



*Vitória avgår Hönö Klova hamn den 26 maj 1981 på sin färd till Bissau.*

## Med Vitória till Guinea Bissau 1981

*Sven Bryngelsson*

När jag läste Jan-Erik Johanssons artikel om Argentinean Reefers resa till Bissau och fick se fotografiet längst ned på sidan 11 i Länsumpen 2013:1, såg jag lilla Vitória rödmålad, förtöjd innanför flera andra flytetyg vid en pir i Bissaus hamn.

Då började minnescellen vakna med en del minnen från en resa vi gjorde från Hönö Klova till Bubaque i Guinea Bissau med BI- 436 -L Vitória.

kring 25 grader Celsius. Fisken var ju lika varm när den drogs upp i fiskebåtarna, så det gick inte att isa fisken ombord. Isen smälte ju bort på ett ögonblick. I stället lossade man upp fisken till kylrummet och

### Ett Sida-projekt

Min far Folke var fiskeriinstruktör på ett Sida-projekt på en ö i Bijagosarkipelagen som heter Bubaque. Som med många andra hjälpprojekt fanns det ett otal experter och konsulter som prövade sina idéer på dem som är hjälpbehövande, med varierande resultat, ibland katastrofalt.

När Folke kom in i bilden byggde han upp en isfabrik och ett kylhus i anslutning till detta. Det var ett svenskt kylföretag, Thermokyl i Helsingborg, som räknade fram behovet av den kyleffekt som behövdes. De gjorde ett jättearbete med det provisorium som fanns att tillgå. De installerade två dieseldrivna elkraftverk som drev kylkompressorerna och försörjde de övriga tillbehören som behövdes för isframställningen och fiskmottagningen som var nödvändig för att kunna bevara fisken.

Havsvattnet höll en temperatur på om-



*Sven Olof klappar Varela på huvudet när han just lagt loss.*



*I Fiskebäck's hamn lastades även för resan till Afrika. Lunchen intogs på restaurang Sju Skepp i Önnered, som idag heter Jungman Jansson*

spred ut fisken så den snabbt kylades ner till cirka 3 grader. Fisken fylldes i lådor som var isade i botten, fisken isades över och lådorna förvarades på pallar i kylrummet.

Bijagosfolket var duktiga fiskare och fisk fanns, hungriga människor fanns också, så idén med projektet var att bevara och transportera fisken till fastlandet där behovet var stort.

Nu började konsulternas experiment med olika typer av transportbåtar. Från Bubaque in till Bissau är det vid pass 60 nautiska mil och mycket öppet vatten i mynningen på Rio Geba, och tidvatten med stark ström som gjorde sjön krabb när det blåste.

Man började med en grundgående snabb båttyp som efter några turer i den krabba sjön mer eller mindre skakade isär, så det blev stopp i logistiken innan det ens börjat.

Nästa konsult beställde små ferroce-mentbåtar från England. De kunde lasta omkring 300 lådor fisk. Cementbåtarna skulle vara klassade av Lloyds och skulle ha seglats till Bissau på egen köl. Det var

villkoret som Folke ställt, och det hade varit en hyfsad garanti att båtarna var dugliga.

I stället lyftes de ombord som däckslast på ett större fartyg. Däckslasten behövde inte klassas. Båtarna kom fram till Bissau utan någon som helst navigationsutrustning. Ett litet förskrämt ekolod var allt som fanns. Till och med kompass saknades.

Utrustade med en mast och lastbom tillverkade av, som det såg ut, gamla vattenledningsrör med små block och vinsch som passade till ett kastspö. Inga durkar i maskinrummen fanns.

Innan Folke, som befann sig ute på Bubaque, fått vetskap om att båtarna var framme och lossade i Bissau, hade en världsmästare från Sidans biståndskontor varit framme och godkänt båtarna och tagit emot leveransen. Han visste allt om båtar. Hade tydligen varit ute och rott en gång med en eka i Stockholms skärgård!

Där stod man nu med två halvfärdiga båtar på det ställe i världen där allt saknas. Långt om länge fick man pusslat ihop båtarna så det gick att använda dem

någorlunda och fick gjort några laster in till Bissau där fisken snabbt kom till nytta som det var tänkt.

Men snart visade ferroce-menten sina svagheter. De inhemska skepparna som förde båtarna hade ingen större finkänslighet i sina manöverfärdigheter utan dunsade i kajen ganska hårdhänt flera gånger, med följd att skroven sprack och sprang läck. Det gick ganska lätt att reparera småskador i cementen, men det blev ändå mycken tid som gick till spillo i onödan.

Med en tidvattenskillnad på fyra meter så förstår ju alla att det kan vara besvärligt för mindre tonnage att förtöja på rätt ställe så att det alltid är fritt vatten under kölen. Flera gånger ställde sig båtarna på botten vid lågvatten och minsta sten eller skrotbit gick rakt upp igenom botten så vid nästa högvatten blev båtarna snart osynliga.

Motorerna blev dränkta med saltvatten, startmotor och generator fick monteras av och torkas. En massa tid gick åt till helt onödiga saker, än vad den var avsedd till.

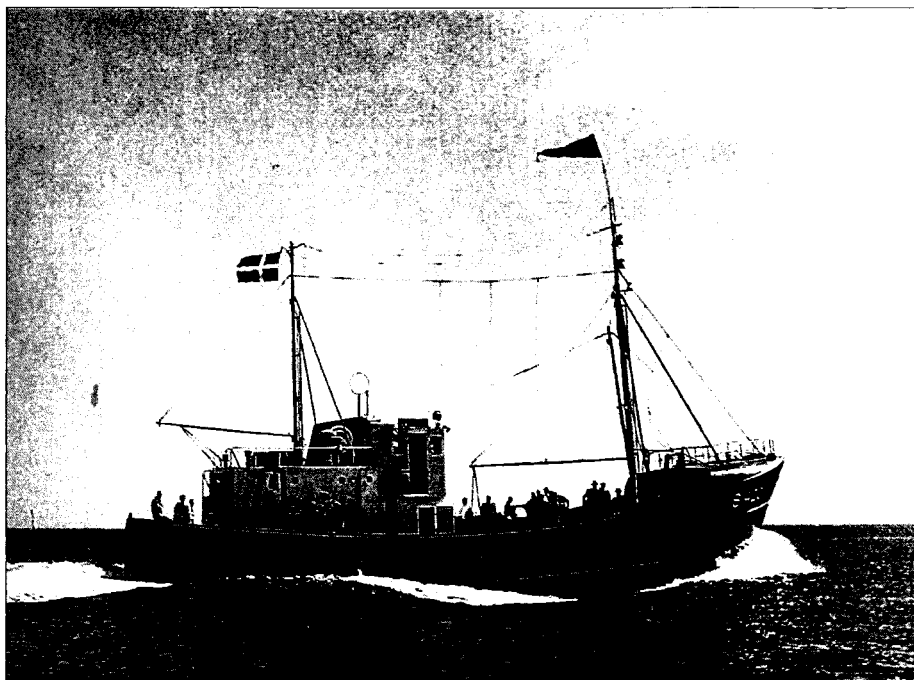
Kvar efter portugiserna som regerat Guinea Bissau omkring fyrahundra år,



*Vit ria hade god gång över Nordsjön.*



*Soen-Olof rensar fisken till middagen*



*Ulla Skagbo på leveranstur från Örskovs varv i Frederikshavn. Hon blev senare Vit ria som inköptes av Sida. Fotoarkiv Bent Mikkelsen.*

fanns några båtar som såg ut som **Afrikas Drottning**, från filmen med samma namn, med Katharine Hepburn och Humphrey Bogart. De båtarna fungerade skapligt ännu, men hade dålig manöverförmåga, kanske en kombination av slitage och dålig kunskap av skepparen. De dunsade emot cementbåtarna ganska omilt och satte sina avtryck i bordläggningen och omöjliggjorde någon nedlastning många gånger.

### Ståltrålare inköps

Detta blev tillslut för mycket för Folke, som ville se resultat av det som åstadkommit ut på Bubaque. Han fick drivit igenom hos Sida att anskaffa en stålbat att frakta fisken i. Valet föll på en dansk ståltrålare på 114 brutto som fått kondemneringsstöd och skulle tas ur fiske. Skrovet var bra med en femcylindrig Alpha diesel på 300 hk, och kunde köpas in för ett vettigt pris. Det var den första ståltrålaren som byggdes av Örskovs i Frederikshavn 1959 efter en konstruktion från Knud E. Hansen i Köpenhamn. Som nybyggd hette båten **Ulla Skagbo** men hette sedan under många år

**Solminor**. När den togs ur fiske hette den **Rubjerg** från Hirtshals.

Båten togs över från Skagen till Ö-varvet på Öckerö av Sven Olof och Thomas Larsson som var lediga efter att ha sålt en av sina många **Westerö**. Gammal fiskeutrustning togs bort från **Rubjerg**, utom främre trålgalgen som vi använde till ankarvarjerna. De båda lastrummen rengjordes och isolerades. Nya lastluckor monterades för att kunna lossa och lasta pallade fisklådor. En svängbar kraftig bom, med en hydraulisk vinsch, monterades, för att kunna hantera pallarna. En extra bränsletank monterades in för att kunna transportera diesel ut till Bubaque eftersom det alltid var brist på det där. Motorn uppgraderades med färskvattenkylning och maskinrummet snyggades upp. Vi klöv ett sex tum rör på längden och svetsade en halva på varje sida av skrovet som avvisare för de omilda törnar som *Afrikas drottningar* kunde åstadkomma!

En av svenskarna som jobbade på fiskeriprojektet, skulle hem på semester. Han hade då två guineaner med sig till Höno.

De hette Braima och Varela och dessa båda skulle ha hand om båten väl framme på Bubaque, Braima som skeppare och Varela som maskinist.

De var med på Öckerö under ombyggnaden, av numera **Vit ria**, för att lära känna båten.

Besättningen för nedfärden hade börjat utkristallisera sig. Det var ju de två guineanerna, Ove Angsberg och Sven Olof Larsson och jag själv som skeppare.

Vi tre svenskar hade tidigare erfarenhet av långturer med fiskebåtar. Sven Olof Larsson hade fiskat med **Westerö** utanför Liberia under flera år, Ove Angsberg och jag hade tagit ner **Zeus** till Brasilien. Tidigare hade jag varit i Brasilien och fiskat med två båtar, **Carla** och **Sarita** samt till Chile med **Sunnan**. Det var liksom inget nytt att utrusta en båt för långfärd till varmare länder för någon av oss!

Braima och Varela bodde på Höno hotell. Varje morgon hämtade jag dem med bilen och körde dem till varvet. På färden dit spanade de in allt.

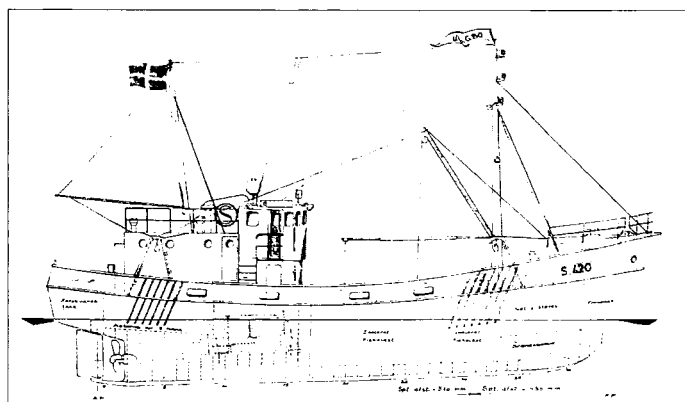
Vid denna tid höll kommunen på att fylla ut mellan Öckerö och Lammholmen och där tippades allt möjligt. En morgon när jag kom till hotellet för att hämta upp dem ville de inte åka med utan ville hellre gå. Okay, tänkte jag, de är ju vana att gå över allt i sitt hemland så de vill väl röra på benen!

Det visade sig snart varför de ville gå. När vi körde förbi tippen vid Lammholmen hade de upptäckt en guldgruva! Snart började det växa upp ett lager med gamla järnsångar på kajen. Tidigt på morgonen var de vid tippen och valde ut sina objekt och på kvällen bar de sakerna bort till varvskajen.

En dag bad vi Varela öppna manluckan till färskvattentanken för att den skulle rengöras och slamas, men han ville inte förstå vad vi menade. Jag pratar hyfsad portugisiska efter flera år i Brasilien, så jag förstod att det var något lurrt.

Till slut blev han i alla fall tvungen att öppna luckan och då såg vi varför han inte ville förstå.

Hela tanken var full av plåtburkar av



*GA-ritning på Ulla Skagbo. Bent Mikkelsens arkiv.*



*På Ö-varvet på Öckerö iordninggjordes Vit ria för tjänst i Bissau.*



Sven svalkar sig den egenhändigt gjorda "bubbelpoolen".



Nu är god-vädret slut.



Biscaya visar sitt dåliga humör.

alla dimensioner. Det var en förmögenhet de hade samlat i tanken. Burkarna kunde användas till kokkärl och matskålar, de större 5-10 liters burkarna kunde användas att hämta vatten i.

När vi sade att alla burkarna skulle upp på däck blev de riktigt hatiska, så vi fick snabbt förklara att de kunde stuva in både sängarna och burkarna under backen, för de skulle få ta med sig allt. Då blev humöret genast bättre.

Grovjobbet med båten var nu klart och allt skulle målas. Kalle Karlsson (Kalle på Bergö) brukade extraknäcka på varvet som målare, och han fick fria händer att

färgsätta båten och han misslyckades inte. Den gamla **Rubjerg** blev som ny.

Det nya namnet **Vit ria** (seger på portugisiska) passade perfekt. Båten skulle provköras innan överlämnandet till Sida och allt fungerade till belåtenhet. **Vit ria** klassades för oceanfart så det var inget fuskverk.

Båten kom aldrig under svensk flagg utan **Vit ria** registrerades i Bissau och fick Bissauflagg direkt.

Båten skulle inte gå tom till Bissau utan en hel del material skulle lastas ombord. Vi gick till

Fiskebäck, där Donsö fiskredskap hade hand om allt vi skulle ha med, bland annat ca 40 ton cement och armeringsjärn.

För att märka ut en farled mellan sandbankarna på vägen mellan Bissau och Bubaque hade vi beställt material att tillverka ett pricksystem. Detta skulle ner i lastrummet tillsammans med fisknät och en hel del insamlade gåvor. Det fanns rullstolar och tandläkarutrustning, köksgeråd och kläder, skolmateriel och leksaker till befolkningen på Bijagosöarna så båten blev stabilt lastad.

Ändå var det tydligen någon konsult som känt sig trampad på tårna. Han hade varit i Fiskebäck och sett när vi lastade och ringt upp till Sida i Stockholm och berättat hur vi överlastat båten. Så en dag fick jag telefon hem från Sida som undrade vad vi

höll på med. Jag förklarade hur båten var lastad. Det begrep han nog inte ändå, men jag sade att vi som besättning ville ju också komma helskinnade fram, så det behövde han inte oroa sig för.

Möjligen var det så att konsulten kollat på den grova avvisaren vi svetsat på, och på avstånd kunde ögat luras av att avvisaren var rak gentemot däcksprånget, så båten såg ut att ligga djupare än den i verkligheten gjorde.

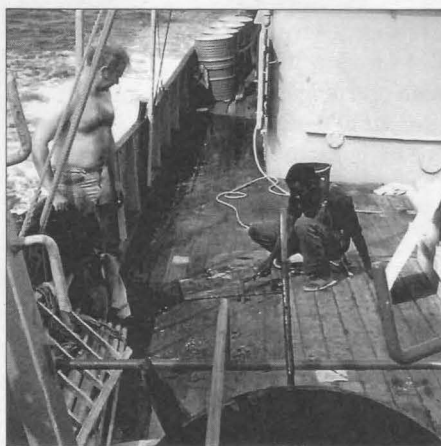
#### Avfärd mot Afrika

Så blev det tid för avfärd och vi lämnade Hönö Klova den 26 maj 1981 kl 08.45. Vi skulle först gå in till Hirtshals i Danmark för att hämta några reservdelar till motorn. Det var en färd på cirka sex timmar.

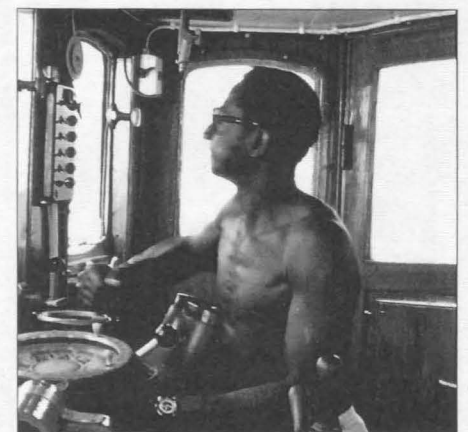
Medan vi låg där kom det flera fiskare och undrade om det verkligen var den gamla **Rubjerg** som blivit så fin. De kände igen båten men ändå inte.

Vi fick våra delar och lämnade Hirtshals vid halvsextiden på eftermiddagen.

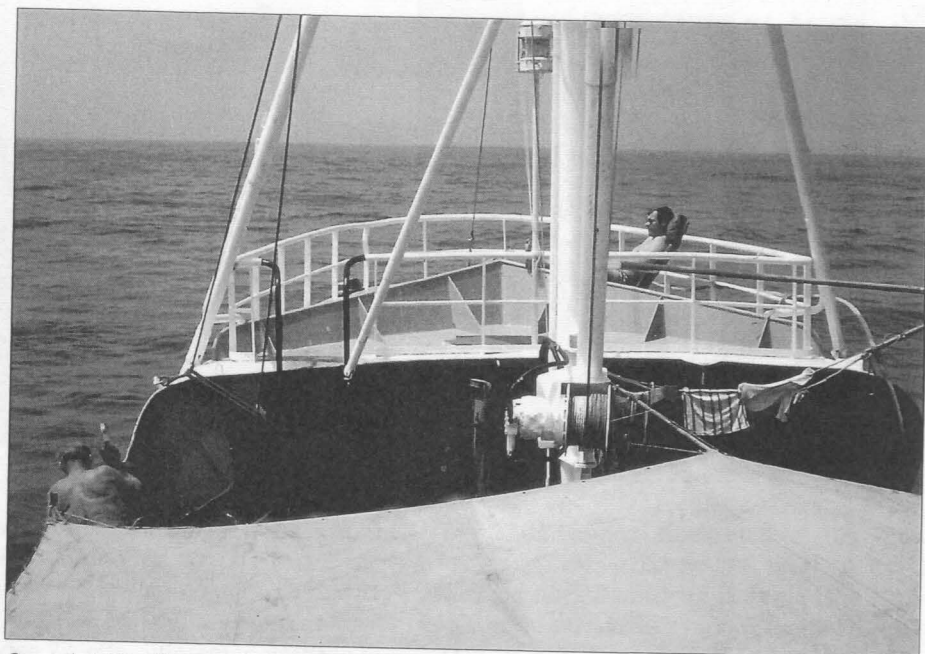
När vi gått några timmar kom Varela och frågade mig, vilken tid är vi framme i Bissau? Jag svarade att jag inte riktigt vet, men det tar väl cirka tre veckor. Först skall vi till Las Palmas på Gran Canaria och bunkra diesel och lite proviant. Han såg alldeles oförstående ut. Hade inte en aning om hur världen såg ut, än mindre vad jag pratade om, så vi fick börja med



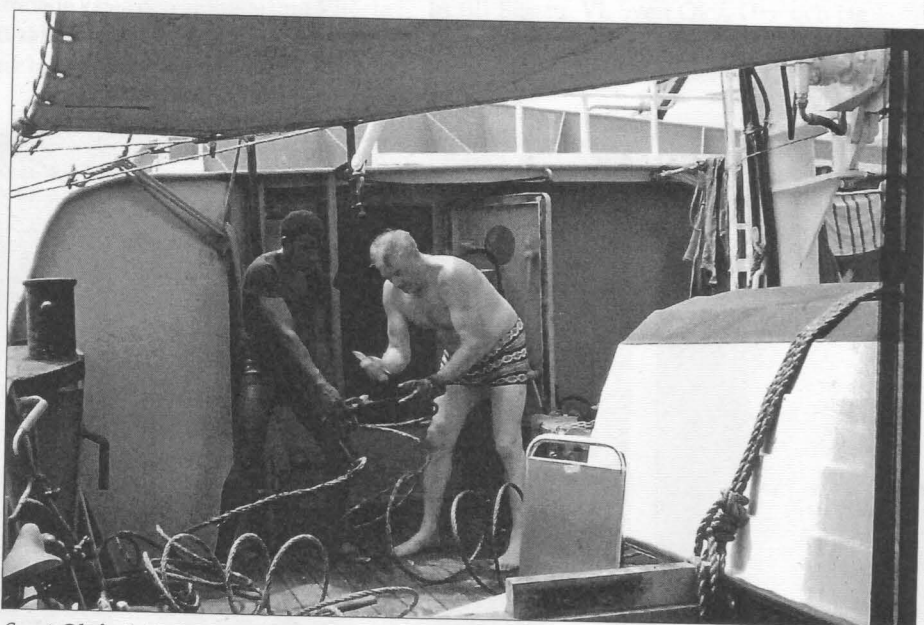
Varela och Sven målar durkar från maskinrummet.



Braima övar på navigering.



Samarbetet! En "sammar" och en arbetar.



Sven-Olof och Braima splitsar ankarwiren.



Solnedgång utanför Afrika.

lite geografilektioner.

Fint väder över Nordsjön. Passerade Smiths Knoll fyrskepp den 28 maj kl 18.30.

Gott väder genom hela Engelska kanalen och över Biscaya. Gjorde lite småarbeten med målning och städning.

Den 1 juni stoppade vi motorn omkring en timme för att laga några rör som börjat läcka. Siktat Cap Finisterre vid middagstid och en styv kuling från SV friskar i, dåligt väder i två dagar. Fram på dagen den 3 juni lite bättre väder.

Ankrar på redden utanför Las Palmas lördagen den 6 juni kl 17.00 efter 2321 distans på loggen!

Lotsen kom 12.00 den 7 juni och tog in oss till kajplats 35. Fick bunker ombord direkt. Förhalade till reparationskajen måndagen den 8 juni. Nicoverken kom ombord för översyn av länsumpen samt en del andra maskinarbeten.

Pillat med länsumpen till den 11 juni då vi fann problemet. Ett litet hål i ett rör vid länslådan. Ätgärdat och avgått på kvällen 21.00 för Banjul.

Den 15 juni fick se afrikaland och passerade Dakar på eftermiddagen.

Den 16 juni 05.00 fick se angringsbojen utanför Banjul. Körde sakta mot ankarplatsen utanför kajen, där vi fick vänta på alla Pontius och Pilatusar som kom med stämplar och bläck! Kom till kaj och fyllde 6000 liter diesel och köpte flera säckar ris till våra svarta kompisars familjer, för i Guinea Bissau fanns ju ingenting.

I Sverige hade vi fått ombord en skinnmöbel som presidenten i Guinea Bissau hade beställt. I Banjul fick vi reda på att han var satt i husarrest så vi tänkte att det var bäst att använda möblemanget innan vi kom fram, så vi satte ut det på däck under solseglet. Det var fina möbler och riktigt sköna att sitta i.

Vi lämnade Banjul kl 17.00 samma dag vi kom in med kurs för Bissau.

På morgonen den 17 juni fick vi se land och styrde öster över mot vad vi trodde var Rio Geba, men strömmen hade spelat oss ett spratt och satt oss söderut med fart och landet vi såg var en ö som heter Ilha Caravela. Den skulle vi passera norr om. Det var bara att bita i det sura äpplet och köra norrut igen, med kurs på Caio.

Kl 20.30 den 17 juni förtöjde vi utanför en stor bogserbåt i Bissaus hamn och hela skaran av stämpelgubbar välldes ombord. Loggen hade stannat på 1134 mil från Las Palmas.

Ett par dagar i Bissau med byråkrat och veleri innan vi kunde sätta kursen mot Bubaque som var det egentliga slutmålet. Vi kom iväg någon gång på förmiddagen den 19 juni och förtöjde Bubaque vid 17-tiden. Kajen var full av folk som väntat länge på att få se underverket.

Men vi kunde inte få börja lossa förrän



Nu är vi framme och lossningen har startat under nyfikna åskådare som betraktar den nya båten.

två av Afrikas Drottningar lastat färdigt sin last av jordnötter!

Börjat lossa mellan regnbyarna den 21 uni. Halvloss på kvällen. Fortsatt lossning den 22, efter utlossning vaskade vi astrummet och hela båten.

Lämnade kajen och ankrade upp **Vitória** på ett säkert ställe tills allt var klart för att kunna lasta fisken på rätt sätt.

Den 23 juni fortsatt arbete med att göra båten ståndsmässig. Besökte två tabancas (byar) som heter Jharo och Bijante med lite leksaker till barnen. Det var uppskattat.

Den 24 juni hade ferrocementbåten **Oracuma** lastat 150 lådor fisk och skulle in till Bissau. Vi, Sven Olof, Ove och jag hade fullgjort vårt uppdrag så tillsammans med Folke åkte vi med in till Bissau

## Hem till Sverige

Ove reste med TAP via Cap Verde, Sven Olof och jag åkte med ett inhemskt plan till Dakar. Det var ett gammalt propellerplan med sporre, alltså aktern släpade i backen och nosen pekade rakt upp i luften.

När vi stod och väntade på att få gå ombord säger Sven Olof: "Jag undrar hur han ser ut som skall köra oss?" I detsamma kommer en riktig blåsvart gentleman, med en skinnhuva på, en likadan som Biggles hade, och släntrande och klättrade upp för stegen upp till cockpit. Ja, ja det var då det. Vi klättrade ombord och så small motorn igång. Så taxade vi iväg till startbanan. Det dundrade och small när han drog på gas och planet lyfte som en gammal albatross. Vi flög strax över djungeln längs kusten så vi kunde följa med och se precis var vi befann oss.

Han satte ner oss stilla och fint på Dakars flygplats så vi drog en lättnadens suck när vi var i ankomsthallen. Det var lite väntetid till nästa plan, som var spanska Iberia. Det skulle ta oss till Madrid var meningen, men vi hamnade på Gran Canaria igen av någon anledning som jag glömt. Mat skulle vi ha medan vi väntade så vi



Sven-Olof på en av Afrikas Drottningar som väntar på att lossa.



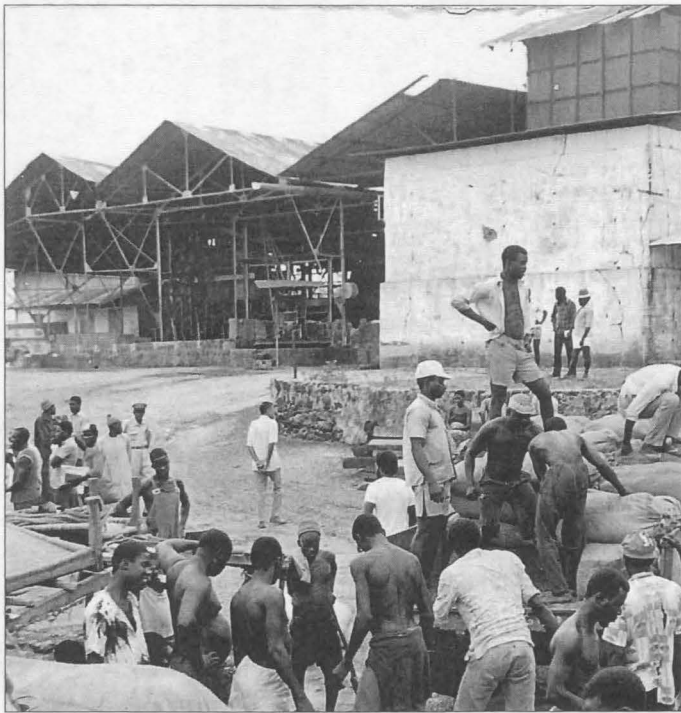
En mycket vanlig fiskekanot.



Ferrocementbåtarna **Oracuma** och **Ogubana**.



Fisken lossas från dagens fångst.



Jordnötsexport var en stor vara som såldes bland annat till Europa.



Vit ria fick pga tidvattnet ankra en bit från stranden och även förtöjas där.

klev in i flygplatsrestauranten. Medan man väntar på maten sitter man ju och ser sig omkring lite grand. Alldeles intill oss satt två kolorerade gentlemän, den ene med sin stamdräkt på, alltså en fotsid dräkt, och en därtill hörande huvudbonad. Den andre iklädd en kostym, som han troligen lånat, kanske den enda som fanns i byn, byxbenen var nog 10 cm för korta och kavajärmarna minst 5 cm för korta. Jag tyckte verkligen synd om honom. Självt ansåg han nog att han var riktigt proper.

De fick sin mat först. Det var en massa ris med någonting till.

Kostymmannen började se sig omkring och tog upp kniv och gaffel och studerade dem noga. Sedan lade han tillbaks dem på bordet, och började rulla riset till en bulle i ena handen som de brukar i byarna. De hade nog aldrig varit utanför sin by tidigare.

Snabbt kom kyparen rusande med två skedar. Han hade nog varit med om detta förut. Kniv och gaffel är för många okända verktyg. Så kan det vara i den stora världen.

Tillbaka till Jan Erik Johansons artikel, som utspelade sig 1994 och då flöt fortfarande Vit ria enligt bilden, 13 år efter att vi lämnade henne där.

Sidas engagemang i Guinea Bissau upphörde omkring 1995 och då såldes Vit ria till Senegal och förläste senare i mynningen av Rio Geba.

Datum och tider har jag fått ur Oves dagbok. Det övriga har kommit ur den dagbok jag har under håret! De flesta bilderna från Ove Angsberg, en del från författaren. ☼



Siesta på stranden. Sven-Olof, Sven och en ambassadtjänsteman



Sven-Olof vinkar hej då till Vit ria och Bissau.

Folke Bryngelsson har skrivit en bok, *Sida vid Sida*, om hela sin tid på ön Bubaque. Folke har gått ur tiden, men vi har fortfarande ett tiotal böcker kvar. Om intresse finns kan vi sälja dessa för 140,- styck. Behållningen går oavkortat till ett skolprojekt på en ö som heter Canogo och som initierades av Folke. Canogokolan har en hemsida som heter [www.canogo.org](http://www.canogo.org)  
Kontakta mig, Sven Bryngelsson, om intresse finns på telefon 0703 - 43 67 17