

Charter till Gambia och Saga

Bertil Hardings memoarer, del II

I första delen av Bertil Hardings memoarer fick vi berättelsen om hur han startade charterresor till Kanarieöarna. Efter några år fortsatte han vidare till Gambia och byggde även där upp en reseverksamhet som ledde till de första charterresorna med svenska turister. Det hela började med att han ombads att lägga upp en reseplanering till Senegal. I juni 1965 reste han därför till huvudstaden Dakar för att starta detta arbete. Så här berättar han själv om hur det gick till:

Arbetet som låg framför mig var ett rent rutinjobb. Jag satte omedelbart igång med att besöka olika hotell, restaurangföretag och bussbolag, för att genom avtal och preliminärkontrakt lägga grunden för den planerade verksamheten. På mindre än en vecka var alla kontrakt och papper klara och jag förberedde mig på att återvända till Las Palmas och vidare till Stockholm.

En tidig måndagsmorgon packade jag mina papper och tillhörigheter och lade mig därefter på sängen för att vänta på bussen som skulle ta mig till flygplatsen. Jag var glad och lycklig att få komma iväg och hem till Sverige. Jag ville inte förlora en dag mer än nödvändigt av den svenska sommaren. Medan jag låg där och drömde om björkar och hödoft, ringer telefonen och en röst meddelade att flygbolaget Mauritania Airlines var so sorry, men jag var överbokad på denna flight och kunde räkna med att flyga först kommande torsdag. Det betydde att någon viktig potentat dykt upp och tagit min plats. Sådant hände ofta på den tiden här nere i flygtrafikens barndom då flygmaskinerna började överta kamelkaravanernas uppgifter.

Nedslagen av meddelandet gick jag ner i matsalen för att trösta mig med lite frukost. Den enda person som satt där var en amerikan som jag visste också bodde på hotellet. Han var på affärsresa och skulle också ha flugit till Las Palmas denna morgon med samma plan som jag, men blivit "avkastad" av samma orsak som jag. Han var arg som ett bi och domderade och gick an, för han hade viktiga affärsmöten planerade i Madrid nästa dag. Efter en kvarts missnöjesbombardemang sa han: "Mister Harding, what in the hell shall we do?"

Ganska omgående kom vi fram till vad beträffande möjligheterna att flyga ut från Dakar, fanns ingen annan än att vänta till torsdagen. Efter en stunds intensivt funderande kom jag fram till två möjligheter. Antingen tar vi en båttur till Kap Verde, eller om inga båtar går dit, hyr vi ett litet sportplan i Dakar och flyger runt i Västafrika under tre dygn. Vi hade båda flygcertifikat, visade det sig. Sagt och gjort. Efter frukosten ringde vi hamnkontoret för att höra om det fanns någon båtförbindelse med Kap Verde. Tyvärr. Det var länge sedan dessa öar hade någon sådan förbindelse med Dakar. Sedan blev det Air Senegals tur ute på flygplatsen. Dakars Flygklubb hade två mindre plan. Oturligt nog stod ett inne för teknisk

översyn och det andra var utchartrat till en djurpark i östra Senegal.

Med bil i Västafrika

Så var det med den saken. OK, då hyr vi den bästa bil vi kan få tag på och kör en runda i för oss okänt land, föreslog jag. Vad som helst, bara inte sitta och glo i Dakar som på den tiden inte hade mycket att bjuda besökare på som bara ville hem. Barry, som min amerikanske olycksbroder hette, hade inget att invända. Inom en kvart stod vi på ett Renaultkontor som, förutom försäljning, i mindre omfattning även sysslade med uthyrning. Vi valde en bil som såg någorlunda funktionsduglig ut, betalade deposition och bad om en vägkarta för att hjälpligt kunna leta oss fram. Detta visade sig vara en alltför optimistisk begäran. Sådana extravaganser och dyrbarheter kunde företaget icke tillhandahålla. Det enda exemplaret som fanns över Västafrika var det som satt på kontorets vägg. Vi studerade densamma ingående. Vi såg en stor väg som gick norrut till Mauretanium och en som gick söderut till Casamance samt en mindre längs en järnväg till det mystiska landet Mali i öster. Vid ett ställe nära orten Kaulack delade vägen på sig och en gick mot en stad vid kusten som hette Bathurst. Bathurst bytte år 1973 namn till Banjul, och blev huvudstad i Gambia, men det visste vi ju inte då.

Eftersom ingen av oss hade något emot en baddag, frågade vi på kontoret om möjligheterna att resa dit, men fick svaret att vi skulle be Allah bevara oss från den hålan. Det var bara en infödingsby med hyddor och plåtskjul längs leriga stränder. Resten var sumpmarker, flugor, febrar, malaria och krokodiler. "Men Ziguinchor då?" undrade vi. "Jo det var annat det", fick vi till svar. Det var pärlan i södra Senegal. En storstad i den vackra, spännande Casamanceprovinsen. Vi bestämde oss för Casamance. Jag gjorde på ett kuvert en vägskiss från kartan på väggen i kontoret som jag stoppade på mig, och så var vi redo för avfärd.

Jag hade observerat att Barry var storkonsument av feta cigarrer och bestämde att No Smoking skulle gälla i bilen under färden, men med rökpauser när åtrån efter en av rökgranaterna blev outhärdlig. Han såg ett ögonblick ut som om han stod inför en exekutionspatrull, men accepterade då jag sade att jag hellre körde ensam än med en storrökare i bilen på en sådan färd. Exakt klockan 12 rullade vi ut ur staden i östlig riktning, mot det okända spännande Afrika, på en bred betongväg med hopp om en schön och bekväm resa. Vi hade bestämt att inte äta lunchen i Dakar utan i någon av de stora platserna på kartan, som M'Bour eller Kaulack. Vi hade inte tagit med oss något att dricka. Vare sig öl eller vatten eftersom vi tog för givet att det i orter som var markerade med två ringar på kartan måste finnas både mat och dryck, trodde vi!

Den breda asfaltvägen tog plötsligt slut och vi fick snart erfara att permanentade vägar på fem meters bredd på kartan i bästa fall bara var en två meters krackelerad asfaltsremsa. Man måste lämna denna remsa med högra hjulparet vid varje möte och ibland med bågge, för här kördes efter "nävarättens" principer, störst går först. Lastbilar och bussar tog sällan hänsyn till en liten personbil, i synnerhet om de upptäckte att den kördes av en främling.

Vi körde och körde, mil efter mil genom ett landskap som närmast kan beskrivas som ett tomt ökenområde med buskvegetation och enstaka träddungar. 120 km/tim. på den asfalterade mittsträngen och 100 mindre när vi tvingades lämna den. Utmed vägkanterna fanns gott om halvmeterdjupa hål efter både årets och tidigare regnperioders erodering. När molnen ibland spricker upp under regnperioden här nere kan det bli hett som i en bastu. Detta inträffade nu och törsten började bli olidlig.

Äntligen, efter en evighet med strupar pipande och väsande av torka, steg den stora staden Kaulack upp vid horisonten som en hägring ur det eviga slättlandet. Här låg paradiset! Snart skulle vi vältra oss i delikatesser och bada i källarsvalt öl. Vi visste att där fanns ett bra hotell som drevs av ett franskt par.

Men, – fasa och elände! Hotellet var stängt för säsongen. Regnperioden! Turismen har ändrat på det nu, men på den tiden var ingen vettig vit man ute och reste under den. Vi for runt i staden, men här fanns bara couscous med flugor och karamellvatten.

Nu började det bli allvar. När jag tittade på min hemritade karta, insåg jag med en obehaglig känsla i magen hur långt det var till Ziguinchor. Vi frågade en libanes i en liten butik om han visste om det fanns något ställe där man åtminstone kunde få något att dricka. Han trodde sig veta att under en bro strax söder om staden hade en fransman öppnat en liten restaurang. Vi gav oss genast av och lyckades efter mycket letande och frågande hitta den "franska restaurangen" under en viadukt. Den var öppen! Att kalla den för restaurang var nog att ta i. Det var snarare ett kombinerat gatukök och butik. Ägaren var där, men istället för att fråga vad vi önskade, beklagade han sig och lät meddela att han hade stängt.

Jag trodde Barry skulle få ett epileptiskt anfall. Han hade blivit vindögd och alldeles vit under solbrännan. Tydligt observerade också butiksinnehavaren att en av kunderna höll på att tупpa av. Han förklarade att inte skulle få sitt tillstånd att hålla öppet förrän den 1 juli, alltså om fyra dagar. "Om jag säljer en endaste öl före den dagen riskerar jag mitt tillstånd och då är jag slut som barägare", förklarade han. Då brast det för Barry. På äkta franskt maner kastade han sig raklång över bordet och bad stönande ägaren att skänka honom en öl: "Jag betalar 10 dollar för ett par öl, bara ni vill skänka oss dem", snyftade han och trevade efter plånboken. I jämförelse med den tämligen småväxte fransmannen skulle nog både jag själv och framförallt den kraftige amerikanen kunna bli ett verkligt hot om situationen tog en sådan vändning.

Om det var tanken på en sådan utveckling som fick honom att teckna åt oss att följa med vet jag inte, men väl inne på vad som verkade vara kontoret, plockade han fram fyra kalla Tuborg Export och ett par croissanter. Jag är i normala fall inte särskilt förtjust i öl, men aldrig någonsin, vare sig förr eller senare har en öl smakat mer himmelskt än vad denna gjorde i ett rum under en viadukt, 3 kilometer söder om Kaulack.

Barry ville köpa en hel back öl, men så mycket vågade fransmannen inte "skänka" bort. Det kunde bli razzia och kontroll efter vårt besök. Det var nämligen på modet att försöka avslöja utlänningar med att överskrida bestämmelserna och sedan pressa dem på hutlösa böter och hot om indragna tillstånd. Fyra öl på bordet och fyra att stoppa under skjortan var

vad han vågade sträcka sig till.

Barry nedkallade Allahs och alla andra stora andars välsignelse över fransmannen så länge han levde, lämnade över några stora dollarsedlar, varpå vi fortsatte mot färjan vid gränsen mot dagens Gambia. Det var med en helt annan känsla vi nu körde vidare. Vi var otörstiga, mindre hungriga och temperaturen dräglig, för solen hade passerat zenit. Livet hade återvänt, tack vare fransmannen. Barry tände sin femtioelfte luftförorenare och muttrade att han aldrig i sitt liv gjort av med så många fina cigarrer på så kort tid och fått i sig så erbarmligt lite rök, vilket jag gratulerade honom för.

Trafiken var betydligt glesare här ute i vildmarken, så vi fick för det mesta ha den asfalterade mittsträngen för oss själva, varför vi räknade med att hinna med färjan som enligt rykten skulle gå 19.00. I tropikerna kommer natten som om man drar ner en rullgardin och innan man hinner säga "god natt", är det becksvart. När detta skedde var vi halvvägs till färjan och när vi tände strålkastarna, upptäckte vi att bara en fungerade hjälpligt. Samtidigt drog det ihop sig till tropiskt regn igen, vilket gjorde att jag blev tvungen dra ner farten till hälften. Av erfarenhet visste jag att bland det svåraste med afrikansk bilkörning, är att i tid upptäcka en svart man på en svart asfaltväg i en svart tropiknatt i hällregn, med defekta bilstrålkastare. Självfallet blev vi inte överraskade att färjan gått när vi kom fram. Nästa skulle gå om ett par timmar så vi utnyttjade dem till att försöka sova en stund.

Vid färjeläget passerade vi utan att märka det gränsen till Gambia. Regnet öste ner, ljuset var ynkligt. Eftersom det bara var högerlyktan som fungerade fick jag hålla till höger för att urskilja vägkantens gräs och buskar som syntes bättre än själva vägen. Genom vindrutan såg jag nästan ingenting men Barry som satt på högra sidan och spanade ut genom sidofönstret, skulle varsko om någon person, ko, elefant, vildsvin eller krokodil dök upp. Att korsa Gambia skulle inte ta mer än en dryg timma och sedan var det inte så långt till Casamancefloden, räknade vi ut. Vid floden låg sedan staden Ziguinchor med det sköna hotellet Aubert och väntade på oss.

Färden började nu bli alltmer spännande tyckte vi. Inte så mycket bekymmer längre och nu visste vi ju var vi var. Här var Afrika som vi tyckte det skulle vara, tropikregn och ren djungel vissa bitar. Vägen övergick efterhand från asfalt till grusväg. Jätteträd, lika grova som vägen var bred, skymtade här och där. Överallt lyste vilddjursögon i den täta vegetationen. Grupper av vildsvin som rotade på vägen flydde storögda in i bushen med svansarna i vädret. Enstaka gaseller och andra mindre djur följde samma väg.

Jag tittade då och då på kilometermätaren medan vi skumpade fram på den slippriga, alltmer leriga grusvägen, och efter drygt en timme väntade jag få möta lite civilisation igen i form av någon tullstation eller så, men inget sådant syntes till. Vi borde vara vid Gambias södra gräns vid det här laget. Kanske hade vi passerat tullen med någon sovande tullman, utan att ha märkt det. Jag sade till min färdkamrat att vi nog snart skulle vara framme Ziguinchor i Senegal vid Casamanceflodens strand. Färden gick vidare i natten. Mil efter mil, och jag började på allvar undra varför inte den stora floden dök upp. Vi kunde väl inte ha kört fel? Det fanns ju i stort sett inga andra vägar att välja på när man skulle korsa Gambia.

Inte en enda människa och inget fordon mötte vi heller vi kunde fråga om vägen.

När klockan började närma sig midnatt var floden plötsligt där. Men den hade ju en lång bro! Någon sådan hade inte funnits på den stora kartan i Dakar. Sådana detaljer på landsbygden brydde sig förstås folk i storstaden inte om. Men staden då? Hade man plockat bort den också utan att man kände till det i Dakar? Vi körde över bron och på andra sidan upptäckte jag en tavla där det stod att bron var byggd under kriget av brittiska trupper. Jag sa inget till min kamrat, men var ändå ganska säker på att inte ha kört fel. Trots det började en aning om motsatsen sakta få fäste i mitt huvud.

Jag hamnar i Gambia

Regnet hade upphört igen och vi kunde se stjärnor på delar av himlen. Sedan gammalt visste jag att man kunde se Karlavagnen vid vissa tider på dessa sydliga breddgrader. Kunde jag hitta Polstjärnan skulle jag genast veta åt vilket håll vi var på väg. Jag stannade där terrängen var öppen och spanade efter den; och där var den. Mina aningar besannades. Vi var på väg rätt västerut, mot havet och Atlanten och den "eländiga" staden Bathurst med sina träsk, febrar, hyddor, krokodiler och sumpiga stränder.

OK, gjort var gjort och det var bara att fortsätta nu. Vi fick försöka hitta natthärbärge i Bathurst och fortsätta imorgon. Jag förklarade läget för Barry och medan vi körde vidare försökte jag klara ut hur i h-e vi hamnat på denna väg. Jag kom till slut fram till en rimlig förklaring samtidigt som vi mötte kvällens första bil. Den körde i vänstertrafik. Vi var alltså i Gambia!

Här har vi nu förklaringen till hur denna bilfärd så kuriöst ledde till att Gambia blev ett semestermål för svenska soldyrkare. Hade jag tänkt på att Gambia hade vänstertrafik när vi lämnade färjan i Mansa Konko, hade kanske Gambia varit "oupptäckt" ännu idag. Efter färjan fortsatte jag nämligen intet ont anande att köra högertrafik i vänstertrafiklandet Gambia. Som redan nämnts, höll jag i mörkret och i det dåliga billjuset nära vägens högra sida. Utan att märka det vek jag av mot väster i korsningen vid Mansa Konko istället för rätt fram på vägen mot Ziguinchor i Senegal. Hade jag kört vänstertrafikkörning, hade jag naturligtvis hållit oss kvar på den avsedda vägen och så småningom hamnat i Senegal.

Så såg vi plötsligt ljus. Ett ljus. Två ljus. Flera ljus. Gatljus, trottoarer och hus i rader. Detta måste vara en hallucination p.g.a. trötthet, hunger och törst. Månen som kommit fram gav ett trolskt sken över det hela. Vid infarten låg några imponerande och vackra byggnader som senare visade sig vara The Gambia High School i Bathurst. Vi körde tysta in i "hallucinationen" utmed en lång gata med både tre- och fyravåningshus. Vi frågade en nattvandrare efter Atlantic Hotel och fick besked att det skulle ligga på nästa parallellgata utmed stranden. Försiktigt körde vi in på den för att inte skrämman bort känslan av överklighet vi känt i samma ögonblick vi körde in i staden efter den vådliga färden vi befunnit oss på.

Vita imponerande byggnader. Trädgårdar med sprakande blomprakt runt gamla vackra gröna hus i kolonialstil. Havet till höger om oss badade i silverglittrande månljus och gav en

”Tusen och en natt”-stämning över det hela. Så dök det upp ett par stora grindstolpar, översållade med julrosor och bougainvillea över vilket det hängde en stor skylt: Atlantic Hotel. Vi var framme. Det var minsann ingen liten hydda vi kommit till, utan en magnifik, fullt modern skapelse av stål, betong och glas. Ovanför de tjocka glasdörrarna till entrén stod det: ”Wellcome”.

Jag kände på dem. De var verkliga och gled upp med ett sordinerat ”pling”. En liten vänlig svart man kom fram och frågade om vi önskade rum. Jo, det ville vi, och mat också om det var möjligt, vilket det tyvärr inte var eftersom kocken gått hem redan kl. 23, men han lovade att försöka fixa något. Eftersom det var ”off season” fanns det lyckligtvis gott om lediga rum, med tanke på Barrys erbarmliga cigarrer.

Efter en välbehövlig dusch och en läcker måltid bestående av ett stort fat mango, en frukt jag aldrig tidigare smakat och som fortfarande är min favorit, – den är både mat och dryck – var tröttheten som bortblåst. Från min balkong såg jag en strand i månskenet nedanför hotellet. Den lyste vit och sträckte sig i en båge långt, långt bort mot söder. Jag kunde inte vänta. Jag var tvungen att gå ner och känna på den.

Det var som jag trodde. Inte alls någon lera och träsk, utan den mest fantastiska fina vita sand jag någonsin sett. Från havet rasslade en sval bris stilla i de sovande kokospalmernas blad. I det ögonblicket förstod jag, att vad som sagts om Bathurst i Dakar var lögn från början till slut. Om den berodde på okunnighet eller gamla stammotsättningar vet jag inte, och lär väl aldrig få veta heller. Det kunde kanske ha lyckats om jag inte ”kört fel”, men omständigheterna, eller om det var ”ödet”, ville annorlunda. Innan jag somnade sent omsider, var jag klar över att jag förmodligen funnit det perfekta paradiset för frusna nordbor under de kalla solfattiga månaderna där hemma.

Redan kl. 7 följande morgon var jag uppe och körde runt till olika platser för att, utsövd och med klara ögon i dagsljus, se om ”paradiset” motsvarade nattens intryck. Men, fanns det över huvud taget ett flygfält i detta bortglömda land, vilket ju var en av de viktigaste förutsättningarna? Mina tvivel visade sig ogrundade. Det fanns en flygplats och den höll t.o.m. måttet för våra DC 6:or och 7:or. Därmed var saken klar. Jag hade funnit vårt nya turistmål.

Det var alltså på detta viset jag ”hittade” Gambia. Emellertid träffade jag en man en gång som hade en helt annan uppfattning om den saken. Vid ett tillfälle ett par år senare på ett av president Jawarras ofta förekommande gardenparties, med en del utländska ministrar och diplomater, bad presidenten mig berätta hur jag ”upptäckte” Gambia. När jag slutat, sade en av de utländska gästerna: ”Well, mr Harding, det synes mig som om ni fann Gambia ’by an accident’”, varpå jag genmälde, att det var nog precis vad som hände. Det kom snabbt en mycket bestämd protest från en annan gäst, Gambias utbildningsminister Paul Balde som resolut sade: ”Nej, sir. Så var det inte. Mr. Harding var sänd av Allah!” Ja, vem vet? Minister Balde kanske hade rätt.

Turism var vid min ankomst till Gambia i juni 1965 ett i det närmaste okänt begrepp. Jag visste numer av erfarenhet i vilka trådar man måste dra; vilka instanser och personer som

måste uppvaktas, informeras, mutas och övertygas om vilken enorm tillgång en satsning på turism skulle innebära för den gambianska ekonomin. Den som genast insåg detta var president Jawarra själv, vilket naturligtvis bidrog till att vi redan året därpå kunde ta emot de första turisterna. I Bathurst fanns vid denna tid bara två hotell värda namnet, Adonis och Atlantic, med en sammanlagd kapacitet på knappt 200 sängplatser. Först och främst gällde det att skaffa rum och organisera transporter. I början förfogade Hardings Travel, som vi nu hette, över en 14-sitsig buss, en Landrover och en liten sportbil.

Jag var ju utsänd för att rekognoscera för en eventuell etablering i Senegal, men insåg att även om jag i princip avsågt mig vidare engagemang i branschen var detta jungfrulig mark, ett Klondyke för en pionjär, och man är ju inte sämre karl än man kan ändra sig! Uppbyggnaden av verksamheten var oerhört stimulerande och krävde både tålamod, behärskning, altruism, humor och ett outsinligt gott humör. Min egen "stab" utgjordes, förutom mig själv, av den 25-åriga ytterst attraktiva danska sekreteraren Inger som tidigare jobbat som guide och reseledare både i Grekland och Spanien samt Per-Erik Henriksson, bördig från Eslöv. Reservare inom luftvärnet med kaptens grad, – som jag själv – med befattning som "whitehunter", med ansvar för våra jaktsafaris. Per-Erik, eller Pierre som han kallades, var urtypen för en afrikansk storviltjägare.

Förutom en imponerande kroppshydda på två meter och handleder som 75-centiliter Johnny Walker-flaskor, enorma Kaiser Wilhelmmustascher, var han också en utmärkt skytt och jägare. Hela hans image gav ett intryck av att spara på ammunition genom att sopa till elefanterna och sparka ihjäl noshörningarna. Iklädd khakidress och tropikhjälm, behängd med diverse grovkalibriga elefantgevär, patronbälten med dolkar och revolverar liknade han en vandrande vapenarsenal som fick uttråkade svenska folkhemsfruar flämtande ta sig åt hjärtat och deras män söka skydd och tröst inne i dunklet på camp-baren. Hans höga panna, intensivt isblå ögon och skarpa örnnäsa gav honom en aristokratisk framtoning som rimmade illa med hans förskräckliga Eslövidiom som kunde få även den mest hårdhudade lingvist att börja krampa.

När jag anställde honom hade han utgett sig för att tala både engelska och tyska i det närmaste flytande och även göra sig förstådd på franska. Han kunde inte ett ord på något av dessa språk och när det började komma klagomål från våra inhemska medarbetare ute på fältet att man hade vissa svårigheter i kommunikationerna med den store vite jägaren, frågade jag honom hur han tänkt lösa detta. Hans svar var lika enkelt som logisk: "Det spelar väl för fan ingen roll. Jag kan inte förstå deras djävla rotväliska heller! Men dom kan väl för helvete höra upp för satan!" En fortsatt diskussion om detta föll ju på sin egen orimlighet. Han åtnjöt dock alla våra gästers odelade uppskattning, både som sällskapsmänniska och historieberättare, av vilka han tycktes ha ett obegränsat lager, men framför allt som safariledare.

Vi upprättade vårt HQ på övervåningen i ett tvåvåningshus på Gloucester Street i centrala Bathurst och vid soluppgången den 21 december 1965 satte Transairs DC-7B från Stockholm, med mellanlandning i Marrakesh, för första gången hjulen på gambiansk mark. Nerför

trappan, kisande mot det skarpa solljuset, stapplade ett nittiotal trötta och bleka medelålders svenska landsmän och kvinnor. I och med detta började Gambia genomgå en kulturell och ekonomisk metamorfos; en förvandling från fattigt agrarsamhälle till överdådigt turistparadis, som dessvärre i förlängningen inte bara kom att medföra positiva konsekvenser för ursprungsbefolkningen.

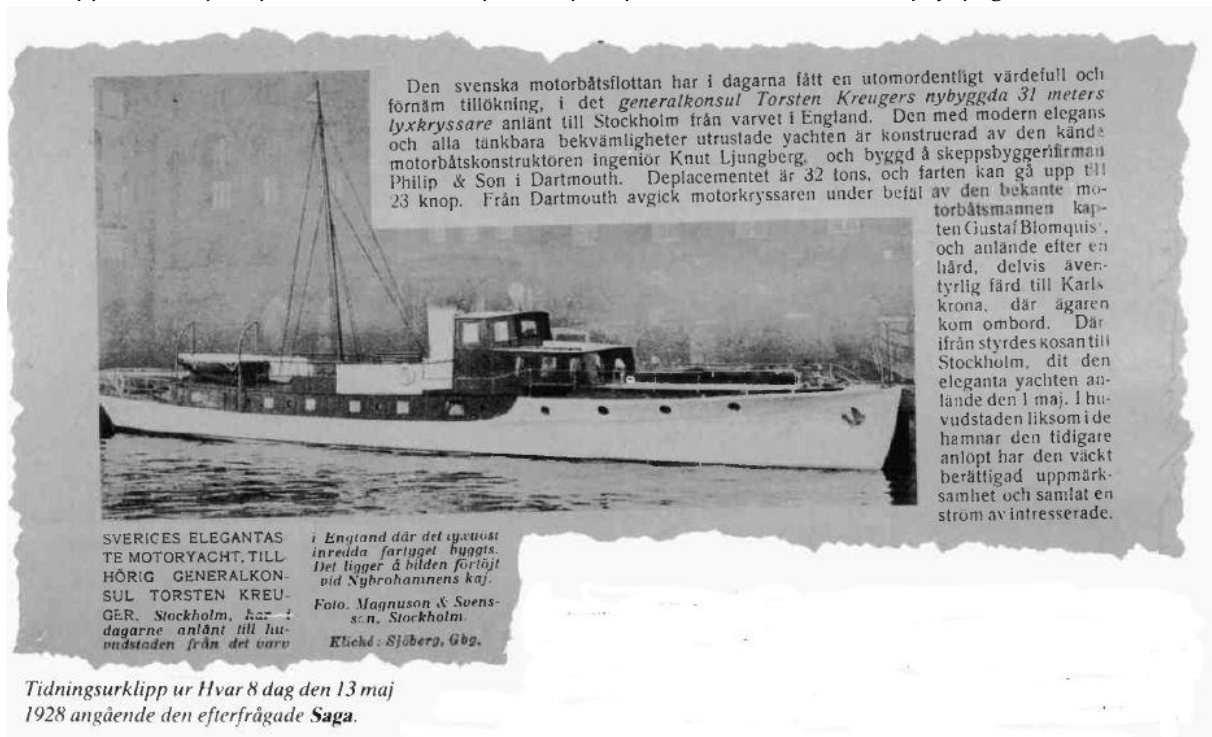
Köpet av *Saga*

Utflyktsverksamheten krävde allt större resurser. Förlusten av *Amphitrite* gnagde fortfarande i hjärtat och saknaden av något med marin anknytning gjorde sig alltmer påmint i denna djungelmiljö. Jag fick veta att det på Källö-Knippla låg ett för charterändamål lämpligt fartyg till salu. Min avsikt var att komplettera vår verksamhet med utflykter på den mer än 50 mil långa Gambia river.

Båten var byggd 1927 på Philip & Son's varv i Dartmouth för Torsten Kreugers räkning som lustjakt, och fick vid sjösättningen namnet *Edi*. Hon brukades sedan av familjen som lustfartyg under tio år och hamnade slutligen, efter många öden och äventyr hos varvsägaren Sigvard Karlsson på Knippla, under namnet *Saga*. Hon var 30 meter lång, byggd i galvat stål och utrustad med två Volvo Pentamotorer på vardera 95 hk., som gav henne en toppfart på 23 knop. Hon hade senast gått som uthyrningsbåt och var klassad för 165 passagerare.

Redigerarens tillägg:

Ett klipp ur Länspumpen 1988 nr 1. http://lanspumpen.se/nummer/1988_1.pdf#page=32



Se även Länspumpen 1987 nr 4 . http://lanspumpen.se/nummer/1987_4.pdf#page=37

Efter en omfattande renovering som bl.a. innefattade bar, kafeteria, eleganta rottingmöbler och alla tänkbara faciliteter som exklusiv charterjakt i Gambia, lyftes hon den 5 december 1967 ombord på Transatlantics *Mangarella* i Göteborg, för att tre veckor senare lossas i Dakar. Lossningen "The African Way" höll på att sluta med en katastrof. I stället för att sjösättas horisontellt kom hon ner nästan vertikalt med aktern före vilket resulterade i att hela akterskeppet fylldes med Atlantvatten innan jag hann få stopp på vansinnigheterna. Efter en omfattande re-renovering var det dags att för egen maskin ta ner henne till Bathurst, under normala förhållanden en tripp på ca 5–6 timmar. Den skulle visa sig bli långt från normal. Efter bunkring och utklarering var vi klara att ge oss iväg. "Vi" var Gösta Johansson och jag själv. Himlen var molntäckt och det var beckmörkt. Havet var lugnt och vid högvatten kl. 24.00, kastade vi loss.

Vi hade inte varit på väg mer än en halvtimme så började det djävlas: Pick! lät det, och så slocknade kompassljuset. Efter ytterligare ett par minuter: Pick! och så slocknade topplanteran. Pick, pick! Där gick sidljusen. Inom loppet av tre minuter var fartyget helt mörklagt. Inte ens i maskinrummet fanns ljus. Vi trevade runt i totalt mörker. Jag förbannade mitt eget oförlåtliga förbiseende och amatörmässiga sjömanskap, att inte kolla att erforderlig utrusning fanns och fungerade, även om resan bara skulle ta några timmar. Visserligen skedde avseglingen från Dakar under stress, p.g.a. den fatala sjösättningen och därpå följande försening och extrautgifter, men är likafullt oförlåtligt. Det fanns inte ens en ficklampa ombord. För en gångs skull blev jag tvungen inse att rökning inte enbart är ett förbannat oskick. Gösta var en förtappad nikotinst, och såg som sådan till att aldrig vara utan vare sig cigaretter eller något att tända dem med. Med hjälp av hans tändare lyckades vi hitta ett gammalt paket med små stearinljus i en låda uppe i styrhytten, som troligtvis legat där sedan Kreugers dagar. Vi riggade i dubbel bemärkelse till ett provisoriskt kompassljus och kunde därmed fortsätta vår färd på kompasskurs 180, rätt sydvart.

Det var en sak som förbryllade mig. Vi hade ett flertal stora medgångare på vår babordssida som alla höll en betydligt ostligare kurs. Det hela var mycket kuriöst. Enligt vad jag visste fanns ingen hamn i den riktningen. Bara öken ända ner till Bathurst. Möjligen några små fiskelägen. Det är en farlig kust med kraftiga strömmar, vandrande sandrevlar och drivande trädstammar. Jag vågade helt enkelt inte hänga på våra medgångare. Att jag inte i detta läge insåg att något var galet kan bara förklaras med att jag var både fysiskt och psykiskt utschasad. Verksamheten i Gambia gick för högtryck. Det fanns krafter som ville ta över vad jag byggt upp där. Jag har alltid ansett en muntlig överenskommelse och ett handslag vara bindande mellan ärbara människor, men har tyvärr alltför ofta fått revidera den uppfattningen.

I samband med förvärvet och renoveringen av *Saga* avtalades att varvet även skulle åtgärda vissa fel som framkommit vid provkörningen, innan övertagandet. Ett av dessa var att deviera kompassen som då visade 17 grader fel. Misstanken att detta inte gjorts, hade börjat gnaga i skallen. Vi stävade på sydvart i goda 20 knop. Snart såg vi inte längre några fartyg på vår babordssida. Natten var becksvart och inte en stjärna i sikte. Den enda

möjligheten att kolla kompassen var att få en bäring på solen i samma ögonblick hon steg upp över horisonten. Dit var det ännu tre timmar. Jag var uttröttad och behövde ett par timmars sömn, varför jag drog ner farten till halv och lät Gösta ta rodret och bad honom väcka mig halv sex. Innan jag törnade in observerade jag att vi hade vinden tvärs styrbord.

Det blev inte många minuters vila, – lyckligtvis, kan man så här i efterhand konstatera. Jag vaknade av att motorljudet hade ändrats och när jag kommer ut på däck har vi fått vinden in från andra sidan. En snabb vindkantring är alltid illavarslande. Ännu mer oroande blev det när det visade sig att kylvattnet på den ena motorn nästan kokat torrt. Det var illa nog, men vi hade tankat nära en kubikmeter färskvatten innan vi lämnade Dakar, så det var bara att fylla på nytt i samma takt det kokade bort. Vindkantringen hade inga meteorologiska orsaker, utan berodde på rorsmans bristande erfarenhet att styra efter kompass. Han hade helt enkelt utan att märka det hamnat på kontrakurs. Nu gällde det bara att fastställa vår position och fortast möjligt ta oss in till Bathurst. Orsaken till kylvattenproblemet fick bli en senare fråga. Nu kom nästa förfärande upptäckt, färskvattentanken var snustorr. Inte en droppe! Vad hade hänt?

Det fanns ingen tid till spekulering och heller ingen möjlighet att åtgärda det här och nu. Lyckligtvis hade vi två stycken 25-litersdunkar med färskvatten i livbåtarna, men vi visste ju inte hur långt från Bathurst vi befann oss, och inte heller hur stor läckan i kylaren var. Vi kunde konstatera att vattnet vi fyllt i Dakar runnit ut i kölsvinet och därefter överbord med den automatiska länspumpen. Vid soluppgången fick jag en azimuth som bekräftade att varvet inte fullgjort vad de enligt kontraktet förbundit sig åtgärda. Kompassen visade nära 20 grader fel, vilket förklarade de andra fartygens synbarligen felaktiga kurs. En position baserad på död räkning gav vid handen att vi befann oss omkring 70 till 75 distansminuter och ca 280 grader från Bathurst. Eftersom jag inte vågade köra fullt med tanke på den läckande kylaren, borde vi kunna klara det på mellan 7 och 8 timmar. Vi fick syn på en trålare vid horisonten och satte kurs mot den för att få en positionsbestämning. Till vår besvikelse ändrade han plötsligt kurs och satte full fart bort från oss när vi kom närmare. Vi siktade fler trålare, och alla gjorde samma sak när vi styrde mot dem, den sista så snabbt att vi misstänkte att de kapade trålwiren. Förklaringen måste ha varit att *Saga* på håll liknade en jagare eller ett kustbevakningsfartyg. Det förekom ett omfattande tjuvfiske, främst av ryska och spanska trålare utanför den västafrikanska kusten vid den tiden. Slutligen fick vi kontakt med en liten senegalesisk fiskebåt som gav oss vår position. Med kursen korrigerad för den konstaterade missvisningen fortsatte vi, och klarerades sex timmar senare in i Gambia.

Det skulle visa sig att varvet på ingen punkt åtgärdat, eller i varje fall inte avsynat, arbetet. Ett skrämmande exempel på varvets inkompetens eller ignorans var att i *Saga*, där varvet installerat ett 24-voltssystem, hade man satt in 12-voltslampor. Färskvattentankens sugledning som var lagad med gasbinda och Plastic Padding, hade lossnat. Orsaken till den överhettade motorn var en trasig impell på sjövattpumpen till värmeväxlaren, som också ingick i varvets åtgärdspaket.

Under de följande två åren blev *Saga* ett uppskattat komplement till den övriga

verksamheten inom Hardings i Gambia. Vi gjorde dagsturer på Gambia River och fisketurer utmed kusten. Vi gjorde utfärder med livbåtarna upp i de små flodförgreningarna i mangroveträskan, där den ena båten bogserade den andra. Vi anordnade dans med lokala musiker och aftnar med olika teman, bröllop, dop och födelsedagskalas. Det fanns gott om plats. Däcket rymde 80 dansande par. *Saga* var med sina klassiska slanka linjer en skönhet som väckte beundran, som var hon än visade sig samlades åskådare. Inredningen var charmigt lyxig utan överdådighet. Det var en mycket trivsamt båt.

Saga var rena guldgruvan och därmed en nagel i ögat på dåvarande chefen för Vingresor. Han försökte hela tiden manövrera ut mig för att komma över *Saga*. Allt skulle ske genom Vingresor, och han tvingade Spies bryta samarbetet med Hardings. När Vingresor gick i konkurs var han chef för Club 33, som ingick i koncernen. Han lät huvudbolaget betala allt, medan hans lilla "filial" sålde resor som aldrig det. När sedan Vingresor skulle ha en ny direktör efter kraschen på ett par hundra miljoner upptäckte man plötsligt att Club 33 gått med vinst, medan huvudbolaget gått med förlust. Men titta där!, resonerade bankerna. Vem är det där? Han har ju lyckats köra det med plus medan hela övriga Vingresor gått med minus! Hela resebranschen skrattade när de fick veta att resonemanget gick på det viset; att den som skött Klubb 33 så bra, han måste ju vara kapabel att sköta hela Vingresor.

Snart var *Sagan* all

Detta resulterade i att jag slutligen tröttnade på alltsammans och beslöt mig för att sälja *Saga*. Det var ett par killar i Knäppuggänget som var intresserade. De hade en gammal f.d. passagerarbåt som hette *Stjärnorp* som låg i Stockholm, som de tänkt använda som "teaterbåt", och då båtarna ansågs ekonomiskt likvärdiga gjordes ett kastbyte. De tog aldrig upp *Saga* till Sverige, utan behöll henne där nere som ett rent nöjesobjekt. Efter ett par år tröttnade de på det glamourösa jetsetlivet i djungeln, och alla kostnader i form av hamnavgifter, licenser, underhåll etc. det förde med sig och överlät henne till mig utan krav på ekonomisk gottgörelse för *Stjärnorp* som jag ansåg mig lurad på, då det efter besiktning framkommit att hon inte motsvarade det värde som legat till grund för bytet.

Det fanns många som var intresserade av *Saga* hemma i Sverige. Hon representerade i mångt och mycket en svunnen ekonomisk och industriell storhets epok i svensk historia, och hade därmed ett nationellt affektionsvärde. Jag beslöt därför att ta hem henne. Hit hade hon ju kommit med Transatlantics *Mangarella*, men nu tänkte jag ta henne för egen maskin via Dakar och Las Palmas. Jag tog med mig två man och gick upp till Dakar där vi bunkrade fullt. Med ytterligare 18 fat diesel surrade på däck hade vi nog för att gå ända till Spanien om det skulle behövas. Till Las Palmas var det nära 1 000 distansminuter, motsvarande avståndet mellan Luleå och Malmö, vilket skulle ta ca fyra dygn i gott väder. Med hela Atlanten på babordssidan och Saharas oskyddade öde kust, fylld av sandrevlar på styrbord; helt beroende av fungerande maskiner; utan hjälp av segel om något skulle hända, kändes det inte tryggt för en gammal seglare. Men åter ingrep ödet, försynen eller kanske var det mina utbrända skyddsänglar som fått nog. Vi hade inte varit på väg mer än ett par timmar, så

började ena motorn koka, precis som den gången Gösta och jag tog ner henne till Bissau för några år sedan. Det var bara att vända och med en maskin återgå till Dakar.

Strax nordost om Dakar ligger ett rev som kallas Skeppskyrkogården, där Atlantdyningen i kombination med tidvatten och enorma brottsjöar och kraftiga strömmar åstadkommer ett fenomen som närmast kan beskrivas som en malström. Vid storm ett veritabelt inferno; finns helvetet, så ligger det där. I ena stunden 20–30 meters brytande vattenberg, och i nästa torrlagda, renspolade sylvassa klippor som på ett ögonblick skulle mala sönder ett pansarfartyg till järnfilspån.

Vi hade hållit väl syd om detta rev när vi lämnat Dakar, och när vi gått fria lagt kursen nordvärt. Nu gällde det att med bara en maskin ta oss förbi detta helvete genom att hålla väl västvärt. Både vind och sjö pressade oss mot kusten. Jag lovade mina änglar att de skulle få en lång semester, bara de såg till att inte den andra motorn också började koka. Tydligt litade de på mig, och vi kunde efter några svettiga timmar åter förtöja i Dakar.

Vad hade hänt? Jo, en liten bult i flänsen till kylvattenintaget hade gått av, med påföljd att intaget blockerats. En sådan sak skall inte kunna hända. Jag orkade bara inte börja om. Vi åtgärdade felet och gick tillbaka till Gambia och lade *Saga* vid en kaj i Georgetown, 20 mil upp i Gambia River och satte en vaktman på henne. Trots denne, eller kanske p.g.a. honom, blev *Saga* på kort tid plundrad på det mesta av inredningen och vad som kunde avyttras eller komma till användning i det fattiga Gambia. Utan tillsyn gjorde de våldsamma tropiska regnen resten, och hon lade sig till ro i dyn på flodens botten, i vilken hon för varje år sjönk allt djupare, tills bara en del av styrhytten syntes.

Britt Wadner, Radio Syd

När säsongen i Gambia var över i skiftet april–maj brukade man ta sig hem via Kanarieöarna med någon chartergrupp i mån av plats. Ibland kunde man få vänta ett par tre dagar, och när jag vid ett sådant tillfälle gick och drog benen efter mig på Playa las Canteras, var det någon som ropade mitt namn. Det var Britt Wadner som i ett par år legat med sin *Cheeta II* i Las Palmas och väntat på tillstånd att där starta sin "piratradio". Då hon fått höra att jag precis etablerat mig i Gambia, undrade hon om jag trodde det var möjligt att ta ner sitt fartyg dit. Jag berättade för henne att den gambianska radion knappast var värd namnet och TV ett okänt begrepp, så det borde vara ett rätt tillfälle. Eftersom jag var personlig vän med president Javarra, lovade jag att sondera terrängen, men rådde henne att först fara dit och få en egen uppfattning. Hon flög över i sällskap med Jules Sylvain, som vid tillfället var i Las Palmas för att undersöka möjligheterna att etablera ett musikcentrum, liknande det han hade på Mallorca. Båda blev helt begeistrade i Gambia.

Jag hade precis lämnat över till Vingresor, när mannen som var projektledare för den tiomannagrupp som ingick i nya stora hotellbygget Fadjara, bjöd in mig som konsulterande rådgivare och koordinator. President Javarra var inbjuden till en lunch på restaurang Kramers i Malmö med deltagarna i projektet för överläggningar ett par veckor efter mitt möte med Britt. Jag föreslog Vingchefen att även invitera Britt så hon fick en chans att

framföra sina planer till Javarra direkt. Nej, det skulle inte vara några andra fruntimmer med förutom hans hustru, lät han klart meddela. Min egen reflektion var att han väl kände till Britt och hennes okonventionella metoder och exceptionella driftighet, och helt enkelt var rädd för henne. Jag sade till Britt att gå fram och hälsa på presidenten när vi samlats innan lunchen och presentera sig, för det fanns ingen i den övriga gruppen som visste att hon inte tillhörde den. Jag hade tidigare berättat för presidenten om denna fantastiska kvinna och hennes verksamhet. Han hade blivit mycket intresserad och angelägen att få träffa henne.

Sagt och gjort. När Javarra anlände gick Britt direkt fram och hälsade på honom innan någon hann reagera. Britt och Gambias president satt sedan i över en timme på en soffa i foajen och resonerade, medan de övriga gästerna satt och skramlade med sina bestick utan mat. Vingchefen blev alltmer frustrerad och drabbades av ihållande hostattacker allteftersom deras samtal drog ut på tiden. Han betraktade mig med en min som inte lämnade något tvivel om vem han ansåg bära ansvaret för denna "komplott", vilket han ju hade helt rätt i.

När Britt och presidenten slutligen reste sig och skakat hand, hade hon fått hans personliga tillstånd, och i november -68 ankrade *Cheeta II* upp utanför Bathurst, och därmed hade Gambia fått en ny radiostation – Radio Syd. Britt fortsatte att gå på i ullstrumporna. Hon hade president Javarras fulla stöd, både som person och för sina projekt. Hon flyttade iland sin radiostation i ett övergivet tegelbruk alldeles intill stranden, där hon reste den höga antennmasten som suttit på *Cheeta*, som senare sänktes utanför Bathurst. Därefter började hon bygga sitt hotell som fick namnet Wadner Beach Hotel. Det var en fantastisk syn att se henne varje morgonen stående på ett tomfat och som en general kommendera 250 arbetare som sprang som skållade råttor nedanför hennes fötter.

Många blev det som år efter år återkom som hennes gäster, inte minst flera prominenta personligheter inom både film och teatervärlden, men även politiker och industrimagnater; alla lika charmade av hennes generösa och glada personlighet.

Flera år efter det jag lämnat Gambia fick Britt nog och sålde sitt hotell till en gambian. I och med den ökande turismen hårdnade klimatet för alla inom branschen. Gambianerna ville som alla andra i utvecklade U-länder som sett sitt land exploateras också få del av kakan, vilket inte sällan skapade besvärliga situationer som ibland kunde ta sig rent hotfulla uttryck. Jag hade ju själv observerat dessa tendenser tidigare nere i Guinea-Bissau, vilket var orsaken till att jag lämnat landet.

Jag fick senare berättat för mig hur affären gjordes upp. Köparen, en släkting till presidenten, hade betalat en handpenning på ett par hundratusen kronor. När den resterande summan skulle betalas, infann han sig på avtalad tid hos Britt och hennes advokat i Lund. Ur innerfickan på sin kavaj tog han upp en liten skinnpåse ur vilken han på köksbordet skakade fram ett antal diamanter. På frågan om det var tillräckligt, skakade advokaten, nog mer förvånat än tvekande på huvudet, varvid Mr. Javarra lät ytterligare diamanter falla ner på bordet. Dagen därpå flög Britt och advokaten ner till Amsterdam för att få dem värderade. De visade sig vara värda en halv gång mer än vad Britt hade begärt för hotellet.

Vad Britt Wadner betytt för Gambia, går inte inom ramen för denna berättelse återge. Hon blev personlig vän med presidenten som var mäktigt imponerad över hennes enorma kapacitet och beslutsamhet. Hennes insatser var i många avseenden avgörande för den gambianska turistbranschens expansion. Jag var måhända den som "upptäckte" Gambia, och som fick epitetet The Father of Gambian Tourism, men otvivelaktigt skrevs hennes namn djupare in i den gambianska björkens bark. Hennes vänskap betydde mycket för mig, och jag kände mig lite som en desertör när jag bestämde mig för att lämna branschen för gott. Nu väntade andra uppgifter på mig.

Redigering: Göran Sändare