

Oslo til Singapore 2006

Tekst & fotos af Tormod Amlien & Isbjørnen. Oversættelse af Kim Scholer.

Del 1 - Del 2

DEL 1

Introduktion

En rejse er ikke bare en fysisk bevægelse fra ét punkt til et andet. Lige så vigtig er den mentale forandring man undergår; måden man tænker, føler og betragter sine omgivelser. Det at rejse fra Oslo til Singapore på en gammel Nimbus kan synes omfattende, men er alligevel småt i forhold til de mentale ændringer der sker.

Vi har været heldige at kunne gennemføre projektet 'King Croesus - Contempt for Death Trip 2006' [Kong Krøsus - Foragt for døden tur 2006...]. Det havde ikke været muligt uden hjælp fra udenforstående, hvis storsind og velvilje vi nød godt af fra planlægningsfasen og til vi var vel hjemme igen. Tre af de vigtigste støtter var John Carlsen, Lars Person (Lasse) og Kim Scholer, hvilket vi vender tilbage til når historien er fortalt.



Idiotiets start

”Enhver idiot kan køre til Singapore på en ny motorcykel. Det kræver en helt speciel slags idiot at gøre det på en motorcykel med stift bagstel, sidevogn og som er mindst 70 år gammel”, påstod jeg selvsikkert og nedladende. Det var i oktober 2005 og grundstenen til katastrofen var lagt. Men Singapore? Nå ja, jeg havde nogen løse ender at samle dér fra min fjerne studietid, jeg havde venner i byen og et stamværtshus eller ti.

Valget af mc var enkelt: Jeg var nærmest opvokset i en Nimbus sidevogn, og første gang jeg kørte den selv, var jeg tolv år. Eneste problem var, at jeg ikke havde nogen Nimbus. At bede om min fars var der ingen mening i, men koldt stål kan altid købes, selv en Nimbus.

Venner kan også overtales: ”Jeg kører til Singapore til foråret. Enten er du med mig, eller også er du imod mig. Det er ikke sikkert du nogensinde kommer tilbage”. Isbjørnen (Håvard Bræin - Howard Brain på engelsk) var forsvarsløs overfor min tunge, amerikanske retorik, og sagde ”Øh, joh da, så tager jeg vel med”.

Vi var dermed et team, endda et team med masser af erfaring: Der var ikke det værtshus, der var værd at blive smidt ud af, som vi ikke var blevet smidt ud af, og ikke det stræk i det sydlige Norge, hvor vi ikke var kørt tør for benzin. Der var ikke den fartgrænse mellem Oslo og Trondheim, som vi ikke havde brudt.

Vores vigtigste gøremål var nu at få en hjemmeside op at stå, lægge en rute, samle informationer om de steder vi skulle hen og skaffe en rigtig masse visa. Alt vores omfattende udstyr skulle være fra før 1955. Og så var der den sidste lillebitte detalje, prikken over i'et: Vi skulle finde to sidevogns-Nimbusser fra før 1939, og totalrenovere dem.

En sjælden model

I november formidlede Lasse kontakten til en svensker, der ville sælge en Nimbus, der vist var efter vores smag. Dette stykke arvegods var næsten restaureret færdig af hans svigerfar, men projektet havde knækket staklen så hårdt, at han var gået i graven. Heldigvis uden at tage cyklen med. Der blev handlet næste morgen, og

derefter var der det sædvanlige bøvl med toldvæsenet. Men vi havde nået den første milesten på vores vej til Singapore.

3½ måned senere fandt Isbjørnen en annonce i Den Blå Avis: En vaskeægte 1937 papkassemodel, lige udenfor København. Vi var henrykte - Standard, Sport og Luksus havde vi hørt om, men aldrig denne model, så vi måtte bare sikre os så sjældnen en maskine. Sammen med en anden kammerat tog jeg til København, og snart efter havde vi nået vores mål mht. motorcykler.





En effektiv måde at rense motordele, var at bruge forældrenes opvaskemaskine. Det er nu et par år siden, og de taler til mig igen...

Problemet med en papkassemodel var dog, at den netop var i papkasser. Disse har ofte et stort hul i toppen, som dele fordamper ud af, og derfor må erstattes med nye dele. Har man ikke flere penge at købe nye dele med, må der købes på kredit. Det blev derfor JC Nimbus der (i sidste ende) kom til at nyde godt af norske oliepenge.

Gips og konkurs

I marts 2006 var vi på vej til København i en forrygende snestorm. Det var efter midnat, da vi stoppede for at hjælpe en fastkørt spansk medtrafikanter. Så standsede en tysk lastbil midt på vejen. Kort efter kom så endnu en lastbil, som bremsede på den glatte vej, anhængerens skred ud, og jeg kastede mig i grøften. Skrumlet passerede en halv meter forbi mig, så jeg skulle altså ikke dø endnu.

Vel tilbage bag rattet konstaterede jeg, at højre hånd ikke kunne bruges. Den hævede hele vejen til København. Det blev en lang dag hos John Carlsen, med køb af stumper langt over betalingsevne. Først hen på aftenen tog vi på skadestuen, hvor man fortalte, at hånden var brækket. Vi valgte at se det som en offergave for en god motorcykeltur.

Hele foråret arbejdede Isbjørnen og jeg som gale for at blive klar til rejsen, men det stod klart, at tidsskemaet ikke holdt. I tre måneder var hånden i gips, der måtte skiftes fire gange pga. de opløsningsmidler jeg arbejdede med. Så gik min arbejdsgiver konkurs, og jeg mistede tre måneders løn. Vi havde pisset mod vinden hele tiden.

Midt i juni klippede jeg gipsen af, og den sidste af motorcyklerne blev synet og godkendt. Min arm var godt nok tynd som et sugerør, men vi var tændte og klar til afrejse. Søndag morgen to dage senere var vi klar, på to motorcykler, der til ænsæld stadig ikke var helt køreklare. Vores tegebøger indeholdt et stort

sengetid stadig ikke var helt køreklar. Vores tegnebøger indeholdt et stort vakuum, men vi havde et helvedes gå-på-mod og venner, der ventede i København. Fire måneders rejse og 15.000 kilometer lå foran os.

Hit the road, Jack...

Det var en sær fornemmelse at tage afsked med alt det kendte, mens man blev klar over, at man måske ikke kom til at se det igen nogensinde. Men det gav et kick. Store oplevelser ventede os, på godt og ondt, men det var også det eneste vi vidste.

Min bror skød startskuddet med sin revolver, bedstemor holdt sig for ørerne, og vi var på vej. Efter tre kilometer begyndte jeg at grue for om vi nu kom til Singapore. Efter endnu et par kilometer til kom panikken, og jeg ville allerhelst hjem. Jeg fik kvalme. Vi var definitivt på vej nu; panik og kvalme var gode tegn.





I stolt Nimbustradition røg bundskruen af på vej ned til København. Svømmeren blev fanget af koblingskablet, så den fandt vi på 10 sekunder. Nålen fandt vi 10 minutter senere. Til gengæld tog det 4 timer at finde bundskruen.

Turen til København var ikke just nogen succes. 750 km på to dage, hvor vi ikke sov de sidste 24 timer. Der var stort set ikke andet end problemer med Nimbusserne. Da vi nåede frem, lagde vi os til at sove udenfor JC Nimbus. Så mødte John op, fik sine betalende kunder smidt ud, og ringede til konen og sagde at deres ferie var udsat en dag. Motorer blev skilt ad, Kim dukkede op med pizzaer og tilbud om indkvartering, og næste dag kom Lasse også til, svirrende ivrigt og engageret rundt.





Begge maskiner fik det det sidste store eftersyn/adskillelse hos JC Nimbus.

På egen hånd fra Sverige til Tyrkiet

Vi forlod København på to motorcykler, der rent faktisk virkede. Vi var nu helt på egen hånd, og adrenalinen kogte i vore sorte, pantsatte sjæle. Det gik over al forventning, faktisk helt til Øresundsbroen, da min motor satte sig første gang. Derefter holdt vi os på 50-60 km/t.

Ellers gik turen gennem Sverige fint, bortset fra at Isbjørnens bagdæk punkterede, pga. af en lidt uforsigtig opbremsning. Man havde godt kunnet se lærredet på 2/3 dele af trædefladen, men vi havde sat os for at det skulle holde til Stockholm. Vi satte så et spritnyt Triple Duty dæk på, og nåede til byen midnat. Stureplan - et af byens torve - var spækket med næsten ædru svenskere, og snart efter havde vi lokaliseret vores mand i byen og sov et par timer i hans lejlighed.

På natfærgen til Helsinki spændte vi motorcyklerne ekstra godt fast, så vi kunne være helt sikre på de gik med ned, hvis skibet lavede en Estonia. Nu skulle vi endelig få sovet ordentligt ud - troede vi. Færgen var nemlig fyldt med finner, der drak som russere, og vi tænkte 'skik følge eller skib fly'. Med det resultat, at da vi vågnede næste morgen, havde færgen ligget ved kaj en time, og vores Nimbusser var de eneste køretøjer ombord. Vi sov hele dagen i en park, men nåede dog til Valimaa ud på aftenen.

Oleg Den Grusomme

Valimaa var sidste udpost i Finland, før Isbjørnen skulle møde Den Russiske Bjørn. Vi fortalte dér om vores rejse, det skortede ikke på advarsler, hvorefter finnerne tog afsked med os, sikre på at vi kørte lukt i døden. Ved grænsen næste morgen var der et par timers bureaukrati, hvorpå vi rullede ind i en helt anden verden.

Her var fattigdom, druk og forfald overalt. Vejene var meget dårlige, tjekpunkterne hyppige og trafikken hård. Vi holdt på 55-70 km/t, mens lastbiler overhalede os venstre om med få centimers afstand, og nyrige russere tog den højre om i rabatten.

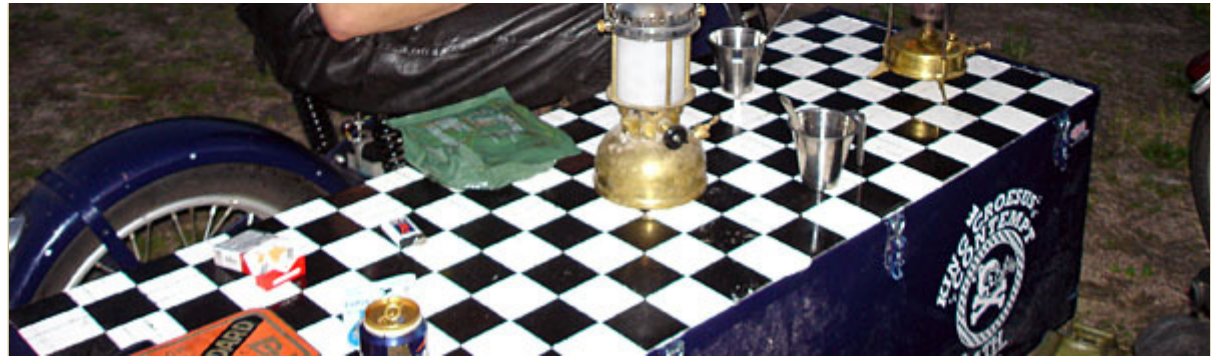
Efter en nat i Vyborg nåede vi til Skt. Petersborg næste formiddag. Med typisk sans for planlægning stod vi midt i byen, uden kort og i 30 graders varme og i intens trafik. Heldigvis dukkede en 'outlaw biker' op - Oleg Den Grusomme - der sin grusomhed til trods fandt et kort, hvor han markerede tre hoteller.

Efter fem (fem!) timer fandt vi det første og blev omgående strittet ud. To timer senere fandt vi det næste. Og blev strittet ud endnu en gang. Vi følte os fuldstændig som Maria og Josef, trods at vi hverken var jomfruer eller snedkere. Det tredje hotel fandt vi på kun en time, og fik heldigvis lov at blive, mod en heftig overpris.

Bikertræf og kontaktnet

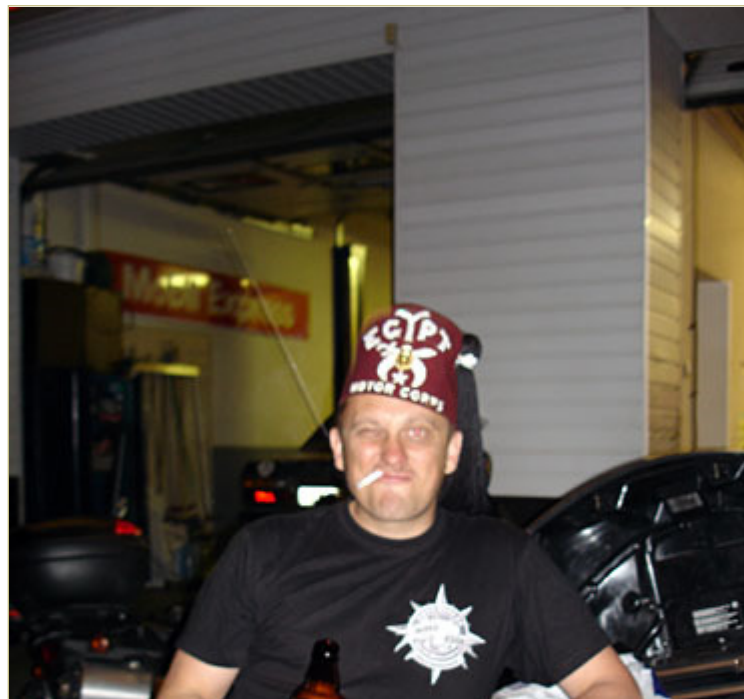
Et par dage senere kørte vi vestover mod EU-land, nu med et visa-kort mindre og en drænet konto. Det gik gennem små russiske landsbyer og diverse mindre eksotiske småbyer, til grænsen i Ivangorod, Ivan Den Grusomes hjemstavn. På den estiske side af floden lå byen Narva, hvor der heldigvis var bikertræf denne weekend. Ingen syntes nu at interessere sig for hvorfor to nordmænd pludselig kom kørende fra Rusland, og det hjalp ikke engang da vi slog det gamle militærtelt fra krigen og vores elskede parasol op.





At rejse med stil kræver ikke alene, at man kører Nimbus.

Først næste dag var der kontakt, da vi begyndte at skrue på Nimbuserne, og havde limet verdenskort på sidevognene. En russer dristede sig til at spørge om hvad vi havde gang i, og jeg nævnte Singapore. Pludselig var vi træffets midtpunkt, og folk strømmede til. I løbet af en time havde vi gode vejkort og et kontaktnet hele vejen til Krim. Information om vores tur blev lagt på www.motozone.lv, et kontaktnet for 'uafhængige bikere' i Baltikum.





En af de utallige lokale branderter, her med lånt 'Egypt Motor Corps' fez.

Straks efter grænsen til Letland begyndte Isbjørnens ladelampe at lyse. Vi pillede ledningen til kullet af, og trillede videre i mørket til en lille by et par km længere fremme. Uden for en købmand afmonterede vi dynamoen, men efter en times tid havde der samlet sig en større flok drukmåse omkring os, der alle kom med gode råd.

Dybere nede i deres vodkaflasker blev stemningen mere og mere aggressiv, og de begyndte at skubbe til hinanden. Om de dermed fandt frem til hvad dynamoen fejlede, ved vi ikke, men Isbjørnen blev synligt nervøs ved lyden af flæsk der tørnede sammen med flæsk. Imens konsulterede jeg Lasse pr. telefon, hvilket var lidt omstændigt, pga. af larmen fra slagsmålet omkring os. Ud på morgenen var vi færdige, sov tre timer og kørte så sydover.

En dans på roser

Turen gennem Baltikum var en dans på roser, hvis man ikke medtæller de gange min motor satte sig. Lidt torne har roser vel også. Vi besluttede os for at tjekke dens tolerancer når vi nåede Riga, men før vi nåede så langt, fik jeg med en hammer banket strålenålen lidt op, og skruede den ned igen.





Team KCCD tjekker et gammelt Sukhoi jagerfly. Som så mange andre steder i de tidligere østlande, parkerer man udtjente jagerfly rundt omkring i landskabet.





Isbjørnen på 'The Infernal Machine', på gode, EU-finansierede veje ned gennem Baltikum.

I Riga blev vi modtaget af folk, der havde læst om os på Motozone. Vi blev indkvarteret hos 'Shrek', på hvis bilværksted vi også fik skilt min motor ad. Mens det stod på, kom horder af folk for at se os og tage billeder. Alle tolerancer var ok, og problemet med at den satte sig syntes løst, sikkert takket være hammertricket. Fedt nok, den røg lidt, men løb ikke for varm.





Selvfølgelig vækker Nimbusser opsigt overalt de kommer frem. Her er det et brudepar som poserer på Tormods maskine.

Så nåede vi til Vilnius i Litauen, hvor vi ventede en drøj uge på en pakke med stumper fra JC Nimbus. Men det var fint nok, for vi boede hos nogle unge damer, der var medlemmer af Motozone og som selv kørte mc. Laima, Rybka og Krokodilka, hed de. Øllet var godt og selskabet endnu bedre, så det var egentlig synd at John fik sendt tingene så hurtigt. Men Singapore ventede. Laima fulgte os til den Hviderussiske grænse, og vi tog en vemodig afsked under skiltet med ”De forlader nu Den Europæiske Union”.



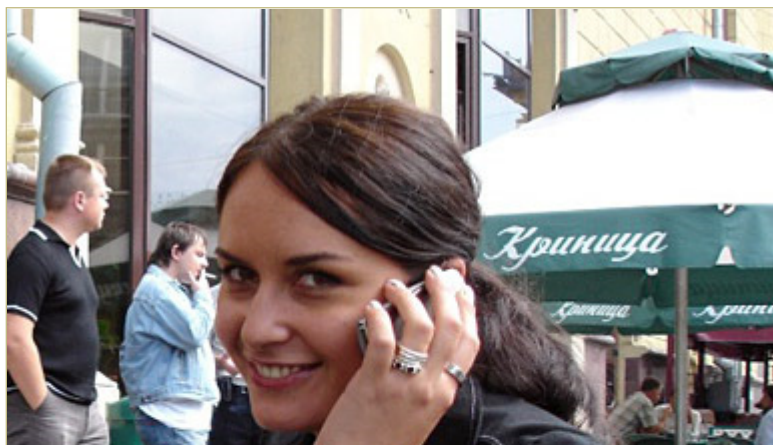


Laima, Rybka, Krokodilka & Tormod (intelligentsiaen i Vilnius), mens man venter på reservedele fra JC Nimbus.

Helena Harefrøken og Lukasjenko

Vores skepsis mht. Hviderusland, den sidste kommuniststat i det gamle Sovjet, viste sig ubegrundet. Grænsevagterne smilende og vinkede os forbi bilkøen, og tog imod os som var vi konger. Vi måtte godt nok skrive under på, at vi ikke medbragte obskøne publikationer, propagandamateriale mod præsidenten eller elektroniske apparater, der kunne bruges til at modarbejde præsident Lukasjenko, men det blev ikke tjekket. Vi sagde at vi havde videokamera og laptop computer, hvortil de svarede ”Nej, I har ej, så skriv det ikke på tolddeklarationen”. Det hele gik som en drøm og lidt inde i landet mødte vi Andrei, som havde kørt 150 km for at guide os trygt til Minsk.

Vel fremme dér mødte vi Helena (’Helena Harefrøken’ blandt norske venner), som Isbjørnen tidligere var kommet i kontakt med. Sit navn til trods er han en hund til at støve damer op, men denne gang overgik han sig selv, for hun var faktisk pæn. Hun havde arrangeret overnatning for os på et statshotel, der osede af ludere, gambling og mafia. Vi fik streng besked om ikke at tale med folk, for mafiaen har lidt for stor interesse i udlændinge.





Helena Harefrøken, den søde, seriøse guide i Minsk, før vi for alvor satte hendes tålmodighed på prøve.

De næste par dage viste hun os rundt i byen. Vi følte os måske lidt triste, men den lokale brændevin, som var på højde med det bedste fra Cognac distriktet, hjalp en del. Så fortalte Helena, at alle butikker var forpligtigede til at sælge plakater og postkort af Lukasjenko. Vi stormede så den første den bedste butik, købte endnu en flaske lokal brandy og alle deres Lukasjenko-plakater. ”Er de fulde?” spurgte ekspeditricen. ”Ja”, svarede Helena, ikke særlig stolt.

Den politiske opposition

To dages sightseeing og kultur var rigeligt for mig, så jeg sagde jeg ville ud at skrue Nimbus på Andreis værksted. Isbjørnen stødte til, og den rigtige rundtur i Minsk begyndte samme aften. Andrei kørte forbi en bygning, hvor han sagde den politiske opposition holdt til. ”Det er fængsel” sagde han så. Da vi spurgte til andre bygninger, lo han og sagde ”Det er bygning”.

Næste dag inviterede han sine venner og andre bikere til en barbecue på værkstedet. Deres engelske var meget begrænset, men vi spiste, drak, lo og snakkede hele aftenen, der blev en af de bedste på hele turen.

Hviderusland var det typiske diktatur; rent, pænt og trygt, og folk havde det rimeligt godt, i det mindste så længe de holdt kæft. Det var sandsynligvis det land i den tidligere østblok, hvor der var den højeste levestandard, mindst korrupsion og mindst alkoholisme. Vi forlod Andrei med et brændende ønske om at komme igen.

Mange steder langs vejene sås ramper som denne, hvor folk kunne reparere på deres biler. Det var fra før de autoriserede værksteders tid.

Trods rigeligt med tid fik vi, efter et par timers fejlkørsel på småveje i en skov, lidt kolde fødder mht. vores visum. Det udløb ved midnat. Efter yderligere en halv time i skoven kom vi til en lysning, og så til vores lettelse en masse køretøjer, folk og grænsevagter. Fem minutter i tolv fik vi vores sidste stempel, og kørte over til den ukrainske side. Køen kunne ikke springes over denne gang heller, men til gengæld gik den langsomt. Vi havde heller ikke set mad og drikke længe, og var sultne som ulve. Først kl. 4 om morgenen kom vi igennem.

Tjernobyl

Grænseovergangen lå lige vest for Tjernobyl, i de dybe ukrainske skove. Nærmeste landsby lå fyrre km derfra, og den næste sted med lidt huse yderlige tres km videre. Efter lidt leden fandt vi med en dybt alkoholiseret ukrainers hjælp et hotel, og parkerede maskinerne i hans have.

Efter proviantering med ost, russiske pølser og friskt brød, satte vi nogen timer senere kursen mod Tjernobyl. Det blev mere og mere øde, og der var ingen andre på vejene. Efter hundrede km uden at se nogen anden trafik kom vi til et tjekpunkt ved "Den døde zone", hvor vi efter lidt papirarbejde og bestikkelse kom ind. Nu kørte vi gennem spøgelsesbyer, man i al hast havde forladt i 1986. Luftledninger var faldet ned og træer voksede ind i forretninger og boligblokke. Stilheden var total.





Pga. konstante elproblemer, ville vi gøre Nimbusserne selvlysende, ved at køre dem gennem det radioaktive område omkring Tjernobyl. Det virkede heller ikke.

Frokosten blev indtaget i en spøgelseslandsby, mens vi nød den modbydelige stemning af katastrofe, død og personlige tragedier i kølvandet på ulykken for 20 år siden.

Fine folk på Krim

Ukraine var stort, så det tog sin tid at komme helt ned til Krim halvøen. Vejenes beskaffenhed varierede mellem 'Tysk Autobahn' og æselstier. Vi kørte forbi kilometerlange marker, hvor der ofte var fem-seks mejetærskere der kørte i formation og høstede.





Typisk Ukraine: Solsikker, Nimbus og irriterende Kamaz lastbiler. Ligesom Hitler fandt ud af, er stedet bedst at invadere om sommeren.





Vores eskorte ud af Kiev. Takket været internet-kontakterne på 'Motozone', vidste folk hele vejen ned gennem ex-Sovjet, at vi var på vej.

Sidste stop før Krim var i Kherson, hvor vi, lidt tilfældigt, blev nogle dage. Klokken otte stod vi og diskuterede hvilken vej var den rigtige, da en flok unger mødte op og fortalte om et værksted, hvor man havde en gammel Pannonia (en ungarsk MZ-agtig totakter). Flere kom til, og snart var vi omringet af folk. Til sidst kom endog en fra værkstedet og inviterede os på øl, hvilket vi selvfølgelig sagde ja til.

De viste sig at være nogle virkelig hyggelige og hjælpsomme mennesker. De tilbød at vi kunne parkere Nimbusserne på værkstedet, og at finde os et billigt hotel. De skulle nok køre os frem og tilbage. Vi var først lidt skeptiske, men fortrød ikke at have sagt ja tak.





Andrey i Kherson, og hans ungarske Pannonia totakter.

Den smule de havde, delte de gerne ud af; værkstedets betalende kunder røg ud, hvorefter tre dage gik med at reparere vores røde sidevogn, mens de fodrede os med brandy, syltede agurker, og dumplings med surcreme. Da vi tilbød at betale fik vi et klart nej - til nøds kunne vi få lov at betale lidt af deres benzin, når de kørte os rundt i omegnen. Det følte næsten flovt, når man tænker på hvordan fremmede bliver behandlet hjemme i Norge. Da vi forlod dem, var både maskinerne og vi selv i væsentlig bedre stand, end før vores ankomst.

Ural'er, tømmere og dårlig mad

Fra Kherson kørte vi lige ned til Jalta, via Simferopol, hvor vi skulle møde Customizers MC. Efter en mildt sagt lang dag med hasarderet kørsel i mørke, nåede vi frem kl. to om natten. Turen var blevet ekstra lang, fordi vi havde tanket brændstof med "bankeånder"; maskinerne mistede al trækraft, og havde konstant tændingsbanken.

Det blev nogle minderige dage ved Sortehavet. Først var stemningen anspændt, fordi de troede vi havde masser af penge, men alligevel åbenlyst prøvede at udnytte dem. Efter nogen tid kunne de se vi var blanke, hvorefter det blev en helt anden tone, og så var vi de bedste venner.





Som andre steder i det gamle Østeuropa så der noget slidt ud, men folkene var rigtig flinke at have med at gøre.





Mc-klubben Customizers MC gør klar til at køre os rundt på endnu en tur i landskabet. Bemærk sidevognsmandens rasta-frisure (dreadlocks).



Anna og Natasia - to af de meget fine folk der kørte os rundt nede på Krim.

Anna og Natalja, to af de meget fine folk der kørte os rundt ned på Krim.

Planen var at køre tilbage gennem Rusland til Georgien, men pga. krigen dér var grænsen lukket. Vi måtte derfor tage en båd over Sortehavet til Istanbul. Mens vi alligevel ventede på skibslejlighed, slog vi tiden på Jalta ihjel med fjeldture på Ural'er, tømmere og dårlig mad. Båden kom, tid til en vemodig afsked med vore venner, hvoraf nogle af dem endda græd (og havde vi vidst hvad der ventede os i Tyrkiet, havde vi også grædt).





På god, gammeldags vis blev 'The Bittersweet Chariot' hejst ombord på skibet til Istanbul.

Sejladsen gik fint, da vi først var kommet ombord, hvilket ikke var smertefrit. Den fæle karl af en ukrainsk tolder havde nemlig fattet interesse for min blodtryksmedicin. "Kokain?" spurgte stjerneidioten, hvortil jeg kækt svarede, "Nej, der er heroin!" Så var vi virkelig i gang. Vi stod dér på kajen og skændtes med toldereren, mens kaptajnen blæste skibets fløjte og viftede med hejsekranen. Det kostede en times forsinkelse, men heldigvis havde kaptajnen rigtig megen lyst til vores penge, så skibet ventede.

I næste del følger vi teamet, som efter nogen forsinkelse kører videre gennem Tyrkiet, Iran, Pakistan og Indien. Det bliver et væsentligt hårdere stræk end det som er beskrevet her i 1. del.