



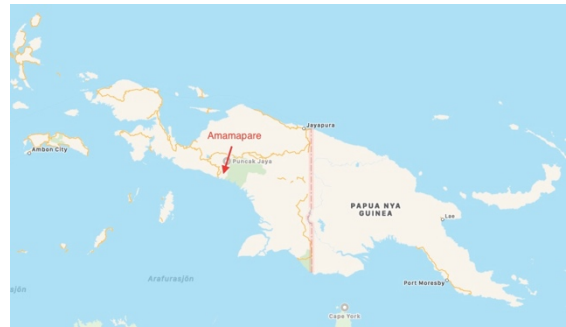
GEVIS-fondens Salénare berättar

EN TEKNIKER I DJUNGELN PÅ 1980-TALET

Och många andra reseäventyr

Alf Eriksson

Indonesiens östligaste ö delas med Papua New Guinea, öns österliga del. Den indonesiska delen heter Irian Jaya. På 30-talet besöktes Irian Jaya av tyska forskare/mineraloger. Dessa fann på mycket hög höjd en mycket riklig mineralfyndighet (guld, koppar mm). I en rapport från dessa forskares besök angavs fyndigheten vara mycket rik men omöjlig av topologiska skäl att utvinna. Många år efter fyndigheten gjorts lästes rapporten av bland annat det amerikanska gruvbolaget Freeport. Man bestämde sig för att utvärdera möjligheterna att utvinna fyndigheten. 1965–1966 drabbades Indonesien av stora inrikes oroligheter som resulterade i att kommunistvänliga presidenten Sukarno störtades och ersattes med USA vänliga Suharto. Därmed gavs möjlighet för Freeport att tillsammans med Indonesiska staten starta förstudien som i slutänden resulterade i beslut om att anlägga en underjordisk gruva som senare fick namnet Ertzberg Mine.



Gruva på 3 000 meters höjd



För att ordna logistiken anlades hamnen Amamapare, ordnades en landningsbana i djungeln (Timika) samt anlades en anriksanläggning vid Tembagapura (på 1930 m höjd) ca 50 km från Timika. Gruvan öppnades på dryga 3 000 m höjd. För att få fram utrustning till

anrikningsverket anlades en väg genom djungeln och upp efter den branta bergsslutningen. Endast fordon med 4 eller 6 hjuls drift kunde trafikera vägen. Vid tunga transporter av t.ex. generatorer fick caterpillars skjuta på lastbilarna. För transport av malm från gruvan till krossen i Tembagapura anlades en linbana. Mycket brant med ca 1 km mellan banans stolpar. Linbanan användes även för persontransporter. Mycket hissnande resa.

För att få ner den värdefulla malmen från den mycket höga bergskedjan vidtogs följande moment:

- Från gruvan till krossen i Tembagapura användes linbanan
- I Tembagapura krossades malmen och blandades upp med vatten till en form av slurry
- Slurryn pumpades, rann, i pipeline ca 50 km nedför berget, genom djungeln till Amamapare
- I Amamapare torkades slurryn till en kondition som lämpade sig för lastning på fartyg. I hamnen anlades en utlastare.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Amamapares hamn hade ett begränsat djupgående varför en avsevärd del av lasten måste läktras. För detta ändamål hade Freeport ordnat två läktare (små fartyg) vid namn Ajkwa och Otomona (namn på två vattendrag nära hamnen). För att klara omlastningen krävdes fartyg med kranar och stora skopor. Saléns, i Östtyskland byggda fartyg, var utmärkta för denna operation. Fartygens isklass följde med "på köpet".



Mycket av utlasterna gick till Japan. På grund av lastens mycket höga värde flög mottagarna in två kontrollanter vid varje lastning för att hålla kontroll på att ingen last försvann mellan vågen i Amamapare och fartygens lastrum.

Salén bedrev denna trafik i fem år på 1980-talet.

Nu 40 talet år senare har området byggts ut, ca 10 000 personer bor i Tembagapura, turistresor ordnas etc..

Några randanmärkningar:

Till Singapore för ett halvtimmes möte

- Lasten var mycket korrosiv vilket medförde stort slitage (rost) på Ajkwas och Otomonas lastrum. Behov fanns att "byta ut" lastrummen. Efter diskussioner med Freeport togs beslut att göra detta. Dock krävde man att Herr Eriksson skulle komma till Singapore för att diskutera projektet. Diskussion tog en halvtimme, det var nästan så att jag hann åka med vändande plan. Ombyggnaden planerades och övervakades av *Ulf Koci*.

Apelsinsmuggling

- Vid ett av mina besök på Irian Jaya flög jag med Freeports "gruvplan" till Cairns (nord-östra hörnet på Australien). Eftersom planet dels avgick mycket tidigt och "befolkades" av gruvarbetare utgick jag från att det inte var tal om lyxmat ombord, varför jag tog med matsäck. Naturligtvis var maten toppklass ombord varför matsäcken blev ouppäten. Ankomstformulär ifylldes i laga ordning. Vid inpassage togs jag åt sidan och fick vidimera att jag skrivit under formuläret. Mitt jakande resulterade i att jag anmodades att infinna mig i rätten nästa morgon när jag hade smugglat in en apelsin. Efter diverse "munhuggande" om att en apelsin inte är "a plant" (vilket jag skrivit att jag inte hade) släpptes jag in i landet, dock med informationen att mitt pass skulle annulleras vid hemkomst. Inga problem med det, jag hade dubbla pass (ett tag t.o.m. 3 pass).

Finsk barräkning

- Vid ett av mina besök på Irian Jaya övernattade jag i Cairns på ett mycket litet hotell med 6 rum. Vid utcheckningen var min nota full av överraskningar, massor av barräkningar. Stora protester naturligt vis. En undersökning gjordes varvid man fann att bland hotellgästerna fanns en Herr Eriksson från Finland. Det var hans konsumtion som hamnat på min nota (6 gäster varav två med namn Eriksson).



GEVIS-fondens Salénare berättar

Överslaffen är säkrare

- Vid ett besök i Amamapare tipsade Freeports lokalanställda att jag skulle sova i överslaf för dit kunde inte råttorna klättra. Hamnområdet var helt inringat med höga stängsel, att ge sig ut i naturen var förenat med livsfara.



- I Amamapare möttes två helt skilda kulturer. Utanför själva hamnområdet noterades ursprungsbefolkning paddlande sina flytetyg gjorda av urholkade trädstammar.

- Vid en av mina hemresor som startade från ”vårt” fartyg på redde vid Amamapare och med slutmål Göteborg utnyttjades två flytetyg, en helikopter, diverse flygplan med ca 7 mellanlandningar/byten av plan.



Bland andra mera extraordinarie resehändelserna kan nämnas (ej i datumordning)

- Passagerare ombord på jumbojet som tvingades nödlanda i Indien på grund av brand i planets lastrum.

- Passagerare på amfibieplan som i Miamis hamn studsade över grund.

- Vid sjösättning av ett av fartygen som byggdes i Wismar Östtyskland misslyckades varvet så att fartyget inte flyttade sig på slipen utan i stället trycktes mot (i demolerad form) den tribunal vi stod på längre upp i land. Varvets ambulanser var inte av modell ”speedy gonzales”.

- Vid flygning med ett litet plan från Bahamas till Florida utnämndes jag till ”copilot” när amerikanska myndigheterna krävde två piloter ombord och där fanns bara piloten och jag.



GEVIS-fondens Salénare berättar

- Vid helikopterflygning i US Gulf (till havs från Galveston till havererat fartyg långt från kusten) berättade piloten att han nödlandat 4 gånger i Vietnam och 3 gånger i USA.
- Vid passage av gränsstationen mellan Öst- och Västtyskland framtogs jag alla varvsritningar avsedda att användas på hemmakontoret. Orsaken var att signatur saknades på dokumenten av Wismars borgmästare.
- På Singapores flygplats fick jag vid ett tillfälle specialservice vid byte av plan. Jag misstogs för "höjdare" på kommunikationsföretaget Ericsson! (Ibland bra med ett helt vanligt efternamn).
- Vid mellanlandning i indonesiska Unjung Pandang var högtalaranläggningen så bristfällig (och kunskapen i det lokala språket icke existerande) så att *Lars Johansson* och jag tog det säkra före det osäkra att borda plan vid varje utrop. 3 gånger hann vi bli avkastade från fel plan innan vi om kom rätt.
- Vid ankomst till Lissabons flygplats noterade jag att jag rest med utgången pass. Inga problem sa passpolisen. Vi släpper in dig i landet men du kommer inte ut. En upplevelse att besöka konsulat utomlands för ordnande av pass (temporärt pass giltig för 14 dagar).

Några punkter på en mycket lång (oskriven) lista



Alf Eriksson var tekniker på Torrlastrederiet utsänd till diverse mer eller mindre udda platser/på mer eller mindre ovanliga uppdrag.