



GEVIS-fondens Salénare berättar

EN TEKNIKER I KANADENSISKA ARKTIS

Alf Eriksson

15 oktober 1976 öppnades en mycket rik bly- och zink gruva i Nanisivik på Baffin Island, nord 73 gr 2 min, väst 84 gr 32 min. Klimatmässigt ett mycket tufft område. Sjöfart till hamnen vid gruvan var endast möjlig ca 3 månader per år, isläget satte stopp därutöver. Inför start av gruvan flögs stora maskindelar, generatorer etc. med stora plan som fick landa på isen. Under gruvans första driftår var endast kanadaflaggade fartyg tillåtna för utsklippning av malmen. När "fri sjöfart" tilläts fick Salén ett flerårsavtal. Gruvan stängdes 2002 efter ägarbyte 1996. Inför Saléns start av trafiken gjordes ett besök på plats i hamnen. Här följer notat från resan dit.

Nära magnetiska nordpolen

Resan bokades via Schweiz till Montreal för byte av flygplats och inrikes flyg till Reolute på Little Cornwallis Island (mycket nära magnetiska nordpolen) och därifrån gruvbolagets eget mindre flygplan till Nanisivik. Vid ankomst till Mirabels flygplats i Montreal ropades herr Eriksson upp över flygplatsens högtalarsystem. Sådana påkallanden brukar innebära att problem föreligger. Jo visst, beskedet var att mitt bagage fanns lagrat i Köpenhamn, en plats jag definitivt inte passerat.



Eftersom det gick bara 2 flyg norrut per vecka var att vänta på bagaget ingen bra idé. Kastade mig i en taxi och bad chauffören köra mig till något köpcenter. Noppen direkt. Inga sådana fanns öppna söndag eftermiddag/kväll.. Nya planer, taxi till hotell vid inrikes flygplatsen, Dorval. Flyget nordvärt schemalagt till klockan 10.00 måndag förmiddag.

Med blodig haka i korridorerna

Om man blir av med bagaget brukar man få ett så kallat "survival kit" innehållande bland annat tandborste och rakhyvel. Med svensk tid i kroppen var det inte svårt att starta måndagen tidigt. Eftersom jag var (är) ovan vid rakning med hyvel fick jag en hel del blödande skärsår. Ut i korridoren på jakt efter plåster försvann den första servicepersonen jag mötte skrikande från platsen (en blodig man inget hon ville träffa). Person nummer två förstod problemet och ordnade plåster.

Från hotellet begav jag med taxi till "shoppingcenter" för att ordna kläder etc. (tursamt hade jag rest klädd i parkas varför varmt ytterplagg fanns tillhanda). Ankomst till affären ca klockan 08.00.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Bad att få gå in trots officiell öppningstid var 09.00. Jag var beredd att lämna pass, valuta etc. för att starta inköpsrundan. Nekades. Klockan 9 stormade jag in, fick fatt i tre biträden och fördelade arbetsbördan dem emellan. Jag pekade på vad jag vill ha, en expedit skulle välja storlekar, nummer två skulle addera kostnaderna, nummer tre ringa efter taxi. Med inköpen i en stor papperskasse, rush ut ur butiken. Hittade en tom taxi, hoppade in och bad honom köra "på två hjul" till terminalen.

Sittande i bilen hördes ett radioupprop om "urgent" behov av taxi till en Mr. Eriksson. Framme vid terminalen hade incheckningsdisken redan stängt men efter diverse diskuterande tilläts jag springa i flygplatsens underjordiska gångar mot planets uppställningsplats. Med ett hopplåstrat ansikte och bagaget i en pappåse var det inte underligt att jag stoppades. Till stor lättnad för Allan Dahlberg släpptes jag igenom och kom ombord just innan planet lyfte.

Väl på plats vid gruvans lastningskaj gjordes inspektion av förtöjningsutrustning, utlastarens utliggning etc. Allt till fyllest.

Eftersom det bara gick två plan i veckan blev det väntetid innan resan sydvart kunde påbörjas. Detta gav möjlighet till bland annat studie av gruvbrytning. En flygning med gruvbolagets flyg över det arktiska landskapet blev det också.

Några kommentarer:

Fartygen vi använde var de i Wismar byggda isförstärkta Arctic Wasa typ. Under de två första åren Salén bedrev trafiken lastades 177,000 ton på Gothic Wasa tre resor, Baltic Wasa 3 resor samt Celtic Wasa 2 reor. Trafiken presenterades i Salén-Nytt nummer 4 1979.



Lastning av malm i Nanisivik

Vid en av resorna fick fartyget skrovsador vid den tuffa isfarten. Hål uppstod i lastrum 1 som var ett mycket litet lastrum för om de fyra större lastrummen. Lokal reparationspersonal tätade skadan (vid gruvor finns alltid driftskunniga personer). Reparationen godkändes av den lokala polisen.

På returresan från Baffin Island utrymdes del av flygkabinen och en kuvös togs ombord för transport söderöver av inuitbaby i behov av läkarvård. Dämpad stämning i kabinen.

Ärligen ordnades i landskapet värdens (?) nordligaste maraton- (halvmaraton?) lopp.

Vid återkomsten till Montreal fick jag fatt i mitt felsända bagage. Underbart att ha dubbla uppsättningar av vinterkläder när min resa fortsatte för nytt uppdrag i New Orleans.



Alf Eriksson - Tekniker Torrlastrederiet