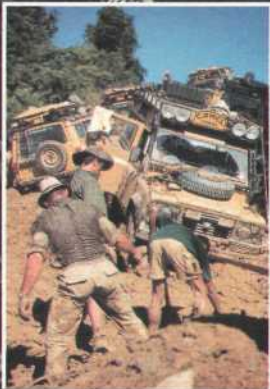
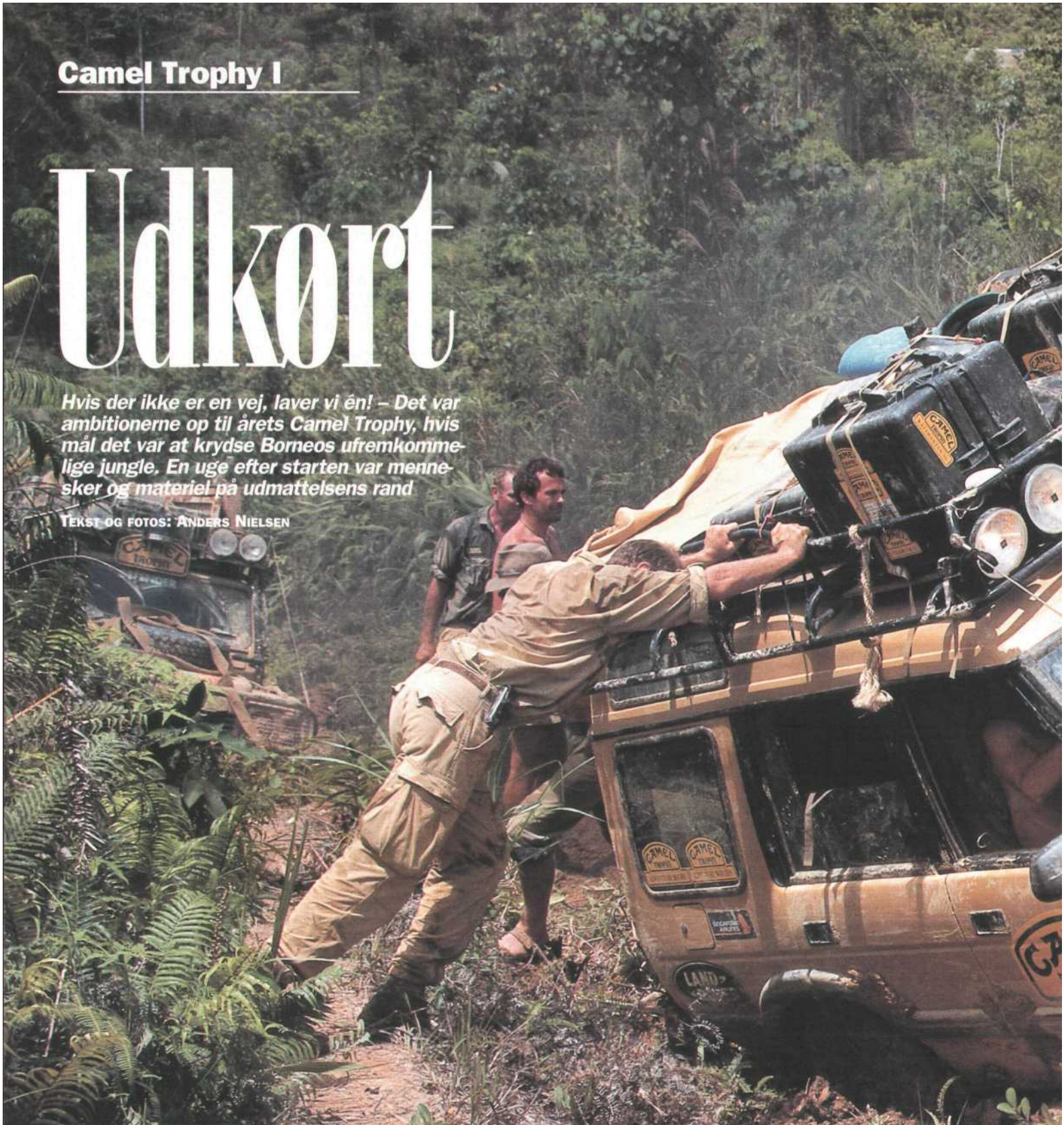


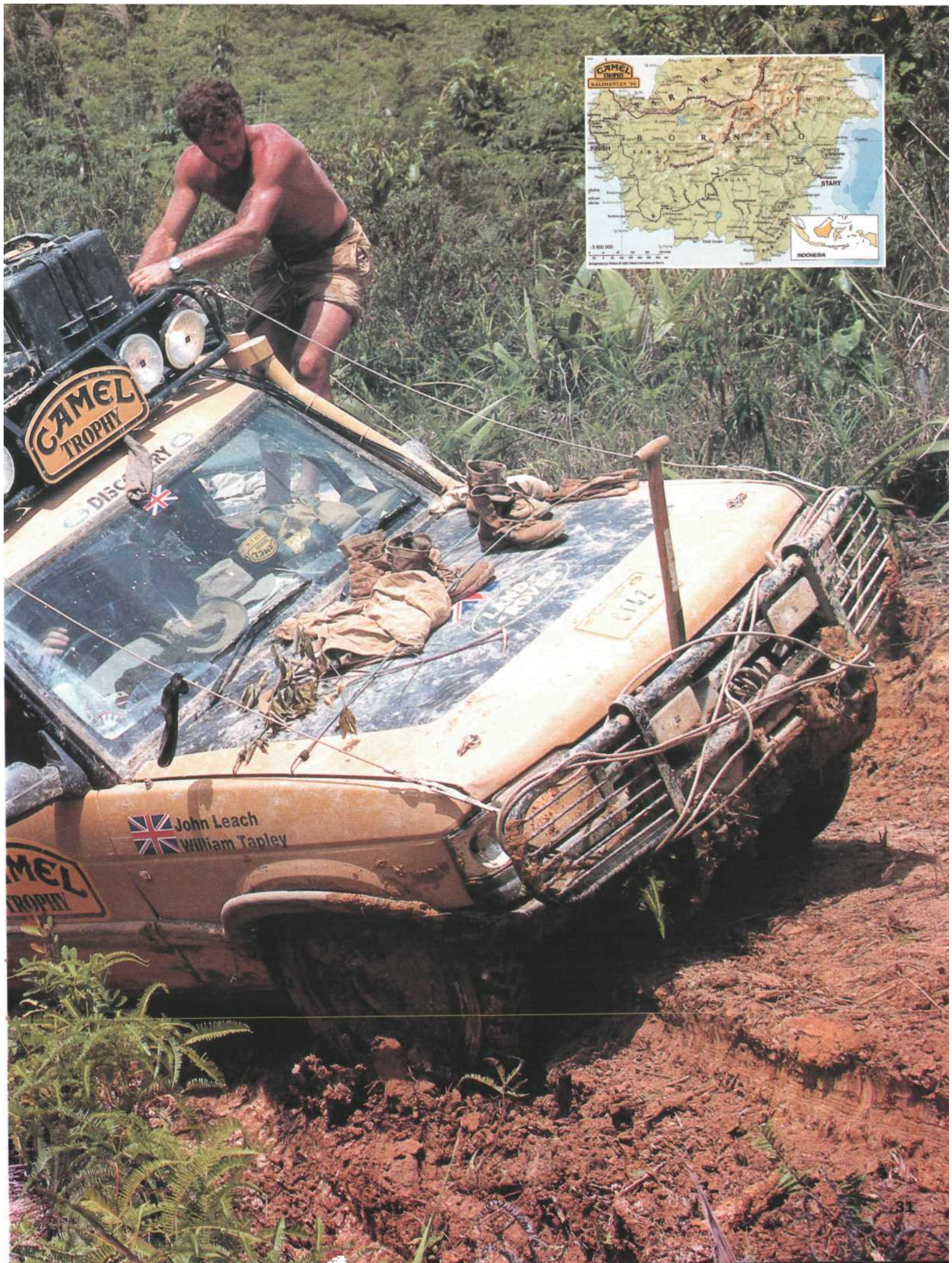
Camel Trophy I


Udkørt

Hvis der ikke er en vej, laver vi én! – Det var ambitionerne op til årets Camel Trophy, hvis mål det var at krydse Borneos ufremkommelige jungle. En uge efter starten var mennesker og materiel på udmattelsens rand

TEKST OG FOTOS: ANDERS NIELSEN





 John Leach
William Tapley

Camel Trophy I

Det begyndte så smukt som i en orientalsk fortælling. Det var en af de sidste dage i marts, og solen skinnede varmt og ubekymret over olie- og guldbyen Balikpapan på Borneos østkyst. Her fik 20 nationers omhyggeligt, udvalgte deltagere et par dages liv i luksus til at klargøre de kostbare køretøjer, som i de næste tre uger skulle blive deres transportmiddel, vigtigste værktøj og bolig.

Mens varmedisen og de lokale indbyggere flimrede omkring de nye terrængående biler på parkeringspladsen, var der dejligt køligt i restauranten på byens fire-stjernede hotel. Her benyttede deltagerne lejligheden til at tage et par ekstra kilo på i vægt med udsigt til de feltrationer, som de netop havde pakket i bilernes køkkenskabe.

Forventningerne var store, men udfordringen i dette års Camel Trophy var til gengæld ikke mindre. Skrivebordsplanen for de næste tre uger var i al sin teoretiske enkelthed at krydse Kalimantan-junglen - én af verdens mest uvejsomme regnskove - med bil.

Ingen havde tidligere gjort det, og mange tvivlede stærkt på, at det overhovedet var muligt. Den planlagte rute på omkring et par tusinde kilometer var sidste sommer blevet delvis rekognosceret af et udsendt spejderhold, mens en betragtelig del af ruten endnu kun var blevet overfløjet og video-filmet fra helikopter.

På det ellers detaljerede generalstabskort var der alt for mange hvide pletter med teksten *Data incomplete* og *Limits of reliable information*. Men de ti store floder var til at få øje på. De nord-syd-vendte vandveje er de indfødte Dayak-folks hovedfærdselsåre, mens der praktisk talt ingen vejforbindelser er i retningen øst-vest. Det var her de 38 firehjulstrækkere skulle igennem.

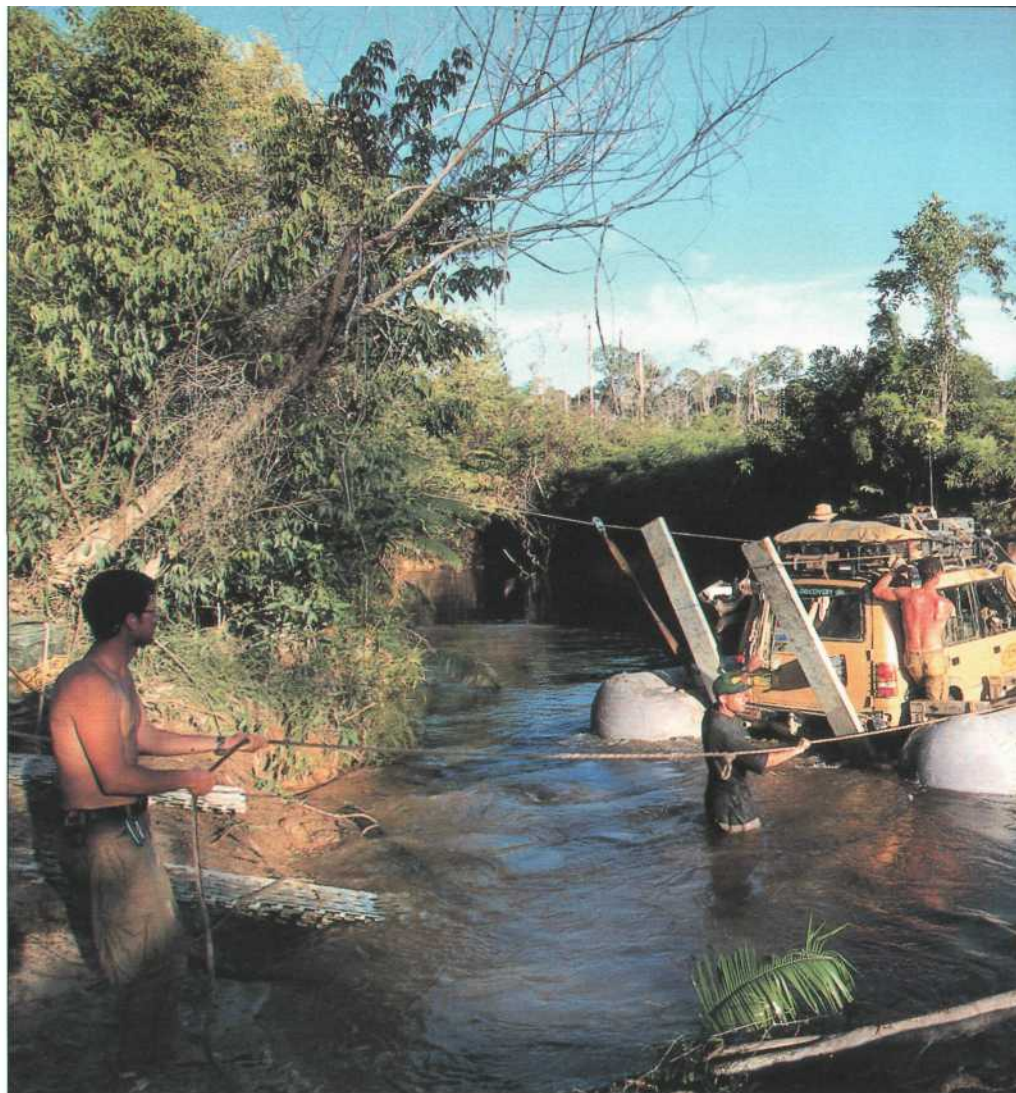
Fra Balikpapan på østkysten til Pontianak på vestkysten.

På tyve dage.

Regn i tykke tove

Klokken syv om morgenen den 1. april kørte den flagsmykkede konvoj af Land Rovere ud af byen, mens indbyggerne fulde af forundring havde taget opstilling langs hovedgaden. Denne første dag var programsat til specialprøver, som er en del af konkurrence-elementet i Camel Trophy.

Man var netop ankommet til udkanten af junglen i blændende solskin, da vejguderne spillede aprilsnar og åbnede himlens porte for monsunregnen. Lyn og torden fulgt af regn i tykke tove væltede ned over deltagerne, og resten af dagen kæmpede



Det var ikke chaufføren ved rattet men makkerens håndbevægelser på den modsatte side af kløften der styrede den tunge vogn over



Morgenstemning i Kalimantan-junglen på en ikke helt almindelig campingtur. Land Rovere blev parkeret på tværs, så hængesøjler kunne bindes op

de rundt i mudderet på de såkaldte „Special Tasks“.

Specialprøverne er en række fantasifulde opgaver, som hver især tester deltagerens evner med hensyn til planlægning og koordinations, orientering og navigation, fysisk og psykisk styrke, samarbejde og så videre. Dagen sluttede klokken tre om morgenen efter en 80 kilometer lang orienteringsprøve, som sluttede i en rydning i skoven. Og snart overdøvede de udmat-

tede deltagers snorken jungledyrenes højlydte natkoncert.

Vejen er en okkerfarvet, slimet substans

Det var ikke hanegal men abeskrig, der afsluttede den korte søvn. Ved morgen-briefingen udpegede ekspeditionsleder Nick Horne de mest problematiske strækninger på kortet, og tilsyneladende skulle de første dage blive den rene promenadekør-



Den tidligere Trans Borneo Highway var en endeløs række af forhindringer. Hvis ikke det var vandløb, grøfter eller floder, så var det hele stykker vej, der manglede. Spejderholdet diskuterer mulige løsninger

Men da fællesskabets mange hænder var nærmere end Falck, varede det ikke mange minutter, før de uheldige polakkers Discovery igen var på ret køl.

De næste dage lærte deltagerne, hvor lumsk det rødgule ler kunne være. Når solen i nogle timer havde bagt overfladen til en hård og sprød skorpe, var vejbelægningen ligeså god som asfalt. Men en enkelt tordenbyge forandrede fornøjelsen til et lysvågent mareridt, og lyden af hjulenes slip i den tyggegummiagtige vælling sidder stadig i mine ører.

Med jævne mellemrum var der mindre vandløb, hvor træstammer, der tjente som overkørsel, skulle tilrettes, forstærkes eller udbedres. Køretøjernes medbragte sandplader og de længere broelementer kom i brug, men de mange forhindringer var koncentrationskrævende og tærede på tiden.

Sidst på eftermiddagen nåede vi landsbyen Muhur Belusah og dermed den første større flod. Den lokale færgedrift viste sig at bestå af en pontonpram af tømmer trukket af to små motorbåde. Hele aftenen og natten arbejdede den lille „hjulpisker“ og et større antal drivvåde deltagere på at færgede de 38 Land Rovere sikkert over den mudrede og oprørte flod.

Dem, der blev færget først over floden, fik en hel nats søvn i hængekøjer på den modsatte bred. Til gengæld kunne resten, der måtte vente på deres tur i rækken, spise ris med rørræg i landsbyens bræddeskurscafé.

Superwinchen

Jo længere vi arbejdede os ind i skoven, desto længere tid var der gået, siden skovdriften havde vedligeholdt vejen. Den frodige vegetation var nu i fuld gang med at erobre det tabte terræn tilbage, og buske og træer rykkede gradvis tættere på. Lianer sendte meterlange tentakler tværs over vejen, som efterhånden indskrænkede sig til et sæt hjulspor.

De stadige forhindringer af større og mindre vandløb krævede manuelt grave- og brobygningsarbejde, men lige så ofte forsøgte konvojen at køre igennem med de bedste midler til formålet: Firehjulstræk, differentialespærre, reduktionsgear, store hjul og velprofilerede dæk. Men når bilmarkedets bedste terrængående materiel

måtte se sig distance- ret af omstændighederne, havde man stadig et trumfkort i baghånden. Eller rettere i forreste kofanger:

Superwinchen

- det elektriske spil med 20 meter stålwire. Når alt andet, var opgivet, var dette tynde kabel ligeså sikkert, som det var langsommeligt. Der kom aldrig en dag, hvor spillet ikke var i brug, og sammenlagt har konvojen winchet sig igennem adskillige kilometer mudder.



Junglen strammer sit greb

Vejret vekslede mellem to under. Det meste af tiden brændte solen ubønhørligt og fik deltagernes hud til at boble op, som sværen på en ovnstegt flæskesteg. Termometret viste 40 grader i skyggen, og luftfugtigheden var enorm.

På et af de første morgenmøder tilrådede lægeholdet at alle skulle indtage en liter vand i timen, men det trivielle arbejde med at filtrere det mudrede flodvand fik enhver til at spare på dråberne.

Ikke den mindste lille brise skabte lindring for den ækvatoriale sol, kun de daglige tordenbyger kom altid som en velsignelse fra oven. Bagsiden af denne befrielse var til gengæld, at de tunge køretøjer nu sank ned i den opblødte vejoverflade.

Efterhånden som regnskoven strammede sit greb om konvojen, blev det besluttet at sende et spejderhold i forvejen. Udrustet med broelementer, sandplader, motorsave samt hakker og spader skulle denne spydspids forsøge at lokalisere og reparere sporet for den efterfølgende konvoj. Det var et hårdt og opslidende arbejde, og deltagerne i denne pre-scout gruppe blev udskiftet dagligt.

Seks år tidligere havde myndighederne forsøgt - og opgivet - at bane en vej gennem Kalimantanjunglen. Det var de nu ufremkommelige rester af denne Trans Borneo Highway, spejderholdet skulle forsøge at følge. Fra en tidligere overflyvning med helikopter havde man fastlagt enkelte navigeringspunkter, og køretøjerne var udstyret med elektronisk kompas (Global Positioning System). Ved hjælp af GPS skulle det i teorien være muligt - via amerikanske satellitter - at finde disse punkter, som oftest var stedbestemt omkring en flodkrydsning.

Men ét er at overskue et mørkegrønt regnskovstæppe fra luften. Noget ganske andet er at finde sig i niveau med virke-



Det polske team skulle undvige en tredive tons tømmertransport, skred ud på den fedtede vej og fortsatte 20 meter på siden

sel. Vejen viste sig da også at være både bred og fin - det var blot dens konsistens, der skabte problemer.

Gårsdagens voldsomme regnskyl havde forvandlet lervejen til en okkerfarvet slimet substans, der hvert øjeblik sendte de tunge biler ud på en ukontrolleret glidetur. Da det polske hold skulle undvige en tredive tons tømmertransport strejfede vognens bagende en jordvold, hvorefter den fortsatte de næste tyve meter på siden.

Camel Trophy I

ligheden, hvor terrænet er en endeløs række af forhindringer.

Insekter så store som en hånd

Solen gik ned, som om nogen havde trykket på en knap, og temperaturen blev næsten helt tålelig.

Arbejdet med at bygge overkørsler og broer fortsatte nu i fjernprojektorernes skærende lys, og monsterøgnende insekter på størrelse med en udstrakt hånd gik på vingerne for at jage i mørket.

En aften havde vi kæmpet os frem til en mindre flod, hvor spejderholdet havde brugt flere timer på at forstærke en spin-



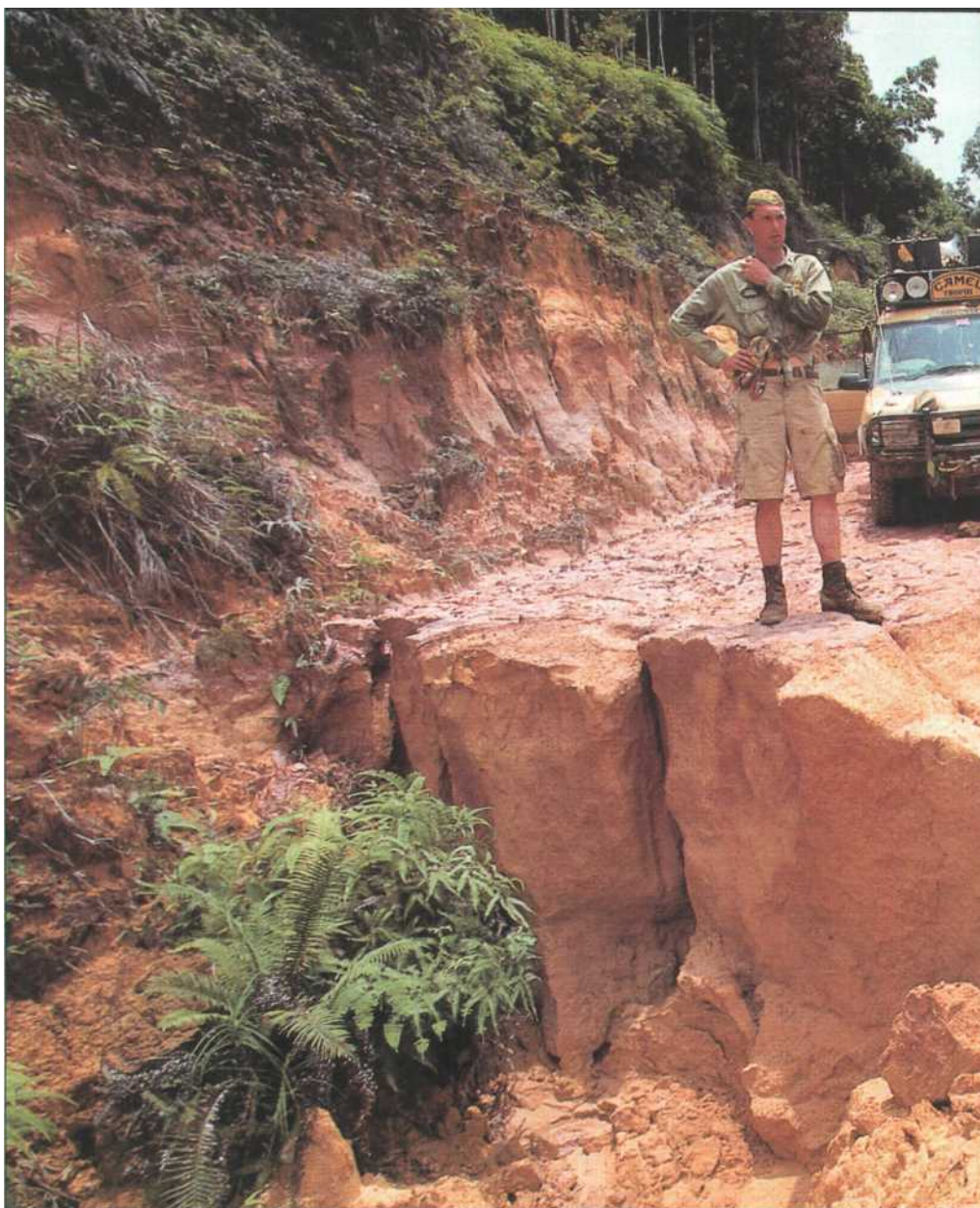
Enhver lille pause var en tiltrængt sovepause – hvor som helst

kel bambusbro. Med tilbageholdt ånde dræt og under knirken og knagen blev bilerne i nattens løb listet over den vakkellorne konstruktion, som kun blev holdt sammen af reb og opsendte bønner. To lokale jægere med spyd og kurv på ryggen betragtede fra sikker afstand denne uvirkelige invasion.

På begge sider af det smalle spor var regnskoven en sammenfiltret og uigenkendelig mur af evigtgrønne planter i flere etager. Vores lille verden var koncentreret om at få bilerne igennem til tiden, og kontakten til omverdenen var en envejsforbindelse. Fra den medbragte kommunikationsvogn var det på gunstige tidspunkter muligt at telefonere og faxe ud til nyhedsmedierne via satellit.

Flodernes forbandelse

Langfredag kom med silende regn og levede i det hele taget op til sit navn. Kraftige regnskyl havde undermineret de høje skrænter ved en unavngiven flod, og de kæmpemæssige træstammer, der havde dannet bro over den 25 meter dybe kløft var styrtet i afgrunden. Spejderteamet havde kun besværlige løsninger at vælge imellem, og resten af døgnet arbejdede de elektriske spil med at fire de tungtlastede vogne op ad de 60 grader stejle flodskrænter. De tålmodigt ventende deltagere benyttede lejligheden til et forfriskende bad i det



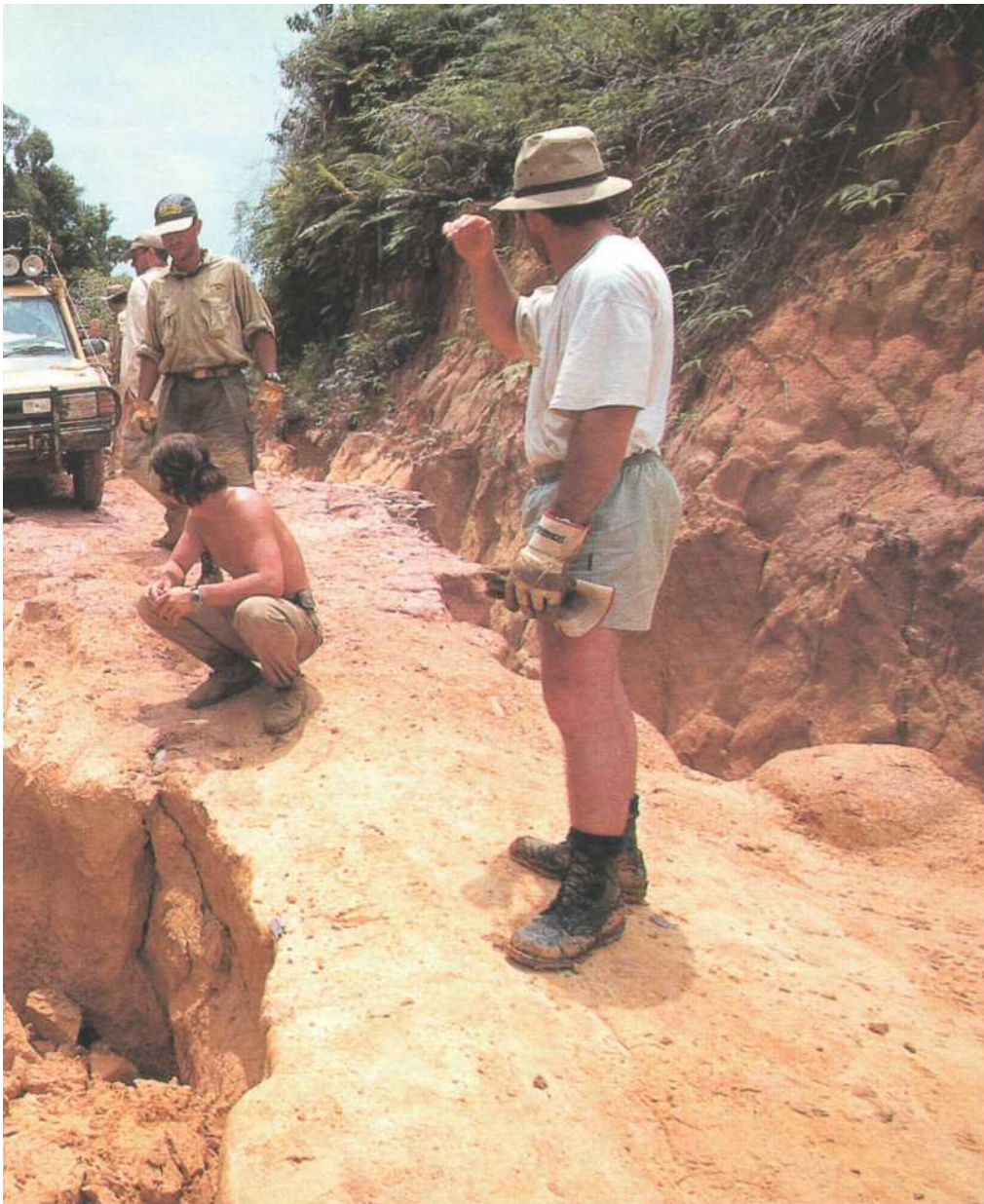
Den tre et halvt ton tunge kommunikationsvogn krævede mange heste- og menneskekræfter



Danske Henrik Jørgensen lister klokken tre morgen sin Discovery om bord på en pontonpram

mudrede vand, men fornøjelsen tog sin afslutning, da der blev observeret zebrastribede slanger i badevandet. Klokken fem lørdag morgen vågnede det russiske team forvirret op i deres telt og konstaterede, at kammerater i nattens løb havde overført deres Discovery til den modsatte bred.

Men glæden over den veloverståede forhindring var kortvarig. De bageste vogne havde endnu ikke forladt denne flod før



Ved denne smalle bro kom udenbordsmotorerne ikke i brug. Villige arme trak den oppustelige „færge“ frem og tilbage 38 gange

de vogn oppe på den faste grund. Denne vogn havde også mulighed for at anvende sit spil, og med denne dobbelte trækvevne var det nu muligt, tomme for tomme, at hente vognene ud af bolsjemassen.

Maden varmes på manifolden

Det kan lyde simpelt, men det var varmt, hårdt, besværligt og langsommeligt. Den tunge kommunikationsvogn kunne ikke demonteres for radiosendere og parabolantennener og lagde sig om på siden, da trækvinklen blev for stor.

Dagen og aftenen slæbte sig afsted, og hvlene fra de mange spils høje omdrejningstal skar gennem nattemørket. Mennesker med pandelamper gled og kravlede rundt i muddret mellem stålwirene for at grave sandplader fri. Et muligt mama maa - *Destaenae ai* bønner og bacon i alupose - blev opvarmet et par minutter på motorens udstødningsmanifold og indtaget i knæhøj mudder.



Hen på morgenstunden var de fleste vogne hentet ud af lergrebet, og folk slog tavse og apatiske deres små telte op mellem de dybe hjulspor. Andre hang allerede som overvintrende kokoner i deres moskitosikrede hængekøjer mellem palme-stammerne. Enkelte fødder stak som deforme lerklodser ud af vinduerne på de henslængte biler. Cikaderne forstummede gradvis, og temperaturen begyndte igen at stige.

Det var Påskemorgen. ■

Anden del af reportagen fra den fantastiske færd gennem regnskov og floder følger i næste nummer af Motor.

den forreste spejdvogn meldte, at 300 meter længere fremme ventede en tilsvarende kløft, hvor de tonstunge træstammer på samme vis var styrtet i dybet. Endnu engang måtte der findes en alternativ løsning, og skovle og hakker banede et tvivlsomt spor ned til flodlejet.

Temperaturen toppede 43 grader, og sveden væltede ud som et vedvarende vandfald. Enhver bevægelse var en kraftanstrengelse, og sorte fluer fra den slangeinficerede flod kunne drive selv de mest tålmodige hoveder til vanvid. Midt i det hele trak sorte skyer op, og få minutter senere plaskede monsunregnen ned over den lille interimistiske byggeplads. Lyn og torden og vand i lodrette stønger stod ned om ørerne på brobyggerne, og kun en rask lille mudderkrig kunne for et øjeblik fjerne håbløsheden.

Med den forreste vogn som anker

Det tog tre timer at bugsere den første vogn gennem flodlejet, hvor der nu var

konstrueret en overkørsel bestående af flere længder aluminiumsprofiler understøttet af reservehjul. Nu var det de lerede flodbredder, der truede med at opsluge materiellet, og den ellers kraftige superwinch magtede ikke at trække køretøjerne fri af det karrygule klister.

De tungeste Land Rovere, Defender 110, blev tømt for deres last af brobygningsmateriel og bådmotorer, og alt dette blev så ved håndkraft balanceret over kløften. Den første Discovery, der var kommet igennem, blev nu vendt rundt med front mod floden og ved trækkrogen hægtet fast til et træ.

Den langsommelige procedure var nu følgende: Vognen, der holdt nede på floddæmningen, blev først brugt som ankerpunkt for den efterfølgende vogn, som ved hjælp af winchen trak sig frem til dæmningen. Derefter kunne vognen på dæmningen fortsætte ud i muddergroften på den anden side og fastgøre sit spil til den fasttøjre-

Røntgentegningen giver et indtryk af bilernes indretning og udstyr

