

## Et Afrikatogt

Det var den 24. marts 1966 jeg påmønstrede det gode skib Olau Mark fra rederiet Olau Line med skibsreder Ole Lauritzen som reder.

Jeg var radiotelegrafist og var udlånt af rederiet J. Lauritzen hvor jeg havde sejlet tidligere – først som messedreng og senere som radiotelegrafist. Skibet var lige kommet fra et værft i Skotland og var aldeles nyt. Jeg påmønstrede på Langelinie i København og derfra gik turen til engelsk havn for lastning. Skibet var et specialtankskib og var beregnet til at sejle med alle former for flydende væsker og naturligvis også olie.

Følgende havne blev anløbet efter afrejse fra engelsk havn: Rotterdam, Huelva, Sevilla, Batumi, Ceuta, Dakar, Conakry, Lagos, Cotonou og Las Palmas hvor jeg afmønstrede.

Vi sejlede fra Rotterdam sydover gennem den engelske kanal, østlige atlantehav, biscayabugten, langs Portugals kyst og ankom til Huelva hvor vi var et par dage. Vejret på turen havde været fint – solskin hele vejen og meget lidt vind. Jeg havde besøgt Huelva nogle år tidligere, og det var interessant at gense gamle steder. Efter Huelva gik turen så mod Sevilla som jeg ikke havde besøgt tidligere. Sevilla ligger jo et stykke inde i landet, så vi sejlede på floden Guadalquivir. Meget smuk sejltur hvor man følte at man sejlede midt i vinmarker. Floden er mange steder meget smal, så vi kunne vinke til landmænd og vinavlere som arbejdede på markerne. Turen fra Atlanterhavet og til Sevilla er ca. 40-50 km. Vores spanske lods kunne berette om alle de spændende steder vi passerede. Vi ankom til Sevilla uden problemer, og vejret var strålende – som en god dansk sommerdag. Ca. 25 graders varme og vi var blot midt i april. I Sevilla var jeg for første gang til tyrefægtning, og det var noget som spaniolerne gik rigtigt meget op. Så snart en tyr var blevet nedlagt blev der smidt blomster, hatte, tørklæder etc. ind på arenaen. Var nu ikke så begejstret for oplevelsen, men så havde jeg jo prøvet det. Sevilla er en utrolig smuk by, mange spændende bygningsværker hvoraf en del var fra den tid hvor araberne herskede i området. Efter 3 dage i Sevilla var vi klar til afsejling, og vi fik taget afsked med de bekendtskaber vi havde gjort os.

Derefter gik turen gennem Middelhavet – som viste sig fra den pæne side, dvs. solskin og ingen vind – videre gennem Ægæiske Hav, Marmarahavet og videre mod Bosporustrædet hvor vi havde tyrkisk lods ombord. Turen gennem strædet tog ca. 6 timer. Sejladsen gik derefter østover mod Batumi, som er en havneby i Georgien, ganske tæt på grænsen til Tyrkiet. Det kunne ses på befolkningen som ligner tyrkerne en del. Det interessante var, at de fleste højerestående embedsmænd, heriblandt toldchef, politichef mm. som kom ombord ved ankomsten, var russere. Har senere hørt/læst at det var fordi man ville forhindre eventuelle løsrivelsestanker fra Sovjetunionen, at man havde anbragt nævnte embedsmænd i byen. Alle besætningsmedlemmer blev udstyrede med et midlertidigt russisk ID-kort som vi skulle medbringe, såfremt vi ønskede at gå i land og se på byens seværdigheder. Vi var da også i land et par gange under vort besøg, og folk vi mødte på små cafeer og restauranter var meget nysgerrige efter at høre hvad vi var for nogle mennesker. De fleste havde nu aldrig hørt om Danmark, men de var gæstfrie og åbne. Men de kiggede sig mange gange over skuldrene for at se om de blev iagttaget, idet der jo var hemmeligt politi mange steder. De var særligt aktive såfremt de lokale talte

med udlændinge fik vi at vide. Opholdet i Batumi var 3 dage, og vi afsejlede igen med destination Ceuta.

Turen mod Ceuta gik ad den samme rute som mod Batumi, men blot modsat. Vi ankom til Ceuta uden problemer af nogen art, igen solskin hele vejen og næsten ingen vind. Ceuta er en spansk enklave som ligger i den allerøverste del af Marocco, lige overfor Gibraltar og har været under spansk herredømme i århundrede. Vi var der kun i ca. et døgn, så det var begrænset hvad vi fik set, men et enkelt besøg i land blev det dog til. Vi afsejlede så Ceuta med kurs mod Dakar i Senegal.

Ankom til Dakar, vor første destination på turen til de afrikanske lande vi skulle anløbe, og det var jo en meget stor forskel fra de havne vi hidtil havde anløbet. Et folklore uden lige, markedspladser med alskens mere eller mindre fantasifulde ting, men en venlig og smilende befolkning, som forsøgte at sælge os alverdens ting, lige fra ”ægte” tæpper, aber og sågar kameler. En del kunne tale engelsk så sprogproblemer havde vi ikke. Om aftenen var vi dog ikke i land, det blev os frarådet af skibets agent, idet der ville være stor risiko for at blive overfaldet og frarøvet sine penge og øvrige værdier man måtte være i besiddelse af. Var der kun i 1½ døgn og turen gik derefter til Conakry i Guinea.

Vi ankrede op ud for Conakry og afventede lods. Lods båden ankom og ombord kom lods. Lods var franskmænd, og havde boet en stor del af sit liv i Afrika. Hans mening om afrikanere kunne ligge på et meget lille sted. De havde ikke styr på noget som helst, gad ikke bestille noget – var i det hele taget luddovne. Men han havde løsningen på Afrikas problemer fortalte han: Tag de 1000 dygtigste afrikanere og send dem til Europa og uddan dem, hæld petroleum ud over kontinentet og stik ild til. Når så ilden var gået ud, skulle de 1000 afrikanere sendes tilbage fra Europa og starte forfra med at opbygge kontinentet igen. Dette sagde lods i ramme alvor. Godt nok en noget drastisk løsning på Afrikas problemer. Kan alligevel ikke lade være med at tænke på at det var i 1966 og de vestlige lande har – inklusive Danmark – pumpet milliarder i u-landsbistand siden dengang. Er det mon blevet bedre nu her snart 50 år senere. Jeg stiller trods alt et stort spørgsmålstegn ved det.

Nå det var en strøtanke. Vi ankom til havnen i god ro og orden og gjorde klar til at losse olien som vi havde med fra Batumi. Vi gik senere i land for at kikke nærmere på byen, og kom til hovedgaden som på begge sider var bebygget med rigtigt mange smukke huse. Guinea er en tidligere portugisisk koloni og det var tydeligt at se på de smukke bygninger som var næsten overalt i bymidten. En ting undrede vi os dog over. Gaderne havde været brostensbelagte, men brostenene lå i store stakke langs siderne af vejene, så belægningen var ren jord. Vi spurgte hvorfor brostenene lå der, og fik svaret: de var for hårde at gå på med bare tæer. Jeg kan levende forestille mig hvordan trafikken fungerede når det blev regnvejr. Midt i byen havde man bygget et smukt springvand, men man havde glemt en vigtig detalje – man havde glemt at føre en vandledning frem, så bassinet blev brugt til henkastning af affald.

En anden ting vi også undrede os over, var, at der var så mange cubanere i byen. Det var jo godt nok på den tid hvor mange afrikanske lande, efter at have fået selvstyre, begyndte at pleje omgang med de kommunistiske lande, men vi kunne ikke få en forklaring fra de mennesker vi spurgte.

Vi havde en anden interessant oplevelse i forbindelse med losningen af olien. Olietankanlægget havde en ungarsk ingeniør som chef, og han fortalt at han var sendt til Guinea som ”frivillig” hvilket han selv sagde ikke var sandt. Han var beordret til landet for at hjælpe til efter at de havde fået selvstyre.

Deres pumpe system var gået i stykker, så vi skulle pumpe olien i tankene på land ved brug af skibets egne pumper. Tanken som skulle have vores olie, var placeret ca. 50-60 meter fra skibet, og en indfødt blev placeret ved tanken og skulle komme ned til den ungarske ingeniør når måleglasset viste en

bestemt højde på tanken. Pludselig så vi olien komme sivende ned mod skibet og ingeniøren løb i fuld firspring mod tanken, samtidig med at vi øjeblikkeligt stoppede skibets pumper. Det viste sig at vagtmanden var faldet i søvn, og havde glemmt alt om måleglasset. Ingeniøren fortalte at hvis han skældte vagtmanden ud, så blev han fornærmet og kom ikke på arbejde den næste. Hver morgen når de indfødte mødte på arbejde, skulle han takke dem for at have mødt. Han havde været i landet i næsten 2 år og glædede sig til at komme hjem til Ungarn og familien, hvilket vi alle havde stor forståelse for. Vi var efter 3 dage udlosset, og satte nu kursen mod Lagos i Nigeria.

Ankom til Lagos efter en rolig sejlads. I Lagos skulle vi laste jordnøddeolie, hvilket skete på den måde at der ca. 1 gang i timen kom en gammel tankbil som havde ca. 10 tons som så blev pumpet op i skibet. Da vi skulle have ca. 3500 tons i alt, begyndte vi at regne på hvor lang tid det ville tage at få den mængde ombord. Det skulle vise sig at der opstod problemer for flere af skibets besætningsmedlemmer incl. undertegnede. Skibet var – som næsten alle danske skibe – forsynet med ferskvandsgenerator som omdanner havvand til ferskvand, men for at det fungerer skal skibets hovedmaskine være i gang. Det er den naturligvis ikke når vi ligger i havn, men normalt havde vi ferskvand i tanken til ca. 8-10 dages forbrug. Da de dage så var gået, løb vi tør for ferskvand, og skulle derfor have leveret fra land. Da vi på ingen måde kendte kvaliteten af det vand vi fik, blev vi nøje pålagt om ikke at drikke det, eller børste tænder i det. Problemet var blot at der jo skulle bruges vand til madlavning og opvask, så derved blev flere af os syge – jeg selv med. Det følte næsten som roskildesyge, opkast og kvalme, så vi var ikke særligt trygge ved situationen. Vi var kun i land et par gange i dagtimerne, men vi følte os utrygge, idet der var sort af mennesker overalt hvor vi kom, og der blev på en underlig måde skulet efter os. Så vi blev ombord i samtlige 14 dage vi var i Lagos. Det var også på den tid hvor der var begyndende oprør i provinsen Biafra. De ønskede selvstyre fra Nigeria så der var en hel militær overalt på havneområdet. Men endelig havde vi fået 3500 tons jordnøddeolie ombord, og vi kunne fortsætte sejladsen til Cotonou i Benin. Benin hed indtil 1975 Dahomey. Sejladsen til Cotonou tog kun ca. 12 timer. Benin er en lille stat og ligger klemmt inde mellem Nigeria og Togo.

I Cotonou skulle vi have de sidste 1500 tons ombord, men her var der anderledes styr på tingene. Godt nok kom olien i tankbiler som i Lagos, men de kom i en jævn strøm, så de 1500 tons kom ombord på kun 3 dage.

Benin er en tidligere fransk koloni, og med en helt anderledes venlig og smilende befolkning. Vi kunne trygt gå i land – både om dagen og aftenen. Ved siden af os i havnen lå et fransk krigsskib og jeg blev inviteret ombord for at hilse på deres radiotelegrafist, og blev budt på middag med dejlig fransk mad og rødvin. Hvilken behagelig oplevelse. Vi var nogle stykker fra vores skib i land om aftenen sammen med nogle franske marinesoldater – der var mange små listige steder vi besøgte den aften.

Vi blev færdige i Cotonou og så skulle turen gå til Las Palmas hvor jeg skulle afmønstre, mens skibet skulle fortsætte til Canada.

Efter afmønstringen i Las Palmas boede jeg på hotel i 3 dage og nød livet livet som turist, inden flyveturen gik hjem til Danmark.

Gensynsglæden var stor da jeg kom hjem – godt solbrændt, men jeg havde tabt mig 13 kg grundet strabadserne i Lagos. Jeg blev fedet op med danske jordbær godt med sukker og fløde, så jeg kunne genvinde det tabte.

Det var så slut på min Afrikatur – trods alt mange anderledes oplevelser i forhold til de verdensdele jeg tidligere havde besøgt.

Kent Møller

Medl. 5620