



VI DRAR TILL KUWAIT

"LÄNGSTA KONVOJEN I FN:S HISTORIA"

Bakgrunden till att vi fick smeknamnet "Gasmaskbataljonen" var förstås det irakiska angreppet mot Kuwait, som inleddes den 2 augusti 1990. Sex dagar senare var invasionen ett faktum och Saddam Hussein installerade sin kusin Ali Hassan al-Majid – även känd som "Kemiske Ali" – som guvernör över det erövrade Kuwait.

Omvärldens omfattande protester ledde till att FN:s säkerhetsråd snabbt antog två resolutioner: en om att Irak omedelbart skulle dra tillbaka sina trupper och en om internationella sanktioner. När detta inte hjälpte antog rådet i november ytterligare en resolution, nummer 678, som ställde ett ultimatum till Saddam Hussein att de irakiska trupperna skulle lämna Kuwait senast den 15 januari.

På natten till den 17 januari inledde den USA-ledda alliansen sin attack mot de irakiska ställningarna under ledning av general Norman Schwarzkopf. Irak svarade i sin tur med att skjuta missiler mot mål i Saudiarabien och Israel.

Det här var det som Saddam Hussein döpt till "*The mother of all battles*" men kampen blev minst sagt ojämn. Fem veckor senare stod Irak som förlorare med uppskattningsvis 100 000 dödade soldater – mot drygt 100 för alliansen.

KORT DÄRPÅ FICK SVERIGE frågan om att bidra med trupp till en fredsbevarande styrka för att bevaka gränsen mellan Irak och Kuwait. Det var inget litet område – 15 kilometer på längden och 200 på bredden. Styrkan skulle också fungera som skydd för de närmare 300 observatörer, som stod redo att åka till Kuwait.

Från UNIFIL hämtades ett svenskt underhållskompani samt ett skyttekompani vardera från Fiji, Ghana och Nepal. Utöver detta ställde Danmark upp med två skyttekompanier, som var stationerade på Cypern. Det flögs även in en kanadensisk ingenjörbataljon med 300 minröjare, som landade i Kuwait ungefär samtidigt som huvudstyrkan från Libanon anlände.

Styrkan från Libanon leddes av en stab med svensk, finsk och irländsk personal. Till chef utsågs en av Sveriges mest rutinerade "gammelyxor", överstelöjtnant Rune Andersson från I 16, som hade erfarenhet från bland annat Cypern, Sinai och Kongo. Till chef för det svenska kompaniet utsågs förrådskompaniets chef, Kalle Andersson, som också hade rutin från flera utlandsmissioner.

- Att rekrytera personal har varit ett av de minsta problemen. Intresset har varit mycket stort bland de som finns kvar i Libanon på L 106, uppgav stab- och trosskompaniets chef Jan Söderberg för Swedcon News. Han var mannen som hade ansvar för att organisera den svenska delen av styrkan.



TÄTLÄGER. Kuwaitstyrkan övar på att resa tält på platån bakom HQ-huset. Tälten kom till användning redan under resan ner till Kuwait. Nedan: Swedcon News #7, 1991.



Nr. 7. Torsdagen den 2 maj 1991.

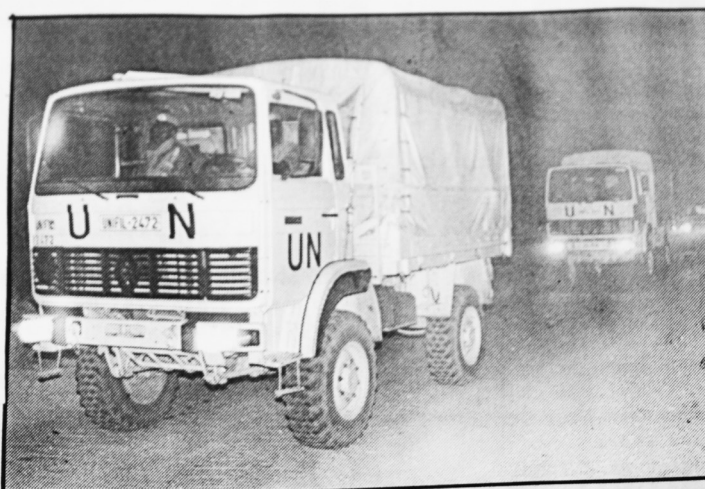
news

Onsdag 24/4-91: 03:30:

UNIFIL på väg mot Kuwait.

-Vi ligger rätt till nu, det har varit kaos nästan hela tiden, men nu ligger vi rätt. Jag tror det åtminstone. Klockan är kvart över tre på morgonen, onsdagen den 24 april. Löjtnant Pär Lindebert, chef supply platoon, håller en sista genomgång. En kvart senare ska den längsta fordonskolonnen i FN:s historia börja rulla de 175 milen mot Kuwait.

-Kommer vi bara igenom Rosh Haniqra, så tar vi oss till Kuwait. Fast om någon krånglar med min bil uppe vid gränsen, då vet jag inte vad jag gör.



158
Den försvunna lastbilen blir några timmar senare

Några minuter senare står vi en bit upp i

Efter några veckors förberedelser kom så marschordern, olägligt nog precis när transportkompaniet var på väg att rotera hem. Det innebär att ett gäng nyanlända soldater knappt hade hunnit komma till Naqoura förrän det var dags att packa lastbilarna och köra iväg mot öknen i vad TT beskrev som "den längsta fordonskolonnen i FN-styrkornas historia. En fem mil lång rad lastbilar som ska köra de 175 milen till samma ställe".

- Det kommer att bli en mycket ansträngande resa. Vi följer oljeledningarna i öknen och det kommer att bli fruktansvärt varmt, förklarade Rune Andersson för TT inför avresan.

Han lyfte samtidigt fram att han hade med sig flera veteraner från Sinai, som hade erfarenhet av att jobba i ökenklimat. Å andra sidan visste ingen vad som väntade när de kom fram till Kuwait, förutom öknen och hettan. Det var orekad mark och det skulle bli tufft.

- Det är klart att det kommer att bli besvärligt, inte bara med värmen och bristen på vatten. Vi har ju också problemet med minor och blindgångare som ligger kvar i terrängen. Men vi har med oss 35 svenska ingenjörssoldater som är utbildade på minröjning, konstaterade Rune Andersson.

Ingenjörkompaniets uppgift var att bemanna en pluton, som skulle röja minor, bygga posteringar samt börja bygga upp logistiken för kommande förband. Plutonen skulle stå stand-by med 48 timmars marschberedskap och invänta klartecken att nu var det dags.

Svenskarnas insats beräknades pågå i maximalt 30 dagar, vilket innebär att gänget förväntades återvända till Libanon innan den 21 maj, när det var dags för ingenjörskompaniet att åka hem till Sverige.

EN EFTER EN BOCKADES kompaniet av på en lista, om de var beredda att åka med till Kuwait, vilket de flesta var. Ingenjörplutonchef Fredrik Nord utsågs fullt naturligt till chef över den tillfälliga plutonen med maskingruppchef Stefan Larsson som ställföreträdare.

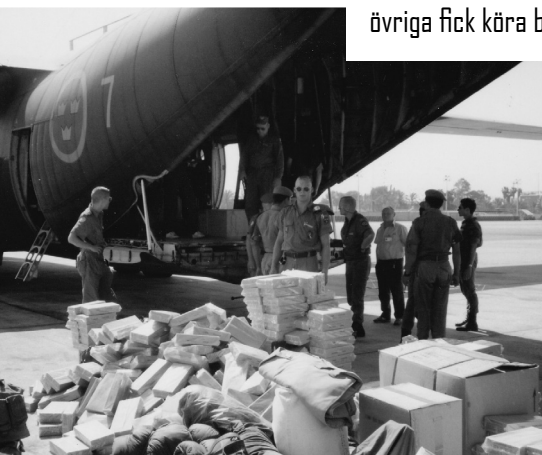
En förtrupp med bland annat Nord, sjukvårdspersonal och ett "mine clearing team" med hunden Pluto fick flyga Hercules, övriga drog nitlotten att köra bil den långa vägen via Israel, Jordanien och Saudiarabien. När den långa karavanen lämnade Libanon bestod den av över 100 fordon, vilka delades in i två konvojer. Stefan Larsson fick uppdraget att leda den andra och hålla koll på 64 bilar och lastbilar.

Tack och lov hade Stefan fått ut en ny Toyota Land Cruiser som var utrustad med air condition.

- När båda konvojerna stod sida vid sida på den libanesiska sidan för att rulla över kom Rune över till mig och tyckte att det var orättvist att jag



TASK FORCE. Dags för den tillfälligt sammansatta plutonen att påbörja den långa resan till Kuwait. Förtruppen drog vinstlotten och fick flyga, övriga fick köra bil fyra dagar genom öknen.



hade en ny och bättre än vad bataljonschefen hade. Jag var nöjd med min och var inte sugen på ett byte, konstaterar han nöjt.

Luftkonditioneringen till trots blev det som väntat en lång och krävande resa där det stundtals var svårt att leda konvojen.

- Det blev ett långt dragspel, omöjligt att hålla ihop.

Gränspassagen gick oväntat smidigt, men vid ett tillfälle i Israel tappade konvojerna kontakten med varandra, vilket gjorde att konvoj nummer två körde fel och tvingades vända, vilket förstås tog sin lilla tid.

- Längst tid tog det att komma in i Saudi från Jordanien, där stod vi still i flera timmar. Även vid gränsen till Kuwait tog det tid.

Första övernattningen blev i ett tomt Röda halvmånen-läger i Jordanien. Andra natten tillbringades i Saudiarabien, där bilarna ställdes upp som en vagnborg med läger i mitten, där tält, stolar och bord lastades av från lastbilsflaken.

- Det var svinkallt på natten. Kontrasten mot värmen dagtid var brutal.

- Ambulansen hade både bandspelare och utvändiga högtalare, så vi spelade Roxettes "Joyride" som revelj.

Någon GPS fanns inte i bilarna. Om något gick snett bestod livlinan istället av en satellittelefon med parabol, som fick fällas ut och riktas mot himlen för att ringa till FN i New York och fråga om vägen. Men i regel var det lätt att hitta. Vägen genom den saudiska öknen var spikrak och följde en pipeline och för det mesta rullade det på som det skulle – bortsett från att några nepaleser krockade och att någon lyckades fylla diesel i några bensinbilar.

EFTER FYRA DAGAR nådde den långa karavanen målet i Doha Bay, ett par mil utanför Kuwait City, där styrkan installerade sig i en hangarliknande förrådsbyggnad med tältsängar, tätt uppställda på golvet.

- Samma dag som vi kom fram till Kuwait City gick det ett larm för att det hade smällt, minns Stefan. Det visade sig vara civila, som samlad in kvarlämnad irakisk ammunition och råkat hittat en blindgångare.

Det blev några utmanande veckor i Kuwait. Vissa dagar gick det knappt att se för att luften var full av sand eller rök från brinnande oljekällor.

- Jag var en av få från vakt, om inte den enda, att åka till Kuwait med jeep med all det innebär, som var en helt otrolig upplevelse med brinnande oljekällor, vakna helt svart av sot och olja som kom från luften, se amerikanerna med all deras utrustning och till och med McDonald's längs med vägen, minns Lars Andersson:

- Det hände mycket där som man idag reflekterar på. Som att köra en 24 meter lång MACK-lastbil med släp till Irak, då jag knappt kört en vanlig bil



KARAVAN. Efter samlingen i Naqoura gav sig den långa karavanen i väg mot Kuwait. Första natten tillbringades i Jordanien, andra i Saudiarabien.



med släp." Mister Andersson, do you have driving license... Yes.. Perfect, take that truck and follow us..."

- Det var ammunitionseffekter och utlagda minor överallt. Vi levde på combat rations och "flygplansmat" i fyra veckor. Det var flera av oss som blev magsjuka. Några låg med dropp för att de var uttorkade i den 40-gradiga värmen. Som varmest hade vi 52 grader, säger Stefan Larsson.

- Det var många som blev dåliga. Jag låg själv ganska illa därän i 3-4 dagar med hästfeber, helt utslagen, inflikar Fredrik Nord.

- Sista kvällen fick vi äta buffé på ett hotell i Kuwait City. Vi åt så vi höll på att storkna, satan vad vi tryckte i oss, svältfödda som vi var och trötta på "flygplansmat", fortsätter Stefan Larsson.

Men det var inte bara maten som var en utmaning i Kuwait. Lika viktigt var att hålla vätskebalansen genom att dricka i bästa fall ljummet vatten. Stefan Axinge minns den tillfälliga euforin som uppstod när det plötsligt vankades öl på förläggningen:

- Ett gäng hade kommit förbi engelsmännens PX och köpt en låda öl. Väl tillbaka i Doha springer jag in med ölen högt över huvudet, i triumf, och kallar alla att smaka! Det tar tio sekunder när alla slitit till sej en burk och öppnat innan det blir tyst. Tyst i två sekunder innan alla skriker i avsmak. "Ölen" var nån alkoholfri maltsörja som smakade engelskt landsortsdike – typ. Jag höll på att åka på kompanistryk efter den kollektiva besvikelsen...

FÖRTRUPPENS VINSTLOTT att slippa köra genom öknen visade sig inte heller bli någon gräddfil. Redan vid lastningen av Herculesplanet visade det sig att 1314-ambulansen från Jwayya var för hög för att gå in i planet.

- Personalen ombord fick tömma däckerna på luft, då gick den in med tre centimeters marginal, berättar Fredrik Nord.

Det visade sig sedan omöjligt att landa i Kuwait på grund av rök från brinnande oljekällor. I stället dirigerades planet om till Cypern.

- Kändes lite märkligt att vända, när vi var så taggade.

Att landa på Larnaca iklädda uniform och med ett plan fullt med vapen och ammunition och stridsutrustning var också en upplevelse.

- Såg väl ut som att vi kom från yttre rymden när vi kom fram till passkontrollen, som vi gick rakt igenom utan att visa något papper eller någonting, skrattar Fredrik.

Övernattningen skedde på ett lyxhotell, som FN lyckats boka upp trots kort varsel. Det blev även en kväll på stan i Ayia Napa, fortfarande iklädda uniform, mot löfte att vara hela och rena och nyktra nästa morgon när det var dags att göra ett nytt försök att flyga till Kuwait.

Under natten vände vinden så att oljeröken inte längre skymde sikten