

En israelisk krigshjälte

Text: Bertil Krokstedt

Bearbetning och kommentar: Klas Östman

Flygkaptenen Bertil Krokstedt fraktade vapen till Israel under uppladdningen för självständighetskriget 1948. När kriget rasade som hetast undsatte han en inringad israelisk arméstyrka i Negevöknen. Men det var inte de första historiska händelser han såg från insidan: Jagarkatastrofen i Horsfjärden 1941 hade inträffat direkt under honom.

BERTIL KROKSTEDT föddes 1916 på Gotland där hans släkt bott sedan urminnes tider. Han växte upp bland båtar, fiskare och lotsar och efter realexamen i Visby läroverk blev han radiotelegrafist i flottan 1933. Där tjänstgjorde Krokstedt i fem år på olika ubåtar, innan han tog studentexamen och anställdes vid flygvapnet 1939, där han placerades i sjöflygflottiljen på F2. Det hade bara funnits en gotländsk marinflygare före honom, hans farbror Carl-Gustaf Krokstedt, som störtade i Ålands hav 1918 tillsammans med flygbaronen Carl Cederström. Själv hävdade Bertil Krokstedt att hans släkt bestått av idel strävsamma gotländska sjörövare, innan den förföll till att i stället utöva det prästerliga kallet.

Nedärvd läggning eller ej – de följande utdragen ur Krokstedts minnen visar en ganska ovanlig förmåga att sammanträffa med äventyrligheter. De ger också märkvärdiga ögonblicksbilder från ett nära förflutet som håller på att blekna bort ur vårt gemensamma minne: beredskapstiden, med den fortfarande ouppklarade sprängningen av svenska flottans jagare i Horsfjärden 1941, civilflygets uppvaknande efter andra världskriget och, i synnerhet, Israels självständighetskrig 1948.

I dagens opinionsläge förefaller svepande fördömanden av Israel vara en närmast obligatorisk ritual för offentliga debattörer: bara graden av hetta skiljer förkastelsedomarna åt. Då kan det vara speciellt intressant att gå tillbaka till konfliktens ursprungår. Bertil Krokstedt befann sig alldeles bokstavligen i händelsernas centrum. Texten inom citationstecken är en bearbetning av två efterlämnade föredragsmanus från mitten av 70-talet.

”1941 på hösten hade jag, som ung kadett vid flygvapnet, min tjänstgöring på Ladugårds Gärde hos flottans flygavdelning. Vår huvudsakliga uppgift var att följa de handelsfartyg som samlades vid Landsort varannan dag och sedan gick i konvoj på svenska vatten i höjd med Ölands

norra udde, skyddad av en eller flera jagare från kustflottan och minst ett flygplan försett med bomber för ubåtsbekämpning.

Under en av våra övningsflygningar över Horsfjärden inträffade den omtalade jagarolyckan då tre av våra jagare exploderade och brann och sedan sjönk. Jag var förare på ett av flygplanen i en tregrupp och vi övade låganfall mot ett av pansarskeppen som låg till ankars på Horsfjärden. Efter andra anfallet steg vi i svag vänstersväng och på ungefär 400 meters höjd reste sig plötsligt en eldpelare högt över våra huvuden, omedelbart följd av en fruktansvärd tryckvåg, som formligen kastade iväg alla tre flygplanen i sidläge. Hur långt var omöjligt att avgöra, kanske bara 10 meter, men det kändes som 100.

Vi blev alla tre fullt sysselsatta med att försöka ta oss ur det uppkast av skrot och metalldelar som tycktes försmörka himlavalvet omkring oss och över oss. Vi tre piloter såg inget som helst samband mellan vår flygning och olyckan, eftersom vi inte hade några bomber ombord och dessutom inte vid något tillfälle under övningsflygningen hade passerat över olycksplatsen.

Hundratals människor hade från marken varit vittnen till vår flygning och olyckan och nästan samtliga hade däremot åsikten att flygarna varit orsaken. Det fanns till och med ett vittne vid krigsrätten, som intygade att han sett ett av flygplanen dyka ner på jagaren Göteborgs däck och exploderat. Ett vittne hade också sett hur ett cigarrformigt föremål, med taggar på, hade lösgjort sig från ett av flygplanen och exploderat på jagaren. Krigsrätten blev en evighetsprocess som pågick i flera år. Man hade från början tio teorier om olycksorsaken. Den ena teorin ena efter den andra måste avfärdas och när krigsrätten lades ner och handlingarna hemligstämplades, fanns bara tre stycken kvar.

VILDA RYKTEN

Den första var sabotage, den andra var så kallat fingertrubbel med torpederna på jagaren Göteborg. Det var

från Gotland

nämigen bevisat att den första explosionen inträffade på Göteborg genom att tre stridsladdade torpeder exploderade samtidigt. Vid tillfället hade en underofficersklass om 9 man under ledning av en officer samlats runt trippeltuben för instruktion om torpedernas handhavande. Samtliga i gruppen dödades naturligtvis omedelbart, så ingen kunde vittna om vad som egentligen förekom.

Den tredje teorin var att något löst föremål tappats från något av flygplanen och träffat en av torpedernas stridsspetsar. Denna teori var mycket långsökt och inte den minsta lilla nit eller bult saknades på något av flygplanen. Inte heller saknades något av markmekanikernas verktyg, som möjligen skulle ha kunnat kvarglömmas ombord. Ingen av de överlevande från jagarna hade sett flygplanen passera mitt över fartygen. De vittnen som hade sett flygplanen passera över, stod alla på ett sådant avstånd och i en sådan vinkel, att vittnesmålen blev värdelösa. Inte heller tidpunkten för explosionen stämde med tidpunkten för vår eventuella överflygning.

Gruppledaren, då löjtnanten i flygvapnet Lasse Rydberg, yttrade sig lite vårdslöst till en tidningsman. Han sa, att hade jag haft en bomb ombord, hade jag varit orsak till olyckan, då hade jag omedelbart tagit min tjänstepistol och tagit livet av mig. Några dagar efteråt var ryktet i full gång. Som en löpeld spred den sig över landet, att gruppledaren hade skjutit sig på sitt tjänsterum på kvällen och att hela affären tystats ned för att inte spridas till krigförande nationer så dom fick reda på vilka dåliga flygare och vilket dåligt material det fanns vid svenska krigsmakten. En svensk tiger.

Så sent som i november 1973 träffade jag en helt okänd man på en utlandsresa, som när han hörde att jag varit marinflygare under kriget, talade om att han legat

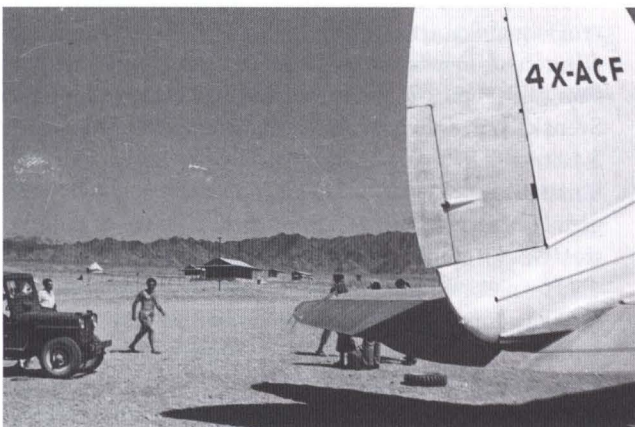
som värnpliktig på en av flottans båtar på Horsfjärden 1941. Han berättade i dramatiska ordalag om Horsfjärdsoolyckan och om flygarens självmord 32 år tidigare. Jag tvingades korrigerera honom på vissa punkter, bland annat att Lasse Rydberg fortfarande levde i allsköns värld som överstelöjtnant i flygvapnet.

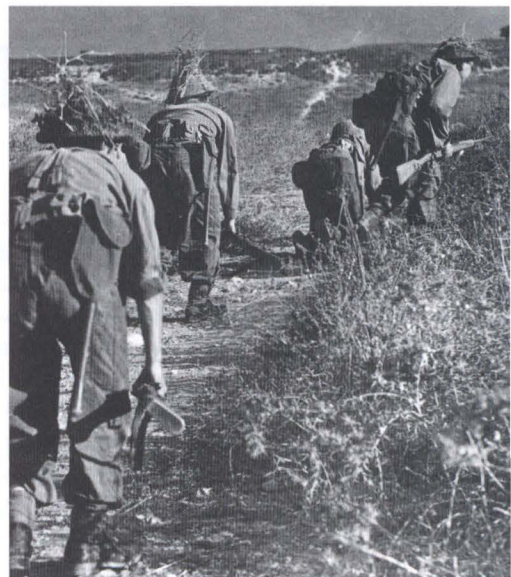
RÖDA ARMÉNS SKRÄCK

År 1943–44 blev jag frikallad ett år och tillträdde en tjänst som flygstyrman vid Aerotransport där jag flög DC-3:or inom Sverige. När kriget var slut 1945 erbjöds jag en kaptensbefattning och ingick i en tremannadelegation som sändes till Paris och så småningom till Frankfurt för att av amerikanerna inhandla överskottsflygplan från kriget.

Det var en ganska dystert upplevelse att vandra omkring bland ruinerna i det totalt sönderbombade Frankfurt. Stadens samtliga broar över floden Main var sprängda och för fem pfennig kunde man låta sig ros över till andra stranden i båt. Vi fick våra begagnade DC-3:or och våren 1946 öppnades en flygfraktlinje Stockholm-Köpenhamn-Basel-Paris-Bryssel-Amsterdam-Stockholm två gånger i veckan.

Det var alltid fantastiskt besvärligt att på den tiden få fram uppgifter om flygfält, radiofyrar och frekvenser. Dessutom fungerade inte de internationella väderleksnäten nämnvärt effektivt. Jag höll på att råka illa ut en gång när jag skulle flyga ner en svensk handelsdelegation till Berlin. Jag skulle landa på Tempelhof och flyga vidare till Neapel. Delegationen skulle avlämnas i Berlin och avhämtas av ett annat flygplan från Scandinaviska Aero följande dag. Det hade inte landat något svenskt flygplan där på flera år. Av amerikanska militärer i Stock-





holm fick jag en enkel skiss av fältet och frekvensen på en radiofyr, som skulle vara placerad i inflygningsriktningen på landningsbanan. Min telegrafist lyckades aldrig komma i förbindelse med Tempelhof, men radiofyren gick starkt in på radiokompassen.

Det var dåligt väder och jag hade inte sett marken sedan vi startade på Bromma. När vi inte fick kontakt med Tempelhof var jag beredd att vända och gå tillbaka till Hamburg, men upptäckte plötsligt en molnklugg och såg ruinerna inunder mig. Jag cirklade ner över radiofyren och landade enligt den militära planeringsskissen. När jag hade landat och bromsat upp planet upptäckte jag plötsligt att jag inte alls kände igen Tempelhof sedan jag var där fem år tidigare. Jag hann inte reflektera många sekunder förrän en motorcykel dök upp framför planet. I sidovagnen satt en löjtnant i Röda Arméns uniform och pekade på mig med kulsprutepistol. Det visade sig att den olycksaliga radiofyren veckan innan flyttats från Tempelhof till Schönefeldt, Röda arméns militära högkvarter i Europa.

Vi lästes in i en barack tillsammans med våra passagerare och det tog fyra timmar innan vi fått tag i någon av cheferna för att få tillstånd att "hoppa" över till Tempelhof. Det tillståndet fick vi aldrig, men passagerarna stuvades in i ett ryskt militärfordon och förpassades över till den amerikanska sektorn. Självt fick jag vänta ytterligare några timmar innan jag vänligt men bestämt ombads att snarast försvinna ur deras åsyn.

Något lättade startade vi och landade på natten i Neapel. Jag sände omedelbart ett telegram hem om den olyckliga omplaceringen av radiofyren. Mina passagerare skulle hämtas följande dag på Tempelhof. Mitt telegram kom inte fram i tid, så en kamrat till mig hamnade mycket riktigt åter igen på Schönefeldt. Vad ryssarna sa den gången finns tyvärr ingen bandupptagning på men man påstår att det aldrig varit så nära att saltgruvorna i Ural hade fått svensk arbetsförstärkning."

MYSTISK VÄRVNING

I december 1947 hade Bertil Krokstedt anlänt till Rom under en flygning för Skandinaviska Aero AB, där han

varit anställd sedan några år. Han tog in på stamhotellet Flora.

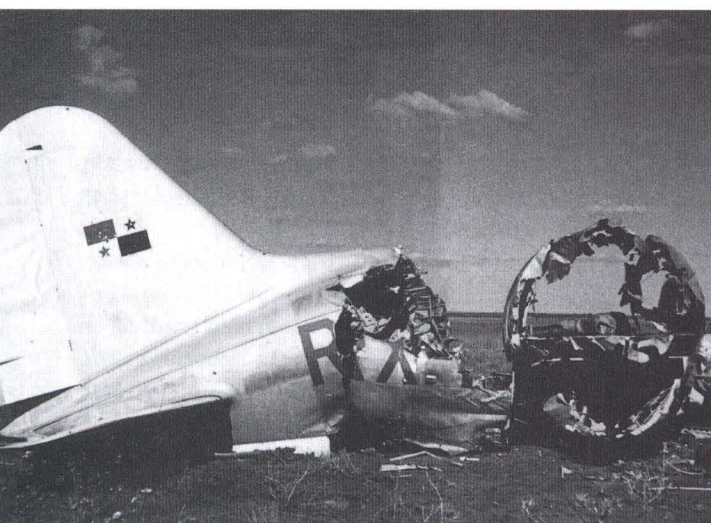
"I Hotel Floras bar har under åren åtskilliga besserwissers benat upp svårlösta politiska knutar. Det är emellertid tvivelaktigt om några större världsproblem i verkligheten har kunnat lösas i rökmolnen över hotellets bardisk. Alltnog, den kvällen gick jag, som så ofta förr, ner i baren för en drink och en stunds avkoppling i den internationella miljön. Hade man tur kunde man träffa Hemingway, Ali Khan, kung Faruq eller någon annan av tidens stora playboys, som hade mer eller mindre fasta grepp om cocktailglasen.

På barstolen intill mig satt en mörkhyad man, som tilltalade mig på engelska och erbjöd mig pilotjobb i Palestina – det land som fem månader senare skulle bli staten Israel.

Eftersom jag inte visste något om den nya nationen och dess framtidsprojekt, och dessutom hade ett omväxlande och intressant arbete i mitt flygbolag i Sverige, reflekterade jag knappast på erbjudandet. Våren 1948 bildades, som bekant, SAS – Scandinavian Airlines System – genom att de nationella flygbolagen i Sverige, Norge och Danmark slogs ihop. Skandinaviska Aero, som till 100 procent ägdes av de svenska stor-rederierna, Svenska Lloyd, Svenska Amerika Linjen, Transatlantic, Svea med flera, hade på något år blivit en betydande konkurrent till de tre statsunderstödda nordiska flygföretagen. När nu SAS bildades, tvingade man rederierna att trots SAA:s goda ekonomi avveckla företaget.

För oss anställda kom uppsägningen som en blixt från klar himmel. Verksamheten vid SAA trappades ner under våren –48 och personalen lämnade efter hand den sjunkande skutan.

Klockan sju en majmorgon väcktes jag plötsligt av



Undsättningen av de inringade israelerna var svår. Flera plan kraschade på den improviserade landningsbanan i Negevöknen.



meddelas. Fastän aldrig ordet Israel nämndes, förstod jag ju att det gällde transporter dit, men varifrån det skulle ske var fortfarande ett stort frågetecken.

FLYGBAS ZATECH

Jag återvände till Stockholm, skrapade ihop de tre flygbesättningarna och fick sedan vänta i fjorton dagar på ett livstecken från min kontakt på Birger Jarlsgatan innan jag försågs med ett dussin enkla flygbiljetter till Prag för avresa nästa dag. Det enda som meddelades – förutom att ordet Israel aldrig fick nämnas varken till utomstående eller inom gruppen – var att tjeckoslovakiska visa väntade oss i Prags centrum och att en man skulle ge sig till känna där.

När vi klev ur vid bussterminalen i Prag möttes vi av en äldre man, som antingen inte kunde eller ville tala annat än tjeckiska. Han tycktes endast kunna två tyska ord: "Autobus fahren". Han skjutsade oss nu med sin "Autobus" till ett hotell, överlämnade ett kuvert med motsvarande 12 x 50 SEK och försvann lika tystlåten som han dykt upp. Inget hände sedan på en vecka, utom att autobusmannen återkom en gång om dagen med ett kuvert med pengar och försvann. När han den sjunde dagen lämnade sitt kuvert, visade det sig att han hade förstärkt sitt tyska ordförråd med ytterligare två ord:

'Autobus fahren – ohne Bagage!' Vi fördes alla tolv till ett av Prags största hotell, där översta etaget helt hade ockuperats av Jewish Agency. Jag fick samtala med ledaren för världsorganisationen, med kodnamnet Dr Joseph, och några dagar senare fördes vi med tåg till Zatech, längst upp i Böhmen.

I Zatech mottogs vi av en ny autobusman, som körde oss från stationshuset tvärs över stadens torg, ungefär 50 meter, och stannade framför entrén till Hotel Stalingrad. Det förra namnet, Grand Hotel Kaiserhof, skyttade fortfarande ovanför porten. Här hade nu samlats judar från hela världen, mest amerikanska flygare från andra världskriget. Man drack öl och berättade flygarhistorier om mirakulösa räddningar ur brinnande flygplan, om rymningar ur tyska fångläger eller om nödlandningar i Burmas djungler.

en mer än vanligt ilsken telefonsignal. – Bryssel söker Captain Krokstedt! En anonym engelsktalande person meddelade att jag under dagens lopp skulle infinna mig en trappa upp, på en viss adress på Birger Jarlsgatan i Stockholm, fråga efter en man med det och det namnet och av honom få vidare order. Jag svalde ett par gånger och frågade vem rösten tillhörde och vad det hela överhuvudtaget rörde sig om – 'Rösten tillhör den som Ni för ett halvår sen tog en drink med på Floras bar i Rom. Resten kommer att förklaras på angiven adress. Good Day!'

Det var med en viss spänning jag ringde på Birger Jarlsgatuadressen den morgonen och frågade efter den man, som telefonrösten uppgivit. Han kom så småningom till dörren, men visade sig helt oförstående – han kände ingen, som hade med flyg att göra i Palestina – han kände ingen i Bryssel och var över huvud taget negativ till allt. Jag kunde ju emellertid återkomma vid klockan 15, så skulle han tills dess undersöka saken.

Klockan 15 hade läget helt förändrats. Det visade sig att den anonyma telefonrösten tillhörde en Mr. Federman."

Yehukitel (Xiel) Federmann arbetade som vapenköpare för Haganah, det vill säga de underjordiska militära styrkor som lydde under Jewish Agency. Denna var då de palestinska judarnas inofficiella regering.

"Federman ville nu träffa mig påföljande kväll klockan 21 på Café Continental i Geneve. Jag inställde mig full av förväntan på avtalad tid och plats. Så småningom kom en helt främmande man fram till mig och påbörjade förhandlingarna utan att presentera sig. Kunde jag skaffa fram tre besättningar, som utan skolning kunde flyga Curtis Commander (världens då största tvåmotoriga flygplan)? Vad vi skulle transportera, varifrån och vart vi skulle flyga, kunde tyvärr inte för närvarande

Några kilometer utanför Zatech hade tyskarna i slutskedet av kriget byggt ett flygfält. Det skulle nu komma att brukas som bas för vapentransporterna till Israel. Ett veritabelt berg av vapen- och ammunitions-lådor hade staplats upp intill landningsbanan. Uppställda på rad stod 21 stycken Messerschmitt 109, före detta tyska jaktflygplan. Våra transportflygplan var i pampig himmelsblå färg bemålade med 'Lineas Areas Del Panama Sociedad Anonima' – LAPSA – och dessutom en stolt vajande panamaflagg på sina blänkande stjärter.

OPERATION ZEBRA

Jag gjorde ett par starter och landningar med en Curtis Commander och ägnade sedan resten av dan till att försöka lära mig flygplanets konstruktion och egenskaper. Tyvärr fanns ingen som helst handbok att tillgå, men flygplanet var ju egentligen endast en förvuxen DC-3:a, så det skulle nog inte bli några problem. Nästa morgon ansågs jag färdigutbildad och startade på första flygningen till Israel. Ett av Messerschmittplanen hade med fällda vingar stuvats ombord på Curtissen; dessutom tog vi fem ton vapen- och ammunitions-lådor. Jag fick order att flyga till Israel och att efter mörkrets inbrott avlämna min last på flygfältet Ekron söder om Tel-Aviv.

Flygningen skulle om möjligt utföras under radiotystnad. Enda tillåtna mellanlandningsplats för tankning var Ajaccio på Korsika där flygplatschefen var fransk jude och kände till spelet. Jag fick ett kuvert med 500 dollar i småsedlar och en pistol – en säkerhetsåtgärd i händelse av nödlandning på mindre vänskapligt sinnad landningsbana! I loggboken uppgavs det att flygplanet var lastat med glasvaror från Böhmen samt ett sportflygplan – allt avsett för Kejsar Haile Selassie i Addis Abeba. Flygningen blev helt odramatisk och vi avlevererade vår last enligt tidtabell. På Ekron mottogs vi som om vi vore Olympens gudar och en festmåltid hade forslats ut från någon av guldkrogarna i Tel-Aviv, 'to the swedish gentiles'.

Under tiden vi smorde kråset, tankades flygplanet på nytt och innan soluppgången var vi åter i luften med kurs på det lilla undangömda flygfältet i de böhmiska bergen. Operation Zebra pågick därefter oavbrutet med tre–fyra plan per natt till de sista dagarna i augusti, då all personal evakuerades från Zatech. Strax innan hade emellertid något hänt i Ajaccio och mellanlandningarna stoppades där. Man hyrde då in sig i Jugoslavien, i Nicsic, på gränsen till Albanien. Det har sagts att president Tito erhöll 250 000 goda amerikanska dollar för varje landning som gjordes på Nicsic. Det blev emellertid inte så många kvartsmiljondollarlandningar innan Operation Zebra avslutades. Men en ny uppgift fanns för oss svenskar i Israel.

OMRINGADE

Läget i Palestinakriget de sista dagarna av augusti -48 var i stort sett följande:

När Israel blev förklarad för en självständig nation den 20 maj reagerade den arabiska världen med våldsam opposition, och den nyfödda staten med i runt tal en halv miljon invånare låg på sin självständighetsdag i krig med Egypten, Transjordanien, Syrien, Libanon och Irak med en total folkmängd på över 70 miljoner människor. Övermakten var förkrossande stor om man därtill tar i betraktande att förhållandet mellan Israel och det brittiska imperiet var ganska spånt. Landet stod utan krigsmakt och utan utrustning. En del underjordiska rörelser från den brittiska tiden trädde officiellt fram i ljuset och bildade underlaget till den arme som inför världens förvånade ögon stoppade upp den arabiska övermakten. FN:s medlingskommission, under ledning av Folke Bernadotte, lyckades få till stånd ett tio dagars vapenstillestånd i juli.

Medlingsförslaget godtogs inte av någon part och kriget blossade åter upp i full styrka på alla fronter, när stilleståndstiden hade löpt ut. I slutet av augusti lyckades elitförband från Arablegionen slå en kil söder om linjen Tel-Aviv – Jerusalem ända ut till Medelhavet. Israel var avskuret i två delar och en armé på 10 000 man befann sig isolerad i Negevöknen i söder utan förbindelse med huvudstyrkan. Negevområdet var i fara och hela nationens vara eller icke vara stod på spel. Landets räddning den gången blev en ny luftbro – Operation Dustball – där det gällde att undsätta den isolerade armén i Negev.

Operation Dustball startade den 1 september och pågick i tjugosju nätter. Mat och vatten, vapen och ammunition, bensin och sjukvårdsmateriel flögs nu ner i öknen och lastades ur på en i all hast iordningställd landningsbana. Underlaget på banan var någon slags torkad lervälling, som virvlade upp vid minsta beröring och redan efter första landningen såg både folk och maskiner ut som doppade i vetemjöl. Längs färdvägen låg två arabiska luftvärnsbatterier med strålkastare, men förmodligen bemannade med helt otränad personal. Några träffar behövde därför aldrig befaras. Arabernas flygstyrkor saknade nattjakt och så fort solen gått ned kunde flygningen utföras relativt ostört tills solen åter rann upp över Transjordaniens berg.

KRASCH OCH SABOTAGEFÖRSÖK

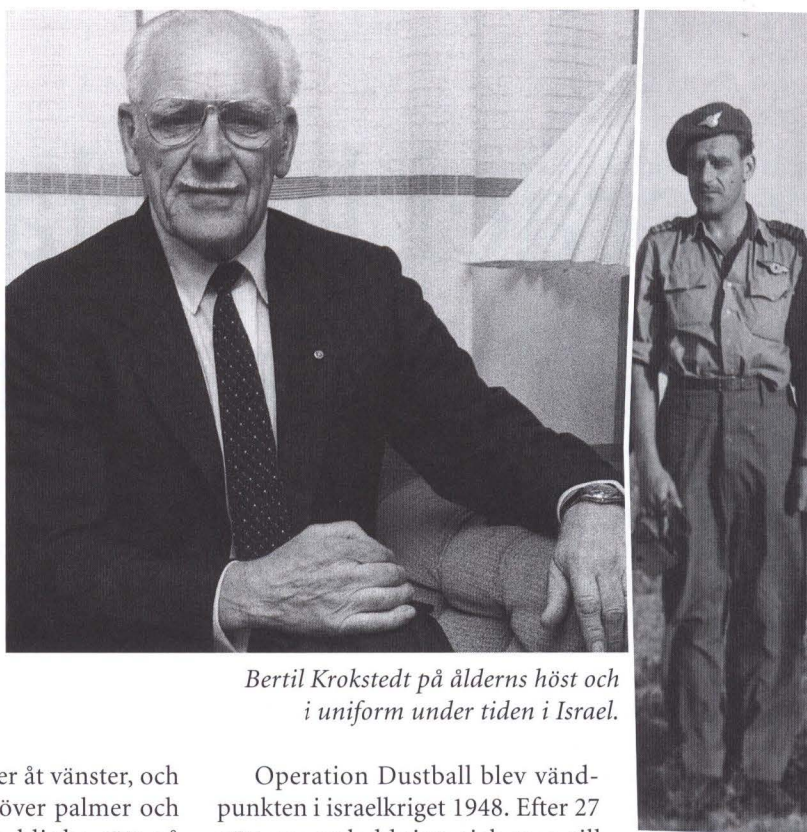
Jag råkade ut för en ganska besvärlig situation en natt, just med anledning av det virvlande dammet på Dustball. Jag hade lämnat min last i Negev, startade på nytt och just kommit upp på höjd med kurs på Ekron, då plötsligt vänstermotorn stannade. Det fanns ju ingen anledning till panik – jag hade 2400 meters flyghöjd, tomt flygplan och endast 18 minuters flygning till landnings-

platsen. Jag flöjlade vänstermotorns propeller och fortsatte. Efter att ha fått landningstillstånd på radio, dundrade jag ned landningsstället och begärde ”full flaps” av min co-pilot.

När jag kom in över landningsbanan, upptäckte jag plötsligt, att jag hade gjort en total felbedömning. Första delen av landningsbanan låg nämligen insvept i tät dimma, som ingen hade sett vare sig från luften eller från marken. Om jag hade följt landningen, och tvingat ner flygplanet, hade jag med största sannolikhet i hög fart fortsatt ut i bebyggelsen bortom banändan med ty åtföljande katastrof. Jag fick fullgas på högermotorn och fick upp landningstället. Innan jag hann trimma om sidorodret, hade jag svängt 30 grader åt vänster, och svepte nu fram på 10–15 meters höjd över palmer och apelsinträd, när plötsligt det började blinka rött på instrumentbrädan – shalom !

Jag kan inte påminna mig att jag någon gång har upplevt tystnaden så totalt som när den vrålände högermotorn plötsligt stannade. Jag minns bara att jag såg taket på ett tvåvåningshus framför mig i skenet av landningsstrålkastarna, lyfte försiktigt 20 ton stål och lättmetall över takåsen, sköt ifrån mig spaken och landade på buken mitt på en sandgång i en grönskande apelsinlund. Planet kanade 40 meter på buken längs sandgången, varefter det lade sig till ro helt oskadat så när som på ett par inböjda propellerblad och ett par avbrutna antenner. Det visade sig senare, att luftintagen var igensatta av den torkade lervällingen från Dustball, som hade kvävt motorerna – den ena först och den andra sen.

Några dagar efter nödlandningen blev jag vittne till ännu en dramatisk händelse i Dustball. Vi hade lossat vår last och hade just fått grönt ljus för att starta motorerna, då vi hörde skottväxling längre bort i startriaktionen. Vi fick åter rött ljus och efter en stund kom en jeep uppkörande längs landningsbanan fram till flygplanet. En död arabisk soldat i vit burnus låg bakpå jeepen. Han hade i nattens mörker smugit sig in för att placera en landmina på banan men i sista stund upptäckts av israeliska vakter. Han hade en landmina under kläderna och en silverdolk i bältet. Dolken överlämnades nu till under-tecknad som en liten erinran om alltings förgänglighet, eftersom jag förmodligen hade kommit till Allah, kanske till och med före den modige araben om han upptäckt hade fått placera ut sin landmina på banan. På knivbladet ser man en inetsad devis ur koranen, som lär betyda: ”Tänk på dina medmänniskors välfärd”.



Bertil Krokstedt på ålderns höst och i uniform under tiden i Israel.

Operation Dustball blev vändpunkten i israelkriget 1948. Efter 27 natters uppladdning gick man till blixtoffensiv och arablegionen drevs tillbaka upp i Jordaniens berg. Operationen leddes av två utanför Israels gränser helt okända män, nämligen Izak Rabin och Moshe Dayan. Ingen av dem hade någon större utbildning i krigföring men deras hemgjorda strategi var, lika framgångsrik som 1956, 1967 och 1973.

Den lilla byn Zatech i Tjeckoslovakien fick jag aldrig återse. Flygfältet Ekron lär ha inkorporerats i staden Tel-Avivs höghusbebyggelse och där landningsbanan i Negevöknen byggdes 1948, ligger idag ett kollektivjordbruk med konstbevattnade, grönskande åkerfält så långt ögat når.

En ny generation har vuxit upp i landet, en generation, som sett följderna av ytterligare tre förödande krig och vill leva i fred med sina grannar, men som förmodligen aldrig får uppleva den dag, då hälsningsordet shalom verkligen får sin ursprungliga innebörd – nämligen fred.”

Bertil Krokstedt skulle under sin tid i Israel komma att ta del i ytterligare en luftbro, operation Flygande mattan, då 40000 jemenitiska judar flögs ”hem” till Israel under mycket besvärliga förhållanden. Han återvände till Sverige 1951 och arbetade bland annat under 15 år för bolaget Transair. Under den tiden flög Krokstedt för FN:s räkning i Kongo och genomförde också, ännu en gång under beskjutning, undsättningstransporter till utbrytarstaten Biafra under det nigerianska inbördeskriget. När han slutade som pilot 1969, för att bli svensk flygchef på Sterling Airways, hade han avverkat 19000 flygtimmar. 1990 tilldelades Bertil Krokstedt staten Israels speciella utmärkelse, ALEH, för dem som kämpat i självständighetskriget. Han dog i slutet av förra året.