



V.A. DEGTYAREV PLANT
OPEN JOINT STOCK COMPANY

ZID (ЗІД) er et motorcykelmærke, som ny ikke blot for mig, men også andre. Navnet Fedor Degtyarev genkender nogle nok som konstruktøren af maskinpistolen PPD-40 fra 1934. Fabrikken ligger i byen Kovrov ca. 250 km øst for Moskva. En model af motorcyklen hedder **ZID-200** og sådan ser den ud:



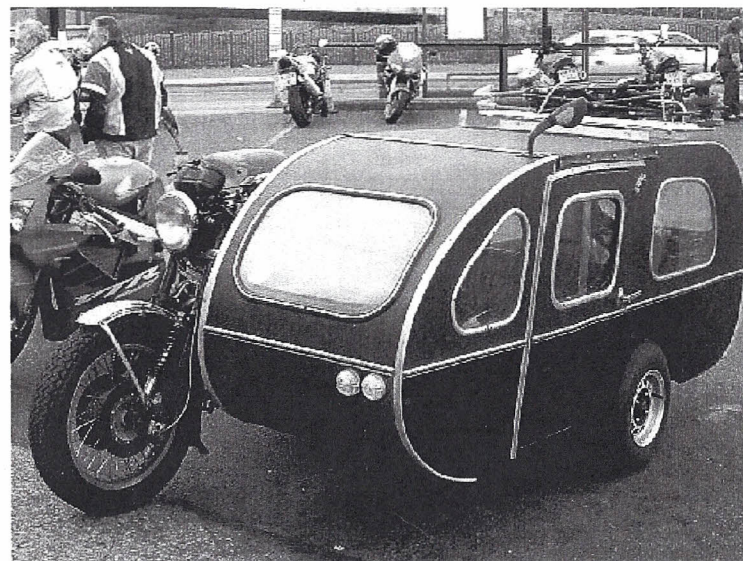
Det er en 2-taktsmotor på 197 ccm, der yder 15 HK. Maksimal hastighed opgives til 107 km/h, benzinforbruget ved 60 km/h er 24 km/Literen. 12Volt 90Watt elsystem. Elektronisk tænding, affjedringen bagest sker med kun én central fjeder. Beregnet til kørsel på ikke alt for gode veje. Mig bekendt findes der ingen af ZID's modeller i Danmark.

PPD-40



МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub
www.dnepr.dk
ISSN 1901-8312



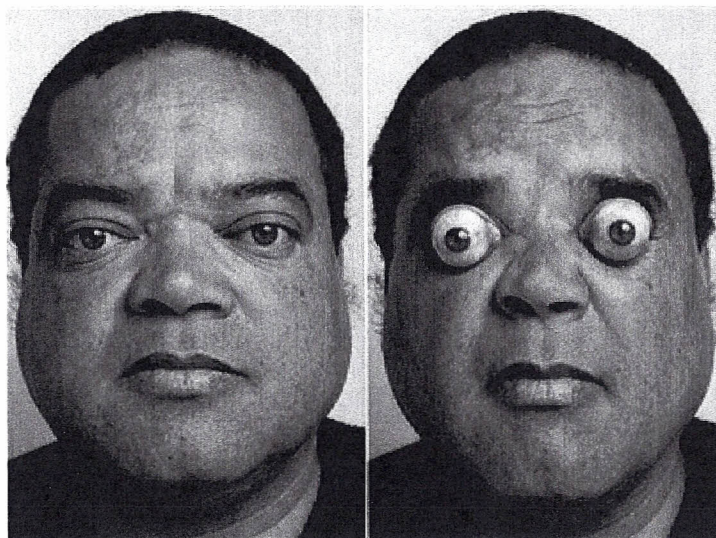
Vinteren står for døren – så er en godt afskærmet sidevogn lige sagen.

Det er ikke sjovt for det hovedsageligt kristne USA at indrømme alle disse eksempler på Allahs storhed. Derfor prøver man alle mulige andre forklaringer, der såkaldte *konspirationsteorier* i stedet for at erkende islams overlegenhed. Jeg fortæller her kun om nogle få af de mirakler, der er kommet for dagen. Har du adgang til internettet – og god tid – er det meget forbløffende detaljer, man kan læse om.

Der er brugt 23 mio \$ på efterforskningen af 9/11. Målt i penge er Bill Clinton - Monica Levinsky sagen dyrere, her kostede efterforskningen anslået 65 mio \$ - næsten tre gange så meget.

Vi ser hvor fantastisk Allah kan være, når han viser sin sande styrke. Uheldigvis for al Quaeda kom 11. september attentatet i den sidste ende meget heldig for præsident Bush. Efter flere års forberedelse af et angreb på Iraq, men manglede en hændelse, der kunne få et flertal af amerikanere til at acceptere den planlagte krig. Sådan kan det gå.

Imam Petersen



Lige siden har var ni år gammel kunne Claudio Paulo Pinto ploppe sine øjeæbler mindst 7 millimeter ud af øjenhulerne. Han bor i Belo Horizonte, 340 km nord for Rio de Janeiro. "Det gør ikke det mindste ondt", siger han.

egen befolkning bag tremmer) – eller på grund af alkoholisme. Præsident Putin nævnte i en tale, at det var uacceptabelt at omkring 40.000 russer hvert år dør af druk.

Det russiske militær omfatter i dag 130.000 personer, men skal nedskæres med 130.000 over de næste tre år. Flådens ubåde vil blive bemanded med professionelle fra begyndelsen af næste år; det meste af militæret vil bestå af professionelle soldater i 2008. Disse soldater vil have 3-års kontrakter. Samtidigt vil de værnepligtige kunne nøjes med 1 års værnepligt i kontrast til de nuværende 2 år.

Nu vi er ved en russiske elendighed, så gjorde ondt i hjertet at høre om snigmordet på den 48-årige Anna Polipowskaya. Mor til to børn. Denne modige journalist havde ikke kunne holde kæft, men detaljeret beskrevet den uhyrlige fremfærd og tortur som Putins militære styrker praktiserer i Tjetjenien. Det kræver mod, og det er risikabelt. Indtil nu er mere end 130 journalister blevet myrdet i Rusland. Rusland kommer hermed ind på en 3die plads efter Iraq og Algeriet, når det drejer sig om at myrde kritiske skribenter.

Nu er 6 danske soldater døde i Iraq. Er jeg den eneste, der ikke forstår, hvad vi laver dernede? Jeg hører i radioen, at i den sidste måned er

- omkring 99 amerikanske soldater og
- ca. 300 irakiske soldater døde.

Hertil kommer (lidt afhængigt af hvem, du spørger) mellem 100 og 500 civile irakere. Det er mellem 3.000 og 15.000 civile hver måned, mindst 10 civile per soldat. Hvis nu jeg kunne se, at vor tilstedeværelse gav virkeligt storslåede resultater, så var det lettere at fordøje, men jeg har ikke hørt om resultater, der gør 6 danske soldaters liv til en pris, som det er værd at betale. Regeringens ønske om at følge den kontroversielle præsident Bush så tæt som en hæmoride retfærdiggør ikke en eneste danskers død.

Tog til tiden (om 8 år) lyder det nu. Det er lidt svært at tro på, men vore kære politikere har indset, at helle skinnenettet m.m. skal restaureres i den store stil. Jeg kender en ingeniør inden for Bane Danmark. Han har ved flere lejligheder underholdt mig om, hvorledes besparelser inden for DSB igen og igen er sket ved at opgive nødvendig vedligeholdelse. Og det på trods af, at fagfolkene har fortalt, at det vil koste meget mere i den sidste ende. Et fin eksempel for os motorcyklister: **Den forebyggende vedligeholdelse er den billigste vedligeholdelse.**

Erik Pedersen

Næste nummer af dette blad udkommer i februar 2006.

Indlæg til bladet skal være velkomment, send dem til ERIK PETERSEN, HØGEVEJ 5, BRUNSHÅB, 8800 VIBORG, eller email til ERIK@DNEPR.DK.

Hvis du fremsender elektronisk tekst, så lad være med at skrive i Word, Word Perfect eller lignende. Jeg vil helst have en ren tekstfil og eventuelle billeder separat.

Allah er Stør!



ved Imam¹ Petersen

Ondskabsfulde mennesker forsøger med konspirationsteorier at føre bevis for, at de tragiske begivenheder 11. september var lige det præsident Bush manglede i sine planer om at angribe Iraq etc. Dette er naturligvis noget fordømt sludder. For det første har vi aldrig hørt Al Qaeda benægte deres ansvar, for det andet vil et nærmere studie af begivenhederne bevise Allahs eksistens, og hvorledes Allah naturligvis kan ophæve naturlovene - når det passer ham.

Du har kendskab til hændelsesforløbet den 11. september fra såvel TV som pressen. Du har aldrig hørt al Qaeda benægte, at de stod bag denne hændelse. Jeg vil nu kigge lidt på det skete, og jeg vil vise dig hvilke mirakler, Allah kan udrette, når han vil.

Klokken 08:46 ramte American Airlines Flight 11 World Trade Centers nordlige bygning, og 16 minutter senere fløj United Airlines Flight 175 ind i den sydlige bygning. Det sidste fly ramte ikke midt i bygningen, ligesom Flight 11 gjorde. Flyet ramte kun hjørnet af skyskraberen, hvorefter størstedelen af brændstoffet brændte op i luften udenfor WTC. Her viser Allah sin storhed. Det hus, der blev ramt sidst - og kun ramt i et hjørne styrter først sammen. Klokken 09:59 forårsager varmen, at bygningen ikke kan bære sig selv, og den styrter ned. Ikke noget med at vælte til siden - den slags sjusk bryder Allah sig ikke om; nej på 10 sekunder falder huset perfekt lodret ned (lige som ved kontrollerede sprængninger).

¹ IMAM er et arabisk ord, der betyder "leder". Kafir, en vantro, en person der skjuler, benægter og fortier sandheden. Afhængigt af om du er shiit eller sunni er der lidt forskel i opfattelsen. Shiiterne sætter en imam særligt højt. De mener at en imam er et menneske, som kan vejlede menneskeheden i alle livets aspekter. Dertil lægger de, at en imam er et perfekt eksempel i enhver henseende. (Hvor det dog passer godt på imam Petersen.) Ifølge shi'a er imam'en en leder, som *skal* følges eftersom han er udpeget af Allah. Hos sunni'erne er imam'en ikke helt så ophøjede personer. Imam'en hos sunnerne leder bønner, medens prædiken leveres af en sheik. Koranen, 5te sura, vers 51 skriver: "Oh du troende! Gør ikke jøder og kristne til dine venner. De er hinandens venner; den som gør sig til deres ven er selv en vantro."

3. Østblokmotorcykeltræf på Samsø



Det, der virkelig kan ødelægge et træf, er heldagsregn. Vejret op til træffet var med blæst, byger og overskyet, men vi var heldige, vejrmeldingen var god, og vi ankom om fredagen til træffet i solskin fra en skyfri himmel.

"Vi" dækker over Emanuel Kusk og jeg, og vi var tilsyreladende de første på pladsen. Et kig ind i køkken/spisestuen afslørede, at nogen havde efterladt flere kaffeposer og brød. Jeg åbnede køleskabet. "Hvem pokker efterlader så mange øl, leverpostej og andet pålæg", spurgte jeg mig selv. Vi skulle have hele pladsen for sig selv, men måske var planlægningen gået skævt, og udlejer havde ladet andre flytte ind. Jeg kontaktede udlejeren Else, der hurtigt beroligede mig. Vi var slet ikke de første, en større flok var ankommet tidligere på dagen, og de var nok ude for at udforske øen.

Slet ikke nogen dårlig idé, for Samsø byder lige nøjagtigt på alt det, man forestiller sig i forbindelse med motorcykel og sidevogn: smalle bugtede veje igennem et meget variende landskab. Lige bortset fra store sandklitter, så har Samsø alle danske landskabsformer. Det skal du lige kombinere med velholdte bindingsværkhuse og et driftigt landbrug. Her vokser alverdens grøntsager, og Samsøs puls slår langsommere. De fastboende børn leger midt på landevejen. Cyklisterne kører tre personer ved siden af hinanden; at der kan komme biler, er ikke noget man bekymrer sig om.

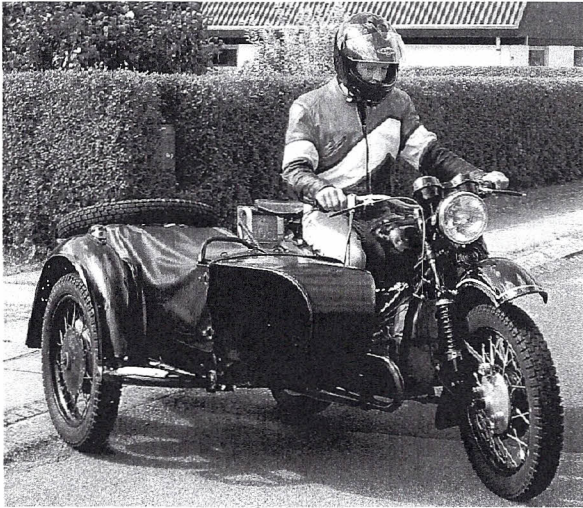
Vi delte en øl i den sene eftermiddagssol. Emanuel kører på en K750, der er et kapitel for sig og fortjener nærmere omtale. Den har sandsynligvis den bedste motorlyd af alle russercykler. Det er ikke blot det sædvanlige med, at de 750 ccm



programmet "Mennesker og Tro". Det har skam været lærerigt på mange måder at renovere min Dnepr.

Jeg har desuden snakket med en masse forskellige mennesker. Flemming fra Ølgod har solgt mig en hel del reservedele. Jeg har købt lejer og tætninger hos lokale maskinhandlere. På det sidste har jeg fået opfrisket mit tyske ved at købe svingforgaffel og reservedele af Dimitris i Hamburg fra Ural-Hamburg. Over Internettet fandt ved et tilfælde frem til Dimitris via det tyske ebay: {www.ebay.de} . Alle steder har folk været hjælpsomme og interesseret.

Opstart og syn af maskinen



Den store dag kom, da jeg skubbede maskinen ud af udhuset og skulle forsøge opstart. Jeg var vild af begejstring og stolt som en pave, da maskinen startede efter tredje tråd på kickstarteren. Jeg kørte først lidt op og ned af indkørslen, herefter lidt rundt i haven (jeg bor i et parcelhus) og til sidst lidt op og ned ad villavejen.

Den store dag kom, da jeg med prøveplader skulle til syn og toldsyn. Jeg havde lånt alle Dnepr papirer af Tonny fra Ollerup. Tonny er den gode ejer af en K-750 og ved at medbringe

Tonnys papirer til syn, kunne jeg herved undgå at veje min maskine.

Få timer før syn måtte jeg fjerne noget slør ved at sammenspænde forgafelen noget mere. Desuden dryppede der et enkelt lille dryp olie fra bundpakningen, men ellers vidste jeg, at alt var i orden.

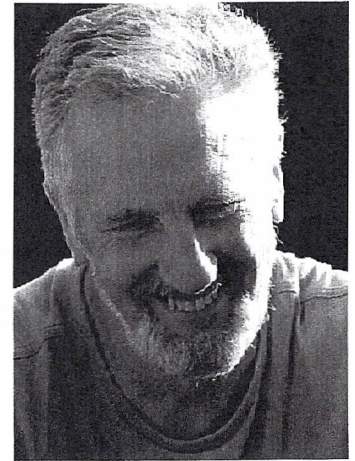
I synshallen blev der kigget på bremseslør og jeg demonstrerede med stolthed horn og diverse lys. Yesss!! Maskinen blev godkendt.

Told og afgift

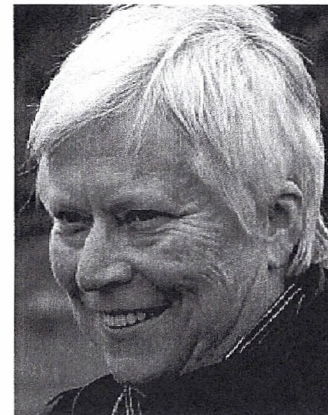
Jeg tog bilen og kørte til ind til Skat i Odense. Jeg var klar over, at alt ville gå galt, hvis jeg bare sendte papirer og noget manglede. Jeg havde alle papirer med og havde desuden været på besøg på Svendborg Gymnasium for at få læreren, som underviser i russisk, til at oversætte registreringsattesten. Jeg tror, at det hjalp noget.

Hos Skat skulle jeg betale told. Min maskine var for nogle år siden blevet kørt ind i landet og solgt privat. Tolderen spurgte om jeg havde nogen kvittering. Nej, desværre

Klokke 19 var det store kolde bord parat. Alle havde et-eller-andet med, så der var et opbud af hjemmelavede lækkerier, hjemmebagt rugbrød, øl, snaps og vodka, hvorfor ingen behøvede at sulte eller tørste. Den muntre stemning var ikke til at tage fejl af, men hvor pokker var Jørgen Hattemager? Jørgen skulle jo deltage med sønnen Rune og svoger Dennis.



Henved midnatstid hørtes motorlyd, og så kom forklaringen. En totalt mørkelagt hattemagermotorcykel havde fuldført turen på de sidste elektroner fra akkumulatoren med hjælpelys fra Dennis' maskine. Klubkammerat Dennis ankom i øvrigt på et hidtil ukent russisk mærke kaldet "Honda" model 750 Four.



Svend var tidligt oppe lørdag morgen, for hans kobling skulle repareres. Da vi andre skulle til at spise morgenmaden var Svends gearkasse demonteret, og hans kobling ved at få en mere præcis diagnose stillet. Efter morgenmadens muntre stund, blev der valgt køkkenhold og indkøbere, hvorefter man gik i gang med at skrue motorcykler. Jeg kan med glæde fortælle, at alle motorcykler fik rettet de konstaterede fejl, og kunne deltage i den efterfølgende fælleskørsel.

Fællesturens første mål var Nordby, der takket være en meget forsinket udstykning og udflytning i dag er et af de fineste eksempler på tidligere tiders landbyarkitektur i Danmark.

Det firkantede gadekær er kranset af perfekt istandsatte bindingsværkshuse, og for at det ikke skulle være løgn, så dukkede Dansk Rolls Royce-klub op med 18 køretøjer, og som de parkerede rundt om selvsamme gadekær.

Til sidst fik vi revet os løs og fortsatte helt op til Issehoved, den allernordligste del af Samsø. Det er et sted med flot svungne bakker, og en udsigt, som næste tager vejret fra beskueren. Man kan se til Århus, Mols, Hesselø m.m., og fra bakkerne fløj store, flotte, styrbare drager

8 kg oksefilet til 27 spisende? Det bliver jo næsten 300 gram oksefilet til hver - og efter nogens vurdering "alt for meget". Hertil kom friske økologisk grøntsager fra vor økologiske værtpar, Else og Ingvar, champignonsauce med fløde og deserten, marengsbund med revne æbler og flødeskum. De 8 kg

Alt dette udmunder i at vejene kræver den allerhøjeste form for opmærksomhed, da der overhales op ad bakke, rundt i sving og når der kommer modkørende. Derfor skal man hele tiden være klar til at bremse, for at give plads til en bilist som ikke kunne gennemføre det selvmordsforsøg (læs overhaling) som vedkommende var i færd med."



Oppe ved Murmansk må Robin forlade kammeraterne fordi studieåret starter. De andre fortsætter, men har lidt problemer med manglende trækraft og energi. Jeg modtager en email og rundsender den, til folk med mere mekanisk forstand end jeg selv. Morten "Træmand" genkender problemet. Den udluftningsslange, der går fra krumtaphuset tilbage til luftfilteret vil i stærk kulde tilise

luftfilteret; d.v.s. man skal have den væk fra luftfilteret.

De passerer grænsen til Norge (og så er der jo stadigvæk *meget langt hjem*), og grænsspassagen går ganske smertefrit. Turen fortsætter ned gennem et Norge i smukkeste efterårsfarver. Jeg havde orienteret Norsk- Russisk Motorcykelklub om "bikereventyret", og 50 km før Trondheim bliver de kørt i møde af Jan Egil Trøan (redaktør af det norske klubblad), som følger dem in til "Hula MC-klubb", der holder til en stor klippehule (Hula Bula) bygget til beskyttelsesrum. Her var de i godt selskab og fik vistnok det øl og snaps, de kunne holde til.

Hjemkomsten til Århus skete sidst i september. Seks uger kan man være væk fra sin arbejdsplads, så går den ikke længere. Benzinøkonomien har været 13 km på 92 oktan til 4 kroner literen. Hvis vi lige ser bort fra literprisen, ligner tallet noget vi kender. Faktisk bedre end mange andre.

Jeg kan orientere nysgerrige om, at man ikke uden videre får lov til at købe sig en Ural i Irbit. Ret praktisk er det sket på den måde, at maskinerne er købt i Sverige (EU-godkendte), men hentet på fabrikken. Det skal blive interessant at høre, hvordan det går med at få danske nummerplader på. Tilbage står kun at sige, at det varmer mit hjerte, hvergang der tilføres klubben virkeligt ungt blod (til forskel fra alle de 50-årige), især når det er med sådan en evne til at realisere sine drømme. Et varmt velkommen til Michael i vores klub; han er lavet af det rigtige stof.

På hjemmesiden www.bikereventyr.dk kan du læse mere om turen. Illustrationerne er også tyvstjålet fra denne hjemmeside. Måske har du også lyst at læse på www.tuktuk.dk

Erik P



Før første gang undlod vi at bruge 3 dage på at komme til Ukraine og 3 dage om komme hjem igen. Man bruger jo en dag, blot på at komme til Pütnitz, og det er den nemme del. Fra Pütnitz har vi de andre år kørt i Torstens Meiers Ford Transit - og det har langt fra været nogen fornøjelse at sidde klemt sammen i minibussen og med ganske få pauser. Når man endeligt steg ud, var man øm i hele kroppen og stiv i benene.

Flyvebilletten kom med de urimelige skatter og afgifter op omkring 3300 kroner, så vidt jeg husker det. Vi havde valget mellem at flyve fra Billund over Amsterdam til Kiev eller over Milano(!) til Kiev - det var samme pris. Når man som jeg har gjort rejsen på den hårde måde et utal af gange, så er flyveturen en ren fornøjelse. Turens deltagere var: Kaj Erik Hansen fra Fyn, Johannes Wraae Petersen fra Vamdrup, Johan Kjølhede Hartvigsen fra Løsning, Birte & Carsten Strøm fra Randers, Henrik Refslund fra Helsingør og Øystein Næss fra Trondheim.

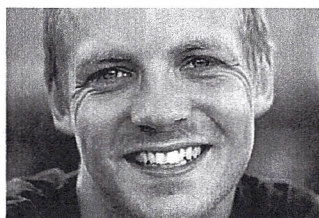
Lufthavnen i Kiev hedder Borispol og ligger en 30-40 km SØ for byen. Vi blev modtaget af vor lokale mand Tolya og vores unge guide og vejleder, Slawa. Tolya havde lejet en helt ny Hyundai minibus til formålet, så vi kørte i stil ad den brede motorvej, der fører lige ind i storbyen. Vi indkvarterede os i to udlejningslejligheder og vi brugte resten af lørdagen og søndagen til at se mest muligt af storbyen.

Mandag kørte vi med bus vestpå til nærheden af Novograd Volinskij, hvor vi stødte til Torsten Meier, der i sin Ford Transit havde medbragt fire tyskere fra Sydslesvig: Christian Boge, Malthe, Rolf "Hägar" og Rolf May. Malte har gået i dansk skole og taler dansk med en kraftig norsk accent. Det sidste skyldes, at han arbejder i Norge. Endvidere var en

En Årshistorie

Tre unge århusianere - Michael Bønnelykke Pedersen, Jakob Meldhede, og Robin Glinka rejste 16. august til Ural Motorcykelfabrikken i Irbit, Sibirien. Her købte de to sidevognsmaskiner, og så var der kun tilbage at køre hjem til Århus. De havde overhovedet ingen erfaring med mekanik, kunne ikke tale russisk. Ja, Robin Glinka havde end ikke kørekort til motorcykel, så han skulle bo i den ene sidevogn. Læg hertil, at der er ikke brugt mange penge på ruslands vejnet siden Sovjetunionens fald, og at der årligt dræbes 30-35.000 personer i trafikken i Rusland. (Over 100 om dagen. I 3 år er tallet vokset med 8% hvert år!)

Turen hjem skulle gå nord om Moskva og helt op til Murmansk ved Ishavet og derfra ned gennem Norge. Mere end 7500 km på to helt nye motorcykler (Ural 750 cc med katalysator). Jeg blev at en KGB-mand orienteret om sagen, og det lykkedes mig at fange Michael på mobiltelefonen to dage før deres afrejse. Michael var vist glad for at høre, at der i Danmark fantes en klub for ejere af russiske motorcykler - han har i hvert fald senere meldt sig ind i vor forening. Hans første erfaringer med eventyr og hestekræfter var vist, da han to Mongoliet for at ride på hest, senere supplerede han ved at købe en af disse 3-hjulede taxi'er man kalder en "tuk-tuk" i Bangkok, for efterfølgende at køre den de 23.000 km til Århus. Nu stod turen til Ural-motorcykler. Vi aftalte, at han skulle sms'e og email'e om der kom problemer, og jeg skulle gøre, hvad jeg kunne for at give åndelig vejledning. Sådan et løfte er ikke svært at give, når jeg i vor forening har så mange kompetente eksperter at trække på.



Michael, Jakob og Robin lander i Yekatarinenburg, tager bussen til IMZ-fabrikken i Irbit, og jeg følger med på www.bikereventyr.dk. Ifølge mit hoved er der pokkers til forskel fra at rejse til Ukraine for at køre motorcykel med Torsten Meier, der tale flydende russisk og kender landet som sin egen bukselomme. Næh, at tage afsted uden at vide en skid og så kaste sig ud i det, det er noget som rykker. Efterhånden kan jeg læse drengenes beretninger på nettet i form af sms'er, billeder og korte beretninger. Efter fem dage havde de kørt 1200 km og eneste mekaniske problemer var dels en sprunget sikring, dels en defekt ledning. I byen Shaikovsky [et par hundrede kilometer syd for Perm] havde de på fabrikken i Irbit havde vi fået telefonnummeret til en motorcykelklub i byen, som skulle levere 500 km service på maskinerne. Klubben, der hed "Calm of Demons" bestod af fem medlemmer, hvoraf de mødte Oleg "Easy", Valodia "Master", Andrei "Hans" og "Ambulance". Deres motorcykler blev eftersat efter alle kunstens regler, og de mødte den overvældende russiske gæstfrihed, så de nærmest var flove derved.



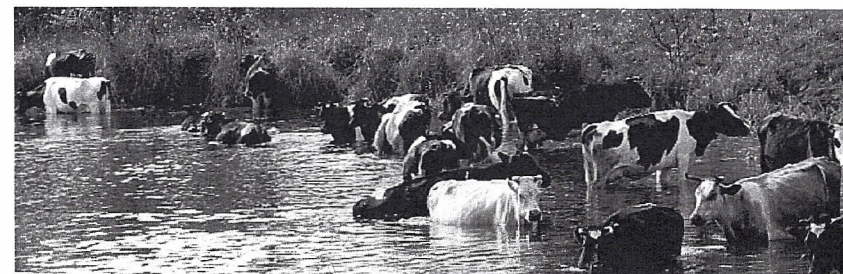
transporteret SS-20 missiler. Den har en 40 liters V-12 motor, der udvikler 785 HK. 6 differentialer driver de 12 hjul, de 6 forreste hjul kan dreje. Forbruget er 3 liter diesel per kilometer. Den skal her i efteråret køre de 1200 km til Pütznitz. Problemer som nummerplader, forsikring og passage af grænsen til EU skal løses i den forbindelse, men det er blot ét af Torstens mange projekter.

Onsdag morgen kommer kørerne tilbage til floden. Den kvindelige kører er der ikke, men der er tre mænd til at klare opgaven. Birte kommenterer: "Der kan I se! Der skal to mænd til at erstatte én kvinde."

Hektisk aktivitet og en stadigt dybere brummen breder sig i det smukke solskinsvejr. Den ene motorcykel efter den anden er køreklar og venter blot på at komme afsted. Til sidst kommer der skred i kolumnen. Vi kører gennem landbyerne og forbløffes over det store antal storke (og de mange køer på vejene). Ude på landet gør Torsten opmærksom på nogle broer, der står underligt forladte ved nogle vandløb. Han forklarer, at Stalin havde en plan om en snorlige motorvej fra Leningrad til Krim, og at disse broer var første del af planen. Så døde Stalin - og vejbyggeriet ligeledes.

I en lille landsby standser vi og overfalder et spisested for at få schaschlik med tilhørende ½ liter ukrainsk øl. Da vi kommer ud begynder det at regne en smule. Det er forbløffende, for dagen startede jo med sådan et dejligt solskinsvejr, der så ud til at kunne holde i 14 dage, men sådan skal det ikke være. Det begynder at regne meget seriøst. Motorproblem her. Stands kolumnen. Victor og Torsten får dyret igang igen. Regnen har gjort dem så våde, at skjorterne klæber til kroppen. Videre. Nyt motorproblem. Og igen. Næh, nu går den ikke længere. Motorcyklen efterlades hos gode folk i en landsby. To motorcykler efterlades, og vi kører videre i regnen.

Vi passerer en skov. Det er en jordvej med seriøse vandpytter. Trods regnen har motorcyklisterne det herligt. Det her er den autentiske vare. Så standser Victor kolumnen og trækker en kædesav ud af bagerummet på sin Moskvit. Skamløst går han hen og fælder et stor fyrretræ, som han dernæst saver ud i passende stykker. Dette brænde placeres bagefter i sidevognene. Nu har vi brænde til vort bål det næste par dage!



Tilbage i lejren må vi konstatere, at de to efterladte lejrvagter: Sergei og Erland ikke har bekymret sig om måske at bringe alle de ting, der hang til tørre eller lå uden for teltene i sikkerhed under regnvejret. Man havde været ved at fiske i floden, og da det begyndte at regne skyndte de at bringe sig selv i læ i et telt. Vi gik så mugne rundt og begyndte på at tørre og bjerge vore ejendele. Regnen var atter stoppet, og det blev eneste regnvejrs på turen.

Nu blev det så torsdag, og for at få lidt afveksling i programmet kørte vi de 80 km til Zhitomir, hvor vi havde herlige timer på markedspladsen. Her kan man købe det mest utrolige. Rumfartsmuseet skulle også besøges, og Slava fik besøg af sin bekymrede mor, der bragte rent skifte tøj og modtog snavset ditto. Slava er født i Ulan Bator i Mongoliet. Begge hans forældre er læger, hans far var i den røde hær og havde rang af oberstløjtnant.

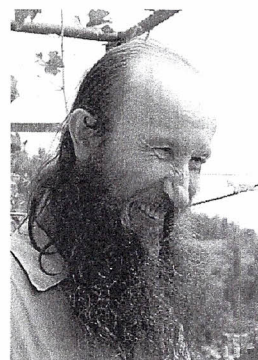


Fredag kørte vi den længste tur som jeg nogensinde har deltaget i dernede. Vi buldrede ud over det militære øvelsessterræn, men Christians Ural ville ikke længere. En defekt strømfordeler laver man ikke uden videre i felten, så vi måtte efterlade den. Nu tænker du som læser: "Jamen, hele omegnen må da være fyldt med efterladte motorcykler?" Nej - der var skam orden i sagerne. Om natten rykkede Victor og Sergei ud for at hente, hvad der måtte være efterladt, og så blev de repareret tilbage i lejren.

Vores lange tur førte dels af meget gode veje, dels af umanerligt slemme veje. Vi passerede landsby efter landsby. Et sted er der en form for minde for de dræbte partisaner i skoven. Her holder vi en lille pause - og i løbet af få minutter sidder vi ved et bord med lokale folk, der mener at vi skal prøve hvad de har i madkurven i form af vodka, brød og pølse. Bestemt flinke mennekser, og i for en kort stund havde vi fælles frokost med tilhørende grinen og godt humør.

Så tilbage på maskinerne, og turen endte i Gorodnida, hvor de havde et kloster og en meget flot kirke. Vi fik rundvisning af en smilende vegetarisk munk. Han fortalte, at klostret havde en produktion af grise. Munkene må ikke spise kød, så grisene bliver byttet til fisk, og så får de mad alligevel.

Vi kører fra klostret, og skal ind på et af de små steder ved vejsiden, hvor man serverer schaschlik (spid med kød). Vejret var atter herligt solskin, og vor opmærksom blev fanget af en 35-årig sangerinde. Under hendes affarvede blonde hår huserede en alvorlig beruselse; hun havde opgivet at holde sig oprejst og lå i sin brandert så lang hun var på bænken.



Weekend'en stod for døren. Vi skulle tilbage til Kiev. Kommunikationsproblemer gjorde, at Torsten havde disponeret over vore lejligheder til tyskerne, men det betyder jo intet for rigtige mænd. Vi fandt en løsning, der ikke blot var billigere, men meget mere central i et "Youth Hostel". I løbet af de næste dage gik vor gruppe i to dele, idet halvdelen tog flyet hjem om søndagen, medens vi var nogle få, der lige skulle studere byen nærmere.

Nu har jeg været i Ukraine og i grove træk gentaget de samme ting en 5-6 gange. Jeg har fået mange nye idéer til at rejse i Østeuropa, som jeg håber på at realisere,

så jeg tror nok, at dette var den sidste med Victors motorcykler. Jeg regner med, at Torsten også tager afsted til næste år, og har du planer om at deltage, formidler jeg gerne kontakten.



Jeg synes stadigvæk, at jeg godt kan anbefale turen. Hvis du aldrig før har været derovre, så er det hele lidt af et eventyr. Næsten intet er helt som her, og når man er dernede, føler man sig virkelig meget langt hjemmefra.

Erik P

Jørgen "Antikrist" har fået hundehvalpe!

Nogle læsere har efterlyst billeder af Hansens hund, og Jørgen har været så venlig at sende dette billede. "Alle hvalpene er afsat", skriver Jørgen.

Jeg har sagt til Jørgen, at de hundebilleder er lige som billeder fra kongehuset. Når først man er begyndt at vise dem til læserne, bliver det saftsusemig til et folkekrav.

.. men fine hundehvalpe må jeg sige.

/Erik



familie fra Stralsund med - de var ikke motorcyklister, men er tæt tilknyttede Pütnitz Technikverein. Og Torstens søn Erland, som nogle af os kender fra Pütnitz var også med. Denne søn har i øvrigt mistet forstanden. Han er ikke blot begyndt at ryge, men har afbrudt gymnasiet og tegnet en lang kontrakt som soldat i Bundeswehr. Det passer ikke faderen, der bestemt er en tilhænger af det gamle system, heller ikke moderen - og vi, der har tilbragt en del af vort liv i hæren, ved hvordan militæret fungerer i alle lande og ryster på vore gråhårede hoveder.

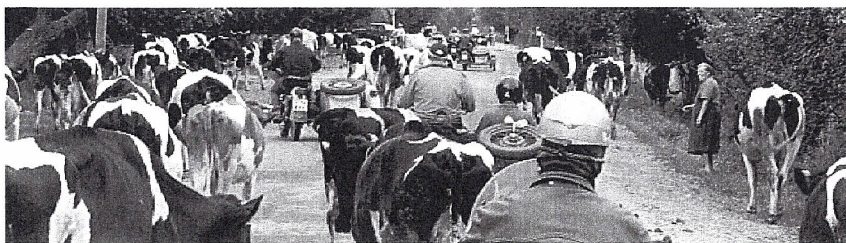
Lejren ligger meget idyllisk, lige ned til en dyb flod, der dovent løber forbi. Lejren består af en masse små telte, hvor vi kan sove samt et køkkentelt foran bålpladsen - køkkenteltet er i virkeligheden et telt af samme model, som man finder de handlende i på de ukrainske markedspladser.

Carsten er vant til at køre MZ. Sovjetisk sidevogn er en ny oplevelse, så han sidder op på en Ural for at vænne sig til dyret. Det er lige ved at gå galt, for marken er meget stejl og hele ekvipagen er på vej ned i floden. *Heldigvis* står der et solidt træ, der stopper motorcyklen. Træet blev lidt skrammet, men motorcyklen ligner sig selv. Har vi lavet en ny tradition her? Altså at mindst én person skal køre ind i et træ, hver gang vi er derovre?

Floden viser sig at være god både til at bade og fiske i. Det ikke bare os, der bruger floden, lokalbefolkningen kommer også for at bade og fiske - og for at få et kig på disse underlige folk, der bor i små telte og kører gamle motorcykler. Køer er også glade for floden. To hyrder - en af hvert køn kommer med en pokkers masse køer, der både drikker af vandet og glæder sig selv ved at vade ud i floden.

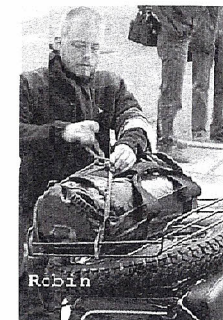
Der er nogle motorcykler på pladsen. Det er meningen, at vi kan køre på dem og vænne os til maskinerne. De er i den sædvanlige ukrainske tilstand, d.v.s. at meget tolerante mennesker vil ikke finde det som et problem, at motorerne går ad h... til, bremsene er uden virkning, lys og signal så som så. Der skrues energisk og justeres og kommenteres af Viktor: "De kørte da ellers fint sidste år?" Langsom men sikkert bliver flere og flere motorcykler startklare, vi kan sidde op og triller afsted på en fællestur til den underjordiske fæstning i Gulsk. Fra det klare solskin kravler vi ned i det bælgmørke, fugtige og komplekse gangsystem dybt under jorden. Det føles som et lettelse at komme op igen fra et fæstningsanlæg, der holdt i 5 dage - indtil tyskerne fandt ud af at smide giftgas ned i ventilationssystemet og efterfølgende at skyde alle medlemmer af Komsomol, da de kom op.

Turen hjem fører forbi en stor parkeringsplads, hvor en af Torstens nyanskaffelser til museet i Pütnitz står og venter på at komme hjem. Det er en MAZ 547, der i sin tid har



Jeg læste på deres hjemmeside:

"Når man sidder seks til ti timer på det hoppende sæde af en Ural motorcykel, har man meget tid til sig selv. En lille undersøgelse har vist at Jakob og Michael bruger meget af tiden med at synge (godt der kun er plads til et hoved i sådan en hjelm) mens Robin bruger meget tid på at opfriske de sidste års hindiundervisning. Hvis tiden ikke bliver brugt til at træne til næste omgang Pop Stars eller på at citere Gandhi, kan tiden bruges til bare at kigge på Rusland. Faktisk er noget af det, som er kommet lidt bag på os, at landskabet rigtigt mange steder minder om det danske. Flere gange har vi hørt Jakob sige noget i retningen af "det her kunne lige så godt være på markvejen bag Torben Hansens gård". Forskellen ligger i at man kan fornemme at dette land er enormt, det er som om, at der er meget mere plads her."



Mobiltelefonnettet i Rusland er fremragende; det er først helt oppe ved Murmansk at det begynder med at knibe. I byerne kommer de til internetcafé'er, kan email'e og engang imellem skrive lidt rejseberetning til glæde for os i DK, der lever med i eventyret.

Jeg citerer igen fra internettet:

"Så er det ellers bare derud af. I starten bød en dags kørsel på cirka 200 kilometer, men nu ligger vi mellem 300 og 400 kilometer på en dag. Det første som man selvsagt møder på sin færd er medbilister (modbilister) Den russiske trafikadfærd er helt unik og ikke oplevet andre steder. Der er mange egenskaber som vi efterhånden har fundet ud af kendetegner den russiske bilist. De er altid meget sent på den og har dermed overordentligt travlt. 80 % er udstyret med en ældre Lada model, resten med super fancy, store hurtige europæiske biler, som tydeligvis har enorm motorkraft og kan skyde en psykopatisk høj fart. Mere end halvdelen af trafikken udgøres af enorme lastbiler. Fælles for alle slags bilister er, at de har et vinderinstinkt som gør at alle vil først.



Det synes at folk tror på reinkarnation eller har en overbevisning om at rejsen efter livet går direkte i himmeriget og det faktisk kun kan gå for langsomt med at komme frem. Og så et par flasker vodka oven i hatten.

oksefilet var ikke for meget - der blev kun levnet ganske lidt, så den friske ølft må have givet en god appetit.

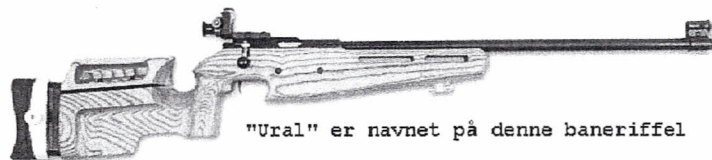
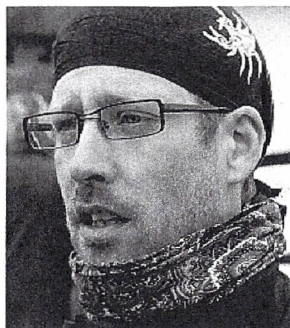
Efter æderiet greb generalsekretæren ordet. Han ville sikre, at når nu kammerat Thøger Jacobsen har gjort sig den ulejlighed at skrive en klubsang (og vi faktisk kun har den ene klubsang), så ville det da være skammeligt ikke at afsynge den. Ikke mindst når forfatteren var tilstede. Thøger viste sig ikke blot at være meget velformuleret på skrift men også at have en god sangstemme.

Emanuels klare røst er nu heller ikke dårlig, men desværre har Emanuel ikke et demokratisk sindelag. Der var en enkelt linje, hvor det store flertal havde en anden mening om melodien end Emanuel. Det lykkedes dog at få afsunget den smukke og mundtre sang uden at det kom til håndgemæng.

Op således fortsatte det muntre lag med en unik blanding af flere jydsk dialekter, nordsjællandsk, københavnsk og skånsk. Til sidst forsvandt man ud i hytterne og stilheden sænkede sig over stedet.

Efter morgenmaden bredte der sig trods det fine vejr en opbrudsstemning. Man kunne ikke afregne hurtigt nok, og billigt var det ikke. Inklusive hytteleje og oksefilet, kaffe og blødkogte æg, kom regningen op på 205 kroner pr næse. Snart buldrede parkeringspladsen af russiske boxermotorer, og ekvipage efter ekvipage smuttede afsted mod de respektive færges.

Det var lidt synd, for Samsø har jo mere at byde på, og selv om at jeg har forståelse for at nogle deltagere har en lang rejse hjem kombineret med færgefartens sejlplan, så ville det have været rart, om vi havde haft mere ud af både øen og hinandens selskab om søndagen. En ting er imidlertid helt sikkert: man skal melde sig til i god tid til næste år, for der bliver rift om pladserne!



"Ural" er navnet på denne baneriffel

Endelig plader på

Hurra, endelig har jeg fået plader på min Dnepr med sidevogn og det hele!

Da jeg for 4 år siden købte et vrag af Dnepr, syntes min kone og mine tre døtre ikke, at maskinen var særlig smart for at sige det mildt. De stod måbende med åben mund, da jeg kom hjem med maskinen.

Selv blev jeg også noget overrasket over, hvor dårlig tilstand maskinen i. Der var masser af metalspånner i olien fra bagtøjet og olien jeg tappede af gearkassen udgjorde en blanding af tjære og vand. Alt var så at sige molesteret, men jeg havde hørt maskinen i gang, dengang jeg købte den, så der måtte være håb.

Egentlig kom jeg til at købe to vrag af russiske motorcykler og fik én ud af det. Min motorcykel er blevet til at Dnepr K-750 fra 1959. Der er 4 gear frem, bakgear og der er automatkobling. Jeg plejer at prale lidt med automatkoblingen. Audi TT kan leveres med en tiptronic gearkasse. Tiptronic vil sige, at man kan skifte gear med trykknapper på rattet uden brug af kobling. "Håbløst bagefter", plejer jeg at kommentere. Min russer har haft dette udstyr i en mekanisk udgave allerede fra 1959.

Renovering - uddannelse og P1

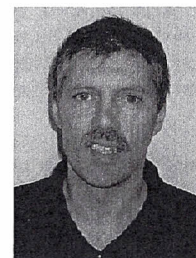
Under arbejdet med at renovere motorcyklen har jeg ført logbog med tegninger og skitser over hvad jeg har lavet. Det har været en stor hjælp når delene skulle samles igen.

Reelt har jeg kun brugt 2 år på at istandsætte motorcyklen, da jeg holdt to års pause i forbindelse med, at jeg har uddannet mig videre.

Hvordan gik renoveringsarbejdet så? Næsten alt har været adskilt. Der er blandt andet kommet nye lejer og tætninger i gearkasse og bagtøj, hjullejer er renoveret, og jeg har købt en ny svingforgaffel og nye udstødningsrør. Ledningsnettet har jeg udskiftet; stel, sidevognskasse, tank og alt andet er blevet malet sort med pensel eller med spraydåser fra byggemarkedet. Jo det hele kom til at fremstå helt pænt, selv om jeg valgte at udlade at spartle og polere.

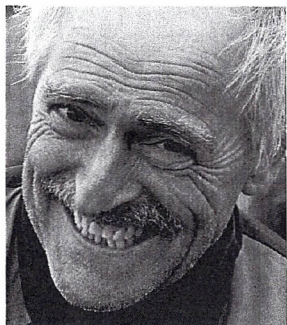
Jeg blev enig med mig selv om, at jeg måtte vise respekt for den russiske oprindelse ved ikke at lave den alt for flot. Den måtte godt beholde et præg af at have deltaget i Den kolde Krig og et præg af at have været godt brugt. Sagt på en anden måde; jeg gad simpelt helt ikke at slibe på metalsprøjt fra svejsninger, rette en masse buler ud og så videre. Jeg ville ud at køre. Det passer mig desuden fint at bruge en sort spraymaling fra Jem og Fix til 30 kroner, når der er kommet et par skrammer og ridser i malingen.

Mens jeg har renoveret maskinen i mit udhus, har jeg hørt ufattelig meget radio. Radioen har som regel stået på P1 og jeg har hørt alt fra programmet "Harddisken", der blandt andet handler om naturvidenskab, "Tværs" med Tine Bryld og over til



sideventilerede motorer lyder langt bedre end de mere moderne 650 ccm topventilerede. Nej, Emanuels motor er i en klasse for sig selv. Ganske langsomt, som nogen fiskekutter, står den og tøffer i tomgang. Emanuel forklarede, hvorledes han har lavet større skyllekanaler ved ventilerne. Især omkring udstødningen. "Den kunne jo dårligt nok komme af med udstødningsgasserne, så snævert var hullet", forklarede han. Desuden er kanalerne polerede til højglans. Det tog flere dage, men gjorde pokkers til forskel i ydelsen. Han har monteret andre tændrør, med længere gevind, så gnisten springer midt i benzin-luftblandingen. Nu skal tændrøret også gerne kunne skrues ud igen; derfor har han fjernet de gevind, der ellers ville kokske til inde i cylinderen.

Læg hertil Emanuels begejstring for Dnepr'ens automatiske udkobling ved gearskifte. Når det er korrekt justeret, så fungerer det virkelig godt, siger Emanuel. Især ved skift nedad. Så kan man glemme koblingsgrebet og træd blot et enkelt klik ned på gearpedalen for at skifte. Nåh, ja - han har også på enkelt vis bygget den om fra 6 Volt til 12 Volt, men det er jo beskrevet i et tidligere nummer af bladet.



Der lyder en dyb brummen og de svære sidevogsmaskiner dukkede op. Det var det sammenspiste slæng fra Nordsjælland, der ankom sammen med svenskerne. Jeg burde skrive "skåninge" og ikke "svenskere", for vore brave KGB-folk derovre skelner selv omhyggeligt. I al hemmelighed er de tilmed begyndt på at grave en smal kanal oppe på Hallandsåsen. Når kanalen er færdig, vil Skåne, Halland og Blekinge være isoleret fra det egentlige Sverige, og *det midlertidigt besatte område* kan atter forenes med Danmark.

Disse modige folk omfattede Leif Krook - vor stationsleder for området, sammen med fru Inga-Britt. Sønnen Richard Krook, der er ikke blot er uddannet kok, men også bedemand. En farlig kombination, hvis han begynder at tilberede de afdøde med henblik på spisning. Richards fru Susanne var også med, ligesom broderen Fredrik. Agent "Banjohans" måtte beklageligtvis blive hjemme, ligesom vor nyeste medlem, hvis navn jeg af sikkerhedsgrunde må udelade. Det er lykkedes skåningene at infiltrere det svenske politi og at hverve en *polismand* som muldvarp for vor klub.

Som aftenen gik, dukkede flere folk op. Svend Gregersen fra Terndrup ankom i det rette øjeblik, d.v.s. det øjeblik hvor hans kobling besluttede sig til, at nu ville den ikke være med længere. Jørgen Hansen fra Løgstør gjorde ham kunsten efter ved at ankomme på en MZ ES250/2 m/sidevogn og defekt toppakning. Selv holdt jeg mig i småtingsafdelingen med en forbremse, som efter aktivering fortrak at blive ved med at bremse, uanset min holdning til opgaven.

måtte jeg meddele. Jeg kunne oplyse, at jeg havde betalt 3000 kr med kontante sedler for et vrug af en motorcykel, og at sælgeren og jeg herefter drak en øl sammen. Det grinede vi en del af og toderen mente, at det så var rimeligt, at jeg betalte told af de 3000 kr og de to øl. Helt rimeligt, mente jeg. Efter nogen udregning, skulle jeg så betale 150 Kr i toldafgift for at indføre maskinen i EU.

Herefter skulle jeg til en anden afdeling for at betale registreringsafgift. For nogle år siden havde Skat oplyst mig, at jeg skulle betale 911 Kr i registreringsafgift. Det viste sig dog, at dette beløb havde den danske stat sænket helt ned til 571 Kr.

Jeg havde en dejlig formiddag hos Skat og oplevede kun flinke folk og fik en fin snak med alle jeg mødte.

På motorkontoret oplevede jeg igen flinke folk. Her var de også helt imponeret af den originale russiske registreringsattest, og jeg købte en nummerplade.

Testkørsel

Jeg har nu brugt nogen tid på at teste maskinen. Det vil sige, at jeg i starten kørte op og ned ad villavejen og lidt rundt i nærområdet. Jeg har også brugt maskinen når jeg skal ud at handle og i lige en smut byggemarked. Sjovt nok vækker maskinen opsigt. Når jeg parkerer maskinen, kommer der altid et par stykker og snakker. Det er rigtigt hyggeligt med nogle gode historier.

Nabomænd og -koner har fået en tur i på villavejene og vejens børn har også fået en tur op og ned ad vejen. Påbudet om hjelme klarede vi med cykelhelme.

Jeg har afprøvet maskinen på markveje og på en høstet kornmark hos en landmand. Her har det været rigtig sjovt at køre. Der er masser af power i maskinen til hjulspind i og en fin blød affjedring.

Egentlig er maskinen færdig og det meste er efterspændt, men den skal have en ny bundpakning og et par andre pakninger, før den er næsten tæt. Jeg må til at udvide mine ture og på et tidspunkt, må jeg med på et træf.

Jeg har en del overskud at stumper fra projektet. Du er meget velkommen til at kontakte mig omkring dette.

Erik Skov Madsen, Svendborg

telefon Tlf. 6220-9395

email:

erikskovmadsen@gmail.com





Kørsel med cancerramte børn

Igen i år blev der kørt med cancerramte børn. Lørdag den 26. august var vist den eneste flotte solskinsdag i august, og det blev således atter en kæmpe succes - ikke mindst for børnene, men også for Mc folket. Af russere stillede Peter Fisker fra Dragør, William Simonsen fra Lyngø og undertegnede.

Det hele er arrangeret af den lille MC-klub, "MC Sneglene" sammen med foreningen Cancerramte Børn.

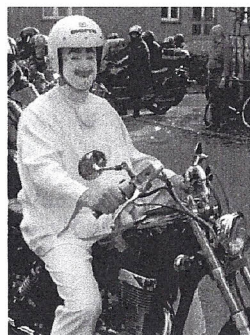
Vi starter med at mødes i Sneglenes klubhus på Amager til kaffe og morgenmad samt briefing om, hvordan kørslen skal foregå. Vi skal køre fra klubhuset til Dyrehavsbakken i Klampenborg under politiskorte. De forreste i eskorten skal respektere trafiklysene, men er vi først begyndt at køre igennem et kryds, skal hele banden følge med, medens motorcykelbetjentene spærrer i krydset for tværgående trafik.

Klokken 9:00 starter vi. Der er vel samlet omkring 50 maskiner fra forskellige klubber, og ungerne, som også tidligt har indfundet sig, står alle hver især og klammer sig til lige den maskine, de gerne vil køre med på. Vi var kun os 3 med sidevogne, disse var populære, og jeg havde en kær knægt Mads og hans mor Maria med. Forrest i kortegen kørte Bakkens Pjerrot på en motorcykel stillet til rådighed af Enghave motor. Ankommet til Bakken stod flere børn og ventede på at få en tur. Her blev der travlt for russerne, da børnene gerne vil prøve at køre i sidevogn både de mindste, men også mange af de større børn, så det blev til adskillige ture på et par kilometer til hver, inden Pjerrot kom ud og kaldte dem alle ind til forlystelserne.

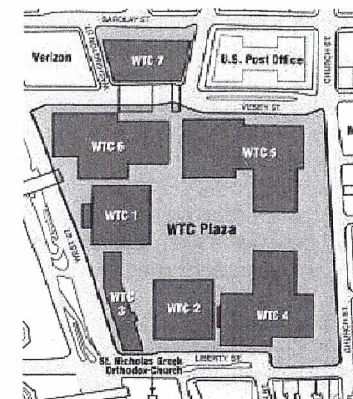
Nu fik vi så tid til at nyde den medbragte kaffe og en snak med de andre gutter, inden vi skiltes efter en dejlig dag, som jeg varmt kan anbefale. Datoen næste år er ikke fastlagt, men jeg vil inden da minde Generalsekretæren om det, så det bliver nævnt i bladet. Så for dem, der har lyst og mulighed - kom og vær med, glæd en masse børn og mød ligesindede Mcfolk.

Billeder fra dagen kan ses på www.westborg.dk, hvor der er et link til sneglenes fotos.

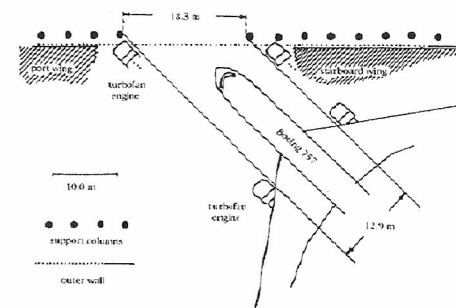
Søren "Oliesheik" Westborg.



Allah ophæver med vilje naturlovene, og gør det tydeligt ved at lade den nodlige bygning blive stående indtil klokken 10:28. Denne bygning har ikke manglet brændsel, og den fået en halv times ekstra opvarmning, inden det nordlige tårn falder majestætisk sammen, igen helt kontrolleret og igen uden at vælte til nogen af siderne.



En kafir (vantro) er jo tungnem; derfor demonstrer Allah endnu en gang, at disse kollaps ikke blot skyldtes flykaprere, men indgreb af en guddommelig magt. Allah venter nu i næsten 6 timer til klokken 17:20 og lader da bygning 7² falde sammen. Bygning 7, der lå ca. 100 meter nord for det først ramte tårn, styrter nu også perfekt sammen. Den var af en helt anden konstruktion, og der er er aldrig kommet nogen god forklaring på hvorfor bygningens 47 etager faldt så perfekt sammen. Vantro er jo ikke meget for at erkende Allahs storhed.



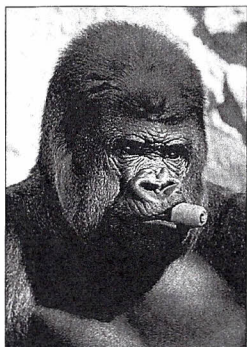
Det er ikke kun i New York at Allah ophæver naturlovene. Klokken 9:37 blev American Airlines Flight 77 med fænomenal dygtighed fløjet ind i forsvarsministeriet Pentagon. En præstation helt ud over det normale. En Boeing 757, der har et vingefang på 38 meter og en 13 meter høj hale, forsvinder med vinger og hale ind i et forbausende lille hul i bygningen og brænder op inde i bygningen. Aluminium smelter ved 660°C.

Intet var tilbage af vingerne, da man undersøgte sagen, men der var døde i bygningen. Døde som ikke var mere forbrændte, end at identifikation var mulig. Det strider mod fysikkens love og er derfor igen et bevis for Allahs indgriben.

Vi må se på det sidste fly. United Airlines Flight 93 styrtede ned på en mark i det sydvestlige Pennsylvania klokken 10:03. Her lykkes det ti passagerer at lave mobiltelefonopkald til deres pårørende, og fortælle de pårørende om kaperingen. En uafhængig canadisk undersøgelse sætter sandsynlighed 1 til 16.000 for et vellykket mobiltelefonopkald fra et fly i den højde, hvor opkaldene skulle være sket.

2 Bygningen havde kontorer for CIA, Secret Service, Forsvarsministeriet, et beskyttet kommandocenter for New Yorks borgmester o.a..

Redaktørens ævl



Er du i gang med at istandsætte en Izh Planeta eller Izh Jupiter? Så har du også opdaget, at reservedele er ikke nemme at få fat i. Måske kan jeg hjælpe dig, for jeg har fundet en adresse på internettet (geografisk i England), hvor du kan bestille dele til din Izh. Den ser således ud:

<http://www.f2motorcycles.ltd.uk/IZH.html> Bemærk, at i England blev Izh i 1970'erne solgt under navnet "Cossack 350", senere "Neval 350". For at det ikke skal være løgn, blev de in 1999 solgt som "Kalashnikov 350".

Hvis du køber dele hos denne forhandler, så lade mig vide, om de folk er OK og leverer varen, eller om det er nogen, som man bør holde sig fra.

Forever 2 Wheels i Fredericia. I den årlige kalender af begivenheder, hvor jeg skal ud og "tegne klubben" er den store motorcykeludstilling i Margrethehallerne i Fredericia blevet lidt af en tradition. Det er ikke helt få medlemmer, der har opdaget vores klub netop på messen. Messen afholdes den 3. februar mellem 9 og 17. Vi skulle gerne kunne udstille 3-4 forskellige modeller, og det vil være rigtigt godt med "nyt blod". Hermed mener jeg, at de ikke er de samme medlemmers maskiner, der står der hvert år. Hvis du har en motorcykel, som du er villig til at vise frem, så lad mig det vide og vi kan i fællesskab planlægge videre.

Edith havde en uges ferie i september, og planen var at vi også i år ville ned på en lille græsk ø. Sidste år var vi på Lesbos, vejret var det en dansker ville kalde perfekt sommervej. Middelhavet var perfekt tempereret. Befolkningen behagelig, maden god og billig, og ikke alt for mange turister. Sådan blev det ikke. Prisniveauet var nærmest rettet mod alfonser, åberkarle og narkohandlere. Ved et rent tilfælde opdagede vi **Harzen**. Her kunne vi for 1049 kroner få 3 overnatninger inkl. morgen. og aftensmad. Jeg havde mine fordomme, men må bagefter sige, at det var en positiv overraskelse.

Kun 608 km fra Viborg befandt vi os i det smukkeste bjergområde. Først troede jeg, at der var motorcykeltræf. Det var der måske også, men i det smukke søndagsvej var motorcyklister fra nær og fjern konvergeret mod de smalle, snoede bjergveje. Tyskerne kører ikke på små maskiner. Det skal helst være over 1000 kubik. En enkelt 350 cc Jawa så jeg dog. Længe efter mørkets frembrud buldrede maskinerne forbi *Altenaue Landhotel*. Mandag morgen var de næste forsvundne, bilerne var igen dominerende. Jeg opdagede ved spadsereture i byen, at bag i næsten alle tyske garager, står en allerhovedes stor maskine beregnet til søndagskørsel.

Russisk er det fjerde mest talte sprog i verden efter engelsk, kinesisk og spansk, *men* antallet af mennesker, der taler russisk falder. Dels p.g.a. Sovjetunionens opløsning, dels fordi den russiske befolkning falder med ca. 1,5 million om året. I dag er der 145 millioner russere, men for hver 10 børn, der fødes, dør næsten 15 russere. Levealderen er faldet siden unionens opløsning. En man bliver i gennemsnit 60 år, en kvinde 73. En betydelig del af arbejdsstyrken er ubenyttet ikke blot på grund af arbejdsløshed, men fordi man er i hæren, i fængsel (Rusland og USA er de to lande i verden, der har størst procentdel af

Rasmus meldte sig ind i klubben med denne spændende email:

Hej Erik!

Jeg er lidt flov over at skulle skrive til dig så sent. Måske kan du ikke huske den fortvivlede mand, der ringede fra Hviderusland og ikke kunne finde stelnummeret på hans nyerhvervede Dnepr.

Historien var, at min hustrus morfar havde været ambulancefører for et lille hospital i byen Myardel og som følge deraf havde militæret i 1967 stillet en Dnepr til rådighed for ham, så han kunne komme hurtigt fra hjem til hospital. Som tiden gik og Sovjetunionen faldt, overgik den famøse motorcykels ejerskab til min hustrus morfar. Natasha's (min hustru) morfar døde i 1992 og efterlod cyklen til Natashas mormor, siden har cyklen stået i en lade. Morfaren har passet godt og grundig på den, så da jeg overtager den, sidste sommer, kan motoren stadig køres rundt og alle bevægelige dele er stadig indsmurt i fedt.

Da jeg henter den er det med garanti for at jeg får den 'standeret', jeg allernådigst må fjerne den fra laden. Efter øjnes gråd og tænders gnidsel bliver cyklen med sidevogn og det hele læsset ind i mine forældres Toyota Previa, som vi havde lånt til samme formål. Ja det kunne godt lade sig gøre.

Da vi kører hjem til Minsk er der jo lige det problem med stelnummeret, der blev væk, så vi kører lige en tur omkring svigerfars mekaniker Vadim, som efter en lille times tid og hårdt arbejde med hammer og mejsel og diverse patinafremmende hjælpemidler finder nummeret lige der, hvor det skulle være. "Sastrovia Vadim", sagde vi og kørte hjem til Minsk.

Da vi sætter næsen hjem mod "Dania" er det med bange anelser, Vi har jo et stykke militært køretøj med i bagagen, men da vi møder tolderne er de ved at gå bagover. Hvad vil en vesterlænding med sådan et stykke gammelt russisk jern, som overhovedet ingen værdi repræsenterer. Natasha svarede, at hendes dumme mand og hans kammerater havde en klub, hvor de kørte på det gamle lort. Tolderen spurgte om hendes mand, så ikke ville være interesseret i en gammel Moskovit, som han havde billigt til salg, men desværre kunne vi ikke have mere i Toyotaen. Derefter røg vi som nogen af de første igennem grænsen den morgen. Jeg ved ikke om det var medlidenhed for mig eller om det var Natashas overbevisende væsen der gjorde at vi skulle så hurtig igennem grænsen. Nummeret på motorcyklen blev aldrig tjekket.

Grunden til at jeg først skriver til dig nu er at jeg ikke har rørt ved motorcyklen endnu. Men jeg er ved at købe hus og så skulle der gerne blive plads til at rode lidt med den. Jeg skriver også for at ville tilmelde mig klubben, så hvis du vil kontakte eller fremsende girokort til mig

Rasmus Degn Olsen
Viborg