

På motorcykeltur i Vietnam

Af Martin Smedebøl, rejseleder

30 deltagere i motorcykelturen til Vietnam's højland

24 mænd og 6 kvinder deltog i Danmarks største motorcykelklub – MC Touring Club of Denmark's - tur til Vietnam i marts-april 2001. Vi fløj med Thai Airways via Bangkok til Hanoi, og brugte den første dag til at komme over jetlag og se lidt af byen. Vi så bl.a. Ho Chi Minh's mausoleum og prins Henrik's barndomshjem, og vi gjorde vore første erfaringer med vietnamesisk mad og spisepinde. Vi fik også udleveret vore vietnamesiske kørekort, der havde været længe undervejs, for det er en omstændelig proces for udlændige at få kørekort.

Møde med præsidenten for MINSK-klubben i Vietnam

Vi var til en sammenkomst med præsidenten for den vietnamesiske MINSK-klub. Han er englænder og hedder Daniel "Dan" Dockery. Han holdt til i den hyggelige restaurant "Highway 4" i Hanoi's gamle bydel; her havde de lækkert fadøl og spændende alkoholflasker med slanger, gekkoer, gedetestikler og andre lækkerier, der kan stimulere den mandlige livskraft. Dan fortalte, at MINSK-klubben har ca. 300 medlemmer fra 29 nationer, og en tredjedel er kvinder. Klubbens formål er, at holde fede fester med "Quality hangovers, made to last" – man skulle netop fejre klubbens 3 års fødselsdag. Et andet formål er at fremme MINSK-kørslen i Vietnam. Dan karakteriserede MINSK-motorcyklen som det rene "shit", der går i stykker hele tiden, men let kan repareres med simple midler, og han mente at dette køretøj er det eneste rigtige, hvis man vil køre i det nordlige Vietnams bjergdistrikter og opleve de etniske minoriteter. Han havde aldrig hørt om en så stor gruppe, der ville køre til SaPa via Dien Bien Phu, og han advarede os mod vejforholdene og var i det hele taget lidt tvivlende på om projektet kunne lade sig gøre. Men vi lod os ikke gå på, og adopterede i stedet MINSK-klubbens slogan "In MINSK we trust".

Det første møde med MINSK-motorcyklen og Hanoi'trafik

For mc-folk, der er vandt til japanske og tyske vidundermaskiner på 600 – 1100 cc, er det lidt alternativt at bestige en 125 cc hviderussisk totakts-maskine. Først finder man ud af, at nogle af cyklerne mangler tændingsnøgler, har løse koblingskabler, ikke fungerende speedometer, dårlige bremses og kun få dråber benzin i tanken. Og så planlægger vor vietnamesiske vejviser, at vi i en samlet gruppe skal køre ud til en benzinstation i Hanoi's udkant. Det blev kaos, da vi mødte byens trafik: alle former for trafikanter myldrede rundt uden hensyn til normale trafikregler, og vi danskere fandt ud af, at det vigtigste instrument på motorcyklen er hornet. Der gik kun få sekunder, før gruppen var splittet og mange ikke anede, hvor de var. Adskillige løb tør for benzin, men heldigvis står der langs vejen mange "selvstændige benzinhandlere" med et par liter i en tilfældig flaske. Efter en god times tid lykkedes det efterhånden for vore vietnamesiske guider at få samlet hele gruppen, så vi kunne fortsætte ad landevejen mod Mai Chau.

De etniske minoriteter

Den første nat på MC-turen overnattede vi et pælehus i en White Tay landsby. Vi sov alle i ét lokale på gulvet under myggenet. Vi fik en fornemmelse af de mere primitive forhold, mange lever under i Vietnam. Der var meget primitive vaske- og toiletforhold, men fællesskabet er godt, og landsbyen ligger meget smukt dybt nede i en dal omgivet af rismarker. De etniske minoriteter går ofte klædt i meget farvestrålende dragter, og om aftenen optrådte de for os med sang og dans, og vi fik lejlighed til at smage den hjemmelavede risvin, som vi sugede op gennem lange bambusrør. Længere fremme ad ruten stødte vi på andre repræsentanter for nogle af de 54 minoritetsgrupper: Thai, H'mong og Dao og vi besøgte flere af deres landsbyer, hvor vi kiggede indenfor i beboelseshuse, skolebygninger og krydsede over floder på gyngende hængebroer, hvor bambusunderlaget manglede flere steder. Overalt mødte vi smil og venlighed, og mange vinkede til vor kolonne, når vi kom med Dannebrog vejende fra et par af cyklerne

Køreforhold i bjergdistrikterne

Landskabet er utrolig smukt med kalkstensbjergtoppe, der skyder sig op fra rismarker vekslende over i mere højlandspræget landskab, hvor dyrkningen af jorden foregår på terrasser. Et sted kørte vi igennem tropisk jungle og andre steder skifter øde højland med frugtbare dale. Flere steder skulle vi over pas, der indebar, at vi kørte opad i serpenterkurver i flere timer og tilsvarende nedad på den anden side. Vi blev også udsat for næsten alle typer vejforhold: asfalt, grus, ler, skærver, huller, mudder og det var over lange strækninger. Vietnam's National Highway no. 12 var anlagt i den franske koloniperiode, og man kunne mistænke, at den ikke var vedligeholdt siden – en dag kørte vi 80 km på 7 timer, hvilket giver en gennemsnitshastighed på 10-15 km/t. Også vejrmæssigt fik vi smagsprøver på både tropisk regnskyl, tæt dis i bjergpassene og forårets støvregn, men for det meste havde vi pænt kørevejr. Endelig skal man som trafikant i Vietnam være opmærksom på mange ting: vildtkørende overlæssede busser og lastbiler, andre motorcyklister (nogle med 2-3 levende bundne grise på bagagebæreren), børn, oksekærrer, vandbøfler, kyllinger, geder, slanger, korn som ligger til tørre på vejbanen, osv. osv.

Om at køre MINSK

Vi havde som support 7 vietnamesere (mekaniker, vejviser, guider, chauffører, og udlejeren af motorcyklerne, som aldrig havde udlejet så mange på en gang). Forreste og bagerste vietnameser stod i forbindelse med hinanden via walkie-talkie. Og turen kunne ikke være gennemført uden deres assistance. Der var jævnligt nedbrud på maskinerne, og mekanikeren arbejdede som besat. Men han var dygtig til sit job og kendte mange tricks – en gang strammede han et koblingskabel med et cigaretskod. Vi havde også en ledsagelastbil og en minibus. Endelig er det vigtigt, at have en person med, der kan give forsvarlig førstehjælp ved evt. ulykker for ofte går ruten gennem øde områder, hvor den medicinske nødhjælp er langt væk og måske ikke efter dansk standard. Vi var uheldige, idet gruppens læge og ene rejseleder væltede og brækkede venstre overarm og højre tommelfinger, men heldigvis havde vi ikke andre større ulykker. Selv om mange af os brokkede os over motorcyklernes standard ved modtagelsen i Hanoi, blev vi efterhånden fortrolige med dem, og vi var glade for, at det ikke var vore egne maskiner, vi udsatte for den hårde behandling, som en tur gennem det nordvestlige Vietnam er.

Turistmæssige højdepunkter

Ud over den meget flotte 8 dages motorcykeltur på 850 km oplevede vi mange spændende ting: vi så Dien Bien Phu, hvor den franske Fremmedlegion i 1954 måtte kapitulere til den vietnamesiske

general Giap. Vi boede på luksushotel i SaPa, og vi kørte i sovevogn i hard-sleeper kupé med nattoget til Hanoi; vi sejlede blandt de 3000 smukke kalkstensøer i Halong Bay, og vi så Ho Chi Minh's balsamerede lig i hans mausoleum. Nogle af os besøgte også det gamle franske kolonifængsel, som under Vietnamkrigen blev brugt til at huse nedskudte amerikanske piloter. Her sad bl.a. præsidentkandidaten John McCain og den nuværende amerikanske ambassadør i Vietnam Pete Peterson i flere år. Stedet kaldes "Hanoi Hilton". Halvdelen af gruppen havde også lejlighed til at besøge det lille hospital i SaPa, hvor vi overrakte en medbragt gave på 3500 kirurgiske suturer; denne humanitære opgave deltog medlemmerne af MC Touring Club i med glæde. På hjemturen havde vi et stop i Bangkok, hvor vi fik mulighed for at se det kongelige Grand Palace og den Liggende Buddha's Tempel. Vi sejlede også en dejlig tur på klong'erne – Bangkok's kanaler. Som helhed fungerede gruppen godt, alle støttede og hjalp hinanden og accepterede turens strabadser. Rejsebureauet Marco Polo stod for de praktiske rejsearrangementer. Forhåbentlig kan der en anden gang arrangeres en tilsvarende spændende oplevelsestur for medlemmer af MC Touring Club of Denmark.

Tekster til ledsagende fotos:

1. Klar til afgang fra en pælehus-landsby.
2. Frokost på en landevejskro
3. Pause i et sving i bjergene
4. Minsk-klubbens præsident (med hestehale) taler om slangevin og motorcykler
5. Vort vietnamesiske ledsage-team
6. Overrækkelse af 3500 kirurgiske suturer til SaPa hospital