

Oslo til Singapore 2006

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

Del 1 - Del 2

DEL 2

I første del af denne beretning kunne man læse om turens forberedelser, og den mekanisk problemfyldte og indvortes fugtige tur ned gennem det tidligere Sovjetunionen. Nu venter langt større strabadser i Tyrkiet, Iran, Pakistan og Indien.



I kamelkneppernes rige

Istanbul er et flot sted, hvis man læser om byen i rejsebrochurer. Istanbul er også fabelagtig, hvis ikke en fabel skulle have en god, moraliserende afslutning. Istanbul er et helvede, med mindre man kan lide at blive tørret noget så grundigt. [Oversætters note: Tormods vrede tirader mht. Istanbul fyldte ca. ¼ af KCCD webloggen].

Nuvel, ligesom tilbage i skoletiden, havde vi ikke lavet vores hjemmearbejde godt nok, idet vi begge manglede visa til Iran. Før afrejsen fik vi at vide, at det i

Istanbul kunne skaffes på en uge. Den uge viste sig at blive til en måned, så vi sad fast i en by fyldt med røvere. Vi var blanket af og irriterede. Vi sov dårligt og spiste dårligt, og begyndte at opføre os dårligt. Væggene på hotelrummet krøb hele tiden nærmere, og som tiden gik følte vore hjerner perforerede og rådne.

I det mindste var vi ligesom Fantomet; det var os, der var de gode mod de onde. Eneste lille lyspunkt under vores ufrivillige ophold, var et besøg af en gammel ven, Irina, der fløj ind fra Israel for at holde os med selskab nogle dage. Da vi endelig fik vores visa til både Iran og Pakistan, havde vi siddet fast så længe, at vore tyrkiske visa udløb om fire dage. Helt nøjagtig havde vi nu 84 timer til at køre 1.800 kilometer.

Smukt landskab, trælse toldere

Landskabet øst for Ankara var smukt og vejene varierede fra motorveje til kreaturstier. Jo længere væk fra byerne vi kom, des behageligere var de lokale at have med at gøre. Vejene slyngede sig op og ned i bjergene, på de højeste steder så vi sneklædte tinder og motorerne hostede astmatisk pga. den tynde luft. Dette var uden tvivl et af de mest varierede stræk på turen - havde vi blot haft tid at nyde det. I stedet måtte vi køre så hårdt som muligt, og når vi var for nedslidte, lagde vi os bare ved motorcyklerne og sov. De nætter var vi tvunget til at stoppe på nogle lidt tvivlsomme steder, så vi sov med en kniv i hånden, og hånden nede i støvlen.





Østlige Tyrkiet; smukt landskab, grusveje og vild trafik. Måske det stræk på turen med den smukkeste natur.

Vi slap omsider ud af Tyrkiet, efter et helvedes hyr med tyrkiske toldere, der selvsagt ville vride penge ud af os, trods at vores visum lige præcis ikke var udløbet. Det fik de nu ikke, for vi hadede efterhånden korrupte tyrkere. Desuden havde vi pga. forsinkelsen i Istanbul kun \$600 (ca. 3.000 kr.) tilbage, til gennem hele Iran og Pakistan, et stræk på 7-8.000 km. Pengene skulle dække mad, benzin og evt. overnatning.

Tilbage til civilisationen

Da vi sprang over gærdet mellem Tyrkiet og Iran ændrede alt sig. Folk var pludselig bedre klædte, høfligere og talte bedre engelsk. Det føltes til og med som om temperaturen steg et par grader, et fænomen der efter Isbjørnens mening skyldtes, at vi havde skiftet tidszone. Vi kom så til en lille, men travl grænseby, hvor vi tankede op med latterligt billig benzin til knap 50 øre literen.

Derefter fandt vi et lille hotel, hvis ejer insisterede på at Nimbuserne skulle parkeres i lobbyen. Vi var henrykte, for ingen af os havde nogensinde før kørt på motorcykel inde i et hotel. Skuffelsen var stor, da ekipagerne viste sig 3 cm for brede, men det var snart glemt i glæden over at få et bad, rent tøj og en seng at ligge i. De 1.800 km på fire dage havde været hårde.



Iransk joker-panser, som tog Isbjørnens hjelm på, strakte højre arm og råbte "Heil Hitler!"

Næste morgen skiftede vi olie, nu til SAE 50 pga. den intense hede, hvilket viste sig at være et godt valg. Maskinerne blev eftersat, og inden vi drog videre spenderede en lokal ingeniør en god frokost på os. Ved skumringstid var vi nået til Marand. Bedst som vi stod med vores vejkort og overvejede overnatning eller fortsat kørsel, kom en mand løbende og bød os på te. Han var pensioneret lærer og talte godt engelsk. Nu drev han en lille butik med lastvognsreservedele.

Siden kom flere til, bl.a. en som talte flydende svensk, for han havde boet to år i Sverige mens Irak-Iran krigen stod på. Han følte han stod i taknemmelighedsgæld til skandinaver pga. hans modtagelse deroppe, og insisterede at vi skulle overnatte hos ham og drikke hans ekstremt dårlige og højst illegale hjemmebrændte. Så aftenen gik med at sidde mellem lastbildele, drikke hjemmebrændt med citronbrus

(noget vi ikke havde prøvet siden vi var 16 år gamle) og tale svensk. Vi overnattede i butikken, fik omelet med tomater serveret næste morgen, og rejste så videre.



En af de mange gange vi fik hjælp af den iranske ungdom.

Blodig trafikultur

Og sådan var det bare i Iran: Ekstremt civiliseret, med ærlige, venlige og gæstfrie mennesker, der inviterede os hjem og som synes bærede over at kunne tilbyde os et måltid mad. Vejene var nær perfekte og benzinen som sagt næsten gratis. Der var knap nok nogen korrupsion, og gjorde vi noget ulovligt i trafikken, spurgte politiet os bare om vi kunne klare ikke at gøre det igen.

Det eneste uciviliserede var deres trafikultur. Især om natten var der mere trafik, og den var hårdere. Selve trafikulturen var ikke værre end i Pakistan og Indien, men da vejene var meget bedre, var hastigheden tilsvarende højere.

Vi så mange ulykker, og passerede endda et sted hvor et titals personer lå døde eller svært tilskadedkomne. Der var både skrigene og så meget blod, at vi selv fik stænk på vores tøj. Vi kørte meget pænt de næste par timer, til hændelsen var fortrængt. Men bortset fra ulykkerne gik turen gennem Iran over al forventning. Fra Marand til Tatriz, videre til Qom og Esfahan og ned til Karman, den sidste civiliserede udpost i Iran.



Aftensmad og overnatning ved et iransk checkpoint udenfor Esfahan. Som sædvanlig vidste dårligt alt det gode de ville gøre for os - denne gang manglede vi sukker, som de selvsagt skaffede.

Bemærk de fire forskellige uniformer.

Farvel til civilisationen - velkommen til vold, kaos og ørkenen

Kerman var et hyggeligt sted, og vi fik venner der, som vi stadig er i kontakt med. De var meget bekymrede for os, for foran havde vi 250 km ørken til byen Bam, der efter jordskælv for tre år siden stadig var et studie i kaos, ruiner og desperation. Derefter var der 350 km til Zahedan, som var inficeret af terror, flygtninge, benzinknaphed og spioner. Zahedan var sidste by før grænsen til Pakistan og Afghanistan

Nimbusser blev nøje eftersat, olien skiftet, mens 120 liter benzin og 40 liter vand blev medtaget. Ørkenvejen var god, uden antydning af sving eller bakker, men det var alligevel ikke noget behageligt stræk. 55 grader varme, hård blæst og mindre sandstorme, så både vi selv og motorcyklerne blev sandblæst.

For at køle os selv hældte vi vand over tøjet og os selv, men var alligevel knastørre igen på mindre end en time. Pga. faren for terrorister og den almindelige mangel på lov og orden, stoppede vi kun for at skaffe benzin og vand.

Hen på eftermiddagen nåede vi Bam, hvor stemningen var så desperat som den altid vil være i et katastrofeområde. Folk i byen ville gå meget langt for at forbedre deres situation eller blot overleve, så vi opsøgte nærmeste politistation, og spurgte om lov at overnatte dér. Vi fik allernådigst lov at sove ved siden af fængslet - en 40 fods container.

På vagttjeneste omkring os var der en masse værnepligtige, der var mindre begejstrede for at være udstationerede her. Vores aftensmad blev akkompagneret af brølene fra fangen i containeren og af soldaterne, som af og til sloges. Lyd af Kalashnikov'er der rammer Kalashnikov'er, flæsk der rammer flæsk - selv politi og militær syntes mere eller mindre ude af kontrol.





Overnatning udenfor fængslet i Bam, Iran. Som de fleste andre bygninger var det styrtet sammen under jordskælvet, så en container blev brugt i stedet.





Zahedan ørkenen i det østlige Iran.

Krydsende kamel

Vi tog tidligt afsted næste morgen, for at nå Zahedan inden det blev mørkt, da overnatning i ørkenen ville være som at spille russisk roulette. Forholdene var som i går, så det gik godt, trods varmen med 70 km/t. Eneste bebyggelse herude var et anti-terror fort, klædeligt udsmykket med 20 mm maskinkanoner. Ellers var det kun udbrændte bilvrag nu og da, samt "Fare for krydsende kamel" skilte, der vidnede om tilstedeværelsen af intelligent liv herude.





Der hvor vi kommer fra er vi egentlig mest vant til elge...

Sandblæste og udkørte nåede vi et tjekpunkt ved Zahedan, en time eller to før det blev mørkt. For første gang i Iran måtte vi vise pas og afgive fingeraftryk. Og for første gang fik vi streng besked på at køre direkte til et hotel, og ikke gå ud før vi skulle videre.

Det var nu nemmere sagt end gjort, for Isbjørnens ladelampe var begyndt at lyse, så vi stoppede ved en slidt café. Klientellet lignede alle afghanere, så jeg var mindre tryk ved situationen, mens jeg udskiftede kullene. "Friend, do you need help?" lød det så med amerikansk accent. Jeg kiggede op på en fuldskægget fyr, og tænkte "Jøsses, han ligner en talibankriger!"

Jeg var ikke den første til at have tænkt tanken, for Uncle Sam havde tænkt det samme for nogle år siden. Det viste sig nemlig, at han fået sig en alt-betalt tur til Cuba i 2002, samt et treårigt engelskursus på Guantanamo basen, før han fik lov at rejse hjem til Afghanistan.

Flygtningen

På hotellet dukkede en civil politimand op, og skyggede os bare vi gik en meter fra hotellet. Næste morgen vedgik han at han faktisk var politimand, og at han skulle følge os ud af byen. Ved bygrænsen overlod han os til militæret, som ville eskortere os til byen Taftan ved den pakistanske grænse. Nogen gange fulgtes vi med specialstyrker i bil, andre gange med hver vores kommandosoldat siddende på Nimbuserne.

Jo tættere vi kom på grænsen, des flere flygtninge og kaos var der. Ved ét tjekpunkt havde de almindelige soldater travlt med at tæske nogle flygtninge. Kommandosoldaten jeg havde med bad mig stoppe motorcyklen, da han tydeligvis ville deltage i tæskeriet, og udvikle det til en massakre. En af flygtingene havde en bylt, som han nægtede at give fra sig, trods soldaternes ihærdige forsøg.

kommandosoldaten løste det problem ved ganske enkelt at sparke flygtningen ihjel. Han havde skreget og grædt til han ikke kunne mere.

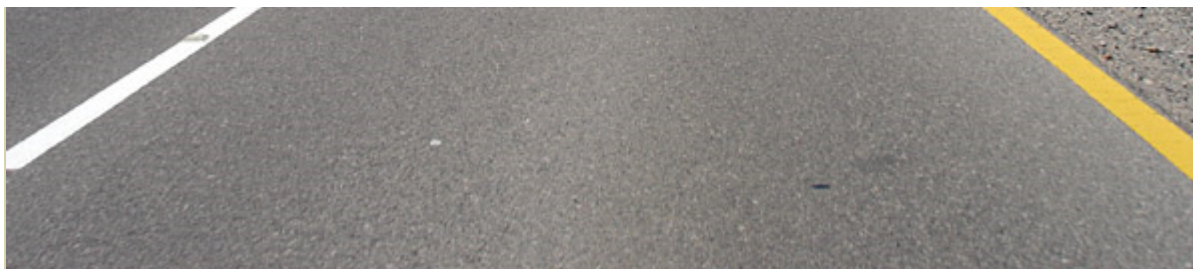
Soldaterne åbnede bylten og fandt lidt tøj og et kogekar, mens nogle andre slæbte liget væk. Vi kørte videre mod grænsen, men lyden og synet af flygtningen tog vi med os.

Pakistan

Ved grænsen gik alt over forventning, for tolderne var rigtig hyggelige. Der var dog ikke én kilobyte datakraft til stede, så vi blev håndskrevet ind i bøger, på urdu. Pas og motorcyklernes carnet'er blev stemplet, og derefter måtte vi drikke te med alle der skulle have noget at have sagt der. Ved kop nr. tolv havde jeg nær knækket mig, for jeg hader mælk i te, men høfligt drak jeg også den med.

Skyggerne var blevet lange, så vi overnattede på toldstationen, der bestod af en række huse, nogle toldere og omkring hundrede bærere. Bærerne slæbte varer fra biler i Pakistan til biler på den iranske side. Begrebet 'gaffeltruck' tilhørte fremtiden, og at lade bilerne krydse grænsen var en bureaukratisk umulighed.





Mach 4,5 i den pakistanske ørken - Tormod i flyverstil.

Siden vi forlod Kerman havde vi stort set ikke spist andet en saltede agurker, pga. vores økonomiske situation. Står valget mellem benzin og mad, er det også ret enkelt. Men nu ville købe æg og grøntsager til en omelet. Isbjørnen sad og var en seværdighed for pakistanere der aldrig havde set en hvid mand før - og da slet ikke en isbjørn. Imens gik jeg ud at handle i landsbyen, hvor ungerne spillede cricket i aftensolen.

Undervejs blev jeg inviteret på te overalt, men vel tilbage tilberedte vi omeletten. Flere af æggene var mugne, men vi skrabede bare det værste væk. Trods kok og råvarer, var dette den bedste omelet jeg nogensinde har spist. Som Che Gueavara skrev i "Motorcykeldagbogen": "Maden var krydret med sult".

Indespærring hver nat

Så gik det videre via Quetta, Loaralei, DG Khan, fra Rakne over 'Terrassevejen' til Multan og til Lahore. Balochistan, delstaten vi kørte i, lå underudviklet og ret ustabil langs grænsen til Afghanistan. Mange talibanere skjulte sig her, og bombesprængninger var ikke usædvanlige. Myndighederne havde en del soldater på stedet, men kontrollen lå hovedsagligt hos de lokale stammer. I stedet for nationale love, fulgte man her stammelovgivning og selv om de fleste var venlige overfor os, var det ikke byer en vesterlænding bare lige kunne færdes i.





Danger sign. Hvad nyt er der ved det? (I en ørken i Balochistan, Pakistan).

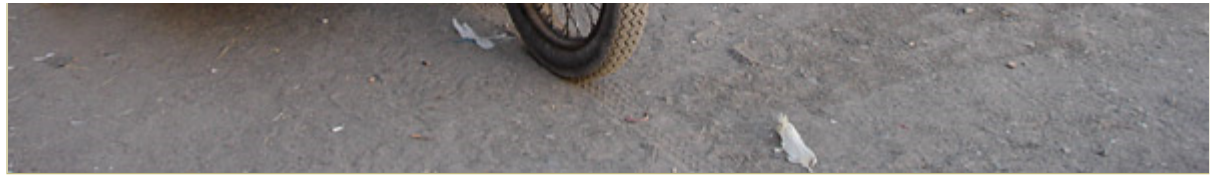
Fra Taftan gik det stærkt de første hundrede km motorvej. Hver tredje km lå en død kamel og var vindretningen rigtig, vidste vi det en halv km forinden. Så skrumpede vejen ind til en tre meter bred hullet stribe, ofte med driver af sand. Mødte vi store sanddriver, satte vi fart på og skar os igennem. Ved modkørende trafik måtte vi kaste maskinerne ud i venstre side af vejen. Pga. løst sand, høj kant og sidevognen på asfalten kørte vi tit fast, og var nær væltet flere gange. Men det var alligevel skideskægt.





Japansk teknologi (en Hino lastbil) udsat for en solid dosis pakistansk truckerkultur.





“Guten tag, Ich bin Laden“....



Denne kamel var vores sjælebror, idet den var lige så tørstig som os begge, og lige så fåmælt som Isbjørnen.







Dybsindig samtale på norsk og urdu. Vi forstod ikke et pluk af hvad vi sagde til hinanden, men han var en hyggelig fætter, der gerne røg vores cigaretter. En venlig og nysgerrig sjæl, som de allerfleste pakistanere vi mødte.



Overnatning på politistationens tag i Dalbandin, Pakistan.

I Quetta havde en bombe dræbt tolv mennesker to dage før, så det øjeblik vi ankom spærrede politiet os inde. Dels for vores egen sikkerhed, dels fordi de var paranoide mht. spioner. Om aftenen byttede jeg dynamoanker, hvilket blev en omfattende affære. I gæstfrihedens navn blev jeg påtvunget hjælp af den lokale kamelmekaniker, der ødelagde hurtigere end jeg reparerede, men det var trods alt

ventligt ment.

Næste dag kørte vi ikke en meter uden selskab af en pickup fyldt med AK-47 bevæbnede politifolk, og hver aften førte de os direkte til politistationen. Pakistanerne var høflige og gæstfri, men indespærringen og det konstant påtvungne selskab var forbandet frustrerende.

På afgrundens rand

Terrassevejen var et kapitel for sig. Som navnet antyder, lå den som en terrasse langs bjergsiderne. Den snoede sig som en propoptrækker, var smal og med masser af vejarbejde. Al lastbiltrafik i Nordpakistan gik ad denne hovedfærdselsåre, men selv en tungt lastet Nimbus var her hurtigere end en overlæst lastbil.

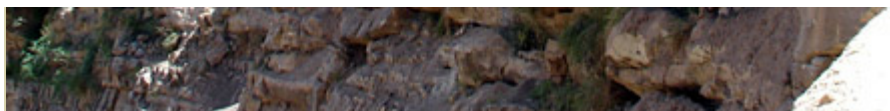
Med største selvfølge overhalede vi både højre og venstre om, hvilket fik vores mc-eskorte til at gå helt i sort. Han var rasende, og sikkert også dybt misundelig på vores kørefærdigheder og dødsforagt. Han gik i hvert fald helt amok over det.





Terrassevejen slyngede sig langs bjergsiden, som varmebøjede jernbaneskinner på en god sommerdag.





Og ja, hver uge var der faktisk biler som røg ud over Terrassevejens kant.

Tit standsede trafikken helt, når to lastbiler mødtes, for der var hverken plads eller trafikregulering. Af og til var der dog plads til Nimbuserne, med ti cm mellem hjulene og kanten. Når vi så ned på gearpedalen, stoppede blikket først i afgrunden nogle hundrede meter længere nede. Adrenalin kan faktisk være lige så godt som øl....

Efter nitten dage og 7-8.000 km gennem Iran og Pakistan, stod vi nu på grænsen til Indien. Vi havde \$15 tilbage af de 600, og vejede begge ti kilo mindre end for en måned siden. Men vi havde nået vores mål.





"Wish my girlfriend was this dirty..."

Porten til Indien, porten til Helvede

Vi havde virkelig set frem til at nå Indien. Her ventede en masse penge, kendt og værdsat indisk mad og især øl. Men der blev stukket en pind i hjulet, så fuldt stop. Bureaukrati, frådende korrupsion, feber og fulde Sikher. (Sidstnævnte kunne vi nu godt lide.) Allerede på grænsen kørte vi helt fast: Mellem Pakistan og Indien var der to meter ingenmandsland, og det var så langt vi nåede.

De skulle se carnet'et. Den ene Nimbus var registreret i mit og Isbjørnens firma, så de bad os bevise, at maskinen enten ikke var stjålet, eller at vi ejede firmaet. Efter megen palaver nåede vi over grænsen og ind på toldområdet. Så ville de have betaling for deres store hjælp, så vi kunne flytte diskussionen ti meter ind i Indien. "Glem det!" sagde jeg høfligt. Så fulgte tre dages bøvl ved selve grænsen.

Efter den allersidste papirmølle var der kun ét tjekpunkt at passere, hvor de ville have betaling for al hjælpen. Vi sagde at det var dem selv, som havde skabt de tre dages problemer. Og desuden var vi flade. "Noget valuta må I vel have, efter den tur?" spurgte de flere gange. Surt sagde jeg, at de kunne få mine sidste rubler. Hvor meget de så var værd? "I hvert fald tyve Euro", sagde jeg.

De fik hele bunken, og var så lykkelige at de gav middag. De var næppe så glade da de senere skulle veksle, for de hviderussiske rubler var højst et par kroner værd. Ikke at man kunne veksle dem udenfor Hviderusland heller.





Isbjørnen prøver at overbevise de lokale om at en Nimbus' hovedlejer er endnu større.





Turens eneste uventede reparation; udskiftning af baghjulsleje i et baggårdsværksted i Delhi.

Varme, fugt og feber

Pga. af vores elendige finanser, overnattede vi i Sikhernes helligste sted, Det Gyldne Tempel i Amritsar. Her var det nemlig gratis at bo, spise og drikke. Efter planen skulle vi nå til Delhi 450 km derfra på et par dage. Det tog os godt over en uge i indisk trafik, som egentlig er mest gearret til folk, der virkelig tror på reinkarnation.

Problemet var egentlig bare, at de fleste var elendige chauffører, trafikreglerne blev ignoreret og den skønne blanding af fodgængere, køer, cyklister, oksekærrer, motorcykler, biler og lastvogne overalt på vejene. En ekstra udfordring var, at dem i bilerne tilsyneladende anså vores højrehængte sidevogne for at være et hologram, som de kunne køre durk igennem ved overhalinger. Natkørsel var også fascinerende, for ligesom den lokale vognpark havde Nimbusserne kun af og til fungerende lys.

35-40 graders varme var ikke så slemt, men luftfugtigheden var kvælende. Dette sammen med de sidste tre ugers hårde kørsel, gjorde at første dagsetape blev afbrudt efter bare 120 km. I et lille hul af en landsby tjekkede vi ind på et anstændigt hotel og tog et brusebad. Og så spænedes vi ned i restauranten og bestilte smørkylling, tandoori kylling, hvide ris, stegte ris, gule ris, al slags nan brød og gud ved hvad ellers. Plus vand og to liter øl. Og siden mere øl. Og endnu mere øl. Fra sultne og ædru til overmætte, halvfulde og kvalme på ingen tid.

Først blev isbjørnen syg i to dage, og straks han blev rask, gik jeg ned med 40 i feber. Det er ikke sjovt at ligge og fryse under et uldtæppe - i 40 graders varme.

Efter to dage med junglefeber troede jeg skulle dø, og opsøgte en læge. Der fik jeg et par sprøjter i røven og en bærepose med piller. Et par dage senere var jeg endnu ikke i stand til at køre, men kunne dog udforske landsbyens værtshuse.

"Jeg skyder ham!"

Receptionisten gik med os, med planer om at drikke sig fuld på vores regning. Vi hadede ham fra første blik. Mr. Cheema, som vi mødte på den første bar, hadede også receptionisten fra første blik. Mr. Cheema var en meget fuld sikh med stor fin turban, og et lettere voldeligt og aggressivt udseende (dog på en mærkelig, venlig måde).

Vores nye ven spenderede kager og brændevin på os to, mens receptionisten måtte betale selv. Da vi gik, og receptionisten ville have os til at betale for ham, fik mr. Cheema et kraftigt raserianfald, og et mindre håndgemæng opstod mellem ham, pub'ens chef og receptionisten. Det løste sig dog, og vi tre gik hjem.

Så kom mr. Cheema kørende i sin bil, stadig stiv og hængende ud af vinduet, mens han brølede: "Han er en beskidt karl! Jeg skyder ham! Jeg har en pistol!". Receptionisten søgte tilflugt på en benzintank og ringede til hotellet. Snart efter ankom både fem fyre fra hotellet, og nogle af mr. Cheemas venner. Det var så spændende, at Isbjørnen og jeg omgående smuttede tilbage på hotellet, og lod de lokale klare sagerne selv.

Næste dag var receptionisten imidlertid stadig i live, så lidt bedrøvede kørte vi mod Delhi. Her mødte vi et par motorcyklister vi havde kontakten via internettet. Den ene var mc-journalist, og den anden arbejdede på et autoværksted. På værkstedet skiftede vi et ødelagt baghjulsleje, og fik vasket maskinerne, for første gang siden Istanbul.

Rejsebureau-rotten

Næste mål var Agra, berømt for at være Indiens mest korrupte by, og for at huse turistmaskinen Taj Mahal. Vi så marmor-turistmaskinen og skulle nu sydover mod havnebyen Chenai, for at tage en båd til Singapore. Siden vi forlod Tyrkiet vidste vi, at der ikke ville være tid til at følge den oprindeligt planlagte rute gennem Burma, Thailand og Malaysia. Besværet ved grænsen gjorde det også klart, at

turen gennem Indien ville være lidt for besværlig, så vi besluttede at tage toget en del af vejen. Det var et fejltræk af dimensioner.



To lokale 'mauds' i Agra, byen som ellers er kendt for Taj Mahal og den værste korrupsion i Indien.

At skaffe billetter til både os og motorcyklerne syntes håbløst, så en lille rotte af en rejseagent blev sat på sagen. To dage senere var der stadig ingen billetter, men efter råben og forskellige opfindsomme trusler fik vi i det mindste vores penge igen, og rotten tabte en indisk månedsløn på sine julenumre.

Med hjælp fra en lokal scootermekaniker fik vi ordnet alt et par dage senere. Bagsiden var, at sidevognene skulle tages af, og at vi kun havde billetter halvvejs, hvilket betød togsift undervejs i Napur. Nu havde vi tilmed brugt lige så lang tid

på det cirkus, som det ville have taget os at køre strækningen selv.

Tryllefirmaet Indian Railways

Da vi ankom til Napur var vi ved godt mod, i hvert fald indtil vi opdagede at Indian Railways havde forlagt vores Nimbuser et sted. Vi blev på en sovesal på stationen, hvor rotter natten igennem løb både over og under vores sengetæpper. To dage senere fandt vi maskinerne, der efter et par dage med Indian Railways havde fået flere skader end på hele resten af turen.

At foretage togsift var lige så vanskeligt, som det var at få billetter første gang, for det krævede papirer fra en korrump speditør, og sidevognene var blevet alt for tunge til at bærerne ville røre dem. Ren korrupition igen, så væk forsvandt tre dage samt de sidste hviderussiske rubler. Som første gang var vi heldigvis ude af byen, før de gode folk nåede i banken.

I Chennai var Nimbuserne igen forsvundet. Med én million ansatte er Indian Railways ikke bare verdens største arbejdsgiver, men også verdens største tryllefirma. Denne gang gik der tre dage, før de dukkede op igen. Lettede skruede vi dem sammen igen, og vidste vi var færdige med IR for altid. Det havde igen været hurtigere, om vi havde kørt selv.





Vi overnattede en uge på jernbanestationen i Nagpur. Hver nat blev vi vækket af rotter under vores sengetæpper (det passer!)

Singapore, og den sidste rejse

Næste udfordring var at skippe Nimbuserne til enten Malaysia eller Singapore. Med tanke på hvornår vi skulle hjem valgte vi den sikre, sidste løsning. Selv med to ugers ekstra transport, udover den planlagte uge, ville vi så kunne køre lidt på dem i Singapore. De blev pakket i trækasser, der var dobbelt så dårlige, som de burde have været, og derfor til dobbelt pris. Efter et sidste farvel til motorcyklerne fløj Isbjørnen og jeg så til Singapore.

Det var surt at stå der pæn og ren i Singapores lufthavn, i stedet for svedig og mørbanket på en slidt lædersadel på en varm dansker. Til gengæld kunne Isbjørnen nu drikke så meget han orkede, hvilket han omgående gik i gang med. Samme aften festede vi med nogle singaporienske venner, hvor vi havde fået en værdig modtagelse, trods det uværdige i at ankomme nøgne, som vi var uden motorcyklerne.

Den indiske speditør havde ikke uventet lovet mere end han holdt, så da maskinerne ikke var dukket op efter en uge, ringede jeg til ham. Nej da, de var ikke sendt endnu. Jeg blev rasende og måtte ligesom med rejsebureau-rotten i Agra skrue bissen alvorligt på, for at få gang i sagerne. Trusler om at inddrage advokater, alle mine forretningsforbindelser og Det Norske Handelskammer, samt en truende opringning til ham fra en tamil-snakkende kammerat hjalp, så maskinerne ankom seks dage senere.

Imidlertid medførte denne sidste forsinkelse, at vi aldrig fik tid at få motorcyklerne ud af tolden i Singapore. Isbjørnen fløj hjem, og jeg blev for at sørge for, at de to Nimbusser blev fragtet hjem med skib. Utroligt nok kostede det mindre at sende dem til Oslo, end fra Indien til Singapore.

Rejsen var nu bragt til ende, og den havde været fed. Nimbusserne havde fortæret to dynamoankre, et sæt baghjulslejer, seks eger og div. smådele. Selv havde vi fået en masse nye venner og nogle morsomme uvenner. Vi var også blevet endnu mere utilpassede mht. at leve det liv, som ventede hjemme i Norge. At komme hjem igen, var faktisk det jeg havde frygtet mest på hele turen.

oOo

Heltene i baggrunden

Bag enhver læseværdig beretning gemmer der sig nogle folk, der har gjort den mulig, men som oftest bliver glemt. For 'King Croesus - Contempt of Death 2006' var der især tre, som troede på projektet. De støttede os trofast både under forberedelserne og rejsen, og krævede intet til gengæld. Mens nogen Nimbusklubber end ikke linkede til vores hjemmeside, gjorde disse tre alt hvad de kunne, for at vi skulle nå frem til Singapore.

John Carlsen stillede op på sine fridage udelukkende for at hjælpe os. Vi har aldrig set magen til velvilje, stumpe-service og hårdt tiltrængt ekspertise. John er en stor ressource for Nimbus-miljøet, som vi ikke kan undvære. Skåret ud i pap betyder det; kør så meget i smadder som muligt og sæt John på jobbet.

Lars Persson støttede os længe før han vidste hvad vi havde planlagt. Han hjalp os finde den første Nimbus og satte os i kontakt med JC Nimbus. Han kender rigtig meget til Nimbus, var altid villig til at dele ud af sine kundskaber og var vores teknisk support undervejs.

Kim Scholer var altid klar til hjælp med research, oversættelse af hjemmesiden og støtte når vi var fysisk og psykisk kørt helt ned. Han er en foregangsperson mht. Nimbustouring i det fjerne, og var en stor inspiration for KCCD 2006.

