaktigt streck vid horisonten, och efter en kvart minskade vi så småningom höjden till 500 meter. Väl nere på låg höjd, slog en het fläkt emot oss, och regn föll, som droppade varmt in i kabinen. Marken var rödbrun och steril, söndervittrade berg och sanddyner såg vi så långt ögat nådde. Snart hade vi flygfältet i Tunis under



Tankning
på Schiphol.

Löjtnant Bengtson
i sin B 17.



Fanjunkare
Carlsson.



Löjtnanterna
Person,
Robertsson
och Wänge.

oss och beredde oss för landning efter $3^{\frac{1}{2}}10^m$ flygning.

Fältet i Tunis ligger ett stycke väster om staden och har en militär och en civil sida. Efter landningen, som skedde omkring kl 1410 utan större besvär, blev vi visade till den civila sidan, men efter mycket prat och gestikulerande mellan de olika myndighetspersonerna på fältet fick vi köra över till den militära. Flygplatsen heter El_Aouina och är en fransk flygbas. I hangarerna fanns bl a flygplan av typ Kingcobra, men flygplatsen var för tillfället endast belagd av reparations- och utrustningsförband. Mottagandet blev synnerligen gott, trots att vi inte var väntade.

Vi hade fullt upp att göra på flygplanen på måndagen. Ett par hjul måste bytas, ett par magnetapparater kontrolleras och en generator iordningställas. Våra reservdelar var förbrukade, och det syntes som om vi skulle behöva stanna flera dagar i Tunis för att komma på plussidan med reservdelar. Även på em hade vi fullt med arbete att göra ute hos våra flygplan.

TISDAGEN 4/11 Vi började tidigt på morgonen med frukost och fortsatte med att iordningställa flygplanen för morgondagens etapp. Av medförda reservdelar fanns endast trasiga kvar, och för den fortsatta flygningen bådade inte reservdelsläget gott. Dessutom fanns det fortfarande flygplan, som inte var helt återställda efter den senaste flygningen och det gällde nu dels att reparera planen och dels att iordningställa reservdelarna, så att framtida skador snabbt kunde lagas. Vi fick tillgång till ordentliga verkstäder, och detta gjorde, att vi snabbt kunde svarva nya delar till bromsarna och prova generatorerna och radioapparaterna, som skurit och brunnit under senaste flygningen.

Det var i huvudsak mekanikerpersonalen, som kunde göra något effektivt arbete. Förarna och signalisterna lämnade hjälp när så behövdes och på eftermiddagen kunde de i buss åka ut till gamla Kartago, som ligger nordost om Tunis. När man återvände på eftermiddagen var mekanikerpersonalen färdig med sitt arbete och den hade verkligen gjort det ifrån sig ordentligt. Icke blott samtliga flygplan var lagade, utan även reservdelarna, så att läget nu var lika bra som vid starten från Sverige. Senare på eftermiddagen åkte vi buss in till Tunis för att se på arabkvarteren och Beyens palats.

ONSDAGEN 5/11 Vi startade vid nio -tiden på morgonen för att flyga till

Tripolis, där övernattning skulle ske. Från början var avsikten att vi endast skulle mellanlanda i Tripolis för tankning och fortsätta till nästa flygfält samma dag, men för att mekanikersonalen i någon mån skulle känna sig fri, beslöt chefen att vi skulle gå till Tripolis för att stanna där. Före starten gjorde franska tullmän ett rutinbesök och frågade, hur många mattor vi hade med oss. Då emellertid inget flygplan innehöll mer än två stycken uppstod inget onödigt dröjsmål, och vi kom i väg i rätt tid. Den franske militärbefälhavaren i Tunis hade dessförinnan rest ut och sagt farväl och underlättat vårt arbete.

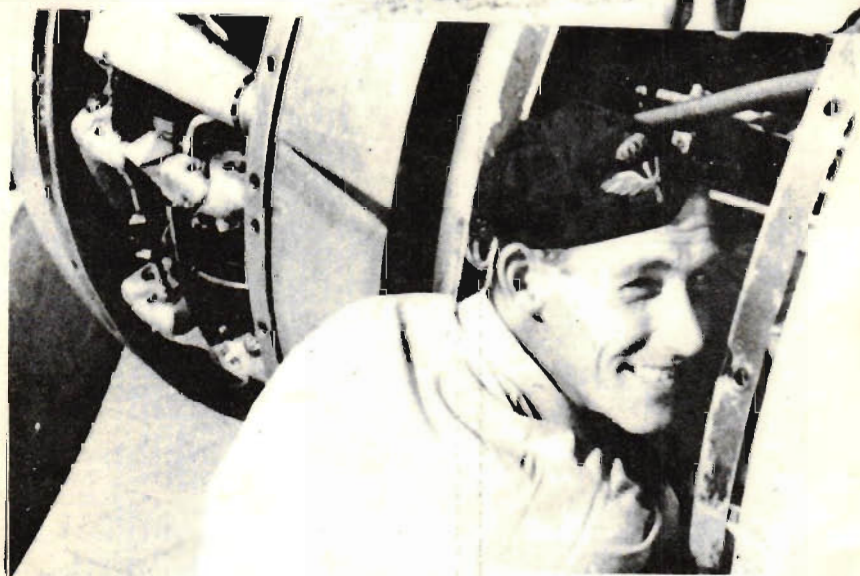
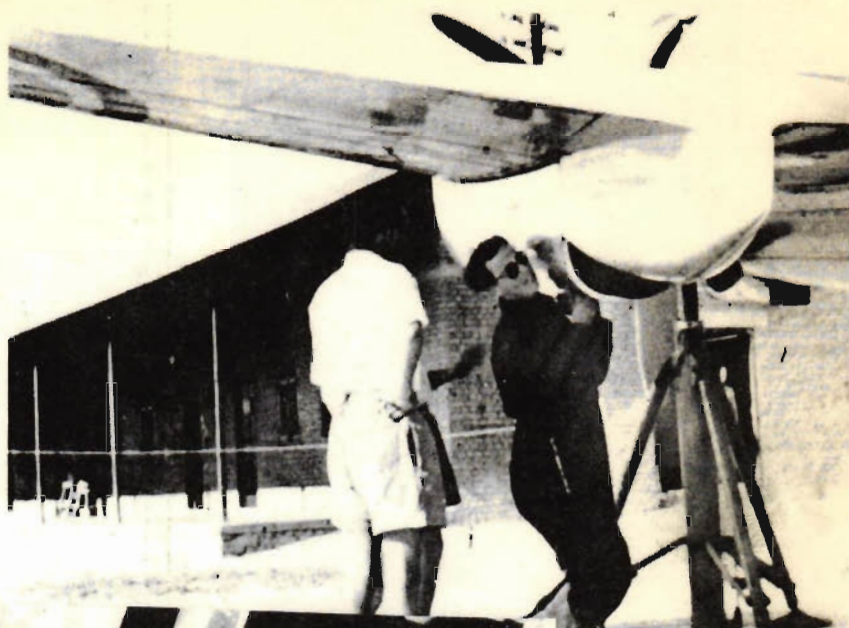
Efter starten steg vi upp till 3000 meters höjd och hade endast två timmars flygning framför oss till Castel Benito, som flygfältet söder om Tripolis heter. Staden Tripolis ligger i landet med samma namn och är en italiensk besittning, som för närvarande förvaltas av engelsmännen. Flygningen gick till största delen över hav, Lilla Syrtenbukten, som är en av de två stora vikar den afrikanska medelhavskusten har. Tripolis ligger ungefär 600 km sydost om Tunis och när vi omkring kl 1100 landade, märktes en avsevärd skillnad i temperaturen. Flygningen hade gått utan passeringar och vi kunde genast börja tanka bensen och olja med tillhjälp av en mängd svart-hyade gentlemän, som betjänade Shells tankbilar.

TORSDAGEN 6/11 Dagens flygning avsåg att nå flygplatsen El Adem, 50 km söder om den från kriget välkända hamnstaden Tobruk. Distansen från Tripolis är ung 1100 km, och flygningen skulle taga ungefär 4 timmar. Efter starten - omkring kl 0930 - steg vi som vanligt omedelbart till 3000 m höjd och satte kurs österut, ungefär parallellt med stranden. Efter 20 minuter försvann kusten ur vår åsyn till höger, vi kom ut över Stora Syrtenbukten.

Första delen av flygningen skedde mestadels över moln och över hav, som var både blått och smaragdgrönt. Snett fram till höger stod solen ganska högt över våra huvuden och värmdes så att temperaturen var behaglig i flygplanet. Efterhand som tiden gick, flyttade sig solen mer och mer åt höger, och efter två timmar, när vi nått fram till Syrtenbuktens östra strand, hade vi solen rakt åt höger. Här försvann molnen och vi fick bättre marksikt allt eftersom höjden minskades.

På 1500 m höjd passerade vi något söder om Benghazi, fortfarande med kurs österut. Överallt syntes spår efter bilar och stridsvagnar, här och där även

Landställsprov.
Löjtnant Olsson
m fl.



Sergeant Feldt
i arbete.

Tunis-
El Aouina:
Roos,
Persson och
Hammenfors.



befästa stödjepunkter samt havererade fordon, som övergivits. På ett par ställen såg vi tillfälliga flygfält, som bara bestod av utjämnad sand med hårdgjorda banor, vid vilka några havererade flygplan fortfarande låg kvar. Vid överflygningen av dessa det andra världskrigets i sanning historiska trakter kunde vi inte undgå att jämföra de intryck, tidningsnotiserna om ökenkriget gett oss och de som vi nu fick. Det fanns inte tillstymmelse till liv på marken och vi gjorde nog den reflexionen litet till mans att ett fallskärmsbatter här ofelbart skulle innebära undergång i sanden och hettan.

Efter 3 timmars flygning började vi norrut skymta Medelhavet igen och kunde ana enstaka planterade trädgångar längs kusten. Efter ytterligare en halvtimme såg vi Tobruk och började leta efter flygfältet El Adem. Det syntes ganska bra sedan vi väl fått tag på det, men det var svårt att upptäcka. El Adem-fältet ligger mitt i öknen och det är endast de ofantligt långa startbanorna och kasernerna i jämna rader, som röjer platsen.

Vi landade i El Adem vid 1300 -tiden efter 3½ timmes flygning, på grund av medvind tidigare än beräknat. När vi efter landningen skulle köra in till uppställningsplatsen, märkte vi, hur kolossalt fältet var. Vi mottogs av engelska mekaniker och tyska krigsfångar, vilka senare här liksom på de övriga engelska flygplatserna endast utförde underordnat arbete. Emellertid försvann engelsmännen ganska snart och vi fick sköta oss själva. Tyskarna tog hand om vårt bagage, körde oss fram och tillbaka till vår förläggning, serverade oss i matsalen och väckte oss på morgonen. Flygplanen hade inte mått bra av den långa inkörningen i sidvind, och flera bromsar och ett par sporrhjul hade tagit skada, varför vi fick arbeta till långt efter mörkningen.

El Adem är liksom Castel Benito ett militärt flygfält på de "brittiska" flygsträckorna Gibraltar - Kairo och Gibraltar - El Adem - Wadi Halfa. Inga flygförband finns där, men väl en flygbaskår för betjäning av mellanlandande flygplan, militära som civila.

FREDAGEN 7/11 Vi var uppe tidigt på morgonen, åkte buss till mässen, där vi åt frukost, och fick lunch med oss i ett paket, som vi framdeles tackade engelsmännen för. Vi hade en ordentlig etapp framför oss och en mycket tidig början är bättre än en tidig. Det gällde huruvida flygplanen skulle kunna gå till Wadi Halfa direkt eller om mellanlandning måste ske på

något fält i Egypten. Koleraepidemin var visserligen på tillbakagång, men om landning måste företagas i Egypten, kunde vi riskera att bli satta i karantän kanske en vecka i Wadi Halfa, som var nästa flygfält på vägen.

Följande alternativ för flygningen fanns nu:

a) El Adem - Wadi Halfa, 1400 km rakt över öknen utan minsta möjlighet att marknavigera, flygtid 5^t30^m .

b) El Adem - Luxor - Wadi Halfa, 1050 + 450 km över öknen med Nilen som uppfångare åt vänster men med risk att hamma i karantän i Wadi Halfa, flygtid $4^t00^m + 1^t55^m = 5^t55^m$.

c) El Adem - Kairo - Wadi Halfa, 650 km längs Medelhavet och 880 km längs Nilen, $2^t30^m + 3^t30^m = 6^t00^m$.

Trots risken att med förbandet bli satt i karantän valde chefen den sistnämnda routen, i huvudsak beroende på flygplanens olika bensinförbrukning, vilket kunde medföra att säkerhetsmarginalen på de långa sträckorna över öknen kanske ej skulle vara tillräcklig för enstaka flygplan. Första etappen skulle alltså bli från El Adem till Almaza-flygplatsen i Kairo. Ett par justeringar, som vi inte kunnat göra på kvällen, måste emellertid utföras på ett par flygplan före flygningen. Därför beordrades kapten F r ä n d é n att den 7/11 omkring kl 0730 starta med de tre grupper, som var klara. Han satte kurs österut mot Egypten och Kairo, där han skulle invänta chefens grupp, så att sista dagsetappen kunde flygas samlad.

Egyptiska gränsen passerades nästan omedelbart efter starten, och man började titta efter de från tidning och radio välkända Mersa Matruh och El Alamein. Vi följde i huvudsak kusten och hade Medelhavet rakt åt vänster. Av spår från striderna såg vi egentligen inget anmärkningsvärt, endast trasiga och övergivna fordon och kvaddade flygplan, en syn som vi tidigare stiftat bekantskap med. Man tänker sig nog ofta öknen som en ganska jämn svensk badstrand, men vi fann i stället att öknen bestod av rätt höga sanddynor med uppstickande berg och åsar.

Efter två timmars flygning gick kusten mot norr och vi kunde endast ana Medelhavet och Alexandria långt åt vänster. Framme vid horisonten började öknens eviga brungula att mörkna och stöta i grönt eller violett, och efterhand kunde vi urskilja Nildeltats bevattningsområde som en grön orm, som bredde ut sig mot norr. Vi flög över ett par flygfält, belamrade med

kasserade tyska och italienska flygplan, uppställningsplatser för fordon, ammunitionskärror och kanoner av alla slag och kunde snart iakttaga röken och diset över Kairo. Staden ligger ungefär 15 mil från kusten, där Nilen förgrenar sig och bildar delta, och är till invånareantal och yta en stor och anseelig, rätt så pampig stad.

Vi landade omkring 1015 efter 2^t45^m flygning i Kairo, i värsta middags-hettan, och mottogs där av svenske ministern Bagge och Etiopiens Chargé d'affaires. Chefens efterföljande grupp hade startat en kvart efter oss och landade medan vi körde in till uppställningsplatsen. För att inte vår mellanlandning i Kairo skulle medföra att vi sattes i karantän vid nästa landning, hade vi fått order att hålla denegyptiska markpersonalen från oss och flygplanen, samt att endast kontrollera påfyllningen av bensin. Tankningen tog inte lång tid och vi hade för avsikt att göra uppehållet så kort som möjligt, vad på svenska flygare berodde.

Vi startade därefter så snart sig göra lät och satte kurs mot söder. Strax sydväst om Kairo, utanför det forntida Memfis, numera byn Gize, ligger de tre pyramiderna och kolossalsfinxen föreställande solguden. Vi svängde ett varv runt platsen för att titta närmare på byggnadsverken och fotografera dem från luften. Trots nutidens underverk inom byggnadskonsten blev vi i alla fall imponerade av dessa mästerverk, utförda av fornegyptiska mästare med enkla hjälpmedel. Det var emellertid inte lämpligt att försjunka i drömmar då vi hade en 3¹/₂ timmes flygning framför oss, som krävde hela vår uppmärksamhet. Vi hade inte varit länge i luften, förrän vi förstod, vilken betydelse Nilen har för Egyptens liv, eftersom hela landet är en enda stor öken med undantag för de områden, som Nilen bevattnar. Nildalen ligger som en grön, smal linje, omgiven av gulbruna, ofruktbara trakter och är en utmärkt orienteringslinje för flygaren.

Flygningen gick de två första timmarna i huvudsak längs floden, som först svänger västerut och därefter österut. Allt eftersom vi kom längre söderut och närmare Nilens källor, tränger öknen närmare in på floden, och i södra Egypten är det endast på stränderna, som vegetationen är riklig. Byggnaderna på ömse sidor om Nilen var gyttjegrå som vattnet och från luften att döma låg de samlade som små öar i flodens översvämningssområde. Vi lämnade snart Nilen och kom ut i öknen, där det gällde att lita på kompassen. Emellertid hade vi en smula ledning av ökenkartorna, då enstaka berg

i öknen var utsatta på kartan och det endast gällde att avgöra vilken topp, som var vilken. Några bergmassiv är det ej frågan om utan endast om små toppar, som är rester från länge sedan söndervittrade bergskedjor. Över öknen hade vi Nilen åt vänster och skulle träffa på den igen strax före vår bestämelseort.

Det var ingen risk att vi skulle komma fel, ty Nilen måste vi träffa förr eller senare och då gällde det bara att följa den till målet. När vi hade en halvtimme kvar till bestämelseorten, dök Nilen upp som ett blått streck snett framåt vänster och vi följde den fram till flygplatsen i Wadi Halfa i Sudan alldeles utanför egyptiska gränsen. Flygningen tog nästan 4 timmar, med den extra svängen runt pyramiderna och landningen, som skedde vid 16-tiden.

När vi hade landat och parkerat, fick vi se en figur hoppa omkring och ta sig en åkarbrasa trots värmen. Det var en av förarna, som var alldeles blåfrusen, därför att han flugit utan huv i dessa fyra timmar. Medan vi andra haft det ganska behagligt på 3000 m höjd, hade han suttit i en temperatur på några plusgrader med propellervinden svepande om ryggen och huttat. Han hade nämligen vid starten i Kairo ej kunnat stänga förarrumshuven och därför tagit bort den och lagt den i flygplanets baksits.

Bristol Freighter'n hade från El Adem gått direkt till Wadi Halfa och Khartum, och besättningen och passagerarna hade därför gott om tid att göra uppköp, medan de väntade på oss. Flygplatsen i Wadi Halfa användes reguljärt av flygplan, som trafikera routen Kairo - Kapstaden och betjänas av engelsmän, egyptier och sudaneser. De senare var mycket svarta och klädda i nattskjortor, i vilken utrustning vi fotograferade dem till allmän glädje. En del flygplan tankade vi redan samma kväll, medan de övriga fick vänta till morgondagen. Utanför startbanorna på fältet finns det bara sand, innehållande små stenar, som alla är ovanligt runda och påminner om stenarna i en strandvall. Vi gissade, att öknen tidigare varit havsbotten eller att den kringvirvlande sanden slipat stenarna runda och jämna. Det fanns endast en byggnad på flygfältet, innehållande expeditiionslokaler och matsal.

LÖRDAG 8/11 startade vi vid 8-tiden från Wadi-Halfa och beräknade landa i Khartum efter 3 timmars flygning. Mellan Wadi Halfa och Khartum gör Nilen en kraftig utbuktning mot väster och därefter en motsvarande åt öster.



Två flygsignalister:
Fanjunkare Tillberg (t v) och
fanjunkare Paijkull (t h).



Löjtnant Grönberg,
kapten Atlestam och
löjtnant Engzell
på flygplatsen
Castel Benito.

Subtropisk
vegetation:
Utsikt från
hotellet i
Nizza.



Mekning
i Tunis:
kapten
Atlestam.



Löjtnant Rapper (t v).



Wadi-Halfa-
hotellet.
Fr v: Feldt,
Fränden och
Paijkull.

Tunis: Iland-
dragning av
fisknät.



Medelhavet -
badplats vid
Kartago:

Kpt:a
Smedberg
och
Frändén.



Överste Berg
vid stranden.



Tunis:
kaptén Westdahl
i samtal
med fiskare.



Näthalning
vid Tunis:
kaptén Atlestam.

Utfärd till Kartago:

Fr v Grönberg, Atlestam,
Engzell, Edfeldt, Magnusson,
fransk underofficer, Berg
och Fränden.



Gata i Tripolis.



"För övrigt anser jag
att Kartago bör förstöras".
En del av resultatet sy-
nes i gruset längst fram
på bilden.



Tunis:
Ingången till
den franska
flygförläggningen.

Castel Benito:
Samtal med kvarglömda
krigsfångar ur tyska Afrikakåren.



På halva sträckan ungefär skulle vi korsa floden och där få ett säkert orienteringsmärke, med vars hjälp en noggram tidsbestämning av vår ankomst till Khartum kunde göras. Flygningen gick hela tiden över öken med sikte av Nilen för korta perioder och på sådan höjd, att vi inte kände värmen. Trots att det var vinter med solen i zenit på södra halvklotet, var det avsevärt varmare än det är en svensk sommardag, och detta märktes, när vi gick ner på lägre höjd före landningen i Khartum.

På 500 m höjd över fältet kändes det som om vi kommit in i en bastu, och svetten började rinna i ansiktet och på ryggen. De besättningar, som landade först hade det inte så besvärligt som de sista, som fick ligga länge i den varma luften, innan det var klart att landa vid 11-tiden. Så fort som möjligt efter det flygplanen parkerats, hoppade vi ur och klädde av oss det mesta för att kunna arbeta i hettan. Det gällde först och främst att tanka flygplanen och kontrollera hydrauloljan. Emellertid dröjde det innan samtliga flygplan var tankade, och vi var icke färdiga förrän vid 13-tiden.

SÖNDAGEN 9/11 Vi väcktes på morgonen av sudaneserboyar, som för några tiotal piastrar eller ett paket cigaretter borstade våra skor och tvättade våra skjortor och underkläder, så att de var strukna och färdiga efter lunch samma dag. Vi höll på med flygplanen till kl 1100 ungefär, åt lunch och begav oss sedan ut i staden tillsammans med två svenskor, gifta med engelska ämbetsmän.

MÅNDAGEN 10/11 Den sista etappen blev den längsta flygningen på resan med en flygtid på $4\frac{1}{2}$ timme. Vi startade från Khartum i gryningen och följde i början Blå Nilen ut över ett busklandskap, som i huvudsak var en öken. Flyghöjden var 4000 m, men vi såg endast sand och enstaka buskar den första timmen. Efter ytterligare en timme passerades den etiopiska (abessinska) gränsen, och här steg terrängen snabbt upp till 2500 m. Högplatåerna, som var skilda från varandra av djupa kanjons, var odlade och av bebyggelsen såg vi en massa infödingsbyar, bestående av ett tiotal halm- eller rishyddor. Här och där sticker ett par toppar upp över den kringliggande höga terrängen, och ett av de högsta bergen går upp till 4000 m.

Färdvägen gick söder om den stora Tana-sjön i norra Etiopien, där ett flygfält finns, som italienarna anlagt. På ytterligare ett par ställen byggdes flygfält före 1939, under den italienska ockupationen, och vi lyckades få syn på ett par av dem.

Efter 4 timmars flygning, hade vi kommit till Addis Abeba, där vi gjorde ett par överflygningar på låg höjd. Senare fick vi veta att befolkningen trodde, att krig hade utbrutit igen, och att staden skulle bombas. K e j - s a r e n visste emellertid tidpunkten för vår ankomst och den bildade delen av befolkningen kände förmodligen igen den etiopiska stjärnan på flygplanen. Addis har visserligen ett flygfält av internationell klass, men vi skulle inte landa där utan i Bishoftu, där det etiopiska flygvapnet är förlagt. Fältet ligger ungefär 50 km söder om Addis, och landningen skedde där efter noggranna förberedelser, då fältbeskaffenheten inte var den bästa, och vindriktningen olämplig med hänsyn till banornas längd.

Efter landningen tackade chefen oss för nedflygningen, som gått programenligt. På fältet mötte bl a svenske ministern J a r r i n g och en hel del andra svenskar, som är anställda i etiopiska flygvapnet för varierande tid, i allmänhet 2 år.

Flygfältet utgöres av gräsmark med två startbanor, resp 1200 och 800 meter. Banorna är ej permanentade utan endast hårdgjorda och utjämnade. Inflygningen till den korta banan försvåras av vulkanberg, som ligger strax intill och banlängden är dessutom i knappaste laget för moderna flygplan. För tillfället pågick utjämning och förlängning av längsta banan, på vilken ett 50-tal etiopier arbetade.

Ute vid flygplatsen finns en byggnad med rum för flygläroarspersonal och mekanikerpersonal samt radiostation, och dessutom tre byggnader i öppen fyrkant, rymmande kadett- och aspirantförläggning samt matsal för båda kategorierna. Fältet ligger ungefär en km från byn Bishoftu, där den svenska Etiopien-personalen bor vid en kratersjö i moderna enplansvillor. Vid infarten till flygplatsen finns en inkörsport i triumfbågestil, som vaktades av två poster och skulle invigas i samband med kejsarens besök några dagar senare.

TISDAGEN 11/11 Dagen tillbringade vi efter eget önskemål. De av oss, som var inkvarterade i de svenska familjerna, blev omhändertagna på bästa sätt och de som bodde på hotellet gjorde i de flesta fall en promenad vid sjön eller i byn. Som tidigare omtalats, är sjöns stränder branta och höga, och när det blåser, bildas alltid uppvindar, där framför allt glador och korpar ligger och seglar på hanget. Vi fotograferade de i luften stillastående gladorna på mycket nära håll. Orädda som de var och med sina utbredda

vingar utgjorde de fina motiv. Vid sjön fanns dessutom den vanliga grå hägern, den mindre, vita sk kohägern, pelikanen och någon vråkart.

ONSDAGEN 12/11 Kejsaren skulle inviga flygplatsen på torsdagen och ville samtidigt se sina flygplan i luften. Onsdagen anslogs därför till övning i förbandsflygning med 9 flygplan med kapten Atlestam som chef och löjtnanterna Engzell och Edfeldt som gruppchefer. Vi flög ganska sent på eftermiddagen, då uppvärmningen på fältet hade avtagit och det var jämna vindförhållanden. Flygningen gick perfekt, och chefen var mycket nöjd med oss och hoppades att det skulle gå lika bra, när kejsaren såg på. Hela flygningen tog ungefär 1½ timme och det började skymma, när vi åkte tillbaka till hotellet för att äta middag. Efter middagen åkte de flesta ut på en liten kvällsjakt i Bishoftus omgivningar.

TORSDAGEN 13/11 Torsdagen blev det etiopiska flygvapnets födelsedag. På onsdagen hade en massa etiopier börjat sätta upp tält och iordningställa dem till morgondagens evenemang, som skulle bli en upplevelse för oss svenskar och kanske även för de närvarande etiopierna. Vi hade på morgonen sett till flygplanen och gjort allt i ordning för dagens flyguppvisning. Kejsaren skulle komma ut till flygplatsen kl 1000 och strax före denna tidpunkt hade vi, iklädda flygutrustning, ställt upp på The Parade Ground. När han anlände till flygplatsen, mottogs han av greve von Rosen, som överräckte en sax, med vilken kejsaren under fanfarer avklippte det band, som spärrat infarten genom porten. Därefter trädde han genom den, följd av kejsarinnan, prinsar och andra anförvanter samt sitt uppväktande följe, ministrar, ämbetsmän, militärattachéer med flera.

På The Parade Ground, där som tidigare nämnts kadetternas och aspiranternas förläggning och matsal är belägna, stod kadetter och aspiranter uppställda, flankerade av Gardets musikkår till höger och av oss till vänster. Runt om det hela var soldater utposterade. När kejsaren nått fram till den öppna fyrkant, som bildas av de tre byggnaderna, spelade musikkåren kejsarhymnen och därefter nationalsången, medan flaggan gick i topp och vi som de övriga hälsade den med givakt. Kejsaren gick därefter till motsatta sidan av planen till matsalens trappa, som var prydd med flaggor och blommor i de etiopiska färgerna rött, grönt och gult. När "sviten" grupperat sig på båda sidor, kallades chefen fram av kejsaren och fick hälsa på honom. Till kadetter och aspiranter, som gjort helt om, talade han sedan på amhariska och på-

pekade dagens betydelse såsom varande flygvapnets födelsedag. Bland annat talade han om svenskarnas och de svenska flygplanens värde för Etiopien.

Medan kejsaren sedan inspekterade förläggningslokalerna, gick vi ner till flygplanen och ställde upp framför dem. Vid hans ankomst dit avlämnade chefen flygplanen med hälsning från general N o r d e n s k i ö l d och med en förhoppning att de skulle göra god tjänst. Kejsaren var mycket intresserad, gick fram och tillbaka längs raden och besåg både framsits och baksits i ett par flygplan. Vi undrade, om han inte kände sig som en stor pojke, som fått en riktigt efterlängtat julklapp, när han besåg sina fina flygplan.

Majestätet tog sedan plats vid kanslihuset, där han skulle åse vår uppvisning med 9 flygplan i division och ett flygplan, som visade upp avancerad flygning. Förare på det senare flygplanet var löjtnant M a c R o b e r t s s o n . Divisionen startade, så snart kejsaren och hans följe avlägsnat sig från fältet, och började med förbandsflygning. Mellan de olika formeringarna utförde Robertsson avancerad flygning och utfyllde därigenom de små uppehåll, som uppstod vid divisionens omgrupperingar. Formeringarna var perfekta och "Macs" flygning fantastisk. Förbandet avslutade uppvisningen med två kulspruteanfall mot tre vita dukar, som låg strax utanför fältet på en ås. Det var svårt att se träffresultatet för varje flygplan, men då gräset fattade eld alldeles intill dukarna, var det gemensamma resultatet tillfredsställande, svenskar både på marken och i luften kunde känna sig belåtna och stolta. Efter landningen begav vi oss direkt till kejsaren och av honom fick alla svenskar, som deltagit i nedflygningen, en minnesmedalj med kejsarens bild.

Kejsarens lunch varade ungefär 2 timmar och avslutades med att överstarna B e r g och v o n R o s e n samt minister J a r r i n g kallades fram till kejsaren, som tackade chefen för flygplanen och för den hjälp som Sverige överhuvudtaget givit honom och hans land.

Därefter lämnade kejsaren med gemål lunchtältet och for därifrån med sitt följe. Alla de inbjudna svenskarna var mycket glada och stolta över den lyckade dagen, en Sveriges dag i Etiopien, och hade något att minnas.

SÖNDAGEN 16/11 - MÅNDAGEN 17/11

Söndagen ägnades åt packning och vila före måndagens hemflygning som passagerare i T-flygs civila Bristol Freighterflygplan. Starten ägde rum måndagen den 17/11 kl 0600, svensk tid 0400.

Före starten tackade överste B e r g oss för väl genomfört uppdrag, greve v o n R o s e n framförde etiopiska flygvapnets tack och överstelöjtnant A y e n e frambar kejsarens personliga tack. Av övriga, som kommit för att ta farväl av oss, märktes minister J a r r i n g och ett par etiopiska ministrar, samt den svenska personal, som medföljt på nedvägen från Sverige för att tjänstgöra i Etiopien ett par år framåt.

TISDAGEN 18/11 KL 1615 inträffade Salernokatastrofen, då under ned-satt sikt Bristolplanet med större delen av de där ombordvarande, som passagerare hemvändande kamraterna förolyckades mot berget M o n t e C a r r o på den i Medelhavet utskjutande halvön väster om S a l e r n o , sydost om Neapel. Olycksplatsen var belägen något norr om Amalfi, i närheten av byn S c a l a , på Lat $40^{\circ}39'40''$ N och Long $2^{\circ}08'20''$ O från Roms meridian räknat.

D E S T U P A D E S M I N N E L E V E R .

II. INTRYCK OCH UPPLEVELSER PÅ FÄRDEN.

Amsterdam - Schiphol, Holland (31/10).

När vi gick in på flygplatsrestaurangen för att luncha, väckte den svenska kontingenten stor uppmärksamhet. Vi åt i två omgångar och passade på att skicka vykort hem, trots att vi inte kommit längre. Holländarna tog mycket gärna emot svenska kronor som betalning, oaktat kronan numera inte är gångbart mynt i Holland.

Marseille-Marignane, södra Frankrike (31/10 - 1/11).

Före bussfärden in till staden visade vi upp vårt dollarinnehav för en tullman, som i övrigt endast flyktigt intresserade sig för oss. Infarten till staden är smutsig och i varje hus finns minst en vinkrog. Vi bodde på hotell. Rummen var utmärkta med ofantligt breda sängar. De flesta badade och klädde om sig och gick sedan ner i baren, där våra första dollar växlad. Vi visste

ungefär vad dollarkursen var i franska francs, och på hotellet fick vi endast 120 fr, som var den officiella kursen. Emellertid lärde vi oss snart växla på rätt ställe, där vi fick det dubbla. En dryck, som kunde liknas vid apelsinlemonad, kostade i svenska pengar 3 kronor, och priset på andra drycker var det motsvarande. Vid middagen i hotellets matsal, saknade vi den svenska maten, och de första mera påtagliga tecknen på att vi befunno oss i ett främmande efterkrigsland visade sig. Visserligen fanns det bröd, men inget gott sådant, och smör, men i otillräckliga mängder samt potatis av någon underlig sort, som inte var särskilt välsmakande. Emellertid fanns det vin till billiga priser, ungefär 1 krona per liter, och massor av olika sorters frukt. De flesta av oss skickade vykort hem den kvällen, och antecknade i dagboken, vad som hade hänt under dagen: Morgonen i Ängelholm, kvällen i Marseille, ialles 7 timmars flygning.

Nizza och Monte Carlo (1 - 2/11).

Det var ganska mycket folk, som såg vår landning, och en del ABA-representanter var nere och tog emot oss. Efter klargöring av flygplanen for vi till hotell d Angleterre, där vi skulle bo lördag och söndag natt.

Flygfältet ligger strax väster om staden och bussturen tog kort tid, men vi hann i alla fall lägga märke till en betydande och angenäm skillnad mellan Marseille och Nizza. Den förra är smutsig, åtminstone vid infarten, ålderstigen och avsevärt större med gulaktiga och nedrökta hus, medan Nizza är ren och vit, har palatsliknande hus och ger intryck av att endast vara en rekreationsort, byggd för att se på. Vi bodde utmärkt på hotellet, två och två i dubbelrum med bad. På hotellet fanns det ett par svenskar utom vi och till vår häpnad fick vi höra en av hisspojkarna tala ganska god svenska. Han kunde bara några fraser, men det var lätt att förstå honom. Middag och lunch intogs i hotellets matsal, som var mycket hög och lång och vackert inredd med stora tunga ljuskronor och brokiga prydnader på väggarna.

På lördagen blev vi bjudna till Novo Casino av ABA:s representant i Nizza. Vi fick höra mycket trevlig musik och sång och blev imponerade av fransmännens förmåga att liva och roa publiken med små medel. I övervåningen fanns spelsalar, där uniformerade dock ej fick tillträde till rouletterna, och då några av oss hade uniform, bytte vi vapenrockar och kawajer, så att alla kunde komma in för en kort stund. För att få spela fordrades egentligen, att man löst en sorts medlemsavgift för säsongen, och därför kunde vi

ej spela helt utan risk att bli utvisade. Emellertid spelade en del av oss med både vinst och förlust som resultat.

Den 2/11 (söndag) åt vi lunch i ett skjul ute på flygfältet och köpte vindruvor. Emellertid vägde 1 kg druvor ungefär 8 hekto, och vid påpekandet härav påstod ägaren, att priset på 1 kilo i staden var 65 francs, men nu tog han bara 60 fr., och därför kunde vi inte få fullt ett kilo. Ett mycket smart försäljningssätt, på vilket han tjänade 15 fr. kilot.

Vid 12-tiden på dagen anlände den efterlämnade gruppen och satte i gång med sina arbeten. Av de övriga gick en del och badade, när det blev en paus i arbetet, och trots att temperaturen i vattnet höll sig omkring 20°, så var det tydligen icke vanligt, att folk badade vid den då rådande årstiden.

Arbetena avslutades på em, och före middagen hann vi göra en promenad på "Strandvägen", som var full med folk, sittande och liggande i stolar, mestadels elegant klädda, åtminstone damerna.

Från hotellet hade vi en härlig utsikt över strandpromenaden och en park, som var full av palmer, tre våningar höga. Det var utomordentligt vackert i solnedgången med Medelhavet mörkblått mot en rosafärgad himmel, vindstilla och varmt, med palmernas lugna svarta silhuetter mot himlen. Efter middagen hade vi en timme på oss, innan vi skulle åka till Monte Carlo för att göra ett besök i spelsalarna. De flesta skrev brev och vykort till anhöriga hemma, medan andra satt i baren och drack fransmännens "odrickbara" svarta kaffe och växlade dollar till hög kurs för att ha spelpengar till kvällen. Vi åkte buss från en hållplats nära hotellet och fick betala en krona för en halvtimmes bussresa. Vägen slingrar fram längs den brant stupande kusten några tiotal meter över vattnet, och skiftande vyer möter bakom varje krök.

Vi hade hört i Nizza, att vi borde besöka en restaurang, som heter "Chez Oscar" och efter något letande fann vi den. Värden själv tog emot och hälsade oss välkomna. Lokalen var inte på något sätt storslagen men intim och trevlig, och efter en stunds diskussion på engelska och franska angående matsedeln fick värden bjuda på det, som han kallade sin specialitet. Vad de olika rätterna heter är ganska svårt att säga, men de var i huvudsak mycket goda utom den första. Den bestod nämligen av ostron, och de flesta av oss trivdes inte med skaldjuren. Ostronen låg i sina smutsgrå, illaluktande skal och såg levande och giftiga ut. Det kanske skall till stor vana för att uppskatta dem, men bara lukten kommer den ovane att tänka på kloakvatten. De smakar likadant. Somliga kunde inte få ner mer än ett par stycken, men några

pressade ner samtliga och avvaktade sedan på helspänn resultatet. Emellertid följde goda rätter och gott vin, och den otrevliga smaken försvann snart, medan stämningen steg åtskilliga grader. När monsieur Oscar hörde, att vi var långväga ifrån, ville han prompt sjunga och under desserten sjöng han en visa, som på svenska heter "Blå hav" och numera ofta spelas i svenska radion. Under supén kom det in en herre med dam och satte sig vid ett bord ett stycke från vårt. De såg ut som fransmän eller italienare, men när vi lämnade restaurangen, hörde vi att de var svenskar, som uttryckte sin glädje över att se landsmän. Vi förmodade, att de haft roligt, när vi ganska tydligt uttalade våra åsikter om herr Oscar's mat och dryck.

Vi besökte därefter kasinot, ett pampigt gammalt hus, för att försöka vår lycka och kom först in i en mycket hög och stor sal, där två spelbord stod ensamma på golvet. Väggarna var smyckade med sirningar, utmejslade figurer och massor av färgrika glastrutor, och gjorde intryck av förmögenhet och smaklöshet. Det fanns flera rum med i stort sett samma utseende. Strax vid ingången fanns en kassa, där man köpte spelmarker. Spelborden är klädda med grönt kläde, och i det gröna är vita streck målade. Båda sidor på bordet är likadana, och vid mitten sitter personalen, summa 7 stycken, som sköter rouletten. Bordhalvan är indelad i 36 små rutor och dessutom finns det några större.

Många av oss spelade, men ingen vann några större summor. Runt borden satt mestadels äldre damer och herrar och plitade med sina sannolikhetskalkyler. Det fanns vissa tabeller uppgjorda, som kunde förutsäga, när kulan skulle stanna på ett visst nummer. När alltså nr 17, nr 23, nr 2 exempelvis vunnit efter varandra, skulle kulan nästa gång sannolikt stanna på nr 14. Dessa spelare hade stora högar av 500 fr. spelmarker framför sig och när "stjärnorna" låg lämpligt till för vinst, satsades allt på "rätt" nummer. Med förlust naturligtvis. Därefter började de om igen med små summor för att än en gång utmana ödet. Det fanns även andra spel, som vi emellertid inte hann sätta oss in i och ej heller prövade på. Vi stannade kvar ganska länge och spelade slut på våra marker, men de flesta behöll nog en eller ett par stycken som minne av Monte Carlo. Hemfärden företogs i taxibilar, som med svindlande fart förflyttade oss till Nizza längs vindlande vägar.

Tunis och Kartago (3 - 4/11).

Svenske konsuln hade försökt skaffa rum åt oss i Tunis, men då det inte lyckades, ordnade det franska flygförbandet vår förläggning. Den blev li-

Här va' de
prima elfenbens-
varor!



Sudan:
En infödd
försäljare
i Khartum.



I'll cut my neck!
Inte ett enda
kopparmynts förtjänst
vid Profetens skägg!



Löjtnant Bengtsson
hos de sudanesiska
försäljarna i Khartum.

tet enkel, men vi fordrade ingenting, och under de två dagar vi var där gick det bra. Vi bodde i två rum i en kasern av helt annan beskaffenhet än vad svenska värnpliktiga är vana vid. I det ena rummet kunde endast ett fåtal få plats och i det andra skulle de övriga ligga. Vi låg trångt, och utöver sängar med moskitnät fanns inga möbler i rummet. Toaletterummet med fyra väggfasta handfat hade inte ens en spegel, men dylika behöver kanske inte fransmännen, eller också är vi nordbor allt för fåfänga.

Vi åt på förbandets sk officersmäss, som bestod av ett sämre logement med en bar i ena ändan av rummet. Tvärs rummet stod enkla långbord med stolar av enklaste beskaffenhet, och som borddukar tjänade omslagspapper. Maten bestod mestadels av bröd, leverpastej, en sorts bönor, något kött och vin. Tallrikar och koppar var förmodligen sköljda, men säkerligen ej diskade efter senaste användningen, och vi var nog tveksamma mer än en gång, om vi skulle våga äta på dem. Uppassaren, som tidvis skötte baren, hade mycket att göra och var ofantligt smutsig. Han var mycket vänlig och tillmötesgående men hade ju inga möjligheter att göra det trivsamt och behagligt för oss. I baren fanns det ganska mycket att välja på, från likör, konjak och franska viner till dadlar, fikon och marmeladbitar. Vi betalade till en början i dollar, men sedermera, när vi växlat, betalade vi med tunisiska francs. Man var överallt i Tunis skeptiskt inställd mot den franska francen, och det var sällan det gick att växla direkt från franska till tunisiska francs. Annars var värdet i svenska pengar detsamma, ungefär 3 öre per franc. På kvällen fick vi en chaufför och en buss till vårt förfogande och blev inkörda till staden, civilklädda.

Vägen in till Tunis kantades av skrotupplag, bestående av stridsvagnar, karosserier till bilar, bensinfat och flygplan, som skjutits sönder eller på annat sätt skadats. En amerikansk krigskyrkogård med stjärnbanéret hissat över tusentals vita kors påminde oss också om att kriget inte enbart ödelade materiella värden. Vid infarten till Tunis märktes ingenting, som tydde på en främmande världsdel. Huvudgatan var bred, bilar och spårvagnar fanns som i vilken annan stad som helst. Det var först när vi steg av bussen, som vi blevo medvetna om det främmande landet. Det var ett ofantligt myller av folk, mörkbruna och ljusbruna, araber och fransmän, som tränades på de förhållandevis breda trottoarerna eller satt och drack svart kaffe på trottoarserveringarna. Centrum av Tunis ser ut ungefär som en stad i Sverige, med riktiga stenhus och moderna affärer, men strax utanför huvudgatans kvarter börjar arabstaden, och där ser det annorlunda ut. Vi hade hört, att araber-

na i dagsljus är fredliga och hederliga, men att de, om tillfälle yppar sig, inte drar sig för att stjäla och råna.

För att undvika trassel och besvärligheter, gick vi alltid ett par stycken tillsammans, och undvek att visa att vi hade pengar i fickorna. Vi höll oss också den första dagen i närheten av den europeiska bebyggelsen, där vi bland annat prutade på tavlor hos en fransk tavelförsäljare och åt middag på en fransk restaurang. I gathörnen stod försäljare med jordnötter, päron, apelsiner och bananer och en sorts underliga frukter, som såg ut som äpplen. De hade skal, som var tjockare än apelsinens, och inuti fanns kärnan, som var stor som en paranöt.

Överallt luktade det rök, och kastanjer rostades över öppna eldar, medan man väntade. Araberna var klädda i röda fezer eller vita turbaner och hade mycket litet hår på huvudet. De var ganska runda i ansiktet och såg ut att må bra. Undantag fanns dock. Här och där såg man tiggare, som lemlästade av sjukdom eller enbart av vanan tog sig fram hasande eller krypande till de europeer, som såg ut att vara nya i staden. Vi blev antastade av många, och de flesta var nog sådana, som från tidiga år förtjänat sitt uppehälle på nämnda sätt. En stor del av bettlarna hade ögoninflammationer, som förmodligen orsakats av vitaminbrist eller smittosamma sjukdomar. De besvärligaste tiggarna var de halvvuxna bytingar, som följde efter oss hur länge som helst, tills de fick en slant eller en avbasning.

Att infödingarna inte är ärliga belyser följande exempel: För att göra upp en affär på ungefär 1000 franc måste vi växla ett antal dollar svart, och detta måste ske på gatan utanför. Då affären var klar, och sedeln kom in i ljuset, fick vi se, att växlaren givit svensken en 500-fr-sedel i stället för en 1000 fr-sedel. Emellertid fick vi tag i missdådaren och fick ytterligare 500 fr. Från tavelaffären kan följande noteras. Efter mycket prutande och gestikulerande hade vi slutligen kommit överens om ett pris för 3 oljemålningar och affärsinnehavaren hade just tänkt slå in dem, då vi passade på att åter titta på dem. Det visade sig då, att en av tavlorna utbytts mot en billigare, som vi tidigare hade prutat på, men ratat.

Det var fint väder och Medelhavet lyste omväxlande grönt och blått när vi kom ner till stranden från en brant väg, som gick genom den terrakottaröda strandbrinken. Vägen liksom stranden var genomskuren av breda fåror från rämnilar, som bildas under de häftiga men snabbt förbidragande regnbyarna. Vi badade i det härliga salta vattnet under en dylik skur, som endast varade ett par minuter. Stranden vid badplatsen vetter mot söder och ligger vid en vik, som går in till Tunis och är en stor havsvik till Medel-

Bishoftu -
flygfältet:
Överste Berg,
tekniker Hammenfors,
kaptén Aulén m fl.



Infödd försäljare
går till attack:
Kaptén Westdahl
tar skydd bakom
en äkta matta.

Bishoftu:
upphandling
av souvenirer.
(Westdahl,
Persson och
Rapper).



havet. Solen stod högt på himlen och gassade som en svensk sommardag i juli. På stranden höll ett fiskarlag på med att hala nät i land och vi inväntade med spänning resultatet. Tyvärr fastnade vaden i botten och kunde inte tagas loss med detsamma, så vi fick inte se, vad de fiskade. Många fotografier togs här nere och fiskarna liksom övriga tunisier poserade med synbar förtjusning inför kameran. Alldeles vid stranden låg ett hus med ett villalikhnande utseende, i vilket synbarligen flera familjer bodde. På gården lekte ett antal fransktalande barn, som till en början syntes rädda för oss. Emellertid var de nyfikna och vågade sig slutligen ända fram för att kika på oss. Det märkvärdiga var att de hoppade "hage" på samma sätt som svenska barn på våren.

På återvägen tittade vi på ruinerna efter den av romarna år 146 f.Kr. skövlade och förstörda staden Kartago, av vilken endast en del pelare och murar kvarstår. Förmodligen är platsen flitigt besökt av turister, ty så snart vi anlönt, kom en försäljare fram till oss och visade husgeråd och prydnader, som han ville sälja. Föremålen, sade han, hade han hittat vid utgrävningar i trakten, de var av romerskt ursprung. Huruvida detta var sant, kunde kanske diskuteras, men föremålen såg nog så riktiga ut för våra ögon. Från bussen kunde vi se ut över åkerfält, där enstaka hyddor eller hålor visade, hur den fattige tunisiern bor med hustru, barn och djur. Nakna barn, hundar och åsnor syntes ibland i virrvarret av ris- och halmhögar och korrugerad plåt. En del av befolkningen, både män och kvinnor, arbetade med uråldriga redskap och utmärglade dragdjur på åkrarna, till synes flitigt men förmodligen utan större resultat vad bearbetningen beträffar.

Vi var uppdelade i grupper och hade en danska som guide med oss och hon visste vad och hos vem vi lämpligen skulle handla. Till att börja med höll vi ihop i små grupper, men efterhand som dagen led och vi blev varma i kläderna, blev vi färre och färre i grupperna för att till slut gå två och två. Först kom vi in på en mycket smal gata, där vi trängdes med infödingarna och där affärsmän av olika nationaliteter anropade oss och visade sina varor på långt håll. Det fanns både greker, armenier och araber, som hade sina affärer vid denna gata, vilken inte är mer än 2-3 meter bred. Affärerna bestod av ett eller två rum och man kunde gå rakt in från gatan. I en av de första affärerna satt en silversmed och hamrade in tjocka silver- och koppartrådar i en mässingstallrik, medan andra göt silverplattor, som sedan bearbetades till armband och ringar. Vi handlade hela tiden med dollar och detta underlättade köpslåendet om varorna. Affärsmännen var mycket pigga att göra affä-

rer med oss på grund av vårt dollarinnehav och vi kunde ofta pruta ganska mycket av detta skäl. Ofta avslutades inte affärerna förrän ute på gatan, där infödingarna slutligen kapitulerade, då vi inte godkände deras priser och avlägsnade oss från deras affärer. Vi gjorde nästan alla våra uppköp på en enda gata och kom i flera fall tillbaka till en handlare, med vilken vi inte kommit överens tidigare, för att göra ett sista försök. Mer än en gång hände det att någon av oss dröjde sig kvar i en affär för att pruta ytterligare på en matta eller läderväska och fortfarande höll på att diskutera med innehavaren, när kamraterna kom tillbaka en timme senare. Den, som var ut hålligast, gick ofta segrande ur diskussionen och affären.

I arabkvarteren ham vi inte besöka så många gator, men dem vi såg slutade i trånga, mörka hussamlingar och var delvis överbyggda. En syn som vi inte glömmar i första taget utgjordes av en äldre arab som, sittande med ryggen mot en husvägg, undervisade en liten byting i den svåra skrivkonsten på en griffeltavla, som var lika stor som pojken. Vi fotograferade idyllen trots att det inte var riktigt ljust, men hoppades i alla fall få bra bilder att visa anhöriga. Det som gjorde största intrycket på oss och som förflyttade oss direkt till en saga ur tusen och en natt var åsynen av de mörkhyade fez- eller burmusklädda araberna, de trånga gränderna, den speciella doften i arabkvarteren och de sällan synliga, vitklädda, slöjförsedda kvinnorna.

Tripolis-Castel Benito (5 - 6/11).

Vi fotograferade infödingarna i grupper, ensamma och tillsammans med oss vita samt skrev upp deras adresser och namn för att sedermera skicka korten till dem. Vad för slags svartingar de var är svårt att säga, men färger fanns det intet att anmärka på och de liknade mest det folk vi längre fram kom i beröring med i Wadi Halfa.

Flygplatsen och personalen gjorde intryck av ordning och reda, och vi blev snabbt inkvarterade och omskötta på bästa sätt. Italienarna byggde flygplatsen före och under kriget. Någon lyx eller onödig utrustning finns inte, varken beträffande bostäder eller mässar. I sovrummen två sängar och stolar och i varje lägenhet två sovrum plus duschrumb, vilket senare kom väl till pass och flitigt användes den korta tid vi var där. Mässen med bar är inrymd i någon sorts "kanslihus", där även matsal finnes. För betjäningen på mässen och i matsalen svarade italienare, som förmodligen tillåtits att frivilligt stanna kvar för att arbeta, i stället för att skickas hem till Ita-

Bishoftu:

Etiopiska kadettskolan (t h).

Svenska hotellet.



Jakt-
parti-
led-
ning.



Sjön invid
hotellet.



En etiopisk
"drevkarl."



lien. Ett par tyska krigsfångar berättade, att de väntade på båtlägenhet hem till Tyskland sedan lång tid. De hade inte varit hemma på 3 år men hade tillåtelse att skriva 2 brev i månaden. Om dagarna tjänstgjorde de som någon sorts vakt inom kasernområdet men var endast beväpnade med en grov käpp. Många av krigsfångarna hade haft underrättelser från sina anhöriga, men flera visste inte, huruvida dessa anhöriga levde eller ej. Allesamman gjorde ett utomordentligt gott intryck, välputsade, strama och uppsträckta och vid gott humör trots allt. De sade inte nej till våra cigaretter.

Framför massen finns en liten trädgård med en fiskdamm, där några av oss filmades i färg av fanjunkare Tillberg. Vi hade klätt om oss och beräknade åka in till Tripolis redan tidigt på eftermiddagen. Per telefon beställdes hos italienska droskchaufförer i staden ett antal bilar, som vi trodde av normal storlek. Först tog det en evig tid, innan det kom någon bil, och sedan fann vi till vår häpnad och besvikelse att det närmast var en sorts "leksaksbilar" med plats för 3 personer, chauffören oräknad. Vi väntade ytterligare en timme på att de två första bilarna skulle återvända, men till sist lyckades vi skaffa en lastbil från flygförbandet, vilken körde resten av oss till staden. Priset för körningarna med droskbilarna hade av försiktighetsskäl bestämts på förhand, men det blev ändå en del besvär vid återkomsten på kvällen.

Vägen in till Tripolis var asfalterad och löpte som ett svart band mellan sanddynerna i öknen. Vi mötte mycket folk på kameler och åsnor, i karavaner och enskilt, alla på väg från staden, där varor avlämnats och andra inköpts. Någon ökstens schejk såg inte till men däremot strävsamma arbetande och fattiga beduiner och araber. Kvinnor såg vi endast sällan rida i karavanerna, men väl vid mannens sida för att hålla en orolig kamel, när vi passerade. Infödingarna såg inte särskilt vänliga ut. De blängde ilsket, då vi fotograferade dem eller då vi skrämde deras rid- och packdjur. Trots att vi var förhållandevis lätt klädda, var det ganska varmt även sedan solen gått ned, och i staden kunde man gå i shorts hela kvällen utan att frysa. Staden Tripolis har i centrum breda gator och förhållandevis höga vita hus, som gör ett rent och behagligt intryck. På torget var ett rörligt liv av bilar och åsnor eller mulor, vilka senare var till ytterlighet överlastade med säckar och plåtdunkar. Men hur tungt lass mulan än knogade på, så orkade den med en färgad gentleman ovanpå alltsamman, trots sina spinkiga ben. En del av oss gick till en amerikansk restaurant och en del gick ut

för att göra uppköp. Butikerna var ganska moderna, och innehavarna mestadels italienare, vilket emellertid inte hindrade oss att pruta på varorna. Italienarna förstod både tyska, engelska och franska och naturligtvis teckenspråket, som måste tillgripas, när det blev någon tvekan om vad vi ville. Vid 21-tiden for vi tillbaka till flygfältet.

Kairo - Almaza (7 - 8/11).

Från luften sett gav Kairo intryck av att vara smutsig och delvis omodern. Några höga hus i egentlig mening fanns ej och de flesta andra var byggda i smutsgult tegel, som under pågående koleraepidemi endast ökade stadens intryck av osundhet och smittofara. Emellertid fick vi sedermera höra, att koleran härjade bland de fattiga invånarna i deltaområdet och att hittills ingen europé i staden blivit smittad.

Som lunch åt vi den medhavda matsäcken medan vi fotograferade de egyptier, som såg riktigt orientaliska ut. Även bland dessa fanns det folk med mycket varierande hudfärg, åtminstone i ansiktet, och det var svårt att med ledning av färgen säga, vem som var egyptier och vem som var sudanneger. Minareterna, som syntes från flygfältet, samt gladorna och gamarna, som svävade över våra huvuden, var en ytterligare påminnelse om vår resa mot soliga och exotiska länder. Av svenske ministern, etiopiske chargé d'affair'n och flygplatsens läkare erhöll chefen en skriftlig försäkran om att förbändet ej varit i beröring med befolkningen under mellanlandningen i Kairo.

Wadi Halfa (7 - 8/11).

Vi åkte buss in till det 7 km avlägsna samhället, där hotellrum skulle finnas. Hotellet var en stor vit byggnad med palmer och exotiska växter runt omkring, belägen på själva nilstranden. Vi mottogs av värden, en egyptier, som tillika var passkontrollant. När han sett våra intyg från bl a svenske ministern, bekymrade det honom föga, att vi kom från kolerasmittat land. På grund av att det inte fanns rum på hotellet till alla, hänvisades hälften av oss till taket i det fria, där sängar hade placerats. Uppassningen skötes av färgade, som var klädda i långa skjortor med breda olikfärgade skärp, som angav deras sysselsättning och rang. De flesta förstodo engelska ganska väl och en del dessutom franska, men flera gånger fick vi helt andra saker än de vi beställde. Uppassarna skötte sig emellertid förvånansvärt bra och var vänliga och förekommande. Från Wadi Halfa skickade vi vykort och brev



Bishoftu-party
hos en svensk familj
(Frändén, Atlestam,
Magnusson, Brinkhagen,
Rapper m fl).



Strandbadet
i Bishoftu.



Några av jakt-
kamraterna.

Siesta i Bishoftu:
Frändén (t v)
och Brinkhagen.



Jätte-
kaktus
vid bad-
stranden.



och i hotellets samlingsrum beundrade vi en ödla, som skickligt klättrade på väggen högt uppe under taket. När det blev tid att gå till sängs var vi nog en smula tveksamma beträffande vår förmåga att sova ute i det fria. Temperaturen sjönk emellertid inte nämnvärt efter mörkrets inbrott, och det var endast svalt och skönt att sova på taket.

Lördagen den 8/11 väcktes vi tidigt på morgonen av fågelkvitter och igenkände bland alla exotiska fåglar den överallt närvarande gråsparven, som här nere är lika fräck och företagsam som hemma. De infödda började och slutade sin dag med andakt, och vi såg hur helvita skepnader både i kvällsmörkret och morgonljuset gjorde djupa bugningar med pannan mot marken, vända mot den ljusa himlen. Efter frukosten gick vi ner till Nilen för att försöka upptäcka och fotografera krokodiler. Vi såg emellertid inga, och en massa hundar, som tumlade om i strandvattnet, hyste tydligen inga farhågor för sina liv. Nilen är här ganska smal, strömhastigheten liten och vegetationen längs stränderna förhållandevis sparsam. Vi åkte buss till flygfältet och körde förbi en massa infödingsbostäder, som består av torkad lera och kospillning. Om bostäderna byggas för nära nilstranden, förstöras de, då floden svämmar över och vattnet tar med sig allt, som infödingarna ej lyckas föra i säkerhet.

Khartum och Omdurman (8 - 11/11).

I flygförbandets matsal åt vi lunch och drack en gul, besk, läskande dryck i ofantliga mängder. Uppassarna var sudaneser och hade sin vanliga nattskjorta och turban och ingenting annat på sig. På kinderna hade de liksom infödingarna i Wadi-Halfa, olika tecken tatuerade, vilka förmodligen visade till vilken stam de hörde. Den korta tid vi var i Khartum hann vi se åtminstone ett tiotal olika tecken, och ägarna var synbarligen stolta över dem.

Vi bodde två och två tillsammans och hade tillgång till dusch och badrum. För att i någon mån svalka våra upphettade kroppar duschade vi och ställde oss ute i det fria utan att torka oss. Emellertid blev detta en kortvarig avkylning, på ett par minuter hade solen och den varma luften torkat oss, och sen var det lika illa ställt. Vi klädde oss så svalt som möjligt och beredde oss på att åka in till infödingsstaden Omdurman. Denna ligger på västra och Khartum på östra flodstranden, och båda är belägna, där Blå Nilen och Vita Nilen möts. Blå Nilens källor finns långt söderut vid ekvatorn och Vita Nilens i abessinska höglandet. Vi fick sedan besked att

vi inte hade tillåtelse att lämna flygplatsområdet därför att vi varit i Kairo, och då chefen för Medical Department var svår att anträffa, fick vi stanna kvar på flygplatsen hela lördagen.

Naturligtvis var det ett hårt slag för oss, då vi väntat på detta tillfälle för att handla särskilt läder- och silversaker billigt. Emellertid fanns det ute på flygplatsen ett par infödingar, som för detta speciella tillfälle fått tillstånd att breda ut sina varor på tegelgolvet utanför matsalen. Det var speciellt en av dem, som vi kom bra överens med. Han var uppskattningsvis 45 år gammal, iklädd den vanliga skjortan, brunsvart i ansiktet, med intelligent ögon och skrattet i ögonvrån. Han var som ett barn i ordets bästa bemärkelse och vi såg honom aldrig förlora modet eller hoppet, då det gällde att övertyga kritiska svenskar angående en varas förträfflighet. Han kallade oss alla "my friend", och bland oss blev han kallad på samma sätt. Det var enbart ett nöje att göra affärer med honom, och vanligen då vi fått ned priset till hälften av det ursprungliga och han inte hade någon möjlighet att komma undan, åkallade han Allah under ropet: "Allah, Allah, I will cut my neck", medan han förde handen mot halsen. Den första timmen, medan vi väntade att chefen skulle få karantänbestämmelsen upphävd, handlade vi ingenting utan tittade endast på varorna. När vi sedan förstod att det inte skulle bli någon färd till staden, blev vi tvingade att köpa för att överhuvudtaget få något med oss hem. Det fanns damväskor och plånböcker av krokodil-, orm-, ödle-, gasell- och antilopskinn, elefanter, antiloper, lejon, bufflar och noshörningar i elfenben och ebenholtz. Vidare fanns det cigarettmunstycken, halsband, broscher och ljusstakar i elfenben, som var förfärdigade på enklaste sätt. De flesta varorna, särskilt väskorna, var i prima utförande och var förhållandevis billiga.

Det bästa sättet att handla var att lägga upp en hög av de saker, man ville köpa framför sig, lägga ett antal dollar på högen och slå sig ner och vänta, tills affärsmannen "My Friend" accepterade. Av de andra infödingarna handlade vi också en del, men de voro mer hårdflirtade och höll halsstarrigt fast vid sina priser. Vi satt kvar på massen till långt fram på kvällen och språkade med RAF-personalen, med vilken vi fick umgås trots karantänen.

Söndagen 9/11 åkte vi först till infödingsstaden Omdurman, där det rådde stor trängsel på gatorna och renhållningen lyste med sin frånvaro. Husen var låga, i allmänhet en våning, och vitkalkade. Gatorna var inte stensatta utan

såg ut som en sämre svensk landsväg. I silverbodarna, som vi huvudsakligen besökte, kunde man välja mellan allehanda smycken och diverse nyttoartiklar, såsom cigarettskrin och tallrikar. På återvägen från Omdurman åt vi supé på hotellet, där det fanns många européer bland gästerna.

Addis-Abeba och Bishoftu m m (11 - 16/11).

Vi åkte snart från fältet i Addis-Abeba till flygplanens bas Bishoftu. Staden eller byn består av en gata med lerhus och skjul av korrugerad plåt på båda sidor om den enda gatan, sammanlagt ett 40-tal hus. Ett stycke på andra sidan byn låg vårt hotell, tidigare marskalk Graziani's sommarresidens. Det ägs av en svensk och drives med tillhjälp av etiopiska uppassare. Hotellet liksom svenskarnas villor ligger på krönet av den branta stranden till en kratersjö, som har ett utmärkt badvatten och rikt djurliv. Vi in-kvarterades två och två på hotellet och hos svenskarna och var nog de enda gäster, hotellet hade just då. Ett 100-tal m från hotellet höll italienska arbetsledare med tillhjälp av etioper på med att bygga, sades det, ett sommarpalats åt kejsaren. De italienska arbetarna intog sina måltider på hotellet, så betjäningen hade ju något att göra även när vi inte var där, men vi förstod inte, hur företaget kunde bära sig.

Någon timme efter vår ankomst bjöds vi på välkomstlunch i all enkelhet. Där fanns svenske ministern Jarring med fru, etiopiske hälsovårdsministern, greve von Rosen med fru samt den svenska flygpersonalen med fruar. Solen gassade under lunchen och vi märkte först nu, hur högt den verkligen stod på himlen. I november, när det börjar frysa så smått hemma och solen knappast orkar mer än 10° över horisonten, hade vi solen 65° upp på himlen, och det var gassande hett trots att vi befann oss på en höjd, motsvarande Kebnekaises topp. På hotellet hade vi tillgång till dusch och bad och en härlig utsikt över sjön.

Vi tog plats på ett par jeepar. Beväpnade med gevär och pistoler körde vi ut på vägarna i närheten av byn och flygfältet. I bilens strålkastarljus kunde man då och då upptäcka ett par lysande punkter invid vägen. De tillhörde en hyena, ett piggsvin, en abessinsk katt eller en stor faraoråtta. Den sistnämnda påminner i storlek snarast om vår mård. De gamla egyptierna höll faraoråtten helig, emedan de trodde att den dödade krokodilerna och åt upp deras ägg.

Så fort ett par ögon dök upp i ljuset från bilens strålkastare, gällde

det att stanna, hoppa ur och skjuta så fort som möjligt, innan djuret försvann ur ljuskäglan. Hyenor träffade vi oftast på alldeles intill bostäderna, där de letade efter föda i avskrädeshögarna. Vi lyckades emellertid inte skjuta någon, men däremot fick vi tag i ett piggsvin och ett par harar.

Vi bytte sedan om till uniform och infann oss iklädda medaljerna i de stora tält nära flygfältet, som rests på morgonen. Där möttes vi av en österländsk prakt, som vi inte kunnat drömma om. På golvet låg äkta mattor, och på bord och väggar hängde blommor och flaggor i de etiopiska färgerna. Vid ena väggen fanns ett långbord, som dignade av olika rätter, frukt och vin. På en estrad i mitten av tältet satt kejsaren och kejsarinnan och intog ensamma sin måltid, medan de inbjudna satt vid småbord runt omkring. Där fanns allt man kunde önska sig, från helstekt gris till etiopiernas livrätt ingra med pepparsås och tesk och talla. De sistnämnda är ett slags homungsvin och homungsöl.

På grund av koleraepidemin i Egypten måste vi stanna kvar i Bishoftu tills vi undersökts av läkare och befunnits friska. Under fredagens lopp (14/11) upphörde karantänen och vi fick åka in till Addis, där rum beställts åt oss. Emellertid bodde en del av oss hos svenska familjer, som tog emot oss mycket vänligt och synbarligen var glada att få träffa landsmän. På kvällen inbjöds vi till minister Jarring på cocktailparty, där vi träffade de flesta etiopiska ministrarna, en hel del höga ämbetsmän och militärer samt de svenska arméofficerare, som tjänstgör som instruktörer i kejsarens garde.

Lördag 15/11 ägnades åt inköp i staden, som emellertid ej har så mycket att bjuda på. En del silversaker och "apmattor" fanns till överkomliga priser, men i övrigt är det mycket dyrare än i Sverige. Addis är inte någon storstad enligt våra begrepp, utan en blandning av europeisk bebyggelse och infödingshyddor. På gatorna och framför allt på "loppmarknaden" utvecklade sig ett brokigt liv. Vi kunde endast med svårighet smälta alla intryck, som trängde sig på oss under våra promenader. Över allt blev vi antastade av infödingar, som ville skjutsa oss i sina tvåhjuliga kärror, förspända med ynkliga hästkrakar, som de piskade i tid och otid. Temperaturen i Addis var behaglig på grund av den stora höjden över havet - c:a 2400 m - och det var aldrig varmare än det kan bli en svensk högsommardag.

På kvällen var vi bjudna till gardets officersmäss, där vi blev furstligt mottagna av bl a överstelöjtnant Assefa Ayene, som vi fö haft det trev-

ligt tillsammans med under hela nedflygningen. En del av oss deltog inte i festen utan var ute på jakt. Bl a ville man få tag i flodhästar, krokodiler och ödlor, men flodhästarna, som nattetid lämnar vattnet för att beta, hade redan gått tillbaka ut i den grunda sjön, när man nådde dit i gryningen. Krokodilerna såg man bara fotspåren av och av det planerade villebrådet upptäcktes endast en smaragdgrön ödla. Massor av apor, duvor och papegojor i alla regnbågens färger fanns det gott om, och när solen gick upp över sjön, bröts stillheten och tystnade av tjatter och pladder, böl och vrål från alla skogens djur. Växtligheten var nästan tropisk vid denna lilla sjö, ungefär 100 km söder om Addis. De spritt nakna infödingar, som man träffade på, hade ingen som helst aning om papperspengars värde, men förstod sig på silvermynt och cigaretter. En annan jaktgrupp under ledning av den etiopiske flygchefens äldre broder greve Björn von Rosen lyckades skjuta ett par stora svartvita gäss, som de medföljande etiopierna fick simma ut och hämta i sjön.

Det hela blev till sist ett kaleidoskop av nyttiga och utbildande, exotiska och intressanta intryck, som de deltagande svenskarna länge kunnat minnas med glädje.

K E J S E R L I G A E T I O P I S K A F L Y G V A P N E T .

För tre år sedan - strax efter det andra världskrigets upphörande 1945 - igångsatte etiopiska staten arbetet på att bygga upp sitt nya flygvapen. Det anspråkslösa flyg, som Etiopien tidigare ägt under sitt försvarskrig mot Italien 1935 - 1939, hade närmast haft karaktären av försök med sjuktransportflygning o d.

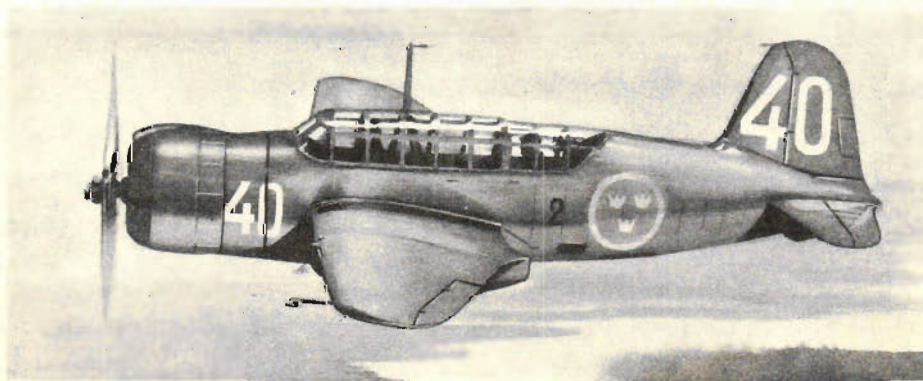
Bland annat på grund av tidigare kontakt med Sverige begärde man hjälp och bistånd från detta land med det nya etiopiska flygvapnets uppbyggnad, både i vad rörde ledningen, organisationen, utbildningen och materielanskaffningen. Till huvudstation för flygvapnet utsågs - som förut nämnts - B i - s h o f t u , c:a 50 km söder om Addis-Abeba. Vid där nu organiserad flyg-aspirant- och flygkadettskola är utbildningen i full gång, med hjälp av svenska instruktörer. Bishoftus läge är fördelaktigt ur klimatsynpunkt, sjö finns, järnväg och landsväg leder dit från huvudstaden.

Chef för Etiopiens flygvapen, med överstes grad, är som framgår av fö-

regående artikel den tidigare svenske civilflygaren greve C. - G. v o n R o s e n . Flygvapnets avsedda numerär motsvarar ungefär en svensk flygflottilj, men viss utökning är planerad. När italienarna utrymde landet blev en hel del byggnadsmaterial m m kvar på det 10-tal flygfält, som byggts under kriget. Åtskilliga stålkonstruktioner o d till hangarer har kunnat tillvaratagas och användas på nytt.

Den utveckling för Etiopiens flygvapen, som närmast är tänkt, strävar att skapa - förutom den redan existerande flygskolan m m - e n a t t a c k - d i v i s i o n , e n j a k t d i v i s i o n samt ett t r a n s p o r t - f l y g f ö r b a n d . För den förstnämnda divisionen finns flygplanen redan på platsen - de 16 st B 17-plan, som flögs dit 1947 av svenska flygare. Materielanskaffningen i övrigt har tills dato varit inriktad på köp av den svenska typen Saab 91 Safir för utbildning och vissa transporter. Vid flygskolan finns något 15-tal Safirer samt ett par andra skolflygplan, typ D H Moth och liknande. De blivande jaktplanen skall utgöras av sådana med kort landningssträcka.

Flygutbildningen, som följer svenska flygvapnets program i stort, omhändertas f n av tre svenskar, löjtnanterna E d f e l d t och E n g - z e l l samt fanjunkare M a g n u s s o n , samtliga med kaptens grad i etiopiska flygvapnet. För signalutbildningen svarar flygsignalisterna, fanjunkare B r i n k h a g e n och sergeant Å k e r l i n d , med kaptens respektive löjtnants grad. För den tekniska tjänstens ledning svarar svenskarna, överingenjören i etiopiska flygvapnet V i r v i n g och ingenjören E j n e r (f d F 4) samt 5 - 6 förutvarande mekaniker från svenska flygvapnet. Samtlig personal ur nämnda flygvapen, som anstälts i det etiopiska, beräknas komma att återvända efter fullgjorda uppdrag, i regel efter två års tjänst i Etiopien.



TIDS- OCH DISTANSTABLÅ FÖR B 17-FÖRBANDETS ETIOPIEN-FLYGNING 1947.

Dag	Lokal tid (omkr)	Ort m m	Distans km (omkr)	Flygtid (omkr)
30/10	1100	F 1 (Västerås) - start		
"	1300	F 10 (Ängelholm) - landning	430	2 tim
31/10	0730	" " - start		
"	1030	Amsterdam-Schiphol - landning	670	3 "
"	1400	" " - start		
"	1800	Marseille-Marignane - landning	955	4 "
1/11	1645	" " - start		
"	1745	Nizza - landning	185	1 "
2/11	-	Nizza - översyn före Medelhavet	-	-
3/11	1100	Nizza - start		
"	1410	Tunis-El Aouina - landning	810	3 tim 10 min
4/11	-	Tunis - översyn reservdelar m m	-	-
5/11	0900	Tunis-El Aouina - start		
"	1100	Tripolis-Castel Benito - landning	520	2 tim
6/11	0930	" " - start		
"	1315	El Adem (söder Tobruk) - landning	1020	4 "
7/11	0730	" " - start		
"	1015	Kairo-Almaza - landning	735	2 tim 45 min
"	1200	" " - start		
"	1600	Wadi-Halfa - landning	930	4 tim
8/11	0800	" " - start		
"	1100	Khartum - landning	695	3 "
9/11	-	Khartum - rastdag	-	-
10/11	0530	Khartum - start		
"	1000	Bishoftu - landning (50 km söder Addis-Abeba)	1040	4 tim 30 min

Summa distans: 7990 km.

" flygtid: 33 tim 25 min.

