

En MC-tur på 33 dager og 13.000km

8 dager i Marokko

tekst og bilder: Andreas Aarsland

De mentale forberedelsene for en langtur startet allerede for 10 år siden. Da var jeg og 3 kamerater for aller første gang på en motorsykkeltur i utlandet, den gang til Skottland. Etter den turen sa vi til hverandre at når vi blir 50, skal vi til



Afrika på motorsykkel. Og slik ble det. Dog var jeg den eneste fra den gang, men det var ikke vanskelig å finne nye reisekamerater. Jeg har reist på mange turer, både i vårt kjære fedreland og til det store utland sammen med Arthur Kydland, Anton Tjemsland og Jonas S Haaland. Et aldeles "ålreit" reisefølge.

Vinterarbeid

Den praktiske forberedelsen til en slik tur startet allerede i vinter, flere måneder i forveien. Jeg hadde i 1999 kjøpt den nyeste sykkelen noen gang, kun 8 mnd. gammel og kjørt ca. 15000 km. Honda Varadero passet min kjørestil utmerket, med den følge at før langturen startet hadde kilometertelleren krøpet farlig fort oppover, og viste nå over 77.000 km. Nødvendig vedlikehold hadde meldt sin ankomst. Vinteren ble benyttet til å skifte cimmerringer på forgaffelen. Styrelagrene ble byttet, og det var på høy tid. Alle hjullagrene ble byttet med nye fra Felleskjøpet. Kjede og drev ble skiftet ut. Ventilklaringen ble sjekket hos Jørn på

Bryne. Dette hadde han forresten sjekket mange ganger før, og aldri funnet avvik, noe han heller ikke gjorde denne gang.

Tidlig på våren var det nye og hjemmelagde bagasjesystemet ferdigsveiset og pulverlakkert. Jeg hadde for lengre tid siden kjøpt koffertar og toppboks i aluminium, med originale festeanordninger. Alle som har kjørt med en sykkel fullastet med alskens pikkpakk vet at det er meget viktig å fordele vekten riktig. Derfor laget jeg nye fester til sidekassene. Da fikk jeg flyttet kassene 22 cm lenger frem, og 12 cm lavere ned. Det resulterte i at jeg fikk all vekten framfor senteret til bakhjulet. Følgene ble også at fruen ikke fikk noen plass til beina, men hun skulle ikke være med uansett, så da så. Bak kassene hadde jeg laget plass til 5 liter vann og 5 liter bensinkanne. Vi skulle jo på langtur må vite, og da kunne både litt ekstra bensin og vann være på sin plass.

Som sagt hadde planene om en langtur gjennom Europa og ned til Nord-Afrika lenge svirret på innsiden. Samtalene og diskusjonene i klubblokalene til Lonely Riders på torsdagskveldene om å realisere en slik tur, begynte å bli mer og mer konkrete. Det ble innkalt til orienteringsmøte en mandagskveld i januar 2001, mer en 1 ½ år før turen. Det hadde lenge ligget i kortene at dette skulle være en tur for de som var blitt godt voksne, en 50-års grense ble satt. Siden jeg nettopp hadde fylt 40, ja det føltes slik i alle fall, måtte vi vente til høsten 2002. Som yngstemann ble jeg med i gruppen på 4 stk. som besluttet å gjennomføre turen.

Dagen var endelig kommet. Vi skulle på tur. Kl. 1200 lørdag 28 august 2002 var vi samlet på tunet hos meg, alle med nedpakkede sykler. Ofte sier vi å pakke opp en sykkel, men en må vel si at vi hadde pakket de ned, med et unntak da. Anton med BMW-en hadde som slagord mens han noen timer før avreise begynte å tenke på turen: Hva har jeg ikke bruk for,

mens vi andre tenkte, og hadde tenkt i flere uker/måneder: Det kan jeg sikkert få bruk for....Vi skulle tross alt ikke på et vanlig helgetreff et sted på Sørlandet. Vi skulle til Marokko, og vi skulle være borte i 5 uker.

Sandstorm

Jeg svettet, det var drivende hett. Ikke en vanlig sommervarme som på Jæren kan komme opp mot 20-25 grader, og da ofte med en svalende havtrekk. Termometeret viste i overkant av 35 grader i skyggen, riktignok med en vind som til tider var av kuling styrke. Jeg kan ikke fordra vind, har mer enn nok av den hjemme ved kysten på Jæren. Men her føltes den helt nødvendig. Vi hadde stoppet på en øde ørkenstrekning øst for Atlasfjellene i Marokko. Eller var det ikke ørken, vi visste ikke helt. Hadde aldri vært i noen ørken før. Temperaturen over fjellet hadde tidligere på dagen vært behagelige 15-20 grader i 2400 meter høyde. I denne dalen var det annerledes. Veien gikk mellom 2 fjellkjeder, noen steder var dalen noen km brei, andre steder noen hundre meter. På sidene av veien var det asketørr steinørken, ingen bebyggelse, ingen vegetasjon. Veien var OK med brukbar asfalt. Vi stoppet for å innta noe medbrakt, vann fra 5-liters kannen som var minst 40 grader. Vel, slik føltes det da vi aller helst ønsket oss en kald flaske med "kjøpevann uten fres". Motorene var heite som vi sjelden hadde opplevd, og når hele sykkelen er varm, er det best å sette den fra seg fortrest mulig og komme seg i skyggen. Det eneste treet i mils omkrets var rett ved siden, riktignok med noen få greiner som spriket i alle retninger. Da Arthur hadde funnet frem stolen sin og plassert den under treet og oppdaget at treet faktisk hjalp godt mot solen utbrøt han: Nå forstår jeg hvorfor alle negre sitter under et tre.....



Siden vi trodde vi var kommet til en ørken måtte vi jo også kjøre i den . Vi ante jo ikke hva vi i fremtiden ville komme til å oppleve, kanskje var dette det beste stedet vi kunne kjøre utenom veien. Jeg hadde absolutt ikke tenkt å komme hjem igjen

uten å ha kjørt offroad i Marokko. Vi foretok noen meters vandring til fots og konstaterte raskt at her var det ypperlige forhold til litt lek og moro. Med full oppakning bar det utfor veien og innover sletta. Nå fikk Varaderoen vise hva den dugde til, trodde jeg. Etter at tre av oss hadde lekt fra oss, tatt noen bilder og en filmsnutt var det tid for å haste videre. Fjerdemann hadde sittet i stolen sin under treet og pleiet en vond ankel.

Antrekket var heller ikke denne dagen i tråd med forskriftene til If Skadeforsikring. Kjørebuxsen var skiftet ut med en slitt og skitten dongerybukse av merket Jack&Jones. Et utmerket valg i en sådan stund.

Jeg hadde i lengre tid lagt merke til støvskyen som vi hadde på høyre hand mens vi kjørte. Fra tid til annen hadde kraftige vindkast feiet sand over veien der vi kjørte. Et varsel som jeg ikke likte noe særlig bra. Noen minutter etter stanset jeg sykkelen i veikanten, uten å stoppe motoren på Varaderoen, hentet jeg frem fotoapparatet fra sin faste plass i tankvesken. Sandskyen fra høyre side hadde kommet betydelig nærmere. "Veien

svinger sikkert ikke i den retning”, hørte jeg noen i følget trøste seg til. Som førstemann og kartleser i kortesjen visste jeg noe annet.

Sandføyken begynte å bli plagsom. Ikke bare begynte det å danne seg små sandfenner i veibanen, det hadde også blitt overskyet vær. Ikke av fredelige og etterlengtede regnskyer på himmelen, men av en enorm sandsky som hindret solstrålene og lyset i å nå bakken. At solstrålene ikke lenger plaget oss var det eneste lyspunktet for øyeblikket. Varmen var fortsatt intens og det ble ikke noe bedre når kjøleviften på motoren pøste ut glohet luft rett på beina mine. Etter siste pause ble glidelåsen på Gortexjakken trukket godt opp i halsen, skjerfet dyttet på plass oppunder hjelmen og visiret klasket godt igjen. Slike små justeringer på kjørestyret er vel noe alle motorsykkelryttere gjør hjemme på berget når temperaturen kryper nedover. Her ble justeringene gjort for om mulig stenge ute det meste av sanden, med den følge at det ble enda varmere.

Gasspådraget ble raskt slått av, 100% konsentrasjon og med øynene på stilker, stirret jeg gjennom visiret i et forsøk på å få overblikk over situasjonen. Store sandfenner sperret hele veibanen, Vel, de var ikke meterhøye, men store nok til at jeg viste at dette ville medføre problemer. Sanden var finkornet og myk som mel. Ikke akkurat noe idealføre for fire ferieoppakete motorsykler på 350kg, alle mer eller mindre vanlige gate/tursykler. Som om ikke sandenfennene var problem nok, sikten var, for å si det mildt, elendig. En vegg av sandføyke hindret ethvert forsøk på å skaffe seg oversikt over hva de neste 10 meterne ville bringe. Skulle jeg stanse og gi opp, eller skulle jeg ta sjansen på å benytte den farten jeg hadde til å flyte over det verste. 1.gearet ble raskt valgt, gasspådraget økte igjen forsiktig, begge

føttene på fothvilerene og vinglende og hoppende gjennom sandråket bar det. Måtte ned med begge føttene igjen for om mulig å korrigere, da forhjulet ikke lystret, men i stedet slo kraftig til høyre. Ballanse var et fenomen som var i ferd med å opphøre, rett før det igjen var ren asfalt under hjulene, nok til å rette opp sykkelen før det igjen bar rett inn i neste sandfonn. Slik fortsatte det i 50 meter. Kaster et raskt blikk i speilet bakover, ser noe svart som ligger bak meg. Behøver ikke engang å tenke på hva det kunne være, visste straks det var en eller annen i kortesjen som ikke



hadde vært like heldig som meg, foreløpig. Der stod vi, midt uti sandstormen og så på hverandre. Hva nå. TDM-en hadde vi fått løftet opp og fått den på ”tørr” asfalt igjen. Ingen skader i det hele tatt. Sanden var minst like myk som nysnø som faller ved – 5 grader en vindstille vinterdag.

En Ford Transit med 8-10 personer kommer hoppende og vinglende mot oss, den stanser, og ut kommer en gjeng mannfolk som umiddelbart hjelper oss med å dytte resten av syklene i sikkerhet. Deretter fortsetter de å dytte Transit-en i gang og ut av sandfennene. Vi får knapt nok tid til å takke for hjelpen. Det ble raskt besluttet at det var kun en vei videre, fremover. Denne gangen i lavere fart, med begge føttene som støttehjul. Etter et par hundre meter minket det av ned sand i veibanen, men fortsatt nesten like mye

sandføyke i luften. Det så ut som det verste var over for denne gang.

Fremfor meg stod det to personer midt i veikrysset. Begge ga tydelig beskjed med armer og bein at vi skulle stanse. Hvor skulle vi hen, spurte de på brukbart engelsk. Uten å åpne visiret på hjelmen forklart jeg hvilken by vi skulle til. Gruet meg for å åpne opp visiret da det fortsatt var mer en nok sand i luften rundt oss, nok til at sikten fortsatt var under 100 meter og sola borte vekk. Måtte til slutt åpne opp, det jo ikke noe særlig festlig å snakke med folk gjennom et sotet visir som ingen kan se inn i. Personene som hadde stoppet oss var selvfølgelig guider som ville kapre kunder. Dette med guider hadde vi etter hvert blitt vant til. Overalt i Marokko dukket de opp, ofte før en hadde stanset sykkelen. Ved flere anledninger innhentet de oss på sine gamle og slitte mopeder, kjørende rundt i gatene etter et bytte fra Europa. I denne stressende situasjonen, med 35 varme

grader, kuling og sand, var ikke alle deres gode tilbud om safari og teltliv i ørkenbøyn Merzouga samtaleemne jeg aller helst ville snakke om. Det hjalp lite, de kunne tilby det ene hotellet bedre en det andre. Jeg takket nei til alle gode tilbud, klasket det sorte visiret igjen og kjørte raskt av gårde.

10 minutter senere kjørte vi inne i byen Rissani. Stanset i sentrum foran stedets hotell. Sanden lå i gatene, folk gned seg i øynene i de verste kastene. Selv inne i denne lille byen var sandføyken sterkt plagsom. Hjelmen ble raskt vippet opp i åpen stilling, jeg måtte ha noe vann. Før jeg hadde rukket å drikke ferdig, svermet det med unger og guider rundt oss. Ble ungene for innpåsiltende og nærgående ble de jaget bort som om de var fluer, av guidene som med alle midler forsøkte å tiltrekke seg oppmerksomheten, med alle sine gode tilbud til Merzouga og ørken og

jeg vet ikke hva. Jeg var sliten og trett av det meste akkurat nå, så etter en rask røyk og enda mer vann ble både tiggerungene og guidene blankt avvist, vi måtte ut herfra.

Etter en halvtimes kjøring mot Erfoud kom vi til paradiset. Et stort og fint 5 stjernes hotell var vel det vi trengte akkurat nå. Klokken var allerede blitt langt utpå ettermiddagen. Syklene ble parkert og låst utfor hotellet, pikkoloen bar villig opp all bagasjen på rommet. Førstemann i dusjen..



Ørken og sanddyner

Jeg forstod fort at vårt valg av guide til denne dagen hadde vi vært heldige med. Men det var ikke vår fortjeneste, mannen bak skranken på hotellet visste hva han anbefalte oss kvelden før.

Klokken var 0515 lokal tid. Vi var alle utålmodige etter å komme av gårde. Frokosten på hotellet var blitt forsinket, denne hadde vi bestilt til kl. 0430 og vi hadde avtale om å starte dagens ørkensafari kl. 0500. Det var beksvart mørkt utfor hotellet der vi stod og lastet inn diverse bagasje i den hvite Landroveren til guiden. Syklene måtte være så lette som mulig i dag, siden vi skulle på dagstur til ...Vi visste ikke helt. Hadde bare ønsket til guiden at vi ville se sanddynene. Han hadde ikke hatt slike turister før, som ikke ville sitte på i bilen hans, men kjøre bak Landroveren på

motorsykkel. I en slike forventningsfull situasjon rett før "takeoff" i svarte natten, var det vel ikke til å undre seg over at slike bagateller som å fjerne skivelåsen ble glemt av TDM-føreren. Ingen skader på kalipper eller bremseskive. Kun et uforståelig ansiktsuttrykk da han lå på fortauskanten med sykkelen halvveis over seg.

Det var tykk sandråk etter Jeepen som hadde svingt ut på grusveien. Fire forventningsfulle motorsyklister hakk i hel. Ingen visste hvor han kjørte. Hadde ikke tid til å fundere over det heller. Vi hadde mer enn nok med å følge etter på den stadig dårligere veien, som snart ikke var noen vei, kun noen hjulspor som den forbaskede flygesanden fra stormen dagen før hadde lagt igjen i sporene her og der. Vi kjempet oss videre i nattemørket, hengende etter Jeepen som best vi kunne. Vi hadde skaffet oss litt erfaring med løssand fra forrige dags ferd, men dog fikk vi da litt asfalt under hjulene av og til. Når det ikke var sand i sporene var det i beste fall fast småstein. Det var fortsatt temmelig mørkt da jeg skimtet handa til guiden ut gjennom vinduet på jeepen. Han gjorde tydelig tegn til meg at jeg måtte kjøre fortere, komme opp på siden av bilen hans. Veien var ikke

noen vei lenger, berre en stor slette så langt lyset fra Varaderoen kunne lyse fremover. Denne enorme sletten heter Erg Chebbi, og ligger ca. 700 meter over havflaten. Farten til jeepen ble øket, jeg fulgte etter. Han vinket fortsatt og jeg forstod at her kunne det kjøres fort. Var raskt oppe i 100km ++ i nattemørket på en slette som jeg ikke ante noen ting om. Hvor lenge ville denne sletten vare? Hadde aldri tenkt over det før, men det var utrolig hvor lite sidelys en motorsykkel syntes å ha når veien ikke er vei, men en paddeflat ørkenslette.

Jeg hoppet til i salen, hjertet hoppet over et slag. Jeg satt i salen på Varaderoen i godt driv i mørket. Underlaget hadde blitt litt løsere, mer sand i hjulsporene som slynget seg bortover. Et illsint vesen av en hund bjeffet som gal. Det var vel det siste jeg hadde ventet meg her ute i natten. Det gikk kaldt nedover ryggen på meg der jeg kjørte med full konsentrasjon for å komme gjennom sandfennene. Sekunder etter skrekken med hunden som bjeffet en meter fra meg, så jeg til min forskrekkelse et stor svart ett eller annet. Et beduintelt var rett fremfor meg. Vi hadde allerede ligget syv netter i lavvo på turen, og jeg hadde ikke tenkt å komme brasende inn i et fremmed telt tidlig på morgenkysten og forstyrre morgenfreden der i huset. Klarte å svinge



unna i siste liten, følte nesten at jeg kjørte over bardunene. Lett forvirret var jeg ikke sen om å se etter lyset til jeepen som var langt til høyre for min kurs. Det var nok tryggest å vente med å utforske ørkenen til det ble lyst.

Vi så blitslysene fra fotoapparatene til alle turistene på lang avstand. De hadde kommet før oss i 6-8 jeeper. De var allerede på toppen av de svære sanddynene, fraktet opp av kameler. Soloppgangen i Sahara skulle foreviges. Og som turister flest tok også vi mange bilder av begivenheten. Vel, det er visstnok

soloppgang hver morgen, med det er ikke hver dag fire motorsyklister fra Jæren ser solen komme opp over dynene i ørkenen.

Etter en kopp te og en røyk eller to var vi utålmodige etter å komme videre. Ørkenen var igjen slett og flat, for det meste meget gode kjøreforhold. Mange steder så hard som betong, av og til noe ujevn, så det var helst 1. og 2.gearet som ble brukt. Andre ganger 3 og 4 gearet med hastighet langt over motorveien hjemme.

Merzouga

Kursen ble satt videre langs kanten av dynene. Jeepen med Youssef som guide og sjåfør kjørte først med oss hakk i hel, noen ganger fulgte vi sporene hans, andre ganger valgte vi våre egne veier. Nå var det blitt helt lyst, og vi kunne se hvor vi kjørte. Sletten var uendelig, så langt øyet kunne se var det kun flatt ørkenland. På venstre side hadde vi dynene som lå som en øy midt på sletten. Den totale lengden på dynene var om lag 30 km, og bredden varierte fra 5-15km.

Vi nærmet oss Merzouga, byen som alle guidene hadde mast om dagene før. Jeepen stanset ved byporten, alle byer små eller store har en byport. En byggeskikk som gikk igjen her sør/øst i Marokko. Sanden hadde tydelig herjet mye og lenge i denne



lille byen som ligger helt opptil sanddynene. Små og store fenner i gatene, om en skal kalle det gater da. Husene er som oftest firkantede med flatt tak.

Et gammelt legende forteller at dynene i Erg Chebbi ble skapt av Gud som en straff til innbyggerne av Merzouga etter at de nektet en kvinne og hennes barn husrom og ly for natten etter en lokal festival. En sandstorm kom og begravet byen Merzouga slik den var.

Vi kjørte raskt gjennom byen. Det var ikke lenger en et par hundre meter så var vi på sletten igjen, og her stanset vi ved en vannpost der kvinnene var i full gang med dagens gjøremål, som nå var å fylle opp en mengde plastkanner med vann. Hver kanne inneholdt ca. 20 liter. Disse ble så lastet opp på eslene som stod og ventet ved siden av. 6 og 7 kanner på hver side av ryggen på dyret og en hadde fort 250 liter vann med seg på hver transport. Hvordan disse stakkers dyrene klarte alt slitet undret jeg ofte på. En gang så jeg et esel som ble brukt til langtransport av tømmer. På landeveien trasket det med en mengde store planker av dimensjonen 2x6" på hver side av ryggen. Lengden måtte være omtrent 4-5 meter. Sjåføren satt avslappet på toppen av det hele mens eselet slet seg fremover med hodet hengende nesten i bakken.

Dans på lokalet

Nå er det tid for en liten danseoppvisning, sa guiden vår. Etter en liten halvtimes kjøring kom vi til en liten samling av hus, også disse plassert tett oppunder



sanddynene. Det var en bare noen få familier som bodde her, og guiden vår var nøye med å presisere at dette ikke var marokkanere, men afrikanere. Det var tidligere nomader som hadde slått seg ned her.



”Bakeriet”

Vi ble sittende på jordgulvet på noen filleryer en halvtimes tid mens en gruppe unggutter underholdt oss med dans og sang. Yossef skjenket oss en nydelig te og vi fikk prøve nysteikt brød fra ”bakeriet” like ved. Bakeriet var 2x2 meter med en åpen dør. Her var ingen vindu. Kun en liten ovn laget av leire, som ble fyrt opp med tørre kvister og greiner. Det var sikkert ikke vanskelig å finne tørr ved her ute, ettersom det var 10 år siden det sist hadde regnet!

Noen ”dirham”, den marokkanske valutaen, ble funnet frem fra lommeboken og delt ut til trengende. Nei, det var ikke pent sagt, men over alt ble det spurt og mast etter penger. Her var unntaket, men vi kunne tydelig se at de forventet noe. Jeg spurte guiden vår hva han syntes kunne være passende å gi til danserne. Fikk til svar at det måtte vi vurdere selv. Kan dere gi noe til en fattig familie her ute er det fint. Vi gav noe, vet ikke hvor mye. For en gang skyld følte vi at de fortjente det for en fin oppvisning og god servering.

Foten til eldsteman i vårt følge verket som besatt. Han hadde fått Yamahaen over ankelen et sted i Portugal. Jeg foreslo til Youssef at vi måtte kjøre korteste veg ut fra ørkenen med kurs hjemover til hotellet. Kjøringen i sanden hadde medført at han mange ganger måtte ut både med den gode

foten og verkefoten for å stabilisere sykkelen gjennom de verste sporene.

Etter en lang dag med 70 kilometer kjørt i ørkenen, med 30 grader og vindstille, var det deilig å komme tilbake til hotellet og få seg en svalende dusj på rommet. Slenge seg på sengen der en liten trekk fra aircondition kunne kjøle ned en varm kropp. La inntrykkene fra en opplevelserik dag bearbeides, eller rettere sagt, begynne å bearbeides. De hadde vært mange og sterke.

Kultursjokket

På den 25 minutter lange fergeturen over Gibraltar-stredet til Ceuta rakk vi så vidt å få oss noen baguetter å spise og en flaske Fanta til å slukke tørsten med. Baugporten på hurtigfergen gikk opp og vi kunne kjøre i land på det afrikanske kontinentet. Vi var fortsatt på spansk territorium, men nå var vi i Afrika.

Jeg hadde en helt spesiell magefølelse, en følelse av at jeg ikke ante hva vi gikk til. Jeg hadde ikke vært i Spania eller Portugal før denne reisen heller, men disse landene og folket er trass alt europeere med den samme religionen som vi er flasket opp med. Jeg hadde lest flere reiseskildringer om Marokko, hadde lest mye annen litteratur om land og folk. Jeg viste at de var muslimer og arabere, men jeg hadde ikke vært der, det var den store forskjellen. Grensestasjonen var rett foran oss, og vi ble vinket gjennom av spanske grensevakter. Kjørte noen meter videre og her var de over alt. Marokkansk grensepoliti og tollere. Som førstemann i følget ble jeg høflig stanset av to tollere som lignet mer på oljesjeiker en på tollere, iført sine hvite kapper og sandaler. I denne gaten ble vi de neste 1 ½ time. Dirigert fra kontor til kontor med alle papirene våre. Noen av oss satt i skyggen og ventet mens en annen stod og ventet på de rette stemplene i pass og papir. En av oss manglet forsikring også, så dette måtte han kjøpe i en liten brakke med utslitt og fillete linoleum på gulvet og en gammel skrivemaskin på et skrivebord som minnet

mer om et.... jeg vet ikke hva. Forsikringen skulle være gyldig i 10 dager, og kostet 450 kroner.

Så var det tid for å komme videre til neste kontrollpost, men først måtte vi betale for oss, dvs. ren bestikkelse. Tollerne både lokket og truet til seg noen hundre kroner. Siden vi ikke var interessert i å høre på hans tilbud om å guide oss rundt i gamlebyen av Tetouan, måtte vi takk betale for hans "gode råd" som han sa.

Vi kjørte videre 100 meter. Her var siste kontrollpost, denne gangen med politi væpnet til tennene. Pass og papirer ble atter en gang kontrollert, og vi kunne kjøre gjennom porten inn i Marokko. Ved denne posten var det omtrent lovløse tilstander etter våre begreper. Et hundretals folk prøvet å komme seg over "streken" og inn i det forgjettede land der vi kom fra. Heftig språkbruk og handgemeng forekom hele tiden mens vi stod der og ventet på klarering. På marokkosiden var det minst 50 stk. blå Mercedes av typen 220 D 1980 mod., med taxiskilt på taket. Alle passasjerene oppholdt seg rundt i området. I tillegg hadde sikkert 2-3 bossbiler veltet i området dagen før, slik så det i alle fall ut. Sjøppel og stank skulle det vise seg at vi måtte leve med de neste dagene. Vi var lettere sjokkert.

Guidene.

Guiden plukket oss elegant opp fra sin gamle moped da vi kom inn i gatene til Tetouan by. Jeg lovet å følge etter ham til et "utmerket" hotell, men svingte i motsatt retning og klarte å riste han av. 5 minutter etter var det en ny guide ved siden av sykkelen min i et lyskryss. Valgte denne gang å benytte meg av hans imøtekommenhet og "gestfrihet". Lite ante jeg at denne gestfriheten hans skulle koste meg 200 kroner. I ettertid var det vel anvendte penger. Han loste oss til Hotell Paris, et hotell som absolutt ikke var sitt navn verdig. Vi fikk i alle fall en seng, og en garasje til alle 4 syklene med sovende vakt, mot en god betaling selvsagt. Senere på kvelden fikk jeg være med han i gamlebyen der han lovet å skaffe meg

parafin til primusen. Gatene var fra 1 til 2 meter breie, delvis overbygde med bølgeblikk og ett eller annet, som tak. Her inne var alt fra gammel spiker til fine gullvarer. Parafin ble pumpet opp fra et lite oljefat over på en gammel brusflaske. På vei tilbake gikk turen innom teppehandleren som holdt til langt inne i et smau. Hadde ikke guiden ønsket å vise meg veien ut av gamlebyen, hadde jeg sikkert gått der enda. Ble fullstendig retningsløs og desorientert her inne i alle labyrinthene. Teppehandleren bød straks på te, guiden takket ja og satte seg ned på benken, og insisterte på at jeg måtte gjøre det samme. Jeg ble stående midt på gulvet i den lille forretningen hans. Ønsket verken te eller tepper. Det hjalp lite. Han begynte å brette ut og vise med alle de fine persiske teppene sine. Jeg fikk forklart at jeg kjørte motorsykkel og hadde ikke plass til en svær rull tepper. Dette skjønnte han og hadde full forståelse for. Kom raskt frem med en tykk ordrebok og forklarte og pekte på alle adressene, han kunne sende teppene med post! no problem, no problem. Vel, da nyttet ikke det heller. Jeg begynte å bli litt bekymret, ville helst tilbake til resten av gjengen som hadde gått for å spise på en pizzasjappe, for lenge siden. Regnet med at de forhåpentligvis begynte å bli bekymret for hvor jeg var blitt av. Guiden begynte å bli irritert over at jeg ikke ville kjøpe tepper. Han tok parti med teppehandleren. Innså nok at han gikk glipp av litt provisjon. Ute i "labyrinten" fortalte han at det var en kjempedyktig frisør og barbersalong i nærheten. Barberen var kun i byen en gang i uken, og han var der i dag. Denne skulle han vise meg. Jeg hadde stusset både håret og skjegget mitt for 2 uker siden. Så ikke for meg at han var bekymret for mitt utseende, så det var nok noe helt annet han tenkte på. Dessuten hadde han en far som var meget dyktig til å fremstille hasj av beste kvalitet. Han bodde også like ved. Disse tilbudene maste han til stadighet om de neste 10 minuttene mens vi vandret i gatene, som ikke var gater, men minnet mer om å brøyte seg frem mellom bodene inne i en

stor messehall hjemme på berget en søndag ettermiddag.

Han hadde tydeligvis gitt opp denne håpløse turisten på motorsykkel som verken ville kjøpe tepper eller hasj. Loset meg tilbake til pizzasjappen der resten av gjengen for lengst hadde spist. Han regnet sitt oppdrag som ferdig, som han sa, og forlangte 200 dirham. Jeg protesterte og prutet til liten nytte, han hadde sin familie å forsørge, så da så.

Lavvo

Asfalten var speilblank oppover bakkene. Vi hadde startet på vår andre dag i Marokko. Oljesølet fra gamle lastebiler speilte seg i solsteiken. Olje i veibanen er noe herk, så her måtte vi ta det med ro. Vi kom oss både opp og ned bakkene på hovedveien uten nevneverdige problemer. Vi nærmet oss kysten igjen, og med det økte søppel og slum langs veiene.

”Det var ikke rom for de i herberget” heter det i Skriften. Det hadde sikkert vært rom for oss dersom vi hadde funnet et herberge, hotell, men det var ikke til å oppdrive på mange miles omkrets. Å kjøre tilbake 5 mil til Casablanca var lite aktuelt, ettersom det ble mørkt om få minutter.

Vi hadde knapt nok fått pakket av syklene og slengt telt og utstyr på bakken før ungene kom til syne. De stanset først 50 meter fra oss, liksom for å få et overblikk over aktiviteten til disse fremmede motorsyklistene. Vi hadde svingt av hovedveien og fulgt en mindre vei noen få kilometer før vi enkelt og greitt svingte ut på jordet for å slå leir for natten. Utover den beksvarte kvelden hadde vi selskap av ungene mens vi kokte mat og kaffe. Denne natten sov vi alle i en lavvo, det var liksom tryggere det!

Vi ble stanset av to hyggelige politifolk noen kilometer utenfor Marrakech. Det var faktisk første og siste gang vi ble kontrollert, til tross for at det var politi og kontrollposter over alt i Marokko. Vi ble ønsket god tur videre og kunne kjøre inn i byen som ligger ved foten av de mektige Atlasfjellene. Guiden var ikke sen om å plukke oss opp. Utrolig hvor gode øyner

disse må ha! Han loset oss til et bra hotell i sentrum der vi fikk oss et rom.

Senere på ettermiddagen tok han oss med til Gamlebyen på en meget interessant runde. Utrolig hvordan samfunnet fungerer her inne, alt selges og alt lages her med enkle midler.

Syklene hadde også denne natten stått på fortauskanten tett inntil hotellet. Etter å ha betalt noen dirham til vakten som hadde passet på hele natten, kunne vi ta fatt på en ny dag. Nye opplevelser og inntrykk visste vi at det ventet oss. Og ikke behøvde vi være bekymret for regn i dag heller. Bensin og olje ble etterfylt, Varaderoen brukte altfor mye bensin, og TDM-en altfor mye olje. BMW-en brukte nesten ikke bensin og ikke noe olje, mens Diversion-en brukte litt av begge deler. Så da ble gjennomsnittet ikke så verst.

Etter å ha passert de mektige Atlasfjellene for andre gang og slettene igjen kom til syne på vei nordover, følte vi vel alle at vi hadde sett nok av dette fantastiske og fremmede landet. Det var kort og greitt annerledes, om ikke alltid positivt inntrykk. Det som kanskje trakk mest ned var den totale mangel på søppelhandtering. Vi så en søppeldunk på hele turen, og den var tom. Det var tre ”ting” som var over alt: Søppel, folk og husdyr. Marokko er litt større en Norge og det bor over 30 millioner mennesker der, med få store byer. Så da må de nødvendigvis synes. Menneskene der var meget hyggelige og imøtekommende. Marokko kan anbefales for alle mc-folk, men ikke sett altfor store krav til kvaliteten på overnattingen, du kan fort bli litt skuffet når hotellet ikke holder vestlig standard. Men, det verste hotellet hadde vi i Frankrike!!

Ruten som vi kjørte var ca. 2.300 km og kan uten problem kjøres med en R-sykkel, bortsett fra ørkenen da. Veiene var overraskende gode, veiene i Telemark er mye verre. Så her det berre å sale opp, store opplevelser er garantert.