

Resan till Dire Dawa

Från Ministeriet kom besked om att det skulle byggas ett gjuteri för aluminium i Dire Dawa. Gjutgods av aluminium i alla former var omtyckt av myndigheterna och användes som prydnad på grindar och hus. Tekniska skolan hade också en stor stjärna i detta material, som prydde entrén. Nu skulle även en skola i Dire Dawa begåvas med möjligheten att skaffa egna stjärnor. Hjälpen till detta skulle komma från skolan i Addis där det fanns en del material, som kunde komma till användning. Eldfast tegel bl.a.



En annan av svenskarna, Bror Norlin, och jag blev utsedda att ordna med detta. Volvo hade skänkt en lastbil till skolan, kraftig och robust, med dubbla bakhjul. Den hade dubbelhytt och lastutrymmet kunde övertäckas. Fint! Fem av skolans grabbar skulle följa med och stanna kvar under byggnadstiden. Även två soldater med maskingevär skulle följa med. Det var oroliga trakter med rövarband, shiftas, som de kallades, vilka ibland slog till mot vägfarande.

Bilen var lastad och stod halvvägs inne i monteringshallen när pojkarna tyckte att de borde byta ett av bakdäcken. Utan att rulla ut bilen körde de en garagedomkraft under den och pumpade på. Det gick tungt och det knakade och ingen märkte att lasten tog i dörrkarmens överdel. Rätt som det var gick hävarmen på domkraften av med en smäll. Det blev ett styvt svetsjobb med att laga den när jag kom tillbaka och god undervisning för eleverna.



En av italienarna, B. Gatti, och Henning Sundin skulle också följa med, men inte med oss, utan i Gattis bil, en låg sportbil av märket Alfa Romeo. Den hade en liten sittbrunn medan resten utgjordes av en motorhuv hur lång som helst. Med tanke på vägnas tillstånd i landet var fordonet illa valt. Dålig markfrigång. Men Gatti var en stor optimist och viftade bort alla försök till förmaningar.

Gatti och Sundin gav sig iväg och vi strax efter. Bror och jag turades om att köra. Vägen var ganska bra till att börja med, men blev sämre efterhand, när vi kom ut på rena landsbygden. Det var under torrtiden så vi behövde inte fastna i leran, som var det vanliga under regntiden, men stora gropar fick man se upp med. Trafiken var ringa, men i närheten av de byar vi passerade fanns alltid både människor och djur på vägen. Ingen brydde sig nämnvärt, och man fick vackert vänta, medan kor och åsnor makligt rörde sig framför bilen. Pojkarna bak på flaket skrek glåpord åt åsnedrivarna: "getabak, koshassa" o. dyl. och fick naturligtvis svar på tal.

När vi närmade oss Adama, en liten stad ca.15mil från Addis Abeba, där vi skulle övernatta, så stötte vi på Gatti och Sundin och deras lågflygande Alfa Romeo. Den hade mycket riktigt kraschlandat på en sten. Oljeträget hade fått ett stort hål och all olja hade runnit ut. Gatti hade stoppat en långtradare, en italiensk Fiat Trentaquattro,

och blev nu bogserad in till Adama. Där blev det full fart med att väcka liv i gubbarna på en liten bilverkstad. Det började skymma och innan man vet ordet av är det mörkt, och sedan krävs belysning. Hela staden betjänades av ett litet dieseldrivet el-verk. Detta stängdes varje kväll kl 22,00 och sedan fick man ordna med ljus bäst man kunde. Enklarest var det att gå till sängs. Gatti for runt för att få lov till el. medan man reparerade bilen. Det krävdes för svetsningen av hålet i oljetråget. Halva natten jobbade man innan det var klart. Denna extra tilldelning av el. gick bara till bilverkstaden, på det s.k. hotellet ruvade mörkret efter stadgad tid. Vi satt där vid talgdankar och fick oss något till livs före nattvilan. Sedan gick vi ut och tittade på den storslagna stjärnhimlen, som kunde visa upp sig i all sin prakt utan att störas det minsta av andra ljuspunkter.

På morgonen var Alfan lagad och klar för nya tag, fast nu tog Gatti sin ´mats ur skolan´ och valde att återvända till Addis, denna gång i lugnare tempo. Vi for vidare mot vårt mål, Dire Dawa. Vägen var på sina ställen rent bedrövligh, de flesta broar var raserade sedan kriget och man hade åtgärdat detta med att lägga stålmattor i flodbädden. Eftersom det var torrtid fanns inget vatten i de mindre floderna så det gick fint att köra på flodbotten. Då och då stötte vi på stora babianfloccar, som förde ett väldigt oväsen om vi stannade till. En del storväxta hannar är inte att leka med. De anfaller med en gång och det gäller att hålla sig undan. Vi hade nu kommit till ett område där det bodde ett stamfolk, schankalla. De levde i jordkulor och hade rykte om sig att vara rövare och anfälla vägfarande. Vi ett tillfälle hade en buss som gick mellan Addis och Asmara blivit överfallen och samtliga passagerare fick, under spjuthot, lämna ifrån sig allt, både bagage och de kläder man hade på sig. Resan fortsatte i paradisdräkt.

Snart skytmade vi några shankallas som smög i buskarna. De hade bara ett höftskynke och bar spjut och sköld. Milisen på flaket blev upplyftad av denna syn och sköt några salvor i luften som en styrkedemonstration.

Det var meningen att vi skulle hinna fram till Dire Dawa innan kvällen, men nu började bilen krångla. Så snart det blev en uppförsbacke tappade motorn orken för att till slut stanna. Det var bensinpumpen som lagt av. Italienarna hade lärt oss att blöta en trasa och linda den om pumpen för att förhindra förångning om det blev för varmt. Vi provade, och visst blev det bättre, men inte bra. Slutligen kom vi fram innan det blev alltför sent. Vi fick ställa in bilen på skolan där ugnen skulle byggas, vakter skulle se till att allt hölls under uppsikt, och sedan gick vi till hotellet för att äta och sova.

På morgonen gick vi tillbaka till skolan för att ordna med avlastningen. Det var redan gjort, även bensinfatet, reservdäcken och våra personliga tillhörigheter var borta. Vi berömde dem för att de varit duktiga, men att de inte behövt lasta av precis allt. Nu måste de ordna så att det kom på bilen igen så att vi kunde ta oss tillbaka. Var hade de lagt hela lasten? Inget svar! Alla blängde på varandra men mer blev det inte. Nu antastade vi dem och hotade med överheten, och slutligen kom det fram att några hade varit där på natten och sagt sig ha löfte om att hämta bilen. Trots att vi hade bilnycklarna hade det inte varit något större besvär med att starta den. Vaktmanskapat var naturligtvis i maskopi med bilhämtarna. Polisen tillkallades, det blev förhör men alla blånekade.

Som det sedermera visade sig var det meningen att stjäla både bil och last. Som tur var fungerade inte bensinpumpen när det började luta uppför på vägen till Harrar. Då lastade man av och gömde bytet i skogen och körde sedan bilen tillbaka till skolan.

Tala om bekymmersamt. Bensin och reservdäck var ett måste och nu hade vi ingetdera. Det var bensinransonering men eftersom man varit vållande till den situation vi hamnat i fick vi efter mycket skrivelser bränsle så att vi skulle kunna ta oss tillbaka till Addis Abeba. Däremot fanns ju inga däck som passade Volvon. Som tur var hade bilen dubbla däck på bakhjulen så där fanns i viss mån en reserv. Våra personliga tillhörigheter, som låg någonstans ute i bushen, kunde vi glömma så det var bara att hoppas på det bästa och antrända hemresan. Bensinpumpen måste först åtgärdas. Det var som vi trodde, ett sprucket membran. Det fanns liknande, så det ordnade sig. Vi fick också med oss ett extra ifall det skulle hända igen på hemfärden. Nu var det bara vi två, milisen hade lämnat oss och nu fick vi klara oss bäst vi kunde.

Det gick fint några mil tills det plötsligt svajade till. Punktering på höger fram. Det som inte fick hända! Fram med domkraft och fälgnyckel. Ett av dubbelhjulen bak fick flytta fram. Punktering var mycket vanligt. Däck och slangar av krigskvalitet höll inte måttet och värmen gjorde sitt till. Ett ständigt lappande och lagande. Inte många kan förstå vilket arbete det är, att för handkraft kränga av däckets på en lastbil för att sedan ta itu med att laga slangen och sedan kränga på däckets igen. Italienarna hade en dosa med en pulverblandning, som kunde antändas. Botten på dosan pressades mot lagningsslappen, som därvid vulkades. Enda sättet att få en hållbar lagning.

Nu var det klart! När vi tittade upp hade vi fått sällskap. På flaket satt reslystna i sällskap med getter och får. Vi gjorde allt för att få dem att förstå hur äventyrligt det skulle vara att lasta ner bilen när vi hade det så dåligt ställt med däcken Språkförbistringens har aldrig varit större. Helt oförstående satt man bara lugnt kvar och väntade på avfärd. Vi tänkte, låt dem vänta, och satte oss och åt lite av vår matsäck. På flaket gjorde man likadant och vi förstod att här var vi förlorarna. Det var bara att rulla iväg. När vi kom till en by bankade någon på hytten ville stiga av. Så bra, tänkte vi, nu kanske vi blir av med sällskapet. Men när vi stannade klev några av medan andra klev på. Det blev ingen ändring. Vi började förstå att vi ingick i en transport av människor och djur på etiopiska landsbygden.

Vi övernattade i Adama. Nu vågade vi inte lämna bilen ytterligare en natt utan vi satt kvar och försökte sova så gott det gick. Passagerarna på flaket gjorde detsamma. På morgonen sedan vi fått oss lite till livs på ett matställe gick färden vidare mot Addis. Vi hade inte kört långt förrän det hände igen, det som inte fick hända. Det andra dubbelhjulet fick bli ett enkelt och nu fanns ingen reserv längre. De åkande på flaket riskerade inte sin plats med att hoppa ner utan väntade tåligt tills ekipaget rullade vidare. Vi kände oss helt maktlösa och kunde bara lita till högre makter om att det skulle hålla ihop tills vi var hemma. När vi mot kvällningen närmade oss Addis och ibland måste stanna för att titta till, var det alltid några som klättrade upp på flaket. Där var nu så fullt att det bråkades mellan nytillkomna och "de som hade burit dagens tunga och solens hetta". *

Volvon var nästan nere på fälgarna när vi stannade vid skolan. Vi hade klarat det, om än med ett nödrop. Nu blev det skönt med en natts sömn och dagen efter tog jag itu med den kraschade domkraften. Det blev en fin lagning.

Ossian Johansson 1948. (Nedtecknat 2005.) * (se Matt: 20-12v)