

Når tvivlen får baghjul

På cykel gennem Mongoliet

Du kan dobbelt så meget som du selv tror, og ti gange så meget som din mor tror. Sådan lyder en udslidt floskel, men måske er der lidt om snakken. For hvordan lykkes det ellers at krydse Mongoliet på cykel med kun få forudsætninger og mange betænkeligheder i bagagen? 2322 km uden lyskurve – fra de russiske Altajbjerge i vest til Ulaanbaatar i øst – det meste på veje, der får en dansk skovsti til at ligne en autostrada.

TEKST OG FOTO: GERNER THOMSEN

Nok havde jeg ventet, at det ville blive svært, men den første dag på de mongolske landeveje var ved at slå mig ud. Den dag, hvor jeg lagde ud fra den vestmongolske provinshovedstad Olgii, tog det en krig af syv timer og tyve minutter at tilbagelægge sølle 68 km. Altså en gennemsnitsfart på blot 9,3 km i timen (pauser fraregnet). Godt nok havde jeg modvind, og det gik lidt op ad bakke, hvis man skal være flink. Men alligevel.

Om aftenen lå jeg i teltet og regnede på, hvornår jeg ville nå hovedstaden Ulaanbaatar. Det kunne lige akkurat lade sig gøre inden for tidsplanen, men der ville ikke blive plads til hviledage. Benene var ømme som havde jeg deltaget i Tour de France's bjergtaper, og hele kadaveret rystede stadig efter mødet med den mongolske infrastruktur.

Mongoliet siges at have 50.000 km landevej – heraf er kun de cirka 1700 km asfalteret. Og asfalten findes stort set kun i et par hundrede kilometers radius omkring Ulaanbaatar. Jeg kunne se frem til omkring 1400 km på jord- og stenveje, før jeg ramte asfalten. Og her snakker vi ikke om uasfalterede veje som grusvejene i de danske skove. Vejplaneringer og andre vedligeholdelses-tiltag er noget, som mange rejsende i Mongoliet har drømt om

igennem tiderne, men kun sjældent oplevet. En vej er en vej, når nok biler har kørt tilstrækkeligt mange gange i det samme spor.

Sammenlignet med det jeg nu var havnet i, måtte jeg erkende, at den indledende etape i Rusland havde været en ren søndagsudflugt. De godt 500 km på plan asfaltvej gennem Altajbjergene stod nu som ét langt triumftog, hvor selvtilliden og formen var blevet støvet af, og hvor cyklen havde stået sin første prøve. At vejret så samtidig havde været perfekt, gjorde heller ikke noget. Billedet af solen og den blå himmel som baggrund til de ubeskriveligt flotte bjergskrånninger med birke- og lærkeskove i efterårsfarver, stod stadig printet på nethinden. Trods mange høje bjergpas havde det været et komfortabelt ridt gennem bjergene med hyppige landsbyer, hvor små hyggelige pensionater og spisesteder lå spredt med løs hånd.

Først i byen Kosh-Agach, 50 km fra grænsen til Mongoliet, fik jeg et lille varsel om, at de civiliserede forhold var på tilbageslag. Sengene på byens eneste hotel var af den gamle sovjetiske model med blød fjederbund, hvor den midterste tredjedel af kroppen rører gulvet, hvis man hoster i almindelig sovestilling. I det fælles badeværelse stod der spande med iskoldt vand til fri afbenyttelse, og toilettet var et

hul i jorden udenfor. Væggene skallede, og i loftet hang en pære uden skærm, som lyste i takt med de sporadiske strømindsfald. I mangel af caféer havde maden denne aften bestået af det, som senere skulle vise sig at blive min hofret gennem Mongoliet: En flamingoboks med kinesiske æggenudler og et par velsmurte marmelademadder.

Rystepudseren

Hurtigt blev jeg bekendt med det, som jeg uden overvejelse vil kalde for et ualmindeligt modbydeligt vejfænomen – noget som på rekordtid kan nedbryde enhver god moral og tro på succes hos selv den bedste turcyklist. Ofte danner der sig et bølgelignende mønster i de mongolske veje, som kan strække sig over mange kilometer. Fænomenet ligner lidt et vaskebræt, og det er ligeså hårdt at køre på. Mongolske bilister kender udmærket fænomenet og ved, at man skal køre hen over det med fuld fart for at minimere rystelserne og undgå at ødelægge bilen. Så hurtigt kan man bare ikke køre på en cykel, så resultatet er, at både krop og cykel kommer igennem en torturlignende rystetur, der altså kan vare flere kilometer. Jeg døbte fænomenet "rystepudseren" og prøvede at bilde mig selv ind, at det var en forlystelse i Tivoli. Men guderne skal vide, at mange beskidte gloser blev råbt ud over den mongolske steppe på den konto.



Jeg blev hurtigt klar over, at jeg nok var den største attraktion i Mongoliet siden Dalai Lamas sidste besøg. En mand på en fuldt lastet cykel kan få selv den mest travle bilist eller nomade til at stoppe op – eller komme ridende fra flere kilometers afstand for at oplære fænomenet.



Billede øverst til venstre: Det ser måske ensomt ud, men der er sjældent mere 50 km til den nærmeste landsby eller fittelt.

Billede øverst til højre: Turen over Arkhangajbjergene var ved at tage modet fra mig – gennemsnitsfarten var den laveste på hele turen.

Billede nederst: Bølgemønstret i vejene (også kaldet "rystepudseren") satte farten helt ned til under 10 km/t.



Kamelerne er ikke vilde, men passes af nomaderne på steppen.



De første 500 km igennem de russiske Altajbjerge var en fryd for øjet og den rene svir i forhold til, hvad der senere ventede mig.



I de senere år har mange nomader fået sol- og vindenergi, som leverer strøm til fx et fjernsyn.



Infrastrukturen i Mongoliet er særdeles primitiv. Kun i en radius på nogle få hundrede km omkring hovedstaden Ulan Bator, finder man asfalterede veje.

Godt nok var det hovedvejen, jeg fulgte, men det vil være synd at sige, at jeg var belastet af med- eller modkørende trafik. I gennemsnit så jeg vel 10-12 biler eller trucks på en dag – mange af dem på lang afstand, da de mongolske landeveje har det med at bestå af mange mere eller mindre parallelle hjulspor.

Jeg blev hurtigt klar over, at jeg nok var den største attraktion i Mongoliet siden Dalai Lamas sidste besøg. En mand på en fuldt lastet cykel kan få selv den mest travle bilist eller nomade til at stoppe op – eller komme ridende fra flere kilometers afstand for at oplære fænomenet.

Desværre er mit mongolske stort set ikke-eksisterende, så disse stævne-møder forløb stort set på samme måde hver gang. Først sagde vi "god dag" til hinanden på mongolsk. Herefter blev jeg spurgt om et eller andet på mongolsk, og jeg fyrede et par ord af som "Danmark" og "Ulaanbaatar", som jeg kunne forestille mig ville være svar på noget af det, de spurgte om. Herefter døde samtalen ud, og vi sagde lidt til hinanden på hvert sit sprog, indtil jeg blev træt af seancen og fortsatte (den gentog sig 10-20 gange hver dag). Når ikke der blev udvekslet ord, så kunne mongolerne godt finde på at sige en slubrende lyd, der lyder lidt som spytsugeren hos tandlægen. Jeg forestiller mig, at det nok betyder noget i stil med "Ja så, ser man det".

Stævnemøderne fandt også sted, når jeg havde slået mit telt op. Selv når jeg syntes, at jeg havde fundet det mest skjulte og afsidesliggende sted på hele steppen, så var der alligevel en hyrde,

der havde spottet mig i kikkerten og kom ridende midt i aftensmad, tøjskift, toiletbesøg, eller hvad ved jeg.

I begyndelsen var det ikke kun den fysiske udfordring og kulturchokket, der optog mig. Det var ligeså meget cyklen og udstyret. Cirka hver halve time holdt jeg pause for at efterspænde skruer og møtrikker og sikre mig, at tasker for og bag stadig sad, som de skulle. Min bekymring var måske lidt overdreven, grænsende til paranoia, men jeg havde ikke fantasi til at forestille mig, at noget menneskeskabt kunne holde ret længe til en tur gennem rystepudseren.

Cyklen var en mountainbike med 27 gear, støddæmpet forgaffel og skivebremser, og naturligvis indeholdt mine 35 kg bagage et rigt udvalg af reservedele. Men da cykelmekaniske problemer aldrig har været min favoritdisciplin, frygtede jeg lidt for det øjeblik, hvor skidtet ville bryde sammen – tusindvis af kilometer fra et autoriseret værksted. Gudskelov blev jeg forskånet for større uheld, og det blev aldrig rigtigt aktuelt at teste mine evner som cykelsmed.

Den lange ørkenetape

Selv om Khovd er provinshovedstad med 30.000 indbyggere, skal man ikke sætte næsen op efter den store civilisation. Da jeg efter 200 km gennem rystepudseren trillede ind i byen ved solnedgang, syntes jeg det så vældigt idyllisk ud, at beboerne vaskede deres tøj i floden – lige indtil jeg blev klar over,

at det var fordi byen havde været uden strøm og vand de sidste tre dage.

Jeg tog dog alligevel en overnatning i "luksusværelset" på byens hotel, selv om det kan være så som så med luksus, når man skal finde rundt på værelset med en pandelampe og skylle ud i toilettet med vand fyldt op i syltetøjsglas. Men på mongolske hoteller betyder luksus blot, at man får et værelse med eget toilet.

"Set i bakspejlet var cykelturen et vanvittigt projekt, som jeg først vil overveje at gentage den dag hovedvejen gennem Mongoliet bliver asfalteret."

Jeg så frem til at komme ud af bjergene og ned på den flade steppe – min teori var, at det måtte kunne sætte længden på dagsetaperne lidt op. Efter Khovd flader landskabet ud, og de næste cirka 800 km går gennem et fladt og tørt landskab på kanten af Gobiørkenen, hvor Altajbjergene ligger langt ude i horisonten. Det blev da også lidt bedre, men ikke meget, da de hyppige strækninger med sand var lige så fartsænkende som en tolv procents stigning. Og der gik da heller ikke en dag på denne del af strækningen, uden at jeg flere gange måtte gennem rystepudseren.

Teltet blev brugt flittigt, men jeg skulle være påpasselig med ikke at komme i vandmangel. Floder var der ingen af, men der kunne komme en sø i ny og næ, hvor man kunne telte. Andre gange holdt jeg mig til områder, hvor nomaderne stod med deres runde, hvide filt-

telte. Hvis der er folk, så er der også vand, men det kræver nogle lokale til at vise vej til vandhullet eller brønden. Det skete også, at jeg tankede op hos købmanden i en lille landsbyflække (som typisk befandt sig med 100 km's afstand), så jeg herefter kunne være selvforsynende i et døgn tid.

Det kan måske lyde lidt ensomt og trivielt at cykle rundt i dette landskab på egen hånd i så lang tid, men det er ikke så galt. Det meste af dagen går jo med at cykle. Og når dagen er omme, så går aftenen med teltopslagning og madlavning. Og så skal vi jo ikke glemme, at jeg stadigvæk havde mine 10-20 stævne-møder hver dag med nomader og bilister, jeg mødte på vejen.

Uanset hvad – hvis der herefter fortsat skulle være lidt trivialitet tilbage, så opvejes det i så rigeligt grad af den surrealistiske oplevelse af at trille alene rundt på en cykel i dette kæmpe steppe-landskab, hvor afstandene er umulige at bedømme, og hvor der altid dukker en nomade eller et filtelt op, bedst som man troede, at man var alene. De vanvittigt flotte stjernehimler tæller også på plussiden. Mongoliet kaldes ikke for ingenting "Land of Blue Sky" – jeg havde sammenlagt en halv regnvejrsdag på hele turen, og de fleste dage og nætter var stort set skyfrie.

Dårlig mave

I provinshovedstaden Altaj lykkedes det mig at få tilranet en gang dårlig mave. Spisestederne i den mongolske provins er sjældent hverken indbydende eller hygiejniske, så mon ikke det var det, der fik maven sat i kog.

Alle har sikkert hver sin måde at reagere på, når de får dårlig mave i udlandet. Personligt bliver jeg helt hysterisk med, hvad jeg spiser, mens det står på (og i dagene efter). Det skal helst være så sterilt som muligt, og noget af det bedste jeg kunne finde hos den lokale købmand var et importeret glas med fem styk Bockwürstchen, som havde en holdbarhed til 2009. Sammen med en flamingoboks med kinesiske æggenudler (og en vakuumpakket tiger-roulade til dessert), var det med til at give mig troen på, at jeg nok skulle komme på ret køl igen. Da jeg så begyndte at få ukontrollerede rådne æggebovser, mistede jeg dog tålmodigheden og begyndte en penicillinur, der fik mig på cyklen i løbet af et par dage.

Mens jeg lå på langs i hotelsengen, kom der pludselig uventet besøg af en østriger. Han var på vej gennem Mongoliet på motorcykel – dog den modsatte vej af mig. Han tilbød et par glas af sin vodkaflaske, som han mente var med til at holde dårlig mave og andre ubehageligheder på afstand. Farven på hans rød-blå næse skyldtes næppe vodkaen, men var et fænomen hos alle de, der befandt sig på hotellet. Det var med andre ord skide koldt om aftenen og natten indenfor de tykke betonmure – radiatorerne i provinsen begynder først at virke efter 1. oktober. Jeg havde heldigvis min dunsovepose og dunvest, som sørgede for, at dårligdommene blev begrænset til den dårlige mave.

Over bjergene til Tsetserleg

Om det var fordi jeg ikke turde rejse mig fra sadlen af angst for tilbagefald, eller om det var fordi jeg var blevet lettere

end Kyllingen fra Tølløse efter de mange toiletbesøg, det ved jeg ikke. Men i hvert fald slog jeg personlig rekord på de mongolske møgveje, da jeg efter Altaj lagde ud med en etape på 144 km. Det skal siges, at jeg også havde medvind det meste af vejen, og at vejen var bedre end gennemsnittet. Men uanset hvad, så gav det mig et ordentligt skub fremad på sidste del af ørkenetapen, hvor der i øvrigt var masser af kameler at se på. De gloede mindst ligeså meget på mig som nomaderne gjorde, men jeg slap dog for de indholdsløse samtaler.

Det er en disciplin i sig selv at finde vej i Mongoliet – også selv om man følger hovedvejen gennem landet. Særligt på denne flade del af turen, blev der ofte brug for GPS'eren og kompasset, for ikke pludselig at ende ud ad en stikvej i den forkerte retning. Heldigvis har mongolske chauffører det dog med at køre meget direkte til målet. Så hvis man først har fundet et hjulspor, der passer nogenlunde med retningen, så kan man næsten være sikker på, at sporet fører én helt i mål.

Med ankomsten til Bayanhongor havde jeg fået opbygget så meget selvtillid, at jeg fik den vanvittige ide at forlade hovedvejen og krydse bjergene nordpå til Tsetserleg i Arkhangai-provinsen. Det gik hurtigt op for mig, hvorfor de lokale havde forsøgt at fraråde mig den idé. De første 100 km går gennem et flodleje fyldt med sten så store, at selv jeeps har problemer. Jeg kunne ligeså godt have kørt hen over en slagmark fra anden verdenskrig. De steder, hvor det trods alt kunne lade sig gøre at køre, var disciplinen lidt at sammenligne med rystepudseren, men jeg døbtte i stedet fænomenet for

”hoppegynge”, da der var en tendens til lidt større afstand til vejen under springene. Der var lange strækninger, hvor jeg måtte trække cyklen, og floder med vand til lårene, der skulle krydses et utal af gange.

Men fremad kom jeg da, og det endda med næsten 60 km om dagen. Desuden gjorde det flotte landskab det svært at fortryde rutevalget. Arkhangajbjergene har op til 4000 meter høje bjerge, og bare dét, at der var vand og frodige græsege over det meste, gav en behagelig kontrast til ørkenetapen. Jeg blev kun mødt af få folk på denne del af ruten: Et par enkelte biler, og så de altid måbende nomader, der havde slået deres telte op i sidedalene.

I mål

Fra Tsetserleg var det nemt at se målet. Asfaltvejen var kun 117 km væk, og herfra var der små 400 km til Ulaanbaatar. Tre dage før jeg nåede hovedstaden, fik jeg problemer med bagagebæreren. Et gevind, som var med til at holde en bærende pind fast til stellet, var gået i stykker, så skruen ikke længere kunne spændes. Det lykkedes dog at holde den fastspændt vha. elektrikerbånd og andre påhit. Dagen efter kunne jeg konstatere, at der også var kommet en revne i en bærende metalstang på forbagagebæreren – en halv dag senere knækkede den helt over. Også her lykkedes det at få skiddet bundet sammen. Jeg priste mig lykkelig over, at det var sket på asfaltvejen og ikke i rystepudseren eller hoppegynge. Om natten begyndte det at sne – man kan vist roligt sige, at det var det rigtige tidspunkt at nærme sig målet på.

Det var en ualmindelig dejlig følelse, da Ulaanbaatars rygende skorstene den 8. oktober pludselig dukkede op tyve km ude i horisonten. Jeg kørte nærmest i trance de sidste kilometer, men vågnede dog brat op, da jeg kom ind på hovedstrøget Peace Avenue med trafikkaos og et inferno af dyttende biler. På de sidste ti km har jeg formentlig inhaleret hele den dosis af smog og udstødning, som jeg manglede i den måned, hvor jeg kørte rundt på steppen.

Set i bakspejlet var cykelturen et vanvittigt projekt, som jeg først vil overveje at gentage den dag hovedvejen gennem Mongoliet bliver asfalteret. Men turen flyttede grænser og overbeviste mig om, at der er et gran af sandhed i den gamle floskel.



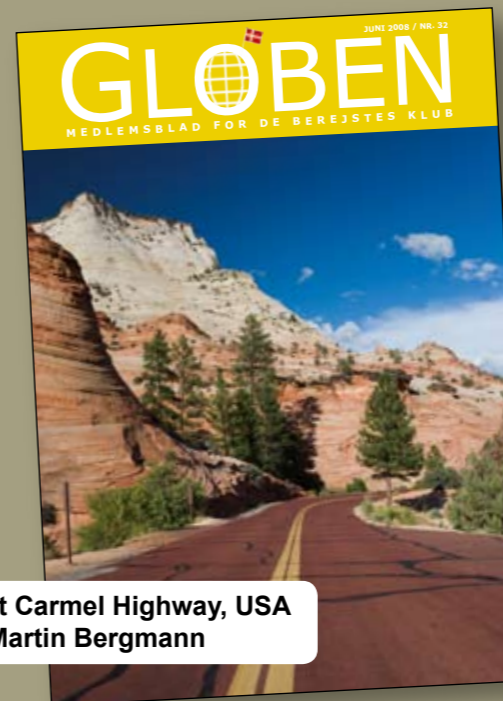
Billeder øverst: Hver dag blev jeg mødt af nomader, som ville snakke med mig og høre, hvor jeg skulle hen.

Billede i midten: Russiske motorcykler er populære blandt nomaderne og bruges til transport af stort set hvad som helst.

Billede nederst: Overnatningen foregik i de fleste tilfælde på steppen – i mit lille medbragte 1-personers telt.

”Billedet på forsiden af dette blad er udvalgt blandt mange indsendte billeder af road trips. Det har været et svært valg blandt mange rigtig gode billeder. Her på siden kan du se nogle af de kandidater, der var med i opløbet.”

FORSIDEEKANDIDATER



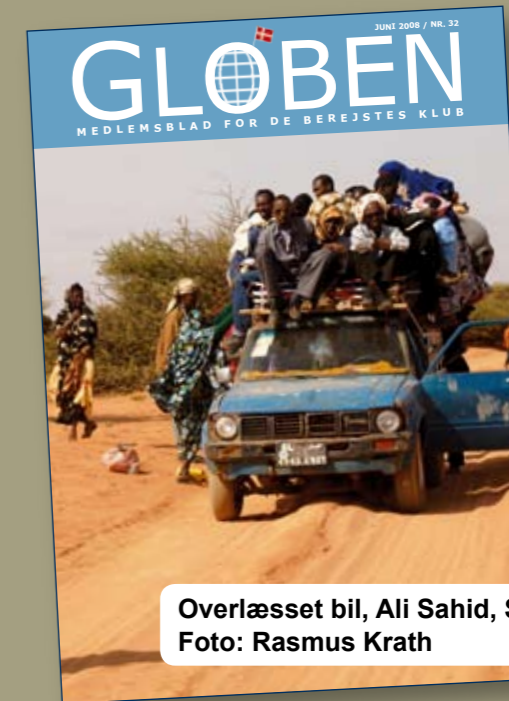
Zion Mt Carmel Highway, USA
Foto: Martin Bergmann



Ocean Drive, Miami Beach, USA
Foto: Morten Elm



Med kurs mod en Kasbah, Marokko
Foto: Jakob Øster



Overlæsset bil, Ali Sahid, Somalia
Foto: Rasmus Krath