

RUNE ANDA • ERLING JACOBSEN • TORBJØRN TOKLE

På hjul med

«The norwegian deaf globetrotters»







Torbjørn Tokle

Født 12. oktober 1936 i Romsdal. Mistet hørselen under krigen. Regnes som den «døveste» av alle døve. Er gift og har 3 voksne barn.

Skolegang: Døveskole, framhaldsskole, boktrykkerfagskole.

Førstetrykker på Døves Trykkeri A/s. Sekretær i Norges Døvedrettsforbund 1973/74. Må også sies å være en meget god blimekaniker, noe som var en god forutsetning for en vellykket gjennomførelse av turen.



Rune Anda

Født 16. mai 1953 i Bergen. Mistet hørselen i 3 års alderen pga. meslinger og ørebetennelse. Giftet seg i mars 1980.

Skolegang: Døveskole, framhaldsskole, boktrykkerfagskole. Er fotosetter på Døves Trykkeri A/s.

Redaktør av medlemsbladet Budstikken siden 1975. Viten om døves forhold i andre land er hans store interesse. Ellers er hans hobbyer: Astromi, frimerke- og sandsamling (!). Under Afrika-reisen var han gruppens «kasserer».



Erling Jacobsen

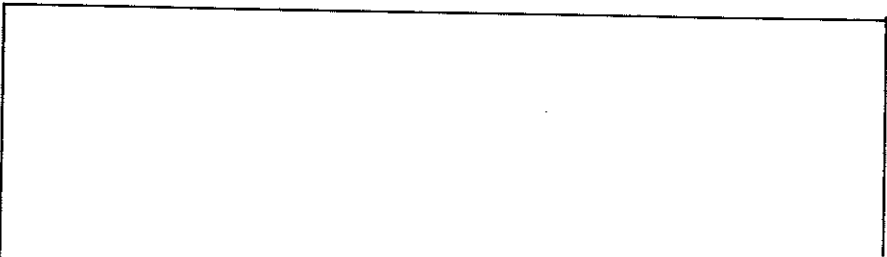
Født 14. mars 1954 på Seim i Lindås. Hans hørselshemning er arvelig betinget. Nyforlovet i mai 1981. Skolegang: Integrert i vanlig skole på hjemstedet. Studerer nå med sikte på deleksamen artium. Han har også drevet

farsgården 1972-80. Ble medlem i Bergen Døveforening 1977, og ble raskt koblet til Afrika-planen. Han er også en habil blimekaniker, og har sertifikat for buss og trailer. En fremragende god sjåfør, som klarte brasene under de verste forhold.




RUNE ANDA • ERLING JACOBSEN • TORBJØRN TOKLE

På hjul med
«The norwegian deaf globetrotters»



Forsiden er tegnet av
Tom Kristiansen, Vestfold.



Boken er satt med 11/12 pkt. Times og
trykt i offset hos
Døves Trykkeri A/s, Bergen 1982.
Opplag: 500.

ISBN 82-990842-0-2

Innhold

Forord	7
En drøm blir født	9
Noen viktige grunner til at vi «utforsket» Afrika	14
Reisen begynner	17
Kart over Marokko	40
Endelig videre!	52
Reiserute Dakar—Bamako	76
Reiserute Bamako—Accra	81
Intervjuer	126
Et vendepunkt — Sahara neste!	134
Reiserute Lagos—Tunis	178
Fullstendig reiserute	199
Diverse	200

Forord

Kjære leser!

Den bok De nå holder i hånden, er ikke noen vanlig bok. Selv om De kanskje visste det da De kjøpte den, skal vi få belyse denne påstanden nærmere. Bokens tilblivelse har i grunn vært lang og hard. Allerede da ideen til reisen ble diskutert, var det enstemmighet om at det måtte skrives en bok, for å få formidlet alle inntrykkene vi fikk. Hvis vi skulle ta med alt vi har opplevd sammen gjennom snart fem år, kunne vi nok fylt en tykk bok. Vi har derfor med hard hånd fjernet en god del av det som kanskje ville hatt aktualitet. Hardest er det gått ut over forberedelsene, men også selve reisen er blitt skåret inn-til beinet. Selv om Døves Trykkeri A/s har vært meget imøtekommende, ble boken nokså dyr, på grunn av høye trykningsutgifter og lite opplag. Vi står selv for utgivelsen, og på grunn av reisens økonomiske ettervirkninger, hadde vi ikke mulighet til å subsidere utgivelsen.

Hva er egentlig hensikten med boken, har flere spurt. Er det ikke nok å reise rundt og holde foredrag, og fortelle om reisen når flere sitter sammen? Nei. For det første kan ingen huske alt av interesse, og for det andre får det jo være måte på hvor lenge vi egentlig skal prate om dette. Vi er jo også mennesker med normale interesser, som også er interessert i å prate om andre ting enn afrikareiser og problemer med bil i Afrika.

Boken skal ikke bare fortelle om reisen i tilnærmet form som en dagbok, slik at man kan følge med på kartet, men også forsøke å spre litt opplysninger om geografi, kultur og annet som kan være av interesse for døve her i Norge.

Den skal også være en slags vekker for de hørende som kommer over den. Selv i dag, i slutten av 1981, de funksjonshemmedes år, er det mange som nedvurderer døvhet som handicap. Disse må innse at hørselshemming innebærer en kommunikasjonsmur som vanskelig kan brytes. Og fordi denne kommunikasjonsmuren mellom hørende og hørselshemmede nå engang er der, medfører den at vi hørselshemmede utvikler en bruk av det norske språk som er en smule annerledes enn blant hørende flest. Noen vil kanskje stusse overfor språkbruken enkelte steder i boken. Vi har skrevet slik det er naturlig for oss tre. Vi gjør oppmerksom på at det språklige nivå er meget forskjellig blant døve. Vi kunne godt ha levert manuskriptet til «språkkonsulenter», men vi ville

at boken skulle være vårt produkt, fra først til sist. Derfor har vi gjort alt selv, fra råmanuskript til redigering, korrektur, sats, reproduksjon og trykking. Det er bare papiret, trykksverten og bokbinderarbeidet som ikke er vårt. Vi kunne nokså sikkert ha gjort noe med dette også, men tiden strekker bare ikke til...

Disse «ukjente» hørende vil få litt døvekultur fra ulike deler av verden sammen med den norske, selv om den ikke kommer like klart fram. Vi må imidlertid få rette en advarende pekefinger til dem som skulle falle for fristelsen å bruke denne boken til inntekt for sitt eget syn på døve, uansett hvilket. Døvet som funksjonshemming kan ikke sammenlignes fra person til person. At vi tre har gjennomført våre planer i løpet av de siste 5 årene, betyr ikke at alle andre døve kan gjøre det samme, og få samme utbytte.

Vi tre, Rune, Torbjørn og Erling, er tre ulike personer, med ulike legninger, interesser og erfaringer. På et tilfældighetens vis har det vært slik at vi i stor grad har overlappet hverandre, slik at ingen har stått alene på sitt «ansvarsområde». Alle hadde vi problemer underveis, men da var det alltid slik at en av de andre visste løsningen, eller vi diskuterte, ofte i timer, for å komme fram til løsninger på «umulige» problem. Et eksempel: Da Fiatens motor skulle ut av bilen, fant vi raskt ut at enkleste måten var å demontere hele karosseriet fra rammen. Men hvordan? Vi hadde ingen muligheter til å få løftet karosseriet. Imens tenkte vi på noe annet: Ifølge «ekspertene» på forhandlerfirmaets verksted var det umulig å ta den ut på annen måte. Men for oss var det enklest å ta den rett ned. Etter mange timers studier og diskusjon, prøvde vi å ta motoren ned. Et uhyre vanskelig arbeid, men det gikk!

Likeså vil vi nå få takke alle som har gitt av sin tid og hjulpet oss, hver på sin måte. Noen ved å lage selvkonstruerte deler for oss, noen ved å ødsle av sine krefter, og ... ja, å regne opp alle vil føre for langt. Men ingen er glemt! Vi vil også få takke vår trofaste bil, SN 57708, «Hotell Norge», som aldri sviktet oss helt, til tross for brutal behandling mange ganger, og var et trygt hjem i det ukjente.

Til slutt vil vi tre få takke hverandre for den tid vi har hatt sammen, og for det vennskapet vi bygde opp, og som utenforstående har vanskelig for å forstå. I Afrika bemerket flere: «Dere er alltid i godt humør, aldri sure, og fremfor alt, dere krangler aldri!» Krangel har vi aldri gjort, men ofte har vi diskutert så flisene føk, men smilet og den muntre replikken lå alltid på lur!

«De tre musketerernes» saga tar en pause når denne boken kommer ut. Mange har spurt hva vi nå finner på? Den som lever får se, vi har ingen planer for tiden.

Bergen, desember 1981.

«Globetrotterne»

En drøm blir født

Mennesker går omkring på jorden, har sine drømmer, kanskje om det uoppnåelige — eller om noe som kan bli realitet. For noen går de i oppfyllelse, for andre ikke. Her skal dere få bli med og se litt på «Legenden om det ugjennomførlige».

I opphavet var der intet — så ble en reise til Mauritania i 1973 det lille dyttet som skulle få vogna til å rulle — med økende fart. Her begynner historien:

Vi må helt tilbake til 1970, da Rune begynte å interesse seg for astronomi, dvs. å studere stjernehimmelen. Det førte til at han dro sammen med sin far til Afrika, nærmere bestemt til Mauritania i 1973 for å se på «århundrets solformørkelse». Etter denne reisen vokste hans interesse for å dra ut i verden, for å treffe folk som hadde samme funksjonshemming som ham selv, og se hvordan de hadde det. Han ante at tegnspråket ga store kommunikasjonsfordeler mellom folk med ulike språk. Sommeren 1975 ville han reise langt samtidig som det ikke var for dyrt. Da trakk Rune 6 uker på sykkel fra Amsterdam til Istanbul. Denne sykkelturen var planlagt to år i forveien. Det var 5 personer som sa seg villige til å være med. Men av forskjellige grunner trakk de seg; den siste trakk seg fra sykkelturen bare to måneder i forveien. Men Rune dro likevel, alene.

Året etter, 12. mai 1976, snakket Rune og Torbjørn om sykkelturen. Torbjørn sa bestemt at hvis det skulle bli noen ny tur og han ble med, ville han ikke trekke seg, eller gi opp.

Ideen blir født

Vi vet ikke hvem av de to som kom med forslag om å ta seg et ½ års bil-tur i annen verdensdel for å studere de døves forhold, men 16. november samme år, etter ½ års betenkningstid, besluttet de to å reise i 1980, med start fra Bergen lørdag 31. mai, dagen etter at Bergen Døveforening hadde feiret sitt 100 års jubileum. Ikke lenge etter søkte de om ½ års permisjon fra jobben i den perioden de skulle være borte i 1980. Disponenten på Døves Trykkeri A/S, Albert Breiteig, støttet reiseplanen

og innvilget søknaden deres. I februar 1977 kom Erling Jacobsen inn i bildet, og vi ble en trio som vi syntes passet utmerket sammen. Rune sto for korrespondanse og papir-forberedelsene mens Erling og Torbjørn hadde ansvaret for bilarbeidet. De to er blant de få som virkelig kjenner bilmotorer som sine egne lommer. De har mang en gang klart å få bilene sine til å gå når det så håpløst ut. De har til og med laget improviserte «reservedeler» på stedet av enkle midler og klart å få bilen til å gå. Hver gang Erlings gamle Renault 4 og Torbjørns gamle Audi streiket var det ingen sak for dem å finne feilene. Men noen ganger sa de begge: «Nå står vi fast.» Like mange ganger klarte de å løse problemene. Ja, med tusenkunstnerne Erling og Torbjørn på reiselaget, betydde det en stor forsterkning.

En bil uten like...

Bilen vår er vi stolt over å ha. Det var i november 1977 at Torbjørn oppdaget den på «vrakplassen» nedenfor Døves Trykkeri A/S. Den var til salgs for kr 15.000. Før det var gått 3 dager, var bilen vår. Den var i elendig forfatning, og var kjørt over 100.000 km på 3 år. Men den skulle bli perfekt når den var ferdig, mente vi.

Bilen ble plassert på Seim i Lindås, på bondegården til Erling. Både Erling og Torbjørn var ikke særlig godt kjent med motorer av den typen som var i bilen. De fjernet likegodt alt som var å finne i motorrommet, og studerte hver eneste del. De som var dårlige, skadde eller defekte, ble reparert, finpusset eller byttet ut med nye deler. En reservedelskatalog til Fiat 50 NC ble skaffet til veie, og var etterhvert til uvurderlig hjelp.

Hele gulvet ble fjernet, og fornyet med kryssfiner og linoleum. Taket ble hevet ca. 20 cm, slik at Erling og Rune, som er hhv. 190 og 185 cm høy, kunne stå oppreist inne i bilen. Eget rom for wc ble laget, med lufteluker både oppe og nede, og et hull i gulvet slik at det ble mulig å dusje. Bak i bilen ble det laget en seng på tvers, med plass til ting inni. På venstre langsida, to etasjers seng, hvorav den øverste også fungerer som rygg når man sitter på den nederste sengen. Vegg mellom førerhuset og «rommet» ble fjernet ca. 65 cm i bredden slik at der ble en dør. Da behøvde vi ikke lenger å gå ut av bilen for å komme inn mellom rommet og førerhuset. Helt bak ble bilen forlenget med ca. 30 cm, til eget rom for propan-gass og verktøy. Takgrind ble laget, og en stige opp til den. Vinduer ble også laget og påsatt på begge sidene og bak. Taket bak i bilen fikk en luke som kunne åpnes og lukkes. Det ble montert gass-komfyr, og en plate til å dekke over, som kunne slås opp når



*Torbjørn oppdaget denne bilen på «vrakplassen» 10. nov. 1977.
Tre dager etter var bilen vår.*



I over to år sto bilen på Seim for ombygging og reparasjoner. Slik bilen står på bildet, ble motoren tatt ut.

vi skulle koke. Over dem nytt skap og hylle. Ved siden av sengen (sofaen) bak, ble det montert et bord med respatexbelegg.

I førerhuset ble det satt inn målere for oljetrykk og for dieselnivå i de 3 tankene. Dieseltanken som var i bilen, hadde bare plass til 50 liter. For en lang reise, med lange avstander mellom bensinstasjonene, var det nødvendig med ekstra tanker. Torbjørn laget to nye tanker, og da ble det plass til ca. 270 liter diesel tilsammen.

I bilen ble det også laget et hemmelig rom for viktige dokumenter.

Arbeidet med bilen tok de fleste helgene i 3 år. Den mest hektiske tiden var våren 1979, da mye skulle gjøres klar til en prøvetur i Europa den sommeren. Også våren 1980 ble mye tid brukt til bil-arbeid, nesten helt til avreisedagen.

Om-innredningen kom til å koste meget. Det var nødvendig å ha et behagelig «hjem» når man var på reise i flere måneder. Torbjørn var sjefen for arbeidet, og sto selv for det meste av jobben, sammen med Erling. Erlings mor, Mimmi, bisto med servering av måltider som ble høyt verdsatt. Rune var av og til med på Seim og hjalp til med arbeidet. Seim var også stedet for forskjellige diskusjoner angående reiseplanen og forberedelsene.

Afrikaturen nesten skrinlagt?

Det eneste som kunne ha voldt oss store problemer på forhånd, hendte en dag i mai 1979, ett år før reisen. Da skulle Rune ut og prøvekjøre Fiaten for første gang, med Erling som «sjåførlærer». Det gikk fint, inntil de var kommet til en bredere vei. Der ventet 2 personbiler på at vi skulle komme ut av den smale veien. Bak de to personbilene kom en stor varebil i stor fart nedover veien, og da vi var ved siden av personbilene, suste varebilen plutselig rett mot oss. Rune bråbremsset, og bare centimetrene skilte mellom oss og den «gale» varebilen som før mot grøften, slo mot fjellveggen og slengte tilbake på veibanen bak oss. En blek sjåfør i varebilen var lettet over at det ikke skjedde katastrofal ulykke. Det viste seg at bremsene på denne varebilen sviktet. Hvis Rune ikke hadde bråbremsset, så hadde bilen vår blitt til vrak, og Erling hadde kanskje havnet på sykehuset, og reiseplanen skrinlagt? Men slik gikk det heldigvis ikke.

Tegnspråk

Som nevnt i innledningen gir tegnspråket store kommunikasjonsfordeler når man er på reise i fremmede land. Har man vært borti tegnspråket og kjenner til hvordan det brukes, og hvorfor tegnene ble slik de ble, — og har man i tillegg litt fantasi til å «finne på» hva man

skal gjøre for å bli forstått av folk som taler et annet språk, så har man uante muligheter for kontakt med folk i fremmede land.

Hvordan tegnspråket benyttes kommer an på hvem du snakker med. Du må legge vekt på at vedkommende skal oppfatte det du sier. Når du er på reise utenlands, vet du at de menneskene du møter der, enten de er døve eller hørende, ikke kan norsk. Derfor må tegnspråket baseres på synlige meddelelser i form av kroppsspråk, pantomime, forme ting og hendelser med fingre, hender, armer, kort sagt: hele kroppen.

Vi merket at døve var mye lettere å snakke med enn hørende, fordi de bruker tegnspråket. Vi merket også at hørende fra Middelhavslandene var flinkere til å bruke kroppen for å formidle det de ville si til oss og de var lettere å få kontakt med enn den gjennomsnittlige hørende nordmann!

Døvetelegrafen

Vår planlagte reise ble fort gjort kjent blant de døve i Norge, selv om det ikke ble offentliggjort i Døves Tidsskrift før etter at vi var reist i 1980. Man sier som oftest slik om døve: Nyheter sprer seg som ild på tørt gress, via «døvetelegrafen».

I april 1980 fikk Oslo-avisen VG høre om reisen, og møtte opp på Døves Trykkeri A/S en formiddag. Samme dag som artikkelen kom på trykk i avisen, ble vi den formiddagen nevnt i radioen som «tre modige døve som skal reise alene til Afrika». Vi ble tildelt «nitimeblomsten». Morgenavisen i Bergen bragte 14. mai en helsides artikkel om oss på siste side.

Fra et firma ved Münster i Vest-Tyskland fikk vi låne et par skrive-telefoner, som kom dagen før avreisen.

Noen viktige grunner til at vi «utforsket» Afrika

«Afrika?! Skal dere til Afrika?!»

«Ja.»

«Nei, det tror jeg ikke på. Dessuten er det farlig å reise i Afrika.»

Vi har ikke tall på hvor mange som advarte oss mot å reise, og hvor mange som trodde vi bare fantaserte. Selv da vi i november 1977 kjøpte en brukt varebil var folk fremdeles i tvil. Men våre nærmeste familier og venner visste at vi mente det alvorlig, og de så fram til planen vår med uro og bekymring.

«Afrika er i krig. Folk dreper uten videre. Se f.eks. på Amin i Uganda; Bokassa i Den Sentral Afrikanske Republikk, rasekonflikter i Sør-Afrika og Rhodesia (nå Zimbabwe), sult og død i mange afrikanske land. Bilen deres vil bli stjålet eller ødelagt av rasende afrikanere. Afrika er full av tyver og mordere. Dere kan ikke overleve denne reisen. Bli hjemme! Her er dere trygge!»

Advarslene strømmet på. De fleste var nok sterkt påvirket av nyhetene i massemedia. Hvem ville da skjønne at det er brutale nyheter pressen er interessert i for å gi leserne en spennende avis?

Ikke bare var vi advart mot å dra til Afrika fordi det var farlig, men også fordi det var enda farligere for *døve* å reise alene. Ingen hørende som kunne hjelpe oss når problemene oppsto! Nei, døve burde ikke reise uten å ha hørende med! De kan lett bli hjelpeløse i fremmede land!»

«Døve nordmenn kan reise alene med bil i Norge, kanskje også i Sverige og Danmark. Det er tryggest for dem å holde seg i nærheten av Norge. Men i Tyskland, Frankrike, Italia, England og andre land i Europa? Nei, det kan bli vanskelig. Men, prøver de å dra alene uten hørende reisefølge helt til Afrika, nei — da er de rett og slett gale! Det er det rene selvmord!

Døve forstår ikke at det er mye som må ordnes før en skal reise til Afrika. Hvordan kan de klare å ordne med visum? Vet de hva visum er? Vet de at det er stor utbredelse av den farlige sykdommen malaria i Afrika? Hvis de får malaria, er de ferdige. De får anfall og går dagevis

bevisstløs uten å ane det, og til slutt kommer kanskje døden i ung alder.

Vet de at det er mange uhyggelige tropesykdommer i Afrika, som f.eks. dysenteri, elefantyske, osv.? Det er mange farlige sykdommer, og noen av dem ender med døden. Man har også stor sjanse til å bli spedalsk. Denne sykdommen er særlig utbredt i Vest-Afrika. Det står jo i alle håndbøkene: Inkubasjonstid fem år. Om fem år, hvis de kommer tilbake og turen til Afrika er glemt, får de et minne for livet!

Har de lært at ormebitt er livsfarlig, og at slangene også kan spytte en farlig gift inn i øynene? Skorpionbit er heller ikke ufarlig. Alt gress i Afrika er infisert av gift som eter seg inn i det minste sår. De døve har vel ikke lært alt dette, har de vel?

De er gale nok til å ta med seg egen bil til Afrika. Hvem skal hjelpe dem når de får problemer med bilen? Kan de reparere en bilmotor? Kan de døve tyde kart? Hvordan skal de finne veien? Og om de kjører seg vill, hvordan skal de kunne klare å finne tilbake til rett vei?

Vil de kunne høre hva politi eller toll i Afrika sier til dem? Og hvordan kan de svare? De er jo stumme, de? Hvordan kan de døve forsvare seg hvis de blir arrestert? Forstår de ikke at afrikanerne har sin egen lov? Og at den trygge norske loven ikke gjelder i Afrika? Hvordan kan døve stille seg alene i flere måneder? Kjøpe inn mat? De bor kanskje på en institusjon for døve i Bergen? Hva slags ansvarsløst personale er det som lar disse tre døve reise avgårde på en slik farefull ferd?

Nei, dette er GALS KAP! De må stoppes!»

Det er gjerne slike tanker folk har om oss døve. Og det ville vi gjerne endre på. Ingen skulle få lov til å hindre oss i å reise. Vi var fast bestemt på å gjennomføre planen vår, ikke fordi vi var fulle av eventyrlyst. Det var to ting som var viktig for oss, nemlig å finne ut hvordan de døve har det i Afrika, og å bevise at døve ikke er avhengig av å ha hørende reisefølge. Det var ikke for å overbevise oss selv, men for å overbevise alle som fremdeles tror at døve mennesker må ha hjelp i alle slags situasjoner. Vi håper at vi etter denne reisen har vært med på å endre litt på dette bildet.

Det er sant at mange som ikke kjenner døve, tror at døve er mennesker som ikke er istand til å gjøre stort meget for seg. Og stumme er vi, tror mange. Ordet «døvstum» har likesom klistret seg fast i folks bevissthet, som den naturlige benevnelsen på oss døve. Inkonsekvensen er stor. Eksempelvis hørte våre hørende venner på en reportasje om funksjonshemmede i Nigeria i radioen en gang i 1981. Først hørte de på talletrening fra døveskolen i Lagos, der et døvt barn lærte å snakke. Men

like etter sa reporteren at det man hørte, var fra en skole for *døvstumme*. (Vi har forøvrig besøkt denne skolen, som heter «Wesley school for the deaf».) Journalistene har også vennet seg til å bruke ordet dövstum, om døve som journalistene selv har snakket muntlig med.

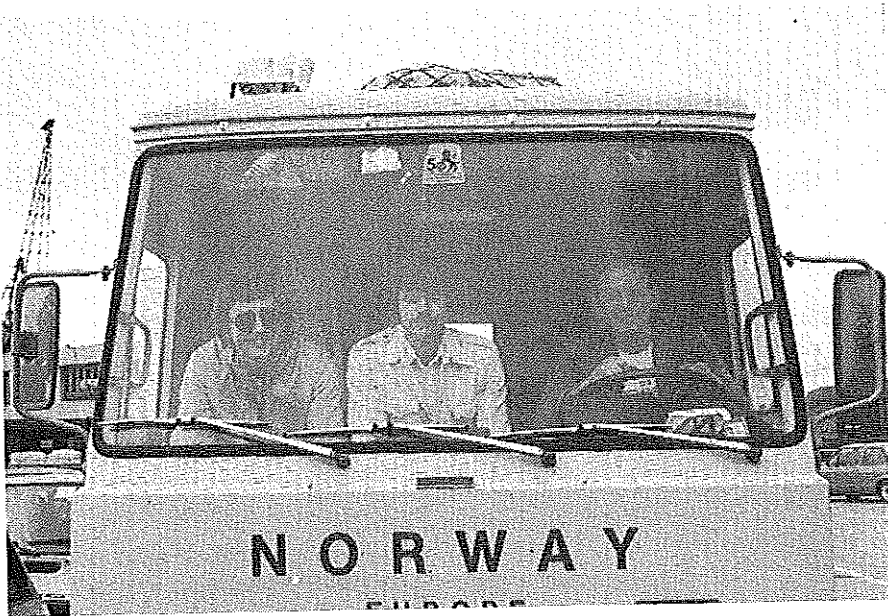
Under vår reise i Afrika, ble vi av tollere og politi betegnet som dövstumme, fordi vi ikke kunne *snakke* engelsk eller fransk. Men vi kunne *skrive* engelsk. Engelsk tale er helt forskjellig fra det skrevne engelsk. Men vi har stemme, og vi kan både skrive og snakke norsk. Er vi da stumme? Det bør være klart at stumme er de som *ikke* kan bruke stemmen, ikke de som snakker dårlig.

Selvfølgelig var vi forberedt på nesten hva som helst. Vi var forberedt på å møte problemer i Afrika, og for å prøve å løse dem. Alt dette blir beskrevet nærmere i boken.

Vårt primære mål med reisen i Afrika var å få kjennskap til døves situasjon i u-landene der. Før vi dro, var det mye brevskrivning mellom oss og folk i Afrika, slik at vi laget en liste over skoler/klubber/foreninger for døve som vi skulle besøke langs reiseruten vår. Bortsett fra dette, visste vi ingenting om dem. Nå vet vi en hel del, og mye av det ble fortalt i 14 numre av «Døves Tidsskrift». Vi skal også skrive om dem i denne boken.

Reisen vår var stort sett finansert av oss selv, med et stipend på kr 15.000 fra NORAD. Forberedelsene kostet mest, med ombygging av en vare-bil til en formålstjenlig campingbil. Den ble så solid at den fremdeles kjører greit og elegant på norske veier den dag i dag. Veiene i Afrika kunne «ta livet» av hvilken som helst bil.

Reisen begynner



Etter lang tids forberedelser opprant den dagen reisen begynte. Lørdag 31. mai dro vi med «Venus» til Amsterdam. Det var mange som møtte fram på Skoltegrunnskaaien i Bergen for å ønske oss vel avgårde. Kanskje var det opptil 60 personer tilsammen. Vi dro kjensel på nesten alle fjesene fra festlighetene kvelden før, da Bergen Døveforening feiret sitt 100 års jubileum. Det var derfor vi ikke reiste tidligere. Men nå var det jo også slik at det var den dagen BDS åpnet sommer-ruten til Amsterdam.

Selv om vi så fram til reisen vår med glede og store forventninger, var det vemodig å ta avskjed med familie og venner. Det ville gå måneder før vi så dem igjen.

Overfarten med «Venus» var ikke ukjent for Torbjørn og Rune. I 1979 tok de seg en prøvetur med bilen på kontinentet, og de hadde da bare godt å si om bilen — med andre ord var det en problemfri tur.



Venner og kjente møtte fram på kaien da vi dro fra Bergen.

Vi mintes også turen til Geiranger, da vi kjørte ned Ørneveien og opp på Dalsnibba. Da var det Erling og Torbjørn som kjørte. Det var senhøstes, og bilen ble satt på en meget hard prøve. Begge gangene oppførte Fiaten seg uklanderlig. På avreisedagen var vi tre store optimistister som skuet ned på folkemassen, og vinket farvel da båten ség fra kaien. Ombord var det god plass. Det var før sesongen satte inn for fullt. Ingen køer på kafeteriaen, og rolig sjø. Det ble innledningen til en meget behagelig reise.

Etter ankomsten til Amsterdam søndag kveld kjørte vi rett til campingplassen AYC og vi ble enige om å være der i to døgn. Det ble 25,35 gylden (ca. Nkr. 60) å betale.

Om formiddagen neste dag foretok vi en omplassering av tingene i bilen, — og det som vi ikke regnet med å få bruk for på en god stund, ble plassert på biltaket. Vi ble også enige om å sløyfe turen til Hamburg. Vi hadde tenkt å kjøpe bildeler hos FIAT-verkstedet der. Torbjørn og Rune var der i fjor. Det måtte vel finnes et tilsvarende i Münster, tenkte vi. Vi skulle besøke firmaet som produserer skrivetelefoner for døve der.

Betydningen av reservedeler er uvurderlig i Afrika. Mangel på deler og lang ventetid gjør at en bagatell kan ødelegge et ellers godt opplegg. I Norge er jo alle bildeler enormt dyre, derfor hadde vi i 1979 undersøkt

deleprisene i Tyskland, og de var såpass rimelige at vi bestemte oss for å gjøre hovedinnkjøpet av reservedeler der. Merkelig nok fikk vi ikke bruk for annet enn to dieselfiltre og to oljefiltre. . .

På veien tilbake til campingplassen etter å ha vært i Amsterdam sentrum kjøpte vi en reise-tv. Den ville kanskje holde oss orientert om situasjonen i verden under reisen vår. Om kvelden så vi på hollandsk tv-1 og tv-2. I Holland var det mye mer tekst i tv enn i Norge. Men litt irriterende var det med all reklamen som avbrøt og forstyrret programmene.

Amsterdam — Münster — Essen

Før vi dro fra campingplassen tirsdag 3. juni kl. 09, kom Henk Buter. Han hadde funnet visittkortet vårt i postkassen. Han syklet til campingplassen i regnværet for å besøke oss. Henk er døv, og redaktør for det hollandske døvebladet «Doovenorgan». I 1975 var Henk Buter og Gert Jan de Kleer (også døv) på flere måneders reise i India, og det ble reisebrev i flere numre av døvebladet. Henk var på den tiden vi befant oss i Holland opptatt med å skrive en bok med tittelen «MONOLOG of the RC church 'The Chalk Mountain' for the deaf man at the other side» (Monolog fra kirken «kalkfjellet» til den døve mannen på den andre siden av gaten). Den kan bli den første bok i Holland, skrevet av en døv. Henk har en mening om døve: «I believe the



Denne skrivetelefonen hadde vi med oss på reisen. Forbindelsen mellom Afrika og Norge var bra. For å kunne bruke skrivetelefonen, måtte en koble den til en vanlig telefon, og kommunisere med en tilsvarende skrivetelefon i den andre enden.

deaf are in the world to give a world language to all people». Han sa at det strides mye om hvem som har gitt verden det skrevne språk. Franskmenn mener å kunne vise til eldgamle litteraturer, kineserne mener at de var først, egypterne har store fortidsminnesmerker å vise til. «Du forstår, en stor kultur med mye litteratur kan være et problem!» skrev Henk. Men døve bruker tegnspråk, som ikke trenger å skrives. Vi har ingen eldgammel litteratur å vise til om at døve var først, f.eks. Henk mener at tegnspråket kom først, så det talte ord, — og til slutt det skrevne ord. «Jeg tror at de døve er her i verden for å gi et verdensspråk til alle mennesker,» avsluttet Henk Buter.



Michael Krause.

Deretter kjørte vi direkte til Münster. Der besøkte vi Hörgeschädigten Technik for å få omgjort ladeapparatet til skrivetelefonen fra 12 til 24 volt. Firmaets leder, Michael Krause, lurte seg til en av globetrotterskjortene, hvilket var ham vel unt, så mye som han gjorde for oss. Derfra fikk vi vår første kontakt med hjemlandet via skrive-telefonen. Kontakten var ypperlig.

Deretter kjørte vi til Essen, fikk tak i bykart, spaserte i bygatene, kjørte så til gaten «Im Nacht» for overnatting, nær Deutsche Fiat, butikken vi var på jakt etter.

Bilen vår blir «døpt»: Hotell Norge

Dagen etter kjøpte vi delene hos Deutsche Fiat. Arbeiderne var meget samarbeidsvillige. De fant fram alt vi ville ha, og kjørte og hentet et par andre ting som de selv ikke hadde på lager. Noen av de nye delene ble imens montert på bilen mens Rune var i banken for å heve en US\$-sjekk for å dekke utgiftene. Banken godtok merkelig nok ikke sjekken, men den ble godtatt etter at de ringte en annen bank. I gågaten i Essen ringte vi til Norge igjen, denne gang fra en telefonkiosk. Det gikk fint. Ellers var vi på besøk i døvesenteret i Simonstrasse 29, som viste seg å være sete for det tyske døvebladets redaksjon, det tyske døves sportsforbund, «CISS-kontoret» for sommerlekene 1981, Døveforeningen for distriktet, døvekonsulentens kontor, sosialarbeidere osv. Der er samlingssted for døve. Der er bar, konferanse- og kursrom, mange kontorer og i loftetasjen er det flere ny-innredete rom m/senger, vask, etc. for døve som er i Essen midlertidig, bl.a. i forbindelse med



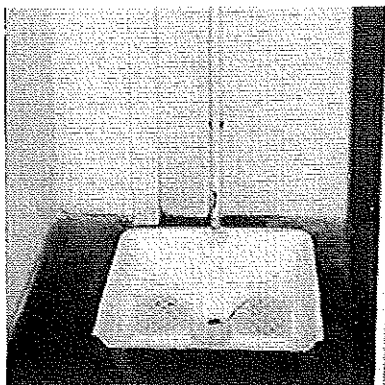
Bildet er tatt utenfor døvesenteret i Essen.

kjøreskole som døveorganisasjonen arrangerer. Redaktør Friedrich Waldow kalte bilen vår for «hotell på hjul», noe vi senere omdøpte til «Hotell Norge».

På vei ut fra Essen, mot Belgia, røk speedometeret. Vi stoppet ikke før vi kom til Reims i Frankrike kl. 01.15 og overnattet på en parkeringsplass ved jernbanestasjonen, uten en eneste franc i lommene.

Torsdag 5. juni holdt vi oss stort sett på motorveien mot «sydens sol». Igjen ringte vi til Norge fra en telefonkiosk. Da kom en viktig beskjed: «NAF sier at dere må ha Carnet før dere reiser inn i Afrika». Det viste seg at det var kommet brev fra NAF til oss i Bergen, som Runes kone tok imot. I all hast ba hun Norges Døveforbund om å sende beskjeden videre når de kom i telefonkontakt med oss. Carnet var ukjent for oss inntil vi leste i en av NAF's publikasjoner «Med bil i Afrika og Asia». Der sto det at man måtte ha Carnet for reiser i disse verdensdelene. Derfor hadde vi i april forespurt NAF om opplysninger om Carnet. Vi tenkte ikke særlig mer på det før vi var i nærheten av Paris og mottok telefonbeskjeden. Carnet er et meget viktig tolldeklarasjonsdokument i forbindelse med grensepasseringer. Det er laget for å unngå at biler ulovlig blir smuglet inn i landet og er en sikkerhet for at bilen blir bragt ut igjen.

Svaret fra NAF kom sent, og vi hadde forlatt Norge. Men vi måtte få Carnet straks. Vi ble fort enige om å kjøre direkte til den norske generalkonsulen i Bordeaux og be dem ringe til NAF og avtale hvordan vi kunne få Carnet.



I motsetning til et vannklosett, er dette hygienisk.

Dagen etter var vi innom det norske konsulatet i 11-tiden. De fikk kontakt med NAF. Så ventet vi på telex fra dem. I mellomtiden fant vi en FIAT-forhandler, men der var det lukket mellom kl. 12 og 14. Slik er det på de sydlige breddegrader hvor det er varmt om dagen. Da holder butikker, banker o.a. stengt minst er par timer midt på dagen. Det ergret oss. Men vi måtte venne oss til det. Også det norske konsulatet var stengt kl. 12-14, så det var bare å vente. Ved 14-tiden var vi hos konsulen igjen, men først kvart over kom konsulen tilbake til arbeidet,

og viste oss en telex-melding fra NAF. De ville ha noen opplysninger før de sendte oss Carnet. Disse opplysningene sendte vi via skrivetelefonen til NDF i Bergen, som så skulle gi dem til NAF. Vi bestemte da at Carnetdokumentet skulle sendes til det norske konsulatet i Beni-dorm.

Tilbake hos FIAT-forhandleren kjøpte vi en ny speedometer-wire og 2 ekstra dieselfiltre.

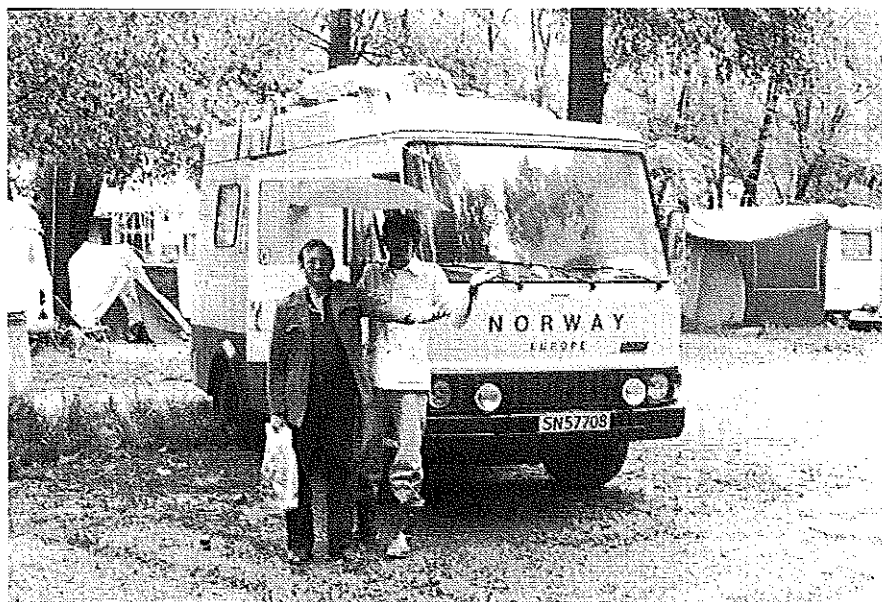
Om natten til 7. juni var vi på en campingplass mellom Toulouse og Foix.



Turens høyeste punkt, 2.407 meter over havet i Andorra.

2.407 meter over havet, reisens høyeste punkt

Lørdag 7. juni kjørte vi oppover den fenomenale veien til Andorra. Det var som å kjøre Måbødalen uten ende. Kjøringen oppover, sving etter sving med kraftige stigninger, varte i 1½ time. Så kom vi opp på veiens høyeste punkt: 2.407 meter over havet. Det er det høyeste vi noensinne har vært med bil. Men vi gikk glipp av utsikten, for tåken var tykk som havresuppe. Sikten var mindre enn 10 meter, og ut av tåkehavet strømmet det med jevne mellomrom biler som var på vei ned. Men for en lyskultur de hadde. De var rett og slett lyssky. De blunket og signaliserte for å få oss til å slå av lysene. Selv kjørte de med et eller to parklys, og de modigste hadde ett nærlys (det andre virket som oftest ikke). Da vi kjørte nedover mot hovedstaden Andorra la Vella, kom vi ut av tåkehavet. Med ett så vi et nydelig landskap foran oss. Det var et norsk preg over det, med massevis av viltvoksende pinseliljer i tillegg til en «norsk utsikt». Fra en bekk fylte vi to kanner med bitende kaldt fjellvann. Vi stoppet på camping «Andorra la Vella Centre», bare hundre meter fra hovedgaten og alle butikkene og «folkehavet». I butikkene var det noen merkelige priser. Noe var styggdyrt, noe var billig som bare det, og noe hadde samme pris som i Norge. Det som gledet oss, var at dieselen kostet kr 1,50 pr. liter her. Her solgte de stort sett det samme i alle butikkene; vin, parfyme, fotoutstyr o.l. men med unntak av Nikon,



Været skiftet raskt i Andorra, som i Bergen.

Hasselblad og Fuji kameraer. Ur i haugevis. Minikalkulatorer og slike krydde det av. Vi fant et stort senter, «Pyreenes». Det var omtrent som Wallendahl, Berstad, Hennes & Mauritz, Vinmonopolet, Sundt, Kløverhuset, Wernøe & Gulbrandsen o.a. i ett. Massevis av turister var å se, mest franske og spanske, men også engelskmenn og tyskere. Her kunne man bruke både franske franc og spanske pesetas.

Andorra er en fristat, med minimal skatt på varer som selges. Derfor blir mye av det som selges, spesielt små, dyre ting billig der, fordi fraktutgiftene blir lave. Alt må kjøres opp enten fra Spania eller Frankrike.

Campingplassen i Andorra var av lav standard. Telt slås opp både på gressmark og på grus (= sølemark). Samme toalett og vask brukes både av damer og herrer. Vanlig klosett finnes. Butikken på campingplassen her var åpen fra tidlig om morgenen til sent på kvelden, også søndag. Der kunne vi veksle reisesjekker både i US dollar og tyske mark uten problemer.

Søndag 8. juni var en rolig dag. Akkurat som dagen før var været uregelmessig. I det ene øyeblikk var det sol, i det neste øyeblikk regnet det som verst. Bergen er ikke alene om det. Søndagen var ikke særlig hellig her i Andorra. De fleste butikkene var åpne.

Temperaturen var på ca. 15°C.

Bonden som eksploderte av raseri

Vi forlot Andorra la Vella kl. 08.15 dagen etter med kurs for Barcelona. På veien i Andorra møtte vi studentene fra Fana 3 Real A i Bergen. De overnattet på en P-plass da vi tutet og hilste på dem. De var omtalt i Morgenavisen i mai — og var på vei hjem fra Portugal.

Deretter fikk vi en interessant reise over fjellet etter å ha passert Seo de Urgel. Veien gikk over en jevn stigning med mange svinger mot Puerto de Tusas på 1.800 meters høyde. Flere ganger var veien ved kanten av en dyp dal, som meget vel kunne ta pusten fra mange.

Her i Spania opplevde vi å møte «forbikjøring forbudt»-skilt praktisk talt hvert sted hvor forbikjøring var risikabelt — samtidig som den sammenhengende gule midtlinjen på veien begynte. Skiltet «slutt på forbikjøringsforbudet» var likeledes satt opp på hvert sted hvor den sammenhengende midtlinjen sluttet og ny midtlinje begynte. Det var veldig mange slike skilt i Spania. En annen ting som vi la spesielt merke til, var at mange bilister kjørte for nær kjøretøyet foran, slik at det lett ble kollisjon dersom den forankjørende bråbremsset. De gode norske trafikkreglene var å foretrekke.

Et sted oppe i fjellet møtte vi en bondemann som jaget en kuflokk på veien. Det gikk fint å komme forbi mannen og de bakerste kyrne, men

midtveis var det en svært venstrevridd ku som sperret slik at det var umulig å komme forbi. Så kom en bilkø imot. Bonden formelig eksplo-
derte, rødglødende av raseri stormet han fram og slo kua nesten forder-
vet, sprang tilbake og blå i trynet skjelte han løs på oss, slo i lufta med
stokken og truet fælt. Da køen løste seg opp, var det i den tredje bilen
(en lastebil) en mann som lo og hermet etter den sinte bonden.

Ellers merket vi at det lekket fra den største dieseltanken foran, til
venstre. Ikke noen katastrofe. Hullet var et sted ovenpå. Gearkassen
virket heller ikke helt som den skulle. Det ble også oppdaget luftlekkas-
se i dieslrøret, mellom tanken og motoren. Bremsen virket noe dårlig
og ujevnt.

Over 50 varmegrader i dassen vår!

Tirsdag kjørte vi først til Valencia for å finne en ledig parkeringsplass
før morgen-rushet, men da vi var framme var det allerede rush-tid, så vi
fant det best å parkere inntil de verste køene var forsvunnet. Etter fro-
kosten dro vi til sentrum, men der var det så vanskelig å finne en ledig
plass for bilen at vi likegodt dro rett til badestranden. Torbjørn og
Rune tok seg en dukkert i Middelhavet. Da vi returnerte til sentrum noe
senere fant vi ut at det var best å droppe tanken på å kjøpe et strøm-
aggregat. Den som vi syntes passet best, kostet 160.000 pesetas (NKr
12.000)!

Dagen ga oss rekordtemperaturer. I 15-tiden i Valencia, etter at bilen
hadde stått i solsteiken i flere timer, var det +33°C i skyggen ute, 41°C
inne, og på toalettet i bilen — tja — langt over 50°C. Bare vi satte oss
på «skiteboksen», fossset svetten. På veien fra Valencia til Benidorm så
vi drøssevis av døde hunder og katter som lå i kjørebanelen. Ufyselig og
uhyggelig. Det ble etterhvert kjedelig natur her i Sør-Spania, med man-
ge sitrus-plantasjer.

Vi slo oss ned på «Camping la Hermosa», ca. 5 minutters kjøring
nord for Benidorm. Der var det elektrisk strøm, varmt vann, rene toa-
letter, og lite folk. Nærmeste «supermercado» var ca. 600 meter borte.
Bar fant vi ved siden av. Badestranden var fylt av runde, «finpussede»
steiner.

Onsdag 11. juni var det arbeidsdag. Rune gjorde storvask. Det var en
mengde klær som ble vasket og hengt til tørk. Erling og Torbjørn gjør-
de bilarbeid. Det vi gjorde var å justere bremsen, skifte geardele, skif-
te dieselfilteret (som var uhyggelig møkkete og med mye rustpartikler i
skålen — trolig dårlig diesel her i syden), fikse vindusspyleren, sette på
fluenett foran radiatoren, sjekke luftfilteret (som var meget rent og
pent) og fylle 5,5 liter vann på motoren, justere clutchen, smøre styrin-



*I en uke var vi i nærheten av Benidorm og ventet på Carnet-dokumentet.
Her er vi på strandpromenaden i Benidorm.*

gen, rense og smøre gasspedalen, samt endel irriterende småting som ble rettet på.

Erling ned i vekt; hele 6 kilo

Neste dag veide vi oss. Erling hadde gått ned 6 kg på 10 dager, Rune 3 kg, mens Torbjørn hadde lagt på seg 2 kg. Det var ikke noe i veien med appetitten vår. Alle tre hadde hittil spist seg gode og mette.

Fredag kveld 13. juni var Erling svært så uheldig. Da han gikk i vannet for å vasse slo en stor bråttsjø over ham og dro ham ned i vannet. Dermed ble klærne hans våte, og hva verre var; også passet og reisesjekkene som var i brystlommen hans, ble våte. De ble lagt ut til tørk i bilen.

Det var ennå ikke kommet post til oss fra NAF da vi var innom den norske konsulen. Men ved telefonkontakt med NAF ble det sagt at Carnet var sendt med ekspress dagen før. Hva som skyldes at det tok en uke fra vi sendte opplysningene som trengtes for å fylle ut Carnet, til de sendte det, vet vi ikke. Men dette dokumentet skulle iallefall komme på mandag, forhåpentligvis. Lørdag hadde konsulatet stengt.

Carnet-dokumentet ankom en uke etter

Oppholdet vårt på «Camping la Hermosa», ca. 5 km nord for Benidorm, fra 10. til 16. juni, ble bl.a. benyttet til forberedelser før innreisen til Afrika. Bilen ble nøye kontrollert, og vedlikeholdt. Ellers ble

tiden brukt til soling, for å gjøre huden mer motstandsdyktig mot solen og heten i tiden framover. Da mandagen kom, kjørte vi rett til Benidorm sentrum hvor det norske konsulatet holdt til. Carnet-dokumentet fra NAF var ankommet, en uke etter at det ble ordnet fra konsulatet i Bordeaux. Så ringte vi til Norges Døveforbund via skrivetelefonen, og takket for hjelpen. Samtidig ga vi beskjed om at vi nå var klar for avreise til Afrika.

Deretter dro vi ut fra Benidorm ved ett-tiden. 530 kilometer ble tilbakelagt den dagen. Da var vi kommet til et sted 3 mil nord for Malaga natt til tirsdag. Det siste stykket, fra Almeria var en av de aller, aller verste vi hadde vært med på å kjøre til da. Veien var i elendig forfatning, og gjennomsnittsfarten var 25-30 km/t. Der tok vi en liten pause for å spise kveldsmat. Politiet banket på for å spørre om vi hadde tenkt å overnatte der, så nær hovedveien. De hilste pent da vi sa at vi skulle videre etter å ha spist. Det var nemlig ikke tillatt å «campere» der veien var for smal, og vi sto på en møteplass.

I Malaga neste dag kjøpte vi oss en vifte som ble koblet til bilens elektriske system. Den ville gi en fin avkjøling når varmen ble for påtrengende. I Algeciras tirsdag kveld kjøpte vi billett for fergen over til Ceuta, Marokko neste dag kl. 11, for 3850 pesetas (under 300 kroner). Siste natt i Europa camperte vi på «Camping Costasol», og kjøpte inn 30 liter vann i plastflasker.

På leting etter ambassaden i Rabat

Onsdag 18. juni tok vi farvel med Europa. Det tok bare 85 minutter å krysse fra en verdensdel til en annen med fergen over Gibraltarstredet, til Ceuta. Stedet tilhører Spania, og der kjøper man varer i spansk valuta. Bensin og diesel var billig. Vi fylte 92,3 liter diesel for 22 pesetas pr. liter. (Kr 1,60 pr. liter.)

Med Rune bak rattet, satte vi kursen mot Tetouan. Målet var å komme til Marokkos hovedstad, Rabat, denne dagen. Ca. 5 km fra Ceuta var det grensestasjon. Der var det lang kø på begge sider av veien. Men vi fikk hjelp av en underlig mann i hvit kappe (en munk?) som ikke ville ha betaling. Han spurte om vi kunne engelsk, fransk, tysk eller spansk. Nei, det kunne vi ikke, sa vi, men det gikk greit med tegn. Pass og forsikring ble fort gjennomgått og stemplet. «Hvis de spør hvor dere skal, si ikke at dere skal til Marrakech. Da får dere problemer. Si dere skal til Rabat,» sa mannen. Vi nikket. Det var jo dit vi skulle. Det ble en kort toll-undersøkelse. Så slapp vi gjennom.

I Tetouan overså vi kanskje Tanger-Rabat-skiltet, for vi havnet rett i byens labyrint. En ung gutt viste veien ut. Vi hadde mistanke om at han

først lot oss kjøre en tur rundt hele labyrinten før vi minst et kvarter senere var ute på hovedveien. Etter Tetouan var veien bra skiltet, så det var ikke lett å bomme. Langs veien var det trafikk-skilt 3 meter høye og ca. 2 meter brede av sement. Ingen kan unngå å se dem! Hovedveiene i Marokko holder dårligere standard enn sideveiene. Langs veien var det mange gårder. Jorda er fattig, men de får visst noe ut av den likevel. Midt på dagen var det omtrent ikke trafikk på sideveien, mil etter mil! En nytelse av de sjeldne. Her er veiene rette. Vi kjørte bl.a. en strekning på 15 km. Der var det en svak venstresving, det var alt. Både hoved- og sideveiene er asfaltert, det meste med plass til et kjørefelt i hver retning. Hovedveien nærmere Rabat har tre felt, hvorav det midterste feltet er beregnet til forbikjøringer, i begge retninger.

I Rabat var vi på jakt etter den norske ambassaden, og fikk hjelp av det lille bykartet vi hadde i verdensatlasen. Det viste seg å være et slumstrøk bestående av hundrevis av selvbygde blikk/kassehus. Ambassaden vår kunne nok ikke være der, mente vi. Enden på visa ble at vi praiet et par drosjer. Ingen av sjåførene kunne lese, ihvertfall ikke annet enn arabisk, men den ene var innstilt på å hjelpe. Erling prøvde å uttale adressen til ambassaden mens drosjesjåføren lyttet og tenkte. Det så ut til at han visste hvor, og førte oss avsted. Gateskiltene var forsynt både med arabisk og latinske tekst, — så vi kunne konstatere at vi kom til feil plass. Men uttalen til den ettersøkte adressen var nesten lik! Etter at drosjesjåføren snakket med sine kolleger, fant han fort ut hvor vi skulle, — og vi kom til rett plass denne gangen. Regningen lød på 20 dirham (ca. 27 kroner).

Så parkerte vi utenfor bygningen til den norske ambassaden i Rabat. Det er mye grønt omkring den, og stoppesteder for forskjellige bussruter i gaten. All tekst her er trykt på to språk: Arabisk og fransk.

To timers tidsforskjell Spania—Marokko

Torsdag 19. juni var vi virkelig godt forberedt. Vi skulle være klar til ambassaden åpnet kl. 08.30, eller kl. 09 som det sto på skiltet her. Rune sto opp kl. 06,15, kokte vann osv. og vekket Torbjørn og Erling kl. 07. Det var gråløysning ute. Ikke en sjel å se. Vask, frokost og oppvask var ferdig kl. 08.15. God tid til avslapping. Kl. 08,35 fant vi ut at tiden i boken må ha vært feil, skiltet rett: ambassaden åpner kl. 09,00. Etter hvert som klokken nærmet seg 9, ble det fler og fler folk, større og større trafikk. «Sånn skulle det gjerne vært i Norge også,» bemerket Erling, «begynne på jobben kl. 09.» Kl. 09,10 begynte vi å ane uråd. Erling gikk ut og spurte en buss-kontrollør hva klokken var. Han luktet

lunta og begynte å flire. Klokken var 07,10! Dvs. at Rune sto opp kl. 04,15! Det var to timers tidsforskjell Spania—Marokko.

Slik begynte vår første morgen i en ny verdensdel.

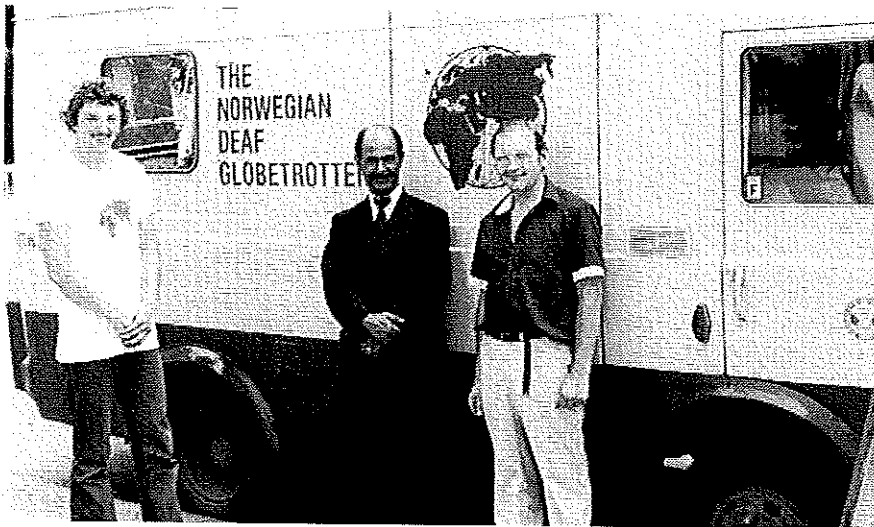
Ingen muligheter for å komme videre?

Mens vi ventet, tok vi fram et brev vi hadde mottatt i mai og studerte det nok en gang: «Mauritania kan ikke nås direkte fra Marokko, og eneste *teoretiske* mulighet er, som De foreslår, over Tindouf. Grenseovergangen ved Figuig skal ifølge de opplysninger vi har være åpen i tillegg til den mer benyttede ved Oujda,» skrev ambassadesekretær Harald Aasheim fra Rabat til oss i brev av 5. mai 1980. Vi leste videre: «For å fortsette videre mot Tindouf må imidlertid de algirske militærmyndigheters tillatelse innhentes. Om slik tillatelse gis, vites ikke, og vil ventelig også avhenge av militær-aktiviteten i området. Om grensen mellom Algerie og Mauritania kan krysses syd for Tindouf er uvisst, og likeledes om det i det hele tatt finnes farbar vei videre. Sannsynligvis må det også her spesiell tillatelse til fra militære myndigheter. Bensinstasjoner finnes ikke. Mauritania er et etter vår målestokk svært tilbakeliggende land, hvor de ulike begivenheter er svært lite forutsigbare.»

Det var ikke så oppløftende å lese brevet, men det kom ikke så uventet. Vi visste det foregikk harde kamper i grenseområdene Sør-Marokko, Vest-Sahara, Mauritania og Algerie. Hva er det så «krigen» gjelder? Hvorfor står marokkanske soldater i konstant beredskap mot nye lynangrep fra gerilja- og frigjøringsbevegelsen Polisario?

Området som Marokko og Polisario kjemper om, er det tidligere Spansk Sahara. Etter at Spania trakk seg ut av kolonien i 1975, la Marokko beslag på den nordlige delen og Mauritania den sørlige. Det var ikke befolkningen i den tidligere spanske kolonien begeistret for. Da ble gerilja- og frigjøringsbevegelsen Polisario opprettet, og det ble harde kamper i området. Da Mauritania i 1979 besluttet å legge ned våpnene mot Polisario og sa fra seg sin del av Vest-Sahara, gjorde Marokko krav også på dette området. Men hvorfor? En vanlig forklaring var at Vest-Sahara ikke bare inneholdt sand, men også store fosfatforekomster og muligens olje. Algerie krevde i 1976 at Vest-Saharas egen befolkning skulle overta makten etter at spanierne forlot området, og de støtter derfor Polisario. Det ble til at de diplomatiske forbindelser mellom Algerie og Marokko ble brutt.

Selv om veien sørover fra Marokko var sperret, fantes det likevel andre muligheter. Enten måtte vi ta båt fra Marokko til Senegal eller kjøre til Algerie og ta sjansen på å komme over Sahara.



Ambassadesjåfør Abdesselam Idrissi i midten.

Kjøring over Sahara ble sterkt frarådet

En elegant mann ved navn Abdesselam Idrissi kom ved 08.30-tiden, åpnet porten til ambassaden, så oss og bød oss på te. Han var ambassade-sjåfør.

Da kontoret hos Ambassade Royale de Norvegé i Rabat åpnet, kunne en av kontorfolkene bare si at situasjonen i sør fremdeles var spent. Vi ba ham om å ringe til Touring Club du Maroc i Casablanca. Etter telefon-samtalen trakk han på skulderen, og sa: «Alle veier sørover er sperret, sier de. Når det gjelder å kjøre over Sahara, enten dere tenker på Hoggar-ruten eller Tanezrouft-ruten, blir det sterkt frarådet. Det er for varmt på denne tiden av året, og det er meget tvilsomt om dere kan få tillatelse fra de algirske militær-myndigheter.»

Nå var det bare én mulighet igjen: Å komme sørover sjøveien. Vi fikk fort opplyst at det gikk båt fra Tanger til Dakar mandag 23. juni. Det varte ikke lenge før vi ble enige om å bestille plass selv om det kanskje ble 10.000 kroner å betale for oss tre og bilen. Det ble gjort, og så var det bare å vente på bekreftelsen fra hovedkontoret i Casablanca.

Det var kommet post til oss fra Norge som ble lest med stor iver.

Besøk på døveskolen i Rabat

Vi ville besøke døveskolen her i hovedstaden dagen etter, som ambassaden hadde undersøkt og funnet for oss før vi kom. Kl. 14 ringte de og

spurte om vi kunne komme dagen etter. Vi fikk til svar at dette var siste skoledag, og at vi måtte komme straks, kl. 15. Det var sannelig i siste liten.

Ambassaden sendte med oss sjåføren, Abdesselam Idrissi som veiviser og tolk. Det skulle vise seg en fordel å ha ham med, selv om han bare kunne arabisk og fransk og noen få engelske ord.

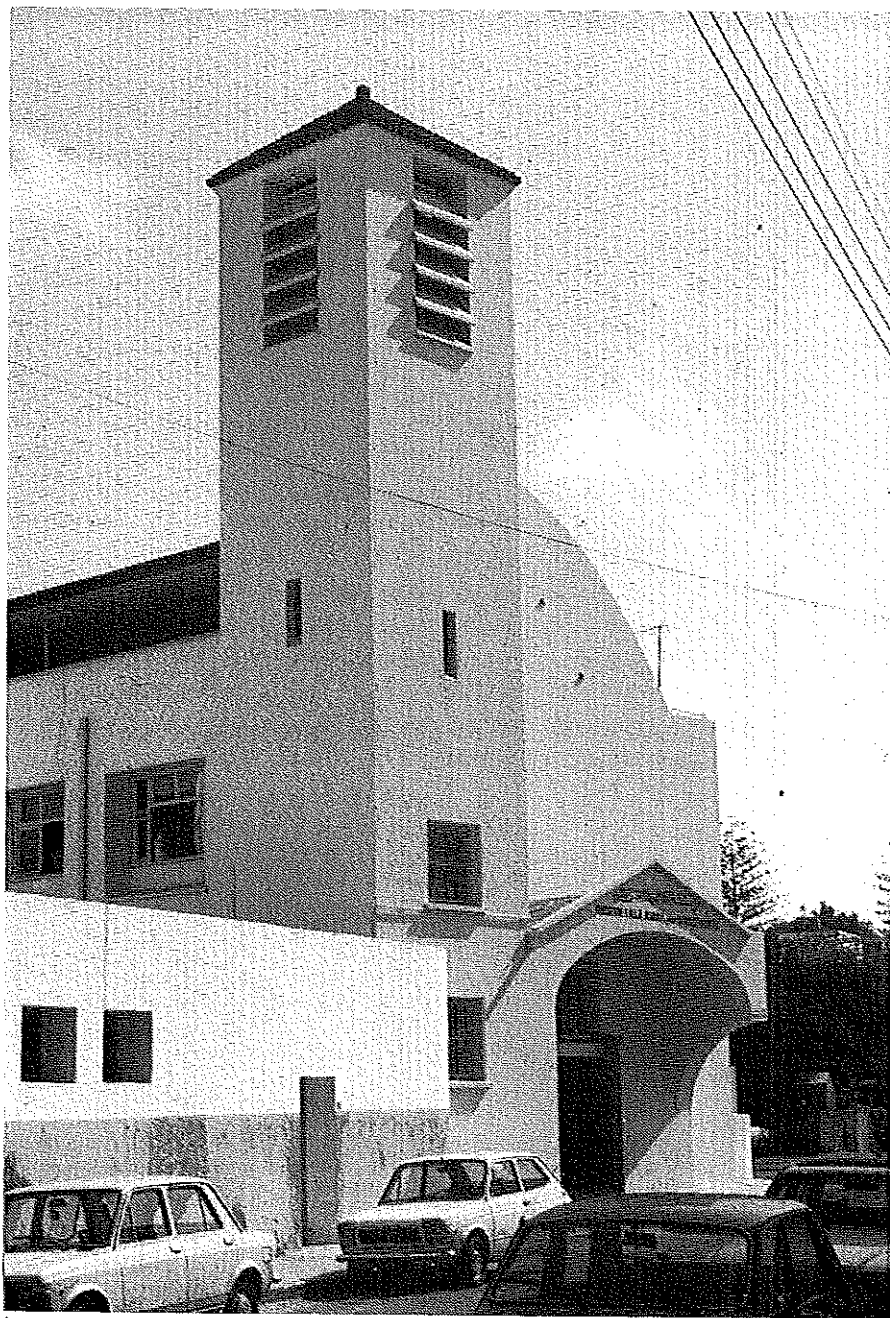
Vi ble mottatt av bestyrerinnen Amina Lalami, som dessverre ikke kunne tegnspråk, og heller ikke engelsk. Men sjåføren, som kunne et brukbart «tegnspråk» gled automatisk inn i rollen som tolk, så vi forsto mye av det som ble fortalt oss, men vi var hindret av at vi ikke var i stand til å få spurt dem om forskjellige ting vi ville vite.

Skolen er en oral skole, igangsatt (i 1972?) av den nåværende bestyrerinnen Amina Lalami, og den drives av Lions Club i Rabat. Skolen gir etter vår oppfatning en brukbar teoretisk og praktisk utdanning, med hovedvekt på det praktiske. På skolen var det 72 elever, alle fra Rabat og forstaden Salé, og alle bodde hjemme.

Først fikk vi se eldste gutteklasse, som hadde håndarbeidstime. De sydde dresser til seg selv. De var virkelig flinke. Denne klassen var den eneste vi kunne føre en viss samtale med. Deres tegnspråk virket nokså hjemmelaget, og de brukte mye munnnavlesning seg imellom. Vi fikk tydelig forståelse av at det var forbudt med tegn mellom lærer og elev, men ikke elevene imellom. Vi spurte om det fantes døveforening i Rabat, men fikk et benektende svar.



Bestyrerinne Amina Lalami til venstre sammen med noen av skolens elever.



Døveskolen i Rabat drives av Lions Club. Den minner mer om en kirke enn som en skole.

Bl.a. kunne de fortelle at det var forbudt for døve i Marokko å kjøre bil, sannsynligvis fordi bilistene bruker hornet mye og det derfor er nødvendig med bra hørsel. Men for oss bød det ikke på noen problemer. . . På spørsmål om døve får lov til å gifte seg, svarte de benektende, men vi er litt usikre på om spørsmålet ble forstått. Marokko er det landet i Afrika som ligger nærmest Europa, og følgelig det landet som er nærmest til å følge utviklingen i nord. Det ville ikke forundre oss om døve fremdeles ikke har lov til å gifte seg, for det er ikke så lenge siden at Finland opphevet et slikt forbud. Årsaken var frykt for følgene for de nyfødte barna. Frykten er unødvendig. Vi kjenner flere ektepar hvor begge er døve, som har hørende barn. Bare noen få døve foreldre har døve barn, og *det* betyr ikke sorg og fortapelse!

I Marokko er det vanskelig for døve å få arbeid, og hvis de får noe, blir det skredderarbeid. Vi ble i nevnte klasse i ca. 15 minutter, og da det tydeligvis ble tidsnød, gikk vi videre og besøkte de andre klassene.

I en klasse kalte læreren fram en gutt som leste det som sto skrevet på tavlen på arabisk. Han leste langsomt og med store munnbevegelser, en typisk døv. Han ble tydelig lettet da læreren var fornøyd. Det er nok streng disiplin på skolen. I en klasse hilste klassen i kor da vi kom inn, og da vi gikk ut. Da vi hadde sett alle klassene, og sist eldste jenteklasse som hadde prydsøm, gikk vi ned i en slags liten dagligstue/formingssal. Det var bare i eldste klasse at guttene og jentene var adskilte, ellers var det felles undervisning.

I salen fikk vi først se en folkedans framført av 3. klasse. En gramofon spilte i bakgrunnen og læreren viste/tellet takten med fingrene.



Etterpå viste nest eldste klasse det klassiske eventyret «Rødhette og ulven». Selv om det ikke ble brukt tegn i stykket, oppfattet vi innholdet fort. Kanskje det var øvet opp for å vise de hørende foreldrene? Døve som ikke har kjennskap til stykket, vil neppe kunne følge med i hva aktørene sier. Det hadde vært bedre med tegnspråk.



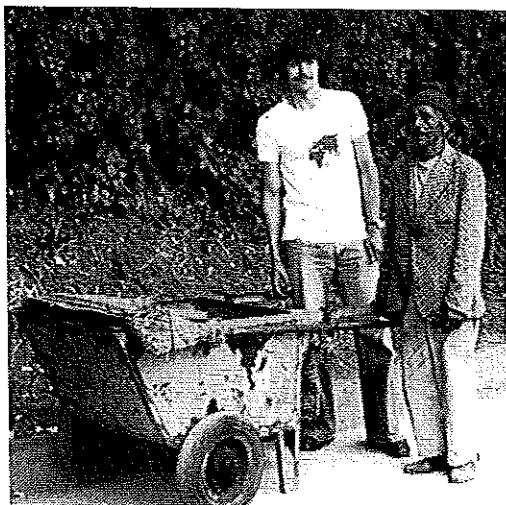
Ute på gaten viste vi dem bilen vår, og vi demonstrerte ringeanlegget vi hadde fått utlånt av et norsk firma, Scase. Det var en vibrator-ringeklokke. Alle ble svært opptatt av den, og mange ble meget interessert i hvordan den virket. Det er tydeligvis ikke noe lignende i Marokko.

Som nevnt var det meget streng disiplin på skolen. Elevene reagerte raskt på lærernes små håndbevegelser og det er tydelig at en del av undervisningen er lagt opp med sikte på framvisning for hørende, altså det gamle: «Døve skal bli så gode kopier av hørende som mulig».

Men vi vil ikke underslå at undervisningen er til stor hjelp for barna. Alle kunne lese, og det er ikke dårlig i et land hvor 75% av folket er analfabeter. Vi så også at noen elever hadde høreapparat, så *noen* tekniske hjelpemidler finnes i Marokko. Men de må betale dem selv, og det er det vel få som har råd til. Likeledes var det tydelig at graden av hørselshemming var forskjellig, fra de helt døve til lett tunghørte.

Vi møter en døv gatefeier

Fredag morgen var den samme mann i fattigmannsklær som vi observerte dagen før ute og feiet gaten i Charia Saouira. Idrissi vinket gatefeieren inn i garasjen. Han fikk også mat og te der. Idrissi fortalte oss at gatefeieren var døv. Da ble vi interessert. I garasjen prøvde vi å komme i prat med ham: «Du døv?» — Han nikket. «Vi tre også døve.» Gatefeieren var synlig overrasket. «Dere døve? Dere kjører den store bilen? Dere reiser langt?» Vi nikket. Gatefeieren het Amrur Benarafa. Det så vi på legitimasjonskortet som han visstnok alltid hadde på seg. Vi ville ha et bilde av ham ved siden av søppelvognen sin. OK. Da vi var ferdig med å fotografere, var vi inne i garasjen igjen. Prøvde å prate



litt. Det var vanskelig å forstå ham, men noe trodde vi at vi fikk ut av ham: Amrur mistet hørselen da han var liten, var ugift og liker seg her i Rabat. Han har trolig jobbet som gatefeier i 20 år. Om sin funksjonshemming sa han ikke så mye, bortsett fra at han noen ganger pekte på ørene sine, og på himmelen. Hva mente han?

Båten til Dakar 23. juni full eller annullert?

Ved 12-tiden ringte ambassaden til Casablanca for å høre om vi fikk plass på båten. «Fullt», var svaret, men det var plass til neste avgang, 7. juli. For pokker! Vi så på hverandre. Det var ingen tvil om hva vi tenkte. Straks takket vi ambassaden for hjelpen, og dro direkte til Tanger. Det var ennå mulig å få plass på båten 23. juni. Det kunne hende at en eller annen avbestilte plass. Vi var ikke interessert å bli værende i Marokko i to uker bare for å vente på båten. Etter 3 timers kjøring fra Rabat til Tanger, fant vi fort det ettersøkte reisebyrået: «Paquet». Kontoret lå ved kaien, mellom havnen og badestranden.

«Vi bestiller plass på båten til Dakar mandag 23. juni. 3 personer i turistklasse. En bil, 5,40 m lang. 3 m høy. Vekt: Over 3 tonn» skrev vi. Mannen på reisebyrået så på oss, sa noen ord, og ristet på hodet. Han forsto at vi ikke kunne høre. På bestillingslappen vår skrev han: «Annule». Vi så spørrende på ham, og han skrev: «Det går ingen båt til Dakar på mandag. Den er annullert.» Hvorfor? Han hevet armene og trakk på skuldrene. Han visste ikke bedre selv. Men i Rabat fikk vi jo vite at det var *fullt* på båten 23. juni. At båtruten var annullert, var ikke nevnt. Var det en misforståelse? — For å være sikker, kom vi innom samme reisebyrå ½ time senere, og prøvde å snakke med en annen mann. Også han skrev: «Annule». Hadde den ikke vært annullert, ville vi på en eller annen måte likevel prøve å få plass på båten. Nå så det ut til at det ikke var noe annet å gjøre enn å bestille plass til 7. juli, og vente. Men først ville vi se om den franske cruise-båten m/s Massalia kom til kaien om mandagen.

Folk visste lite om hva som skjedde i sør

Vi fant tilfeldigvis gaten til det norske konsulatet i Tanger; 3. rue Henri-Regnault uten at vi hadde tenkt å besøke dem. Men der var ikke noe norsk konsulat nå. Ingen der visste hvor de var flyttet.

Deretter var vi innom forskjellige reisebyråer og turistkontorer og forhørte oss om veien sørover fra Marokko, og om kjøring over Sahara. Det så ut til at folkene i Tanger visste lite om hva som skjedde i sør. Heller ikke kunne de opplyse hvordan veiene var, men vi fikk inntrykk av at veien til Mauritania var god. Det som er sikkert, er at veien mellom Akjouit og Nouakchott i Mauritania var asfaltert. Rune reiste den veien i juni/juli 1973.

Tanken om å kjøre over Sahara i sommervarmen ble frarådet over alt. Hovedgrunnen var at temperaturen ville gå langt over 55°C i skyggen. En annen grunn var at bilen vår ikke egnet seg til kjøring i sand. Selv om vi likevel forsøkte, ville vi kanskje bli stanset av militærmyndighetene. Det var vakter langs de to hovedveiene over Sahara som passer på at ikke skrullete turister prøvde å våge seg ut på en farefull ørkenferd. Bare tillatelse fra de militære myndigheter var god nok til at en kunne slippe gjennom, ble vi fortalt. Den beste tiden for kjøring over Sahara er vinterhalvåret, fra november til april, for da holder temperaturen seg på +30°C om dagen, og med minusgrader om natten.

«Er det likevel mulig å komme over grensen fra Marokko til Algerie selv om landene er i konflikt med hverandre?» spurte vi mannen på et turistkontor. «Ja, det er ingen problemer for dere. Men vi marokkanere får problemer,» sa han.

Så var det bare båtreisen å tenke på. Hvis vi ikke kunne reise før 7. juli, hadde vi planer om å ta en tur til Algerie i mellomtiden og oppsøke døde der.

Deretter dro vi ut til flyplassen i Tanger og ble der om natten.

«Dusj, ja, det har vi», var bare å hente vann fra brønnen

Neste dag, lørdag, ville vi finne et sted hvor vi kunne være helgen over, vaske klær og ta det med ro. Det gikk ikke an på flyplassen.

Så forflyttet vi oss til ca. 40 km sør for Tanger, på en campingplass ved Atlanterhavet. Her er milevis med badestrand. Passene våre ble oppbevart i resepsjonen. Det kostet 8 dirham dagen for oss tre m/bilen å campere der. Mannen i resepsjonen var visstnok stolt over hva de hadde å tilby turister: kafeteria, mat, toalett, sol og varme, badestrand, og dusj. Kafeteriaen så ikke særlig innbydende ut. Brødet var hardt. Toalettet som kun var et hull i gulvet, var ikke rent. Sol og varme var det, men det blåste ufyselig. Vannet på stranden var forurenset, og

Torbjørn og Rune bar spor etter olje på seg etter svømmeturen. Skulle man dusje, kunne man bare dra opp vann fra brønnen, og helle vannet over seg. I en liten butikk rett over veien kjøpte vi et par brusflasker. Mannen i resepsjonen var ikke blid, og kom bort til oss: «Dere kan kjøpe brus hos oss». Han tok oss med inn på kafeteriaen, og viste oss brus, melk, smør osv.

Vi vasket klærne, og hengte dem på en snor som ble festet mellom bilen og en busk (med tillatelse fra resepsjonen). Tiden ble blant annet brukt til å smøre bilen. Jekken som vi kjøpte i Spania, ble en gåte. Det var ikke mulig å få den til å virke.

Om kvelden fulgte vi med i Europamesterskapet i fotball mellom Tsjekkoslovakia og Italia. Det ble uavgjort etter ordinær tid, men Tsjekkoslovakia vant etter straffespark-konkurranse.

Forbudt å slå leir på flyplassen

Søndag 22. juni sto Erling forbausende tidlig opp, kl. 08,30, enda vi ikke hadde noe spesielt å utrette. Kanskje han ikke fikk sove rolig på grunn av jekken? Torbjørn mente at det var et dårlig kjøp Erling og Rune hadde gjort med jekken i Spania. Etter frokost var Erling opptatt med å finne ut hvordan han kunne få jekken til å virke. Torbjørn var også med på «leken». Det så ut som den virket bra tilslutt. Det var jo nødvendig å ha en jekk som virket. Man kan ikke ta av hjulet når bilen ikke er jekket opp.

Vi hadde ikke lyst til å være på denne campingplassen, og dro derfra før kl. 12. Igjen dro vi til Tanger flyplass, og parkerte på P-plassen. Der spiste vi middag på restauranten. Det ble 68 dirham. Etter å ha spist meget langsomt, gikk vi tilbake til «Hotell Norge» og kokte kaffe. Da vi var halvveis med kaffen, kom en morskt utseende offiser og plapret løs. Vi gjorde tegn til at vi ikke hørte eller forsto. Han tenkte seg om, og sa med tegn at vi ikke fikk lov til å campere der. Så forsvant han.

Så kjørte Torbjørn oss til Tanger, nærmere bestemt til «Tanger Plage» (stranden), hvor vi parkerte i skyggen utenfor et hotell med utsikt over havet og stranden.

Dessverre var TV-mottakelsen utenfor Hotel Sheherashade (kjent fra 1001 natt) dårlig, så vi fikk ikke sett noe mer fra EM i fotball.

Mens Rune og Torbjørn var ute på tur, satt Erling i bilen og skrev brev. Mens han skrev, kom to innpåslitne fyrer og banket på vinduene, og da Erling så ut, kunne han se at det var to marokkanere som ville ta en prat. Men Erling gjorde det klart at han ikke ville snakke med de to. Heldigvis kom Rune og Torbjørn straks, men da var de to marokkane-



Parkeringsplassen på flyplassen ved Tanger.

ne gått. Da vi parkerte her om dagen, kunne dette ikke skje, fordi i gaten der var det to gamle menn som var «bilvakter». De passet på bilene for en dirham. Ved en misforståelse fikk de to dirham av oss. Resultatet ble aldeles fenomenalt. Bare folk så på bilen vår, ble de jaget vekk!

Båtplass bestilt, men svar ventes om tre dager

Vi var tidlig på kaien mandag. Der så vi ingen stor båt. Mennene på reisemyrådet hadde rett: Båten til Dakar var annullert. Med det samme kontoret til Paquet åpnet, hilste vi igjen på de to mennene og en annen, som vi etterhvert pratet mye med. Plassbestillingen vår for 7. juli ble sendt pr. telex til hovedkontoret i Casablanca. Derfra skulle de sende telex til Paris, og så få svar derfra. Vi ble bedt om å komme igjen på torsdag for å høre om vi fikk plass. 3 dager! Det ble 3 dager til uten å vite om vi kom videre 7. juli eller 21. juli, eller om vi ble nødt til å snu og kjøre hjem. Hvis vi ikke fikk plass på båten, tenkte vi å ta sjansen på å kjøre sørover gjennom områdene hvor Polisario opererte. Siden vi var 3 personer som reiste sammen, var det alltid flertallet som avgjorde hva vi skulle gjøre.

Det neste problemet var hvor vi skulle oppholde oss i mellomtiden. Vi var ikke interessert i å vende tilbake til campingplassen 40 km sør for Tanger.

Da vi en smule skuffet kom tilbake til bilen, oppdaget vi noen gutter rundt bilen vår. De forsvant fort. Det var souvenir-klebmerkene på bilen de var interesserte i. De stjal merker fra Costa Blanca, Espana og Andorra.

Så flyttet vi på «Hotellet». Vi skulle bare kjøre en liten tur da vi ble oppmerksom på et camping-skilt, og fulgte retningsviserne. Det førte oss 4-5 km øst for sentrum. Før vi bestemte oss for å slå oss ned på Camping Tingis, fikk vi lov til å se oss om først. Jo, vi likte plassen og bestemte oss for å være der i 3 døgn. Senere satt vi på campingstolene våre utenfor bilen med en stor seilduk som tak fra bilen ut til trærne. Det var godt med kaffe akkurat da. Camping Tingis har matbutikk, kafeteria, restaurant, svømmebasseng, dusj (kald), wc (både klosett og «hullet»), vask. Fint og rent. Hver telt plass har sitt eget område med trær og busker rundt, og kontakt for strøm. Jo, vi likte oss der.

Et etegilde finner sted

Dagen etter skjedde det omtrent ingenting. Vi solte oss, badet, spilte kort og spiste 9 «brød»! Det var vel det meste vi spiste på en dag siden Norge. Ellers så vi en kjempegresshoppe — ca. 8-10 cm lang og 3-4 cm høy. Den hoppet ca. 60 cm høyt, — 20 ganger sin egen høyde. Skulle et menneske gjøre det samme, måtte det hoppe 40 m i høyde. Verdensrekorden i skrivende stund var 2,35 m.

Fra dagboken: «I morges prøvde Rune seg med litt skriftlig arabisk i butikken. Han hadde øvet seg i å skrive noen ord på arabisk. Mannen i butikken syntes at det var moro. Han lo, og viste hvordan araberene formet skriften. Men vi fikk de riktige varene tross alt.»

Onsdag 25. juni var vi bare på campingplassen og spilte badminton, solt oss og svettet. Dagens pengeforbruk: 0 — null — dirham. Om kvelden, og de to foregående kveldene brukte vi stearinlys når vi var i bilen, for å spare strømmen på batteriet. Torbjørn hadde mistanke til at det var for lite strøm i batteriene.

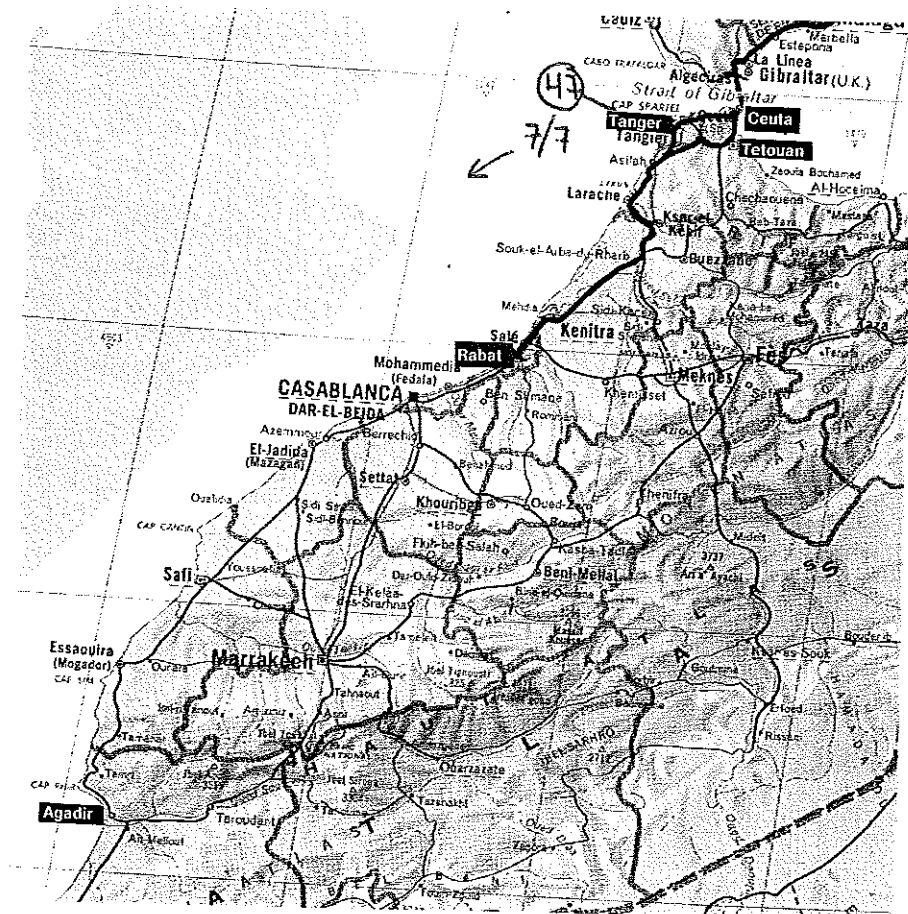
Vårt største problem var: Hva gjorde folk her når de var på do? Ikke brukte de papir. Ikke vasket de hendene.?? Og allikevel var de rene på hendene?! Vi fordypet oss grundig i dette meget vittige spørsmålet!

Fremdeles ikke svar, turen til Algerie ble avlyst

Vi var så vante med de raske resultatene som reisebyråene serverer hjemme i Norge, at framgangsmåten som ble vist i Tanger var altfor primitiv for oss. Da vi var innom reisebyrået torsdag, var det ikke kommet svar fra Casablanca, og kontoret der hadde ikke hørt noe fra Paris. Vi ble bedt om å komme igjen fredag. Så gikk atter en dag i det

uvisse... Planen vår om å dra til Algerie ble sløyfet, da tiden ble for knapp.

Vi flyttet til et sted mellom Tanger og Ceuta, med praktfull utsikt over Gibraltar-stredet. Vi så mange båter — både kjempestore super-tankskip og små seilbåter passere stredet. Vi kunne fremdeles se Europa på den andre siden. Da vi dro med fergen fra Algeciras i Spania til Ceuta 18. juni, varte overfarten i 1½ time. Det går flere ferger mellom de to verdensdelene hver dag.



Kart over Marokko. Etter planen skulle vi ha kjørt nedover langs kysten til Agadir og videre sørover gjennom Mauritania. Det var kamphandlinger mellom Polisario og Marokko-styrkene i området sør for Agadir som gjorde det umulig.

Like ved bilen gikk svære maur «i marsj» mot et hull i jorden, og bar på store blader og strå o.a. Det så omtrent ut som en underlig orm som krøp. Før mørkets frembrudd skuet vi rett utenfor vinduet en mengde kyr, geiter, killinger, okser, esler, muldyr, lam, bønder og kvinnelige gårdsarbeidere. De kom nedenfra og krysset veien på vei oppover fjellsiden for å komme hjem før det ble mørkt. Siste gruppe passerte oss i skumringen. Alle kvinnene (og pikene) hadde samme klær; de brukte samme slags sjal — rødt/hvitt stripet som også dekket hodet.

Tommelen opp, vi får plass

Natt til fredag 27. juni var det lyn og tordenvær. Ved 6.30-tiden kom de første med buskapen sin, krysset veien og vandret nedover. Alle som gikk forbi så lenge på bilen vår på avstand. Ingen av gjeterguttene kom nærmere, — heller ikke forsøkte noen å tigge.

Vi var ikke særlig blide da vi igjen var innom Paquet kl. 15. Det var fremdeles ikke noe nytt, men denne gang ville vi *ikke* vente på svar helt til mandag. Vi forlangte derfor at noen på kontoret ringte direkte til Paris. Og det skulle vi betale. Da ble det gjort. Men man kunne ikke ringe direkte. De måtte bestille åpen telefon-linje til Paris gjennom Post Office i Tanger. (Det var derfor ikke så underlig at postkontoret på Flesland flyplass ved Bergen var plaget av utenlandske turister som ville bestille telefonsamtale til utlandet. Norge er et av de få land i verden hvor postkontoret ikke har noe med televerket å gjøre.) Det ble ventetid. I mellomtiden pratet vi med Bachiz El Fassi, som kunne engelsk. Han husket at det var en norsk båt innom Tanger, antagelig i 1978, fra Kristian Jebsens Rederi A/S, Bergen. Rederiet var ikke ukjent for Rune og Torbjørn, som hhv. skriver ned manuset og trykker rederibladet for nevnte rederi på Døves Trykkeri A/S. Etter ca. ½ time ble linjen åpnet, og så fikk vi forbindelse med Paris. Svar: Tommelen opp. Det ble plass. Vi trakk et lettelsens sukk, og betalte 1.720 dollar (kr 8.600,—) i reisesjekker for billetten, inkludert telex og telefon til Paris.

Nå sto veien sørover åpen for oss; det var nå reisen virkelig begynte. Men først måtte vi oppholde oss i Marokko 10 dager til.

Funksjonshemmede avhengig av folks gavmildhet

Lørdag 28. juni var en rolig dag. Vi bedrev tiden bl.a. med å studere solflekker som ble fremkalt på papir ved hjelp av et teleskop vi hadde med. Det er nettopp solflekker som kan fortelle at også solen roterer om sin egen akse, en gang på ca. 25 døgn. Om kvelden så vi også Jupiter og dens 4 største måner. Her nede ses stjernebildene Skorpionen og

Skytten høyt oppe, mens vi i Norge bare kan oppleve å se dem rett over horisonten i skumringen om sommeren. Polarstjernen, som alltid står i nord, er her ca. 30 grader lavere på nordhimmelen enn i Bergen.

Fra dagboken: «Og så stekte vi oss rødglødende. Unntatt hr. Anda, som var brun fra før. Ellers har Rune kokt grønnsåpe (spinatsuppe) til middag for seg og Torbjørn. Torbjørn ble så forgifta at han vasket klær etterpå».

Vi har forresten aldri sett så små maur som her på Camping Tingis. De minnet om gule norske sukkermaur, men bare i 1/3 størrelse. Om kvelden fikk Torbjørn en flue i øret sitt. Den ble fjernet ved hjelp av en vann-innsprøyting, som Erling utførte.

For å få noe ut av oppholdet her i Marokko, bestemte vi oss for å dra tilbake til Rabat og lage en reportasje om den døde gatefeieren som vi hadde hilst på. Vi likte oss ikke særlig i Tanger, bortsett fra på campingplassen. Byen var full av tiggere. De var ofte forkrøplede og deformerte, og var avhengig av de forbipasserendes gavmildhet for å holde liv i seg. Også fattige gutter, som ikke var funksjonshemmede, prøvde å tjene på folks gavmildhet. Så snart de så oss hvite, ville de absolutt hjelpe oss på en eller annen måte, f.eks. vise oss vei til en butikk, til en gate vi lette etter, vaske bilen el.likn. Det var ingen fred å få i Tanger. Verst var det i havneområdet. Vi ble også tilbudt å kjøpe hasj der, gjentatte ganger.

Gjennomsnittslønn: 250-300 kr pr. år

Det er omtrent 20 millioner mennesker i Marokko. Og folketallet vokser med uhyggelig fart. Forfatteren David Seddon skrev en gang: «Hvis økningen fortsetter, vil folketallet bli fordoblet i løpet av de neste tyve år. Den raske veksten i folketallet betyr mye for Marokkos fremtid og for folket der, for selv om landet er forholdsvis rikt på naturressurser, er farten i den økonomiske veksten svak og forlenget forbigått av veksten i folketallet. Og ikke bare vokser befolkningen som helhet ubehagelig fort, men andelen av unge mennesker øker også; i dag er nesten halvparten av alle marokkanere under atten. Bare omtrent halvparten av barna går på skole, og som en følge av det er analfabetisme utbredt, særlig i landområdene. De fleste marokkanere er fattige. En liten minoritet — kanskje en million mennesker — har gjennomsnittsinntekt pr. hode på 7000 kr i året. De fleste marokkanere tjener mellom 400 og 800 kroner. Og i landområdene er gjennomsnittsinntekten enda lavere: mellom 250 og 300 kroner året. Med den usedvanlig raske befolknings-tilveksten blir det vanskeligere og vanskeligere for marokkanere å få arbeid, særlig for dem som er ufaglært og som bor i og rundt byene.»

I Tanger, som i mange andre byer i Marokko, er det både en «ny by» og en «gammel by». Den «gamle byen» kalles for *Medina*. Det var der byen ble grunnlagt. Men da franskmennene og spanjolene koloniserte Marokko, bygde de sine egne byer utenfor medina'en. I dag bor gjerne rike marokkanere i den «nye byen», mens de fattigste marokkanerne hovedsakelig bor i medina'en med dens trange smug, overbygde markeder, eldgamle moskeer og hus bygd rundt bortgjemte gårdsplasser.

Språket i Marokko er fransk og arabisk, men 40 prosent av innbyggerne snakker berbisk, som var det språket som ble brukt av innbyggerne i Nord-Afrika lenge før araberne kom. Det merkelige ved språket berbisk er at det ikke har noe skriftspråk.

Ubehagelig opplevelse for Erling

Det første Rune gjorde søndag morgen før vi satte kursen mot Rabat igjen var å tømme «Petter». Underveis mot hovedstaden la vi merke til at mange steder på begge sider av veien var skogkledd og hvor nøyaktig tig trærne var plassert i forhold til hverandre. De dannet rette vinkler. Vi undret oss litt om hvordan skogen var blitt til. Forklaringen ligger sikkert i at det er menneskehenders verk.

Kl. 17,30 ut på ettermiddagen ankom vi Rabat. Vi fant fram til ambassaden uten problemer, men vi bommet med noen fattige meter i første forsøk. Vi parkerte bilen rett for ambassaden. Etter en stund belaget vi oss på å bruke bena på byen. Vi merket oss at Rabat var i hvertfall bedre enn Tanger, med mindre plagsomme folk. Det kom vel av at Tanger er en turistby, og de som bor der hadde vel trent seg opp til å gå løs på turistene, og håpe på deres giverglede.

Sent på kvelden fikk Erling litt av en ubehagelig opplevelse. Han gikk en liten tur alene. Området omkring Charia Saouira, hvor den norske ambassade holder til, var et stille strøk. Distriktet heter Ministeres, og de fleste husene omkring er departementer. På hjørnet foran oss var landbruksdepartementet. Da Erling gikk langs Charia Mohamed V, og forbi noen departementer, oppdaget han at det satt flere folk i skygene fra gatelysene. Noen vanlige folk, noen vakter. Vaktene så Erling, og mange snakket til ham, men han forsto ikke. Vaktene fulgte etter Erling et stykke. Tilbake igjen, gikk han videre bortover Charia Saouira. Lenger framme sto det noen skilt på arabisk. Erling gikk videre, og der borte så han en militærforlegning eller hva det nå var. Plutselig kom en vakt gående rett bort til Erling. Han var mørk i fjeset og sint. Han bablet i vei. Erling trakk på skuldrene, forsto ingenting. Vakten ble enda sintere. Vakten var fullt bevæpnet. «Samtalen» var ikke til noen nytte. Erling snudde og gikk rolig tilbake. Han la merke til at vak-

ten fulgte ham et stykke. Han gikk videre, følte at håret reiste seg og at det «klødde» i ryggen. Hvis vakten ropte stopp, og ville snakke med Erling, ville han naturligvis ikke høre det. Ville det da bety at han risikerte å bli skutt i ryggen? Erling kom seg raskt inn i bilen og holdt seg i ro. Det var godt å føle seg trygg blant venner. Men var det forbudt for folk her å gå ute etter kl. 21? Var det portforbud her?

Lettere, raskere og billigere å bruke telex til Norge

Med hensyn til Erlings opplevelse, spurte vi ambassaden om det neste morgen. De fortalte at strøket var under konstant overvåking — og at det stedet hvor vakten laget bråk var innenfor den forbudte sonen omkring slottet til Kong Hassan II. Folk risikerte å bli skutt uten varsel der. . . For oss betydde det at vi ikke behøvde å være redd for bilen vår når vi var vekke.

Det ble bestemt å ringe til Norge. Kl. 08,30 ringte ambassaden til Post Office (postkontoret) for å be om åpen linje til Norge. Imens lagret vi noen ord i skrivetelefonens hukommelse. Så ventet vi på klarsignal fra postkontoret. Tiden gikk. Klokken ble etterhvert mange, og etter 3 purringer til postkontoret, ble klokken kvart over ett. Da var klokken blitt 15.15 i Norge, og arbeidstiden for folkene på Norges Døveforbund, som hadde den andre skrivetelefonen, sluttet kl. 15.30. Det var kjedelig å vente. I mellomtiden spurte vi Amrur om vi kunne besøke ham, men da han ikke var lett å forstå, prøvde vi å spørre ham via to tolker: Ambassadesekretæren (på norsk), som igjen snakket fransk til ambassadesjåføren, og han snakket arabisk til Amrur. Amrur tok betenkningstid. Så sa han at han var litt sjenert for å ta imot besøk, og at det ikke var bra å ta bilen med dit, da han var redd for at barna ville kaste stein på den og ødelegge den. Amrur bor i et *shumstrøk*, fikk vi opplyst. Vi avtalte å besøke ham i morgen kl. 12.

Før ambassaden stengte halv fire marokkansk tid, rakk vi å sende meldingen vår til Norge via telex. Mottaker var Norges Automobil-Forbund, og de skulle sende meldingen videre til Norges Døveforbund i Bergen. Det var faktisk billigere og raskere med telex. Meldingen fra oss lød således: «Vi er ennå i Marokko. Alle veier sørover er sperret pga. kamphandlinger. På fredag fikk vi vite at vi fikk plass på båten Tanger — Dakar 7. juli. Ankommer Dakar 11. juli, 3 døgn etter planen». Så fulgte vår adresse i Dakar, og ønske om god sommer. Det kostet oss 10 dirham. Deretter avbestilte vi telefonlinjen til Norge.

Ut på ettermiddagen gikk vi en tur i byen. Der spiste vi middag for 35 dirham tilsammen. Vi fikk mer mat der enn på Tanger lufthavn søndagen før som da kostet oss 68 dirham. Vi la merke til at det bare var

menn som ekspederte i butikkene, ja, selv dameundertøy ble solgt av menn. Vi la også merke til at bokhandlerne hadde en god del porno til salgs — side om side med Koranen!

Den døve gatefeieren den mest passive døve mennesket vi hittil har møtt

Tirsdag 1. juli arbeidet som vanlig den døve gatefeieren, Amrur Benarafa (52), for å holde fortauene rene. Han gikk i de samme, gamle klærne, brukte en palmegren som kost og gikk gatelangs med en søppelvogn. Kvart over åtte hver morgen fikk han som vanlig brød og te av ambassadesjåføren i garasjen til den norske ambassaden. Han ble døv da han var en liten gutt. Det var etter det vi forsto en sykkelulykke som førte til sykdom med døvhet som følge.

Amrur Benarafa var en rolig mann som ikke brukte tegnspråk, og som sannsynligvis ikke traff andre døve i Rabat. Når Idrissi snakket til ham, brukte han tydelige munnbevegelser og mimikk, iblant tilfeldige tegn her og der. Amrur oppfattet ham godt, men av og til måtte Idrissi gjenta det han sa. Amrur selv hadde visstnok bra stemme. Han ble ofte forstått, ikke bare av Idrissi, men også av andre som hilste på Amrur på gaten. Noen få ganger måtte Amrur gjenta det han sa.

Vi er vant til at kommunikasjon mellom døve fra forskjellige land foregår uten nevneverdige problemer, selv om vi ikke kan samme språk. Men med Amrur var det annerledes, kanskje fordi han selv *ikke* brukte tegnspråk. Faktum er at vi forsto den hørende Idrissi bedre enn Amrur.

Angående kommunikasjon, leser en følgende i heftet «Døvv»:

«Ingen kjenner til hvordan urmennesket kommuniserte med hverandre, men en regner med at de i vesentlig grad måtte uttrykke seg med geberder, inntil talespråket var blitt så utviklet at det gjorde «tegnspråket» overflødig for det hørende og talende menneske. Også skriftspråket begynte som et «tegnspråk». Hieroglyfene var en billedskrift. Hos oss granskes helleristninger med stor interesse. En forsøker å finne ut hva «tegnene» kan fortelle. Indianerne hadde sitt «tegnspråk», som skulle bygge bro mellom de mange stamme-dialektene. Vi vet også at det utviklet seg «tegnspråk» i klostere, hvor munkeordener på denne måten omgikk forbudet mot å tale.»

På besøk hos Amrur i slummen

Amrur hadde ikke armbåndsurs på seg, men han kom likevel til avtalt tid og hentet oss. Vi kom oss såvidt inn i bussen, som var overfylt. I ca. et kvarter sto vi sammenklemt i folkemassen. Alle gikk av ved ende-



Slummens utkant.

stoppestedet. Vi fulgte Amrur, ut av byen og ned gjennom en skog — og et utrivelig syn møtte oss: «Hus» som sto tett i tett, adskilt av mange smale veier. Søppelet fløt overalt. Mange øyne var vendt mot oss. Vi var kommet til slummen, hvor de fattigste i Rabat hørte hjemme. Amrur ledet oss gjennom de smale veiene og stoppet ved «huset» sitt, åpnet den lave døren som var så lav at vi måtte bøye oss ned for å komme inn.

Der inne hilste vi på en eldre dame med slør som delvis skjulte ansiktet. Det var Amrurs søster, Hassna Benb Benarafa. Hennes sønn, Jano El Malgoub (ca. 25 år), tok også godt imot oss. Vi håndhilste. Amrur låste opp hengelåsen og åpnet døren til rommet sitt. Vi tok av oss sandalene og gikk barføtt inn. Det var litt mørkt, men Amrur åpnet en liten luke på veggen og slapp dagslyset inn. Vi satte oss på en nokså hard divan og så oss om. Rommet var bare 2x3 meter. De grå uhøvlete veggene var av kasserte materialer. Det hele lignet på en norsk guttehytte. Jano fortalte oss at det ikke kom en dråpe fra taket når det regnet. Vi så på taket. Her og der var «lekkasjene» tettet med tjære. Kort og godt var «huset» meget brannfarlig — det sa de selv òg. Spikrene stakk fram på de umalte veggene, og på noen av dem hang gamle bilder av Amrur, av kong Muhammed V og av nåværende kong Hassan II. En kalender fra 1971 dominerte den ene veggen.

En vekkeklokke med manuell datoanviser ved siden av sto på hyllen. Vi spurte Amrur hvordan han ble vekket om morgenen. Kanskje opp-

fattet han ikke at vi mente «ble vekket». Han tok en lommelykt ut av puten og sa at hver gang han våknet, slo han på lommelykten og så på klokken som sto på hyllen over sengenden. Klokken fire sto han opp. Det er tungvint, synes vi, så vi prøvde å demonstrere en enkel vekkemetode, som kunne brukes med materialer Amrur selv hadde. De forsto, og så demonstrerte de hvordan Amrur virkelig ble vekket. På veggen ved sengen hans var det et hull til rommet ved siden av. Det gikk en snor gjennom hullet og til puten. Om morgenen (kl. 04) dro søsteren eller nevøen i snoren. Amrur følte at puten ble «dratt» i — og våknet. Ikke dårlig, syntes vi. Men da måtte jo søsteren eller nevøen våkne først. Amrur ønsket seg en vekkeklokke med vibrator, som vi fortalte ham om, som både gikk på strøm og batteri.

Amrur tjener 8 kroner dagen som gatefeier

De visste om høreapparater, men alt var så dyrt. Med bare 6 dirham (8 kr) dagen i lønn, holdt det bare til mat for familien. Ikke hadde de råd til noe annet, men når det gjaldt røyk, falt de for fristelsen. Klær var dyrt. De kjøpte kanskje aldri klær til seg, selv om Amrur daglig spaserer forbi klesforretninger i nærheten. Torbjørn fortalte at han er gift med en *døv* dame, og at de har 3 *hørende* barn som er voksne nå. Vi kunne ikke se om Amrur ble forbauset, men det gjorde nevøen hans. Han gjorde tegn: Det er forskjell på Marokko og Norge. (Han tenkte vel på lovene om ekteskapet.)

Så skulle vi få middag, vår første middag under slike forhold. Vi fikk hver vår pute på gulvet og satte oss på den, med bena i kryss. Nevøen gikk rundt med en mugge i den ene hånden, et vaskefat i den andre og håndkle på skulderen. Så vasket vi hendene. Etterpå kom søsteren med et stort fat. Lokket ble tatt av, og der så vi høne og oliven. Men hvordan skulle vi spise? Amrur og nevøen viste oss det, rev av et brødstykke, dyppet det i sausen (i det store fatet) og spiste. Ellers var det bare å bruke hendene våre som «kniv» og «gaffel», og vi — 5 menn — forsynte oss av middagen fra samme fat. Søsteren var ikke med. Vi spekulerte på hvorfor. Skikken er vel slik at kvinnene ikke har lov til å spise sammen med mennene? Det vi oppdaget underveis, var at Amrur og nevøen bare brukte venstre hånd når de spiste. Vi brukte begge hendene. Var det en uskikk? Vi ble mette, selv om vi ikke spiste så mye. Neste rett ble servert. Dessert? Nei, oksestek med poteter og saus. Samme framgangsmåte. Vi ble enda mettere. Til slutt vasket vi hendene på samme måte som før (denne gang med såpe), og fikk brus til slutt.

Hadde de virkelig så mye mat?, tenkte vi. Eller var det bare fordi vi var på besøk? Spørsmålet forble ubesvart...



Middag hos den døve gatefeieren i Rabat.

Vi hadde med oss en del klær fra Norge. Amrur fikk en skjorte og et par bukser. Han tok nølende imot, og takket. Verdien svarte nok til 20 dagers arbeid, med den lønnen han hadde. På spørsmål om hva slags arbeid nevøen hadde, svarte Amrur at han ikke hadde arbeid. «Det er bare jeg som jobber og tjener penger for oss *tre*,» sa han. 8 kroner *da-gen*, — mens vi i Norge lett klarer over 40 kroner timen.

Noen bilder ble tatt. Amrur ville gjerne få bildene i posten, og det skulle vi huske. Nevøen skrev ned adressen deres i slumstrøket. Men Amrur ba oss sende bildene til ambassaden, for der var han sikker på å få dem. I slummen kan alt skje, folk stjeler som gale, sa han. Til og med posten ble stjålet og revet i filler. — Nei, send ingen bilder hit, sa Amrur bestemt. Han ville også gjerne få en pakke med klær. . .

«Vi skal kjøre til Tanger i dag, og senere drar vi med båt til Dakar», sa vi. Amrur oppfattet det og han sa at vi kunne ta på oss sandalene våre i «gangen», som var en *liten* uteplass med et fersken-tre. Der var et par rom til, et til nevøen og søsteren og et til kjøkkenet, og en lukket

dør, som kanskje var wc. De hadde ikke stor plass, men det holdt visst for dem. Hele tomte var ca. 25 m².

På tilbakeveien ble vi igjen sammenpresset i bussen. Amrur ble med oss. Vi klarte ikke å komme av der vi skulle av, men på neste stopp, ca. 10 minutters gange tilbake. Der gikk de fleste av. Så tok vi farvel med Amrur.

I ambassaden spurte vi om det var mulig å få sendt pakker med klær til den døve gatefeieren, adressert til den norske ambassaden. De hadde ikke noe imot det, men de var redd det kunne bli problemer med tollene. Deretter dro vi tilbake til Camping Tingis i Tanger.

Maurenes forlystelser

Onsdag hadde vi den hittil største klesvasken. Også en skum-madrass ble vasket. En melkekartong rant for en tid siden ut over madrassen, og resultatet var at den stinket forferdelig. Vi måtte prøve å bli kvitt lukten.

Mot midnatt var vi samlet rundt campingbordet. Over oss var det et yrende liv. Maurene hadde svermetid, og deres forlystelser bragte oss stor munterhet. Når hannmauren traff «blinken», ble dronningen fullstendig ør og glemte å fly, og de datt som stein rett ned. De falt overalt, i håret, i maten på campingbordet osv. Dronningen var ca. 3 ganger større enn hannen.

Gøy å prute

Dagen etter var vi i Tanger for å handle klær. Torbjørn ville sende en kjole til sin kones fødselsdag. Han fant en nydelig kjole, og prisen ble prutet ned fra 140 til 100 dirham. Rune kjøpte en kappe til seg for 85 dirham. Tilbudsprisen var først oppe i 250 dirham. Erling betalte 50 dirham for sin kaftan (startet på 110 dirham). Alle var storfornøyde med handelen. (1 dirham = ca. kr 1,30.)

Kjolen til Astrid (Torbjørns kone) måtte sendes straks for å nå fram i tide. Vi pakket den inn, og kjørte til flyplassen. Pakken ville komme fortere fram hvis vi sendte den fra postkontoret på flyplassen, ca. 1 mil borte, trodde vi. Men nei, der sa de at vi måtte tilbake til byen. Da vi returnerte til postkontoret i sentrum, hadde de stengt 10 minutter før!

Om kvelden fikk Erling latterkrampe da Torbjørn skulle få sin nyvaskede og halvtørre madrass inn i varetrekket. Den var blitt større av varmen og sola. Hele historien ble en eneste latterparade. Det er ikke så helt enkelt å arbeide med skumgummi!

Ikke mulig å veksle til CFA-franc i Marokko

Fredag traff vi andre nordmenn på reise! Det var 43 Blakstad-speidere fra Asker med Ragnar Simonsen som reisefører, som var på Marokko-expedisjon med en norsk turbuss i dagene 3.-10. juli. De fant bilen vår mens vi var i banken for å veksle. De la igjen en hilsen på bilen vår, med ønske om god tur videre. Før de gikk fra bilen, oppdaget vi dem, og kom i en kort prat med dem. Det var godt å se andre nordmenn på disse kanter. Sist vi traff andre nordmenn, var studentene fra Fana 3 A Real, som vi møtte i Andorra.

Pakken til Astrid ble sendt etter at tolleren først hadde kontrollert innholdet. Deretter skulle vi i banken. Klokken var 12, men banken var stengt mellom kl. 11.30 og 15.45! Da banken endelig åpnet igjen, kom vi ingen vei der inne. De kunne ikke veksle til CFA-franc (som brukes i flere land i Vest-Afrika, deriblant Senegal).

Diesel-prisen var den samme på alle bensinstasjonene i Tanger: 1,88 dirham for literen. Derfor bestemte vi oss for å dra til Ceuta dagen etter og fylle alle 3 tankene fulle. Der var dieselen noe billigere.

Vi dro tilbake til campingplassen. Der hadde et par ungdommer vært så frekke å slå opp teltet på «området» vårt. Vi hadde klær hengende til tørk der, og da burde de ha skjönt at plassen var opptatt. Men vi kjørte inn på samme plass likevel, med vår digre bil kloss opptil teltet deres. De forsvant ikke før tidlig neste morgen.

Fin trening i grenseklarering

Lørdag 5. juli var alle tidlig oppe for å gjøre alt klart før vi dro til Ceuta. Underveis lot vi en politimann som haiket, få sitte på, i håp om at han kunne få oss raskt gjennom tollene. Jo, det gikk, vi ble skysset forbi hele køen og kom inn i Ceuta på under 5 min.! I Ceuta handlet vi mye mat og fylte diesel. På tilbakeveien til Tanger måtte vi påny gjennom toll og passkontroll. Det tok over en time å komme gjennom kontrollen, og da gjorde vi alt sjøl. Hadde vi måttet vente på myndighetene, hadde det tatt resten av dagen. De visste ikke hva de gjorde, og den ene hadde ikke peiling på hva den andre gjorde, eller har gjort. Således ble bilen inspisert to ganger, og Rune måtte gå to ganger for å få ordnet opp med bilens klarering!

Etter grensepasseringen kjørte vi av ved sideveien hvor vi kom fra om formiddagen. For de som ikke er lokalkjent, er det vanskelig å finne veien direkte til Tanger uten å spørre etter veien, ellers må man kjøre om Tetouan.

Veien mellom Tanger og Ceuta er asfaltert. Mange steder må man passe på de «harde» bølgene på veien. Man vil brått dumpe opp og ned

uventet. Man må se langt framover og senke farten tidlig når man mener å se humper eller hull i veien. Veien slynget seg oppover og nedover dalene. Mange steder hadde vi praktfull utsikt over Gibraltarstredet. Noen steder var sidevinden i høyden så sterk at vi måtte sakne farten, ellers hadde vi havnet nede i dalbunnen.

Siste møte med andre reisende nordmenn i Afrika

Søndag 6. juli var det bare en dag igjen til vi skulle *videre*! Den dagen gjorde vi storvask. Bilen ble vasket både utvendig og innvendig. På camping Tingis var det også 6 andre nordmenn. Det var Jon Hoel fra Drammen m/familie. Han oppdaget oss først. Vi var hos dem en stund og pratet. De kom fra Drammen med 2 landrovere og var på to måneders reise. Oslo-Casablanca-ekspedisjon sto det på bilene. Også de traff de norske speiderne, men i Algeciras. Kanskje John Hoel & Co skulle bli de siste reisende nordmenn vi traff på reisen vår i Afrika? (Det viste seg at det stemte.)

Om kvelden var vi sammen med 3 marokkanere fra Fès; Ouazzani Hafid, Albez Abdellah og Albez Hamid. De var våre naboer på campingplassen. De lærte oss et kortspill, som lignet på norsk «500», men de brukte de 104 kort. Ellers prøvde Erling seg som sakkyndig i astronomi, og viste dem Jupiter og dens måner, pekte på planetene Mars og Saturn. Det ble også endel prat om forskjellene Marokko-Norge hva angikk priser, lønninger, bil osv.

Endelig videre!

Etter nesten tre ukers opphold i Marokko, var vi endelig på vei videre mandag 7. juli. Båten som vi reiste med på vår 4 dagers ferd sørover mot Dakar, var m/s Massalia, som var et fransk passasjerskip. På billett-kontoret på kaien stiftet vi vårt første bekjentskap med Senegaleserne. Det var bare kvinner vi så, svære tungvektere. Med seg hadde de haugevis med sekker, sikkert tonnevis med mat. Ved billett-kontoret, som forøvrig ble betjent av de samme som vi kjøpte billetten av på reisebyrået, var det en lang kø. Vi så ingen andre hvite der enn oss tre. Noen senegal-kvinner var så freidige å snike seg inn i køen rett ved billettluken, men mannen der viste dem bak i køen. Der ble billettene kontrollert. Det var god plass da vi kjørte bilen ombord i båten. Ca. ¼ av plassen på bildekket var opptatt av sekker o.a. som senegal-kvinnene kom med.

«Turistklasse» egentlig en negerghetto

Vi la oss rekordtidlig, kl. 19. Det skyldes at vi var steintrøtte. Merkelig, for vi hadde sovet halve ettermiddagen også! Natt til tirsdag var det temmelig svær sjø en stund; pga. voldsom dønning. Båten rullet kraftig, og vi kunne med jevne mellomrom føle hvordan størbølgene slo mot skutensiden. På vår side. Derfor ble det lite søvn på oss. Det var mye oppkast å se der vi gikk på 2. klasse. På første klasse så vi at gulvene var dekket med brunt papir så ikke oppkast skulle grise til de fine gulvteppene.

Fra dagboken siteres: «Nå har vi vært på m/s Massalia i snart 24 timer. Det har ikke vært så aller verst, selv om det kunne ha vært *litt* bedre til *den* ublu prisen som ble krevd av oss. De som reiser på 1. kl. har det aldeles praktfullt, og der var det nesten bare hvite. Men så betaler de for det også. Vi undersøkte: 1375 francs (ca. Nkr. 1.500) mer pr. person for 4 dager! Maten vi har fått servert, er enkel, men vi ble mette av den, tross alt. Vi spiste sammen med mange negre og noen få hvite. Det er et under at stolene her ombord kan bære disse enorme senegal-kvinnene. De må veie minst 150 kg hver! De skal liksom være så verdensvante. Istedenfor å prate pent og ordentlig, skriker og hyler de til hverandre. Nå har vi spist lunsj, og er i lugaren vår.

Lunsjen var OK i dag, så satt vi og spilte kort/kjedet oss til middag. Da ble vi servert; kloakk! Det var ikke mulig å beskrive maten, men den var elendig. Dette ble enstemmig vedtatt av alle 3, og det var tydelig at de fleste andre mente det samme.

I kveld ble det stiftet bekjentskap med Christiane Sabde. Hun bor i Paris og skal være i Senegal i 2 måneder.»

Viktige bekjentskap på båten

Det var ikke så mye å klage over på maten den tredje dagen ombord, bortsett fra at Erling fikk «de siste rester av en høne som døde av alderdom på Napoleons tid», som han selv karakteriserte middagen sin. Det var langt fra lugaren vår til spisesalen, selv om de var på samme dekk. Men mellom lugaren vår og spise-stuen var det de reisende på første klasse som oppholdt seg. Det var hermetisk lukket mellom 1. og 2. klasse, for at de som reiste på 2. klasse ikke skulle ha mulighet for å komme seg inn på 1. klasse. Derfor måtte vi gå alle trappene helt til nederste dekk, og opp igjen på den andre siden, dvs. mer enn 100 trappe-trinn tilsammen. Det var trangt i trappegangene, og noen ganger forstyrret vi senegalkvinner som holdt på å be på muhammedansk vis. De var ikke høflige mot oss mens vi var på båten, og de prøvde ikke å slippe oss forbi der de sakte gikk oppover trappene; hvert skritt de tok var te en uendelighet av tid. Dessuten var trappene så smale at det var umulig å komme forbi!

Vi ble kjent med nye venner på 2. klasse. Først ble vi kjent med et ektepar fra Marseille, med tre barn. Faren, Paul Ripert, var født i Dakar og hadde arbeidet i Gabon, Kamerun og Nigeria. Han var mekaniker, og mente at veiene fra Elfenbenskysten og østover var bra.

Ved middagsbordet kom et annet ektepar, herr og fru Chaillet fra Rouen i Frankrike, bort til oss. De hadde bestilt plass på toget Dakar-Bamako, men skulle ikke ta toget likevel, så de lurte på om vi var interessert i å overta plassen. Jo, det var vi, men først ville vi forhøre oss om veien sørover langs kysten før vi bestemte oss.

Senere på kvelden fikk vi kontakt med et svensk ektepar, Kjell og Ingemo Sjö Dahl fra Årjäng, ved norskegrensen, som skulle til Gambia. De kom ombord på båten i Marseille, og betalte 16.000 kroner for turen. Med seg hadde de en SCANIA lastebil. De hadde en god del opplysninger om veiene også, og de hadde kjørt over Sahara, både Tanezrouft- og Hoggar-ruten. De mente at det kunne være mulig for oss å kjøre hjem via Hoggar-ruten, hvis vi hadde stålplater med oss.

Det var tydelig at Christiane Sabde, som vi snakket med kvelden før, hadde laget litt PR om oss. En mann fra resepsjonen i 1. klasse kom

bort til oss og spurte om vi var reisende artister! Hadde han kanskje tenkt å be oss underholde de reisende på 1. klasse hvis vi virkelig var artister?

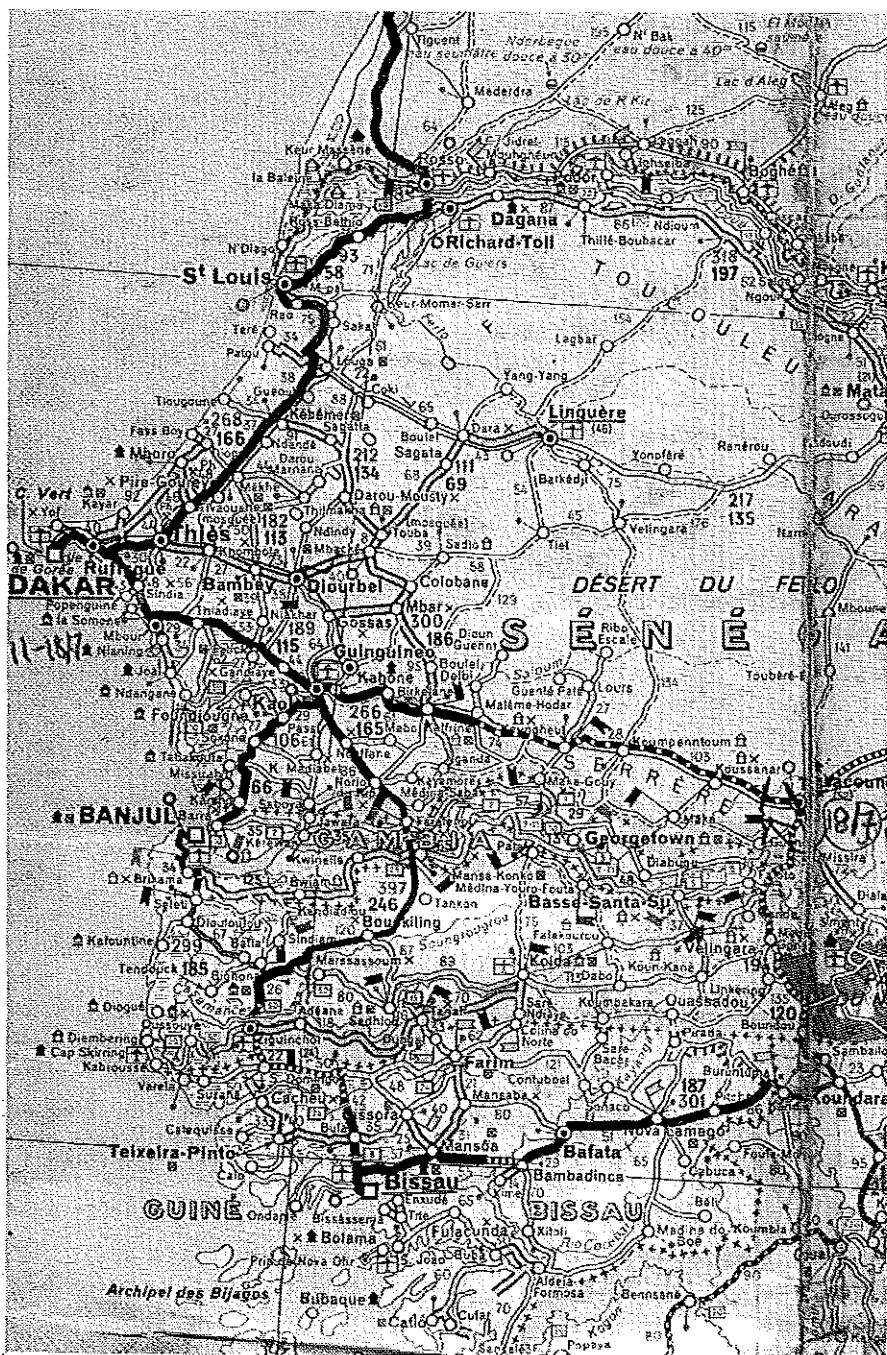
Kart nr. 153 — en meget verdifull gave

Ekteparet Sjødahl fra Sverige lot oss få deres Michelin-kart nr. 153, over Vest-Afrika, i målestokk: 1:4.000.000. Det ble vi meget glade for. Vi hadde bestilt dette kartet fra London, men det var utsolgt, fikk vi til svar. Michelin-kart over Afrika skal etter hva vi har fått erfare, være de mest pålitelige kart over denne verdensdelen. (Da vi var i Essen, Vest-Tyskland, 18. september 1980, ville vi prøve å skaffe oss 3 stk. Michelin-kart nr. 153. I bokhandelen der, som hadde enorme mengder kart, ble vi fortalt at kart nr. 153 var gått ut av produksjon for lenge siden, og forbudt for salg. I bladet «Motor» i 1980 leste vi om kartet: «Er du heldig nok å eie et Michelin-kart nr. 153, så ikke ta det med deg til Marokko. Tollereren beslaglegger det ved første øyekast. De er meget bevisst om hvor sørgrensen går. Kong Hassan mener Spansk Sahara er part av det gamle marokkanske storriket. Polisariogeriljaen rykker ofte langt inn i Spansk Sahara og Marokko, for med dunder og brak å minne ham på at det ikke finnes noe storrike lenger. Av denne grunn bør du ikke kjøre for langt sørover».)

La oss se hva kartet forteller om ruten vår fra Dakar til Accra, langs kysten: Fra Dakar til Ziguinchor i Guinea Bissau er det god vei, m/2 fergeforbindelser. Derfra til Bissau og videre til Bambadinca delvis bra vei, men så er det grusvei helt til like før Conakry (+ 2 ferger). For å komme videre, må vi ta ytterligere to ferger før vi er i Freetown. Veien derfra og helt til Accra skal ifølge kartet være god, avbrutt av 50 km grusvei ved grensen mellom Liberia og Elfenbenskysten, og 70 km delvis bra vei ved grensen mellom Elfenbenskysten og Ghana. De veiene som ikke er betegnet som god vei, kan være ufremkommelig i regntiden.

Vi var også nede på bildekket og så en gammel film. Det var ikke lett å følge med, det hadde vært bedre om det ihvertfall var engelsk tekst.

Utsikten fra vårt dekk var ikke så god. Derfor kløv vi over til dekket på 1. klasse og oppholdt oss en stund der. Foran baugen kom det hundrevis av flyvefisk opp fra havet og seilte ut langs overflaten, bort fra båten. Noen av dem holdt seg over vannet ca. 100 meter. Vi kunne ikke bli enige om disse fiskene virkelig flakset med vingene, men så ble vi enige om at det var halen deres som pisket i vannet, og som derfor gjorde at det så ut som om de flakset med vingene. De har jo ikke muskler til å fly med.



Uforminskett kopi av Michelin-kart nr. 153, her fra Senegal-området.

Drosjesjåfør forlangte blodpris for fem minutters kjøring

Det var med en rar følelse vi ankom Dakar fredag 11. juli om morgenen. Fra da av skulle vi være de eneste hvite blant negre i flere uker. Torbjørns tanker gikk nok litt hjemover, for hans kone hadde fødselsdag. Han lurte på hva Astrid syntes om kjolen han sendte til henne fra Marokko.

Vårt første møte med det svarte Afrika var ikke særlig oppløftende. Før vi kunne forlate havnen med bilen vår, måtte vi til sentrum for å få Carnet-dokumentet stemplet på forsiden. Vi var selvfølgelig ikke kjent med Dakar, men en drosjesjåfør som var tilstede, tilbød å hjelpe oss. Det var vi selvfølgelig glade for. Etter ca. 8 minutter ankom vi turistkontoret på Place du Independence i sentrum. Der ble Carnet stemplet, og så var det tilbake til havnen. Vi hadde vekslet 8.000 CFA på båten. Det tilsvarer 200 kroner. Det skulle være mer enn nok til drosjeskyss. Vi ga sjåføren 500 CFA, men han smilte skjevt, og ville ha 7.000. (175 kroner). Det var for drøyt. Vi hadde ikke tenkt å sløse bort penger, og dette var jo å kaste bort pengene, syntes vi. Etter litt om og men ga vi ham «bare» 4.500 CFA. På havnen ble Carnet godkjent og stemplet, og etter at vi måtte gi fra oss båtbilletten, slapp vi ut. Ekteparet Sjødahl fra Sverige hadde samme problemet med Carnet, så vi tilbød å kjøre dem til turistkontoret og tilbake. Vi var heldige som husket å finne veien fram, uten omveiene som drosjesjåføren gjorde med vilje. Vi brukte kun 2-3 minutter! Svenskene fikk sitt Carnet stemplet, og vi kjørte dem tilbake til havnen. Dermed gikk alt bra for våre svenske venner også.

Reise-ruten videre uklar nok en gang

Under våre to turer gjennom Avenue Albert Sarraut mellom havnen og sentrum, merket vi oss hvor det norske konsulatet lå, i 43, Avenue Albert Sarraut, og fant det etterpå uten problemer. (Den riktige adressen fikk vi hos den norske ambassaden i Rabat.) Det viste seg å være felles konsulat for Norge og Sverige. Bak skrivebordet satt en mørk konsul ved navn Mbaye, og ved siden av ham sto en ung mørk gutt, Babacar Sow. Vi spurte om muligheten for å komme sørover langs kysten til Ghana. «No problem», skrev konsulen. «Dere skal til Ghana? Da må dere få oppholdsvisum. Min venn Sow kan hjelpe dere, og blir med dere til Ghanas ambassade nå, hvis det passer». Jo takk, det var snilt gjort. Etter å ha mottatt post hjemmefra, kjørte vi til Ghanas ambassade. Der fikk vi skjema i 4 eksemplarer hver som skulle fylles ut, og leveres inn sammen med 4 passfoto hver og passene. På skjemaet måtte vi notere datoen for vår innreise til Ghana, men det kunne vi ikke vite

nøyaktig. Mye avhang av veiforholdene og av fergeforbindelsene. Men hvis vi reiste med tog til Bamako, og kjørte derfra, kunne vi klare å fastslå datoen for innreisen til Ghana. Men først måtte vi forhøre oss på jernbanestasjonen. Vi dro derfor dit, men den som hadde med vognbestilling å gjøre var ikke tilstede. Vi måtte komme tilbake senere samme dag. Men vi fikk greie på at det gikk tog til Bamako hver tirsdag og fredag. Da håpet vi å reise 15/7. Hvis ikke, ville vi ta herr Chaillets plass 18. juli.

Intervjuet av Senegals største avis

Babacar Sow ville at avisen «de Soleil» skulle lage en artikkel om oss tre. Han hadde en venn der som var journalist. Derfor dro vi til redaksjonen. Journalist Cheikh Tidiane Fall skrev spørsmålene på engelsk, som vi så svarte på. Engelsken vår var ikke så god, men når det var 3 hoder tilsammen, gikk det greit. (Se side 67.)

Etterpå dro vi tilbake til jernbanen. Der kunne de ikke finne Mr. Chaillet på bestillingslisten for bilplass. Men de lovet å finne plass til bilen vår, og ba oss derfor komme igjen dagen etter.

Så parkerte vi på Place du Indépendance, og ble plaget av selgere, som vi prøvde å forklare at vi ikke var interessert i å kjøpe noe. Men de var sannelig innpåslitne, spesielt en. Når vi lukket dørene og trakk sammen forhenget foran vinduene, banket han bare på. Han ga seg ikke. Til slutt foreslo selgeren at vi skulle beholde et halskjede til neste dag, og så bestemme oss om vi ville kjøpe det eller ei (Fra selgerens side MÅTTE vi kjøpe det.) Han fikk navn og adresse til personen som mottok halskjedet: Navn: Lurer Alle. Adr.: Svindlergaten, Ingensteds. Slik fikk vi omsider fred. Det ble til tross for selgerne en forholdsvis rolig natt. (Den nevnte selgeren så vi ikke mere til den uken vi var i Dakar.)

Chaillet bestilte kun personbilletter, ikke bilplass...

Natt til lørdag var minimumstemperaturen 28 grader. Ingen av oss hadde dyne på. Det var for varmt, men vi sov godt. Som vanlig var Rune først oppe, og den stadig forkjølte Erling svært sist, men dog kom vi til konsulatet nokså presis ifølge avtalen med Sow dagen før. Så dro vi til jernbanestasjonen der det ikke var noe nytt annet enn at Mr. Chaillets navn var funnet i bestillingsboka, men kun for personreservasjon. Ja, ja, men stasjonssjefen skulle gjøre det han kunne, sa han. Så dro vi på klappjakt etter en åpen bank, og endte tilslutt på Dakars flyplass, hvor vi fikk vekslet 60 dollar. Det var en imponerende stor og moderne flyplass — en sterk kontrast til elendigheten omkring.

Første praktiske erfaring: Flaten egnet seg dårlig til kjøring i sand

Vi var invitert av Sow til landsbyen Niaga-Peul, ca. 6 mil nord for Dakar, en invitasjon som vi sa «ja takk» til. I Rufisque kjøpte vi brød som vi fikk innpakket i dansk avis fra nov. 1979. Veien videre gikk over fra asfalt til rød grus. Det ble dårligere og dårligere vei. Papirer og bøker ramlet ned. Veien ble liksom slettet ut. Tilslutt var det bare hjulspor i sand. Et par ganger kjørte vi oss fast på det løse underlaget. Vi spadde sanden, som inneholdt mye skjell, vekk under bilen og klarte å komme løs veg egen hjelp. Det var varmt og svetten rant av oss. Vegetasjonen omkring var karrig med små busker og brunsvidde grasvekster på sand. Sanden virket lumsk. Vi visste aldri hvor den bar bilen, og hvor den var løs. Vi fortsatte videre langs et besynderlig rødt vann. Vi fikk oppklart hvorfor det var rødt. Vannet var meget saltholdig fordi storbølger fra havet slo over sanddynene og inn til innsjøen. Siden det lå noe lavere enn havflaten, var det ikke noe utløp. Dampingen gjorde vannet mer og mer saltholdig. Ved vannkanten bortover var det en hvit skumrand av salt. Torbjørn begynte å lure på hvor lenge karosseriet ville holde før vi begynte å se rusten krype fram i en slik varm og fuktig luft.

Mr. Chaillet fra båten dukket opp!

Omsider svingte vi inn til landsbyen, men så, før vi klarte å komme så langt som til utkanten, kjørte vi oss grundig fast i dyp løssand. Men samme hva vi gjorde kom vi ikke av flekken. Enten måtte vi få noen andre biler til å trekke oss løs, eller vi måtte finne på noe som kunne få bilen løs. Vi håpet at tiden kom oss til hjelp. Imens ble vi invitert til et primitivt måltid hos Sow's foreldre. Plutselig smilte lykken til oss da Mr. Chaillet dukket opp i hytteåpningen sammen med sin kone. En trosse ble festet til «Hotell Norge» og Landroveren. Første og annet forsøk mislyktes, men vi organiserte skyvehjelp fra landsbyboerne, og med et samstemmig rykk fra all tilgjengelig kraft kom «Hotell Norge» løs. Så takket vi Mr. Chaillet for hjelpen, og ønsket hverandre fortsatt god reise.

Så flyttet vi bilen nærmere stedets «campingplass». Det var runde hytter med stråtak. Inne i hytten var det lave og brede tresenger med myggnett over. Vi var svette og klisne av alt arbeidet, så Rune og Erling bestemte seg for å bade. Torbjørn ble igjen for å passe på bilen. Rett over sandvollen, ca. 1,5 km borte, lå havet. En lokalkjent fulgte med over. Det var et slit å gå de femtenhundre metrene til og fra stranden på grunn av all den løse sanden. Det var som å gå i motbakke hele tiden. Han som ledsaget oss, ble betraktet der han gikk foran oss. Det slo oss at de som var vant til å gå i sanden, hadde en glidende, rytmiske gan-

gart som var skapt av et praktisk behov. Denne unge mannen foran oss brukte den minst kraftkrevende måten å forflytte seg på i løs sand. Vi forsøkte å etterligne ham, men med lite hell. Våre føtter var vant til storbyenes fortauer. Vi brukte over en time på å gå begge veier tilsammen. I havet var det ekstremt sterkt dragsug. Det var spesielt merkbart når det bare var finkornet sand under føttene. Hvis vi sto stille, gravde havet vekk sanden under føttene våre, slik at vi raskt sank dypere og dypere. På 1 min. kom vi ca. 10 cm ned i sandbunnen! På stranden var det massevis av hull. Vi oppdaget at det var små krabber som hadde sitt tilholdssted der, da vi undersøkte hullene for å finne en forklaring på dem.

Første møte med fjernsynet for landsbyboerne

Vi vurderte om vi skulle overnatte på stedet, men fant ut at det var hyggeligere å kjøre nærmere landsbyen, men dog uten å kjøre ut i «salaten» igjen.

Det ble snart mørkt, og vi satt ute og pratet og beskuet omgivelsene. Kyrne og geitene var magre og led sikkert under disse forholdene. Det var sparsomt med mat og drikke for disse dyrene. Mesteparten av omgivelsene var bare sand. Det var ikke mange årene siden det var en lang tørkeperiode som krevde mange liv. Det var nesten ikke regn fra 1967 til 1973 og tørkebeltet strakte seg helt fra vest- til østkysten sør for Sahara, det såkalte Sahel-beltet.

Jupiter, Saturn og Mars var de første som viste seg på himmelen i skumringen, og snart ble fler og fler stjerner synlige. Vi fant nordretningen og spurte Sow om det stemte. De var ikke sikre, og diskuterte seg imellom. Så diskuterte vi med Sow & Co. om stjernehimmelen og fortalte dem om forskjellige stjernebilder. Folkene i Niaga-Peul var storlig forbauset, fordi de hadde aldri hørt om stjernebilder før. De ble nok imponert over vår viten om stjernehimmelen. Vi så også en satelitt som passerte stjernebildet Skorpionen. Etterhvert ble det så mørkt at det ble helt umulig å fortsette samtalen med Sow som tolk. En lommelykt ble funnet frem, og i lyset fra denne fortsatte vi praten. Sow hørte på radioen og fortalte oss at det akkurat da på den tiden gikk det en hetebølge i USA, og at mange døde, de fleste eldre folk. Temperaturen der var sogar oppe i 40°C. (Sow skrev at en million trolig døde av hetebølgen i USA. Det lød så utrolig mye, men vi fant snart ut at «En mille» på fransk betyr tusen. Dette hadde Sow ikke oppdaget.) Deretter ble vi budt inn i bambushytten for å drikke senegalesisk te. Det var morsomt å se hvordan den ble laget. En liten jernkanne ble satt på glørene i en liten trekullsovn. Da teen begynte å koke ble teen på en kunstne-



Noen av innbyggerne i Niaga-Peul og oss 3.

risk måte helt opp i små glass og tilbake igjen i 3-4 omganger før vi fikk den servert. Smaken var tørr og egenartet. Særlig god var den ikke, den smakte sand. Teen som vi fikk i Marokko var langt bedre. Senere fikk vi ris med kjøtt. Vannet som ble budt frem, smakte vi litt på. Vi var redde for at det ville føre til magesykdom, og vi var sannelig heldige som ikke fikk det, fordi de hygieniske forholdene i landsbyen var meget dårlige. Bl.a. lå det en død ku ca. 50 m fra hyttene. Den hadde ligget der lenge. Vannet ble tatt opp direkte fra brønnen i nærheten og hvis det ikke var kokt ville vi aldri drukket det.

Ved 22-tiden ble 14 av landsbyboerne med oss bort til bilen for å se TV. For de fleste var det første gangen de så levende bilder med lyd på en skjerm. Da det ble dans på skjermen, danset og klappet de med og hadde det godt. Vi ble gode venner med alle.

Hele landsbyen kom med middag til oss!

Natt til søndag sov Rune for første gang bak i bilen. Han og Torbjørn byttet plass da de fant ut at det var mer praktisk. Rune var som alltid en morgenfugl, og nå når han alltid var først oppe kunne han sette seg ved bordet bak hvor Torbjørn hittil hadde sengen sin uten å forstyrre de to

som vanligvis har vanskeligheter med å stå opp. Det gikk altså 6 uker før vi kom på dette så vi var kanskje ikke de mesterhjernene vi hadde trodd? På morgenkvisten var utetemperaturen 20°C. En time etter hadde temperaturen steget 8 grader, og kort tid etter var den oppe i 30.

I 9-tiden kom Sow og broren og noen andre og spiste frokost med oss ved bilen. Sow inviterte oss til å spise middag hos dem igjen. Vi ble litt betenkte, da vi hadde fått inntrykk av at det var lite mat i landsbyen. Vi prøvde å avslå invitasjonen på en høflig måte. Men Sow insiserte. «Dere er i Afrika,» sa han, «og her er landsbyfolkene gjestfrie, og de som ikke vil spise med oss blir sett på som om de ikke respekterer landsby-folket!»

Vel, vi måtte bøye oss. Denne gangen var maten sterkere krydret, og det svei i munnen. Hele landsbyen kom med middag til oss. Senere fikk vi te sammen med stammens høvding, Idy Bâ. Han ville prate med oss med Sow som tolk. Han fortalte litt om stammen og om de vanskelige kår de levde under. Noen form for hjelp fikk de ikke hverken fra regjeringen eller noen andre. Det ble bl.a. snakket om hjelpearbeid og høvdingen sa at all hjelp Senegal får fra verden forøvrig, går for det meste i urette hender. Han ville tydeligvis prøve å få oss til å påvirke en eller annen hjelpeorganisasjon i Norge til å hjelpe dem med f.eks. klær. Vi uttrykte at vi ikke kunne love noe, men vi kunne skrive om dette. Høvdingen satte pris på samtalen. Vi var ikke de første hvite på besøk, men derimot de første døde overhodet, sa han.

Det første uhellet

Etter at vi hadde sagt adjø, startet vi i 18-tiden fra Niaga-Peul. Høvdin-gens sønn ble med som veiviser. Vi skulle unngå den vanskelige delen av veien som vi hadde kjørt dagen før. Det gikk forsåvidt, men et sted sa det «Pang». Det ble et luftig svev før bilen landet i dumpen. Støtfan-geren ble trykket inn. Radiatoren sprakk. Trolig brakk også et fjærblad ved høyre forhjul. (Dette ble oppdaget meget senere i Tyskland.) Rune som satt bakerst i bilen under hoppet prøvde å redde TV'en før den dei-set i gulvet, men han mistet balansen og falt med baken på EPA's billi-ge balje. Det var bare baljen som var like hel etterpå. Vi oppdaget at vannet dryppet ut av kjølesystemet. Hva skulle vi finne på nå? Vi under-søkte hjulopphenget. Vi kunne ikke oppdage noen brudd eller skjevhe-ter. Styringen var den samme som før. Vi besluttet å fortsette helt fram til Dakar. Underveis fylte vi stadig vann i kjølesystemet. Det holdt så-vidt. Vi parkerte for natten i Rue Albert Sarraut ved det norsk-svenske konsulatet.

Vi syntes det var leit at TV'en ble ubrukelig etter ulykken. Den ble smadret da den slo mot bilgulvet. TV'en var til god nytte. Med den kunne vi følge noenlunde med i nyhetene verden over, og hva som skjedde i vår umiddelbare nærhet.

«Er dere heldig kan dere få den ønskede plattformvognen i morgen, men kanskje må dere vente en uke, eller en måned» . . .

Natt til mandag var temperaturen 28°C, men det var sanden og ikke den kroniske tropeheten som plaget oss. Det var mye sand i og rundt «Hotell Norge» etter «ulykkeshelgen». Det måtte stor-rengjøring til nå, etter den uheldige og ubehagelige ekspedisjonen i helgen.

Først oppsøkte vi konsulatet, presis, men folkene her hadde tydeligvis ikke forstått hva man mente med å være presis. Etterhvert kom da folk. Enden på visa var at Rune ble igjen på kontoret for å skrive brev til forsikringselskapet om TV'en som konsulatet skulle undertegne mens Torbjørn, Erling og Sow skulle til jernbanen for å forsøke å skaffe plass. Der trakk de bare på skuldrene og ba oss prøve på jernbane-kontoret på havnen.

Etter mye om og men fant vi fram til det rette kontoret. . . Der ringte de tilbake til jernbanen. Det var tydelig at her ventet folka å bli smurt før de virkelig gjorde noe. Vel, resultatløst. Vi kunne like godt få en vogn om en uke, som i morgen, som om et par måneder. Så skulle vi møte Rune på Place de Independence, men Sow ville først til konsulatet. Der var som ventet ingen Rune. Sow snakket med konsulen. Da Erling og Torbjørn kom ut igjen fikk de sjokk! Bildøren var åpen! Tyver! De løp det forteste de kunne til bilen, bare for å finne Rune makelig henslengt i baksetet.

Radiatoren repareres

Sow som kanskje følte seg litt ansvarlig for skadene på bilen, sa at han kjente til et Fiat-verksted. Han sa også at han kjente formannen der. Så dro vi altså til Fiat-verkstedet for å få fikset radiatoren. Vi fikk den fort av, og dro til et annet firma for å få den loddet. Det oppsto stor krangel mellom Fiat's verkstedsformann og radiatorverkstedet om prisen, men tilslutt måtte Fiats verkstedsformann godta en pris på 5.000 CFA (Ca. Nkr. 125,—) , noe han syntes var alt for dyrt. Vi syntes det var billig.

Så dro vi tilbake til Fiat-verkstedet for å vente på at radiatoren skulle bli ferdig. Der ble det en invasjon i bilen av allslags verkstedsfolk. Vi ruslet rundt på verksted-området og studerte forskjellige kjøretøyer før vi dro tilbake, og da var jobben gjort, og radiatoren tett og lakkert. Vi undersøkte reparasjonen og konstaterte at de hadde gjort et pent og

solid arbeid. Så tilbake for å montere. Det gikk unna på timen, og mens de holdt på med dette, dro Erling til en bank for å få vekslet tyske mark. I den første banken godtok de ikke DM, men i en annen var det OK. På tavla kunne vi se at norske kroner var sterkere vurdert i forhold til US \$ og DM.

Misforståelser hos konsulen

Det var mange verkstedsfolk rundt bilen vår. For oss var det som om de la ned arbeidet bare for å se på bilen. Og det var tydelig til irritasjon for ledelsen. Sow ville at vi skulle gi verkstedsformannen 300 CFA som smøring. Da alt var gjort opp skyndte vi oss tilbake til konsulatet. Vi møtte folkene i døren, men sjefen ble tilbake og vi diskuterte litt med ham om litt av hvert bl.a. om kjøring langs kysten til Accra. Han gjen- tok stadig at det ikke var noen problemer, men noen ytterligere forklaring fikk vi ikke. Vi var like kloke. Han ville også at vi skulle betale Sow 15.000 CFA for de tjenestene han hadde gjort for oss. Vi ville ha betalt uansett, og hadde først tenkt å gi ham 10.000 CFA, men sa at 15.000 CFA var OK. Dette ble misforstått og gjorde det litt pinlig for oss. De oppfattet det visstnok som om vi ikke ville betale. Vi prøvde omigjen, men nei, — det samme omigjen.

Vi var fortsatt like kloke, der vi sto 2 km bortenfor havna. Rett nedenfor slo havet mot steinene. Litt lenger bortenfor stakk en svak buet betongmolo bortover havflaten — et minne fra krigens dager. Og Tor-



Dette ble overnattings-stedet vårt hver natt i Dakar. Den høye bygningen i bakgrunnen er hovedkontoret til Banque Centrale Afrique, som ble vårt landemerke i Dakar.

bjørn erindret en bok han hadde lest en gang om en norsk båt som klar- te å stikke av fra okkupasjonsmakten. Denne hendingen ble forevige- t i bokform og filmet under tittelen «Flukten fra Dakar». Litt bortenfor bilen ble det bedrevet katte-sex, men det var tydelig at det var med kat- tene som med folka her, alt var ineffektivt og klønete.

En ghanesisk journalist tilbød seg å være med oss til Ghana

«Alt skal gjøres i morgen» — ja, slik var det her. Tirsdag morgen møtte vi Sow igjen. Som vanlig kom han ½ time senere enn avtalt. Vi hadde en masse skittentøy, og før vi dro til Ghanas ambassade, sporet vi opp et primitivt vaskeri, og fikk tøyet innlevert. Så bar det til ambassaden for å få ordnet med visum. På deres forespørsel om vi hadde noen kon- takter i Ghana, viste vi dem brev fra det ghanesiske døveforbundet hvor det bl.a. sto at vi var ventet. Ambassaden tok kopi av brevet. Mens vi satt der og ventet kom guiden i prat med en neger fra Ghana som presenterte seg som journalist. Han ville sitte på med oss til Gha- na, og vise den beste veien fram. «No problem», sa han, og han skulle i tillegg gi oss all den assistanse vi ville ha i Accra. Turen ville ta tre til fi- re uker, sa han. I tillegg måtte han ha 60.000 CFA av oss for å vise vei, og da ville det i tillegg bli utgifter mat og drikke for ham i 3-4 uker. Ba- bacar Sow anbefalte at vi tok imot tilbudet. Men vi avslø. Vi måtte være forsiktige med å stole på noen, og også være varsomme med hvor- dan vi brukte pengene. Vi var nødt til det for i det hele tatt å kunne kla- re turen helt hjem igjen. Det sa vi til journalisten. Han ga opp, og kom ikke med flere overtalelsesforsøk.

Ikke lenge etter at Sow dro til universitetet, var vår søknad om visum til Ghana innvilget med 14 dagers oppholdstillatelse og 3 måneders gyl- dighetstid.

En ukes ventetid på visum!

Så før vi til Rue Alb. Sarraut og slappet av en time. Deretter stakk vi oppom det Norsk/svenske konsulatet igjen for å få ordnet med transitt-visum til landene før Ghana. Etter det vi forsto dagen før, skul- le de ordne dette. Men nei, — vi måtte søke vedkommende lands am- bassader — slik vi visste før. Her lå det tydeligvis kommunikasjons- misforståelser bak p.g.a. språkproblemer fra begge sider. Språket i Se- negal er fransk, og da det var engelsk vi hadde forutsetninger for å for- stå best, og konsulen var ikke særlig høy i hatten på dette punkt. Dette førte til mange kommunikasjonsproblemer. Her var vi alle innstilt på å bruke mer tid og merkelig nok gikk det forholdsvis bra. Så tregt gikk det over hele «linjen», at vi måtte regne med å være i Dakar noen dager til.

Bestikkelse?

Sow kom, og denne gangen var han presis. Et øyeblikk oppdaget vi at Sow stakk 5000 CFA til konsulen på en slik måte at han håpet vi ikke så det. Vi lot som om vi ikke så dette. Var det bestikkelse eller betaling for et eller annet? Den merkelige måten det ble gjort på var opptakten til funderinger hos oss. Vel — vi kjørte til Guinea-Bissaus ambassade, fikk skjemaer, fylte ut 3 ekspl. hver på stedet. De ville at vi skulle gjøre det ferdig til imorgen. Nei, vi leverte dem inn på stedet, ferdig utfylt, og ventet på at de skulle gjøre ferdig arbeidet sitt her og nå, men nei — vi skulle vente *en uke!!!* Vi hadde bare 6 måneder på oss, ikke 6 år! Da fikk vi tilbake skjemaene og bildene våre. Vi hadde med oss kartet, Michelin nr. 153. Etter en diskusjon besluttet vi å endre reiseruten. Vi fikk kjøre en omvei, og ikke gjennom Guinea-Bissau.

Så bar det til Sierra-Leones ambassade. Der var det bare 2 ekspl. på hver å fylle ut. Vi fikk til og med blåpapir. Det gikk raskt unna. Passene våre ble værende der, og vi skulle hente dem dagen etter, og fortsette visum-jakten videre for Guinea, Liberia og Gambia. Så kjørte vi til vaskeriet for å hente klærne våre. Det ble 1800 CFA iflg. regningen. Vi ga 2000 CFA og ventet på 200 i retur, men nei. Vel, vel, klærne var virkelig rene og vi var fornøyd. Så avtalte vi møte med Sow til neste dag — samme sted, samme tid — kl. 09,30. Vi dro til «Supermercado» og handlet, og deretter tilbake til plassen ved havet, på samme sted, og så havbølgerne slå mot stranden, mens vi gremmet oss over all den bortkastede tiden som kunne vært brukt til noe bedre.

Funksjonshemmede preget gatene i Dakar

Det mest iøyenfallende her i Dakar, er nok de mange funksjonshemmede, som har tigging som levebrød. Vi møtte blinde, ledsaget av barn som pekte på den blinde og ba om penger. Vi møtte mennesker uten ben, som hadde sine faste plasser hvor de satt og tigget fra morgen til kveld. En slik mann satt utenfor inngangen til det norsk/svenske konsulatet. Vi ga ham noen småpenger, og da smilte han fornøyd. Han gjenkjente oss etterhvert, og visste hvem vi gikk sammen med, hvor i bygningen vi skulle, hvem vi skulle snakke med osv. Hvis vi kom uten at konsulen var tilstede, vinket han og gjorde tegn til at konsulen ikke var kommet. Og han «fortalte» også at Sow heller ikke var kommet. Det syntes vi var hyggelig.

Dassen vår begynte å bli full, og det var nesten ikke plass til mer. Det var ingen steder i Dakar vi kunne tømme dem usett. Så, klokken 3 natt til onsdag var Rune oppe, og tømte dassen, «ut mot havet».

Er det ikke mulig å komme videre?

Fra dagboken onsdag 16. juli siterer vi: «Nå, i skrivende stund, ser det meget svart ut for den videre del av turen. Det ser ut som om vi ikke får visum til Guinea, og det ser ut som om vi ikke får plass på toget til Bamako. Eneste vi ikke har prøvd er båt til Freetown eller Monrovia. Hva skal vi nå gjøre? Eneste lyspunkt i dag er at «Zone 2», som utgis av avisen «Le Soleil», utkom, med oss på sosietetsiden, og såvidt vi kunne se — med få feil. Overskriften lyder slik: «Le mur du . . . silence rompu» («Stillhetens mur er brutt»).

Vi hentet passene våre hos Sierra Leones ambassade, — og var innom Guineas ambassade. Vedkommende som skulle ordne med visum, var ikke tilstede, og vi fikk beskjed om å komme tilbake senere på dagen. Men guiden kom i snakk med en annen funksjonær, og fikk opplyst at det ikke var mulig å få tillatelse til å kjøre gjennom Guinea p.g.a. de politiske tilstander i landet. Vel, vel. Det var ikke noe å gjøre med det. Vi måtte fortsette visumjakten. Vi sporet selv opp Gambia-ambassaden, og leverte passene våre. De skulle være ferdigstemplet kl. 13,30. Sow var imens på universitetet, og vi ventet på å hente passene våre.

Imens kom det en neger, og hilste på oss. Han fortalte at han hadde vært i Oslo i 1979. For å bekrefte dette viste han fram passet sitt. Det var riktig nok, men han prøvde å dekke over et stempelmerke, men vi var snare nok til å oppfatte hva det sto. Han var utvist fra Norge på grunn av manglende oppholdstillatelse. Til høsten skulle han på Gvarv folkehøyskole, ifølge ham. Så ble passene våre hentet, og vi gikk til Liberias ambassade. Som vanlig ble det spørsmål og skjemautfylling og innlevering av pass. Vi fikk opplyst at vi skulle hente dem dagen etter. Vel, vel. Det var bare å smøre seg med tålmodighet.

Vi fikk vite at det ikke gikk noen båt fra Dakar til Freetown i Liberia. Ikke kunne vi regne med å få plass på toget i nær fremtid, og ikke kunne vi få lov til å krysse Guinea med bil. Alt så håpløst ut, og Gud vet hva slags tanker og ideer som gikk gjennom hodet på oss. «Hvorfor ikke utstyre bilen med diplomatskilter,» sa vi til oss selv. Nei, det var for farlig. Vi funderte også på å bytte bort bilen vår med et firehjuls-drevet kjøretøy, som lettere enn Fiaten kunne ta seg frem over ørkenen. Den eneste muligheten vår var kanskje å ta sjansen på å kjøre til Bamako i Mali. Alt så helt svart ut, men å gi oss, nei. Det måtte finnes en utvei. . .

Vi la planer for morgendagen. Fra dagboken: «Når vi har hentet passene hos Liberias ambassade, drar vi til Guineas for å få et klart svar derfra. Så står Mali for tur, og der håper vi at vi får stemplet passene i

SOCIÉTÉ

NUMÉRO 218 - 15 MARS 1988 - PAGE 13

Et fort bien. Des globetrotters norvégiens qui traversent actuellement l'Afrique du Nord au Sud en passant par le Sénégal. Rien de surprenant. Fait courant même des Globetrotters, on en voit régulièrement passer. Cela les voit partout, c'est évident. Erling Jacobson, Torbjørn, Tolle et Rune Andøe présentent plus d'intérêt car ils sont tous les trois sourds-muets, ce qui ne les empêche de parler à l'aide de des postes inconscues, un peu à l'avenir.

Et est parti le Norvège depuis le 31 mai et espèrent retrouver leur foyer aux environs du 15 décembre avant les fêtes de Noël. Leur périple doit les conduire dans huit (1) pays européens et 27 pays africains. « Dans tous les pays où nous traverserons, nous voulons avoir des contacts avec des associations de sourds ou des sociétés et étudier leur situation tout en leur parlant de notre pays Norvège. Quand nous serons de retour, nous donnerons à des sourds norvégiens un aperçu de ce que c'est que de voyager à l'étranger dans les autres pays. Nous informerons aussi la Fédération norvégienne des sourds sur la manière d'avoir des contacts avec ces pays et les autres ».

Erling, Torbjørn et Rune comprennent l'anglais, je me suis entretenu avec eux dans cette langue mais seulement grâce à l'aide de la radio et des questions et des me répondant de la même manière tout en concertant avec leurs signes. En effet, comme tous les sourds muets norvégiens,



Globetrotters norvégiens sourds-muets

Le mur du... silence rompu

ils peuvent s'exprimer par un langage de signes codés. En Norvège, le terme sourd-muet est aboli, ce langage est la seule langue officielle. Les sourds-muets ont une perte totale de la vue et de l'ouïe. Ils ne peuvent pas communiquer avec les autres personnes à l'aide de la parole. Ils utilisent un langage de signes qui est très différent de celui que nous utilisons. Tout le voyage est supporté par les intéressés eux-mêmes. « Nous avons eu l'idée de ce voyage en 1976 et pendant 4 ans, nous avons économisé de l'argent. Nous avons acheté la voiture en 1977. C'était bon marché car en très mauvaises conditions. Nous l'avons réparée soigneusement pour qu'elle soit sûre et fonctionnelle. Nous avons fait le travail tout seul sans aucune aide parce que la réparation des voitures en Norvège est très coûteuse ».

GRACE AUX GADGETS

La voiture de nos trois globetrotters est, à vue d'œil, un très bon état et bon entretien. L'intérieur est si bien aménagé pour voyager agréablement, avec couchettes, cuisinière, etc., comme l'est souvent l'intérieur des voitures de plaisance. Pour que tout se déroule dans les meilleures conditions, les occupants peuvent compter sur un nombre important de gadgets. C'est ainsi qu'ils sont réveillés par un petit appareil quand quelqu'un frappe sur la voiture du moment où ils dorment. Au contraire de la sonnerie, l'appareil émet des sortes de pulsations qu'ils ressentent. Même chose pour les messages brèves, qui sont aussi envoyés à l'aide d'un petit appareil sur le siège du passager. Et ce n'est pas tout, il y a aussi un appareil de communication basé sur les principes du Morse et qui leur permet à certains moments de communiquer avec la Fédération Norvégienne des Sourds à l'aide de leur langue qu'ils ont trouvée. Le message part et les réponses sont envoyées sur une bande.

En Norvège, les sourds sont respectés de beaucoup d'attention pour faciliter leur adaptation. Les familles de sourds peuvent compter sur le soutien gouvernemental, par exemple, à l'appareillage des appareils qui permettent d'écouter les nouvelles en direct,

dés qu'un enfant de mot à pleurer.

« Notre Fédération compte environ 2500 adhérents dans toute la Norvège avec 21 associations locales. Nous sommes membres de celle de Bergen qui aura 100 ans cette année. Elle compte 530 membres, 210 sourds et 120 personnes, qui entendent normalement. Dans toutes ces organisations, les présidents, secrétaires généraux, économistes sont sourds ».

« Ce voyage nous apprend beaucoup de choses. Nous avons par exemple été surpris de voir qu'au Maroc les sourds-muets ne peuvent pas conduire alors qu'en Norvège, il y a un permis spécial pour les sourds-muets. Ici tout se passe bien et nos trois voyageurs ne regrettent pas de s'être engagés dans cette entreprise périlleuse. » 1988 est l'année internationale pour les handicapés.

Chelka Tieliane FALL

15 DU BUDGET DE L'ETAT

En Norvège, les sourds ont la possibilité de se présenter comme candidats chaque fois qu'il y a un poste disponible. Nous avons beaucoup de sourds qui sont ingénieurs. Le Service spécial norvégien des sourds de 15 du budget de l'Etat et l'Etat aide aux sourds est supportée par ce mécanisme. C'est ce mécanisme qui aide les professeurs sourds. De plus, en plus d'hommes qui parlent et entendent normalement, volontairement avec nous grâce aux signes. Les associations locales ont des écoles de jour pour enseigner ces signes à ceux qui entendent bien. Les professeurs sont sourds. Après avoir traversé la Hollande, l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Andorre, l'Espagne, les globetrotters norvégiens ont rencontré leur premier grand problème au Maroc car il n'y avait pas de continué sur la communication entre le Sénégal à cause de la guerre du Sahara et la fermeture des frontières. Ils ont dû donc passer par le Mali après à être entrés par le Mali à Bamako.

1981, ANNEE DE L'HANDICAPÉ

Nous savons qu'il est très difficile de faire de la vie à Bamako par exemple. Nous espérons aller au Mali par terre. Nous ne sommes pas sûrs que nous pourrions y aller sans difficulté de continuer jusqu'à la fin de la vie de l'année. Nous sommes très intéressés par le projet de la Fédération norvégienne de voyager par terre en Afrique du Nord avant de retourner en Norvège. Les 15 du budget de l'Etat nous ont beaucoup aidés à organiser ce voyage. Nous espérons pouvoir aller en Afrique.

Trois pour l'aventure

THE NORWEGIAN DEAF GLOBETROTTERS






Erling Jacobson Torbjørn Tolle Rune Andøe

Address: Geveit Trykkes, A/S, Postboks 57, N-5001 BERGEN, NORWAY

Erling Jacobson
26 ans, le Frangère l'école de 7 à 18 ans avant de devenir fermier. En 1979, il a commencé à travailler pour l'école et a obtenu le diplôme de la Norvège. Il a travaillé pendant un an et demi en France et a travaillé pendant un an et demi en Espagne. Il a travaillé pendant un an et demi en Espagne et a travaillé pendant un an et demi en Espagne.

Torbjørn Tolle
44 ans, le plus âgé du groupe. De 7 à 16 ans, il a fréquenté l'école pour sourds. En 1965, il a commencé son apprentissage et a travaillé pour sourds et est en 1980 une grande entreprise pour le travail de 11 classe. Marié à une femme sourde. Trois fils qui travaillent actuellement. Il travaille actuellement en tant que directeur sportif des handballeurs de 1975 à 1979.

Rune Andøe
27 ans, le plus jeune du groupe. Sourds de 7 à 16 ans. Il a fréquenté l'école de 7 à 16 ans. Il a travaillé pendant un an et demi en France et a travaillé pendant un an et demi en Espagne. Il a travaillé pendant un an et demi en Espagne et a travaillé pendant un an et demi en Espagne.

«Zone 2», som avisen het, var i samme størrelse som Aftenposten. Her har vi formynket den siden som handlet om oss og reisen vår.

en fei. Vi er allerede begynt å bli lut lei denne byen hvor alt går så langsomt. Her er det umulig å få fortgang i noe uten bestikkelse.» F.eks. måtte vi betale bare for å få folk til å peke hvilken retning vi skulle gå for å komme fram til riktig adresse.

Denne dagen undersøkte vi også om det fantes noe for døve i Dakar. De siste vi spurte, var postkontoret. Der sa de at det ikke fantes noen ting for døve i Dakar, heller ikke i hele Senegal. Ikke en døveskole, ikke en døveforening, ingen ting! Nå, hvor ble det av de døve der i landet? Hvordan har de det? Hvordan blir de behandlet? Når får vi vite det? (Det lykkes oss ikke å finne ut av det den uken vi var i Dakar.)

Vi tar sjansen og kjører rett mot øst!

«Tåken» lettet litt torsdag 17. juli. Vi tok saken i våre egne hender, og stakk innom turistkontoret. På vårt spørsmål svarte mannen at vi ikke ville få noen problemer med å kjøre til Bamako. «Jeg selv har kjørt dit for 3 år siden med en Peugeot 504,» sa han. Plutselig følte vi oss lettet. . . men kunne vi stole på det han sa? Vel, vi fikk ta sjansen, og håpe det beste. Fluksens dro vi rett til Liberias ambassade og hentet passene. Så bar det til Mali's. Vi krysset fingrene og håpet i vårt stille sinn at det vil gå i orden. Det gjorde det også, men vi måtte ut med 3.715 CFA for visa til Mali. Passene skulle være ferdigstemplet til dagen etter, og i mellomtiden dro vi tilbake til vår faste plass ved havet og moloen. Vi slappet av og kjente svetten renne av oss. Vi bedrev tiden med å lese, tenke, spise og drikke.

I fem-tiden ble vi enige om å dra inn til byen for å møte guiden vår, men Sow møtte ikke opp. Vi stakk innom et supermarked og kjøpte vann og brus, og dro så til en bensinstasjon og fylte opp en dunk med vann. Så kjørte vi og parkerte på uavhengighetsplassen (Place du Indépendance), og som vanlig ble vi rent ned av selgere, og ikke bare det. Svetten piplet frem og rant nedover ryggen så det kilte. Og som vi så ut. Klærne var gjennomvåte, ikke av regnværet, men av kroppsværet. Vi følte oss nokså slappe etter en hel uke med konstant varme. Vi var ikke bare plaget av varmen, men vi hadde også utallige myggstikk. Skulle tro vi hadde meslinger. En mann ved navn «Lurer Alle» var kanskje ikke så lur den kvelden. En selger ville selge et halskjede, og fikk 10 CFA, men forlangte mer. Nei, vi ønsket ikke å kjøpe noe, og han ga ikke pengene tilbake da vi ikke ville ha halskjedet.

Endelig: REGN!!!

Som vanlig rant svetten uavlatelig av oss da vi våknet til en ny morgen, fredag 18. juli. Det var 30° allerede. Deretter hentet vi passene våre hos

Malis ambassade. Visum var innvilget, og det ble kr 85,— å betale for oss tre. Innreisedato: 23. juli. Klokken var 12. Sow hjalp oss med å finne en butikk som solgte moskitonett (myggnett). Der kjøpte vi 2x2 meter myggnett for ca. 30 kroner, og tok farvel med Sow. Før vi dro fra hovedstaden ville vi først veksle inn noen reisesjekker, men da måtte vi vente. Bankene var stengt fra kl. 11.30 til 14.30. Etter kl. 14.30 dro vi for «full fart» mot Kaolack. bare 100 km ute fra Dakar så vi røde og mørke, truende skyer nærme seg — og så var vi midt inne i en sandstorm, etterfulgt av regn — REGN! Regnet la en demper på sandføyen relativt fort. Det var herlig med regn, og vi lot sidevindue være åpne slik at vi kunne «dusje» i regnet, etter uker med sol og svette. Hver dag hadde vi hatt temperaturer over den høyeste temp. som noen sinne har forekommet i Bergen, og om nettene var minimumstemp. vanligvis 28 grader. Selv om vi var i «hvile-stilling», så rant svettedråpene uavlatelig av oss. Klærne ble våte og satt som limt til kroppen.

På veien fra Kaolack til Tambacounda fikk vi en meget stor overraskelse. Det viste seg å være den beste veien vi hadde kjørt hittil i Afrika. Gjennomsnittlig kjørte vi i 85-90 km/t i mørket. Vi hadde fryktet det verste — etter det kartet fortalte. Det var bare de nærmeste km omkring Kaolack at veien ikke var så bra. Det var asfalt, — men med vel-dige «usynlige» humper i veien. Vi holdt på å lage deig av «hotellet»



På vei ut fra Dakar.



Ca. 10 km før Tambacounda parkerte vi for natten.

vårt, som et par ganger overhodet ikke var i kontakt med planeten Jorden.

Landskapet var oversådd med massive termitt-tuer. Da mørket falt på, så vi i billysene at veien var oversådd med myriader av merkelige vesener, ca. 5-6 cm lange. Det så ut som om de hoppet veldig rart, som om de hadde hjul på bakbeina. Vi stoppet ikke for å undersøke hva det var. Vi bare kjørte. Tanken på å få motorstopp her skremte oss. Vi antok at det måtte være en froskeart. Tusenvis av de merkelige skapningene kom under hjulene og laget et ekkelt kliss oppunder skjermene. Dette så vi dagen etter. Ca. 10 km før Tambacounda parkerte vi for natten ved veikanten.

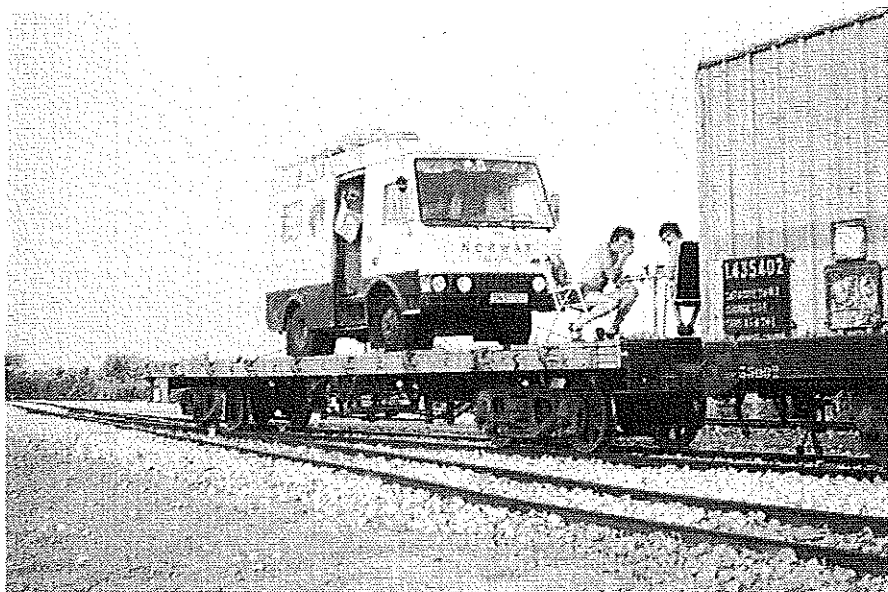
Ikke mulig å kjøre videre fra Tambacounda

Natt til lørdag var det lyn og tordenvær, og regnet pøste ned. Det ble mer behagelig. Vi hadde fått nok av den trykkende heten i Dakar de siste dagene. Vi kjørte videre med Erling ved rattet. Klokken var 08.30, og vi nådde Tambacounda før 09. Der fylte vi opp diesel på tankene, selv om vi hadde mer enn nok til ca. 2 dagers kjøring. Vi ville være på den sikre siden, for vi visste aldri hvor langt det var til neste bensinstasjon.

Ved et vei-skille var det slutt på asfalten, og det var tegn som tydet på at veien videre fra Tambacounda var meget dårlig. Vi så en politistasjon på venstre side av veien. Der stoppet vi for å spørre om veien videre. Politimannen sukket: «Dårlig vei, ufremkommelig, regntid,» — og vi ble rådet til å ta toget. Vel, — vi snudde, fylte mer diesel slik at alle tre tankene ble sprengfulle, og kjørte inn på jernbanestasjonen et stykke borte i gaten. Der ble vi henvist til stasjonsmesterens kontor. Det oppsto nye kommunikasjonsproblemer. Han kunne bare fransk. Vi tydde til blokk og blyant og tegn og fransk ordbok, og det gikk, men først etter at han hadde hatt et lite raserianfall på grunn av språkproblemene. Vi var inne på et slags kontor. Rommet var mørkt og skittent. Stasjonsområdet i Tambacounda var oversådd med møkk og skitt, og var et fritt tumleområde for mennesker og dyr. Det var enorme mengder med fluer. Ingen gidde å gjøre noe for å rydde opp i skitten.

Reddet!

Vi spurte etter en plattformvogn til bilen vår. Vi skulle til Bamako. Da lysnet det litt for stasjonsmesteren. Han ba oss følge med. Der — på et sidespor — sto det en enslig plattformvogn. Hurra! Turen videre var reddet. Erling ble med ham tilbake for å ordne opp. Omsider var alt i orden, og vognen ble flyttet inn på et endespor på området. Et blikk på



Middag på plattformvognen.

RECEPISSE A REMETTRE AU DESTINATAIRE

(B)

200.000 Blocs. — Imp. Chemins de Fer Tléts - 12-66

21-07-80		WAGONS-COMMERCE				TIMBRE A DATE (Gare destinataire)	
		Numéro des wagons L. 7.730.303		EXPEDITION N° 1735 du 21-7-80			
Gare expéditrice Gamba		Gare destinataire Bamako		Destination définitive			
Destinataire : ERLING JACOBSEN Bkt					PORT PAYE (1)		
Expéditeur : ERLING J. à Gamba. Cda					PORT DU		
A livrer en Gare — à domicile — sur embranchement — sur voie des Ports (1)							
Tarifs demandés : Pièces jointes :							
MONTANT du DEBOURS							
MONTANT du REMBOURSEMENT							
DATE DE REMISE : 19-7-80 DELAIS DE TRANSPORTS :							
Chargement par : sur : Scept				Déchargement par : Just			
Marques et numéros	Nombre	Nature de la marchandise	Poids réel	Poids taxé	Tarif	Prix par unité	Décompte
1130.303	1	Vehicule F.A.T. SONE-SF.708	3 200	3 200	PV3	42602	13.635
		C. F. M. GARE : Marchandises Payé le : 24 JUL 1980		Mali		263.730	159010
PORT PAYE		DEBOURS		DROITS sur rembt.		REMOURSEMENT	
13.635		13.635		159010		159010	
				263.730		263.730	
<p>NOTA. — Les indications du présent récépissé en ce qui concerne les prix et les délais s'engagent le Chemin de fer et le public qu'autant qu'elles sont conformes aux conditions des tarifs homologués. Il convient pour éviter des difficultés que toute réclamation soit accompagnée du récépissé de l'expéditeur, si le transport a eu lieu en port payé, ou du récépissé au destinataire si le transport a eu lieu en port dû.</p> <p>(1) - Rayer les mentions inutiles.</p>							
ARRIVAGE DU				STATIONNEMENT			
				FRAIS TAXES AU DÉPART			
				REVIS			

Togbilletten var i format 30 x 22 cm. Her kan vi se at bilens vekt ble oppgitt til 3,2 tonn, som var det vi trodde. Senere, da bilen ble veid på automatisk bilvekt på fergeterminalen i Danmark, veide den over 5 tonn!

skinnegangen, og herregud, for noen skrale greier. Torbjørn kjørte bilen opp på plattformen, dirigert av Erling. Begge var uhyre nervøse, fordi vognen så dårlig og råtten ut, og plattformen som arbeiderne la ned mellom vognen og rampen, så ut som om den skulle falle ned nårsomhelst. Bilen ble bundet fast med armeringsjern. Mange hjelpsomme hender engasjerte seg, og vi betalte dem litt. Omsider var alt ordnet og bilen surret fast. (Utgifter i denne forbindelse: Kr 340,— for billett, kr 12,50 for å få billetten utskrevet (!), kr 52,— for å kjøpe ståltråd til bruk for å feste bilen til plattformen, og kr 100,— for hjelp til å få bilen festet til plattformen.)

Vi hadde en lang reise foran oss med toget. Bamako var mellom 800-900 km borte i østlig retning, og det gjaldt å være godt «skodd» for alle eventualiteter. Resten av dagen gikk med til ikke å gjøre noe annet enn å svette, og jakte på fluer. Vi kokte oss også spansk fiskesuppe, som slett ikke var god. Men da vi var sultne, og ikke gadd lage noe annet, spiste vi det opp. Klokka 19 om kvelden kom toget vi skulle med. Vi ble koblet til, og dermed var vi klar til avgang. Men det varte og rakk, og kl. 21,50! Bamako! Her kommer vi!

Toget begynte å rulle. Og det ble innledningen til et mareritt. Toget ramlet voldsomt og stanget hit og dit. Skinnegangen var mye smalere enn på Norges Statsbaner. Vi målte til 1 meters bredde (ca. 1,40 m i Norge). Ikke bare var skinnene smale, men de var også mye slitt. Enkelte ganger når toget sto i ro, gikk vi ut og studerte kontakten mellom hjul og skinner. Ofte var avstanden mellom skinnene 2-3 cm bredere enn hjulavstanden. Dette førte til at det bare var 1-2 cm av det ene hjulet som hvilte på skinnen! Det var nok forklaringen på de mange avsporingene vi så langs linjen.

Hvor lenge skulle vi være på stasjonen i Goudiry?

Søndag 20. juli skjedde det omtrent ingenting annet enn at vi kjedet oss, spiste, og svettet om kapp hele dagen, som var turens nest varmeste hittil med 37°C i skyggen. Dassen vår var full. Rune tømte dassen sist, i Dakar, natt til den 16. juli. Nå måtte noen tømme den. Det ble Erlings oppgave, og han tømte kloakken vår mellom godsvoignene (etter noen timer var det nesten ingenting igjen der; solsteken gjorde visst jobben).

Vi hadde ikke lyst til å gjøre noe. Det var for varmt. Ikke spilte vi kort, slik vi daglig gjorde på campingplassen i Tanger. Det var heller ikke behagelig å sitte i ro. Svettedråpene rant overalt på kroppen. Det kilte i ryggen. Vi pratet bl.a. om hva det første vi ville gjøre når vi kommer hjem til Norge var. Jo, — spise en haug med is, — drikke mye iskald melk, og dusje i iskaldt vann. Vi hvilte, pratet, var ute på plattformen.

men og studerte den lille landsbyen like ved. Om kvelden vasket vi oss grundig alle sammen. Hvor lenge skulle vi egentlig stå på denne stasjonen? tenkte vi. Vi hadde da vært i Goudiry i 19½ time.

Plutselig oppdaget vi at det lekket fra alle 3 diesel-tankene! Men det gikk snart opp for oss at det skyldes varmen. Også diesel utvider seg i varmen. Den trengte seg ut gjennom lokket oppå tankene. Derfor var det ikke noen fare på ferde, men vi tørket det vekk for å unngå brannfare.

Ingen kunne fortelle oss når vi skulle videre

Natt til mandag ble vi vekket av kraftige støt. Et lokomotiv strevde med å sette opp en ny togrekke. Vi kom ikke i gang igjen før klokken ble 9.45. Denne gangen kjørte det ikke særlig fort. Toget slingret fram og tilbake, og plutselig følte vi et kraftig dunk. I brøkdelen av et sekund så Torbjørn at noe ble slengt bort og trillet nedover skråningen. Neimen — var det ikke et dyrehode? Og samtidig føltes det som om noe kom under vognen. Toget saknet farten og stoppet. Lokføreren hoppet av og gikk bortover langs vognene og tittet under. Det samme gjorde Rune. Ved midterste vogn stoppet lokføreren opp og krabbet under, og begynte å hale og dra i noe. Frem kom en blodig og maltraktert ku. Hodet manglet. Det var et makabert syn. Deretter ramlet toget videre. Gjerde langs linjen fantes ikke. Var de så likegyldige med sikkerheten på denne jernbanen? Hva kunne komme til å skje senere?



Hvor lenge måtte vi vente på lokomotivet? Her i Kidira.

Vi ble bare ført til Kidira, og hensatt på et sidespor. Lokomotivet forsvant. Hvor lenge skulle vi bli her da? Et skikkelig svar på dette spørsmålet fikk vi aldri. Kidira er ved grensen til Mali. En uniformert politimann hentet oss til kontoret sitt et stykke unna. Der ble skjemaer utfylt og passene stemplet. Alt var i orden. Vi spurte når toget skulle fortsette. Han sa at vi visstnok skulle videre ved 20-tiden. Det hele virket så ubestemt. Alt var likesom bygget på antakelser. Vi fikk vente og se.

Sent om kvelden ble vi koblet til lokomotivet, og som vanlig som første vogn. Klokken var 21.05. Før det ble vi spurt om vi tillot at last og passasjerer fikk benytte plassen foran og bak bilen. Det var ikke noe i veien for det, men enden på visa var at det ble lempet på så mye at det så rent nifst ut. Mange negre satte seg oppå. All tilgjengelig plass ble utnyttet, med stor fare for liv og lemmer. Bilen vår fikk også en hard medfart. Foran og bak bilen oppsto det «skrubbsår» på lakken. Så var vi på vei til Kayes. Når kom vi fram?

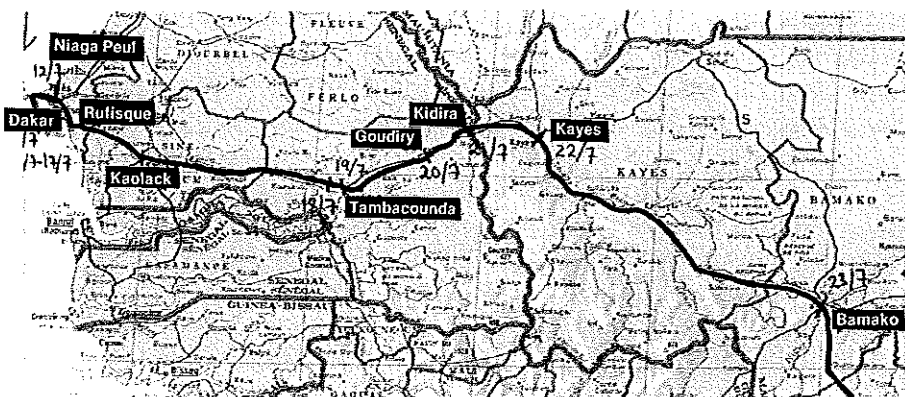
Tyveri løste problemet med «stinkbomben» vår!

Tirsdag 22. juli ble en lang, lang og varm dag på stasjonen i Kayes. Vi fordrev det meste av tiden med å se på hvordan de drev og skiftet på vognene. Varmen var til tider nesten utholdelig. Solen sto som vanlig i zenit midt på dagen. Det var lite skygge å se. Vi oppholdt oss mye mer enn vanlig i bilen. Vi rigget opp campingbordet og stolene bak bilen på plattformen utpå dagen. Det var også mange nysgjerrige som kom og gikk for å se hvilke merkelige skapninger som holdt til på en plattformvogn. Det var ikke så rent få som spurte om å få det ene og andre. Noen kom også i sin fineste stas, med blick som fortalte mer enn ord, men for så å bli skuffet og forsvinne. Det var ikke lett å være oss heller, vi ville gjerne gi dem alt vi hadde...

En boks med gjær som var kjøpt i Tanger var nå blitt svært ubehagelig for oss. Den stinket voldsomt. Da vi åpnet boksen, fant vi gjæren i flytende tilstand, mens den luktet død og fordervelse. I påvente av en god idé om hva vi skulle gjøre med den, satte vi den i døråpningen i bilen. I et ubevoktet øyeblikk ble den stjålet. Stakkars dens om stjal «stinkbomben» vår! Hvilket sjokk vedkommende fikk når han åpnet den!

Vi ble lur, men en gang var nok

Kl. 02 natt til onsdag begynte toget å røre på seg igjen. Vi var på vei til Mahina. Der ble det et forholdsvis kort opphold, heldigvis. Vi fortsatte videre til Toukoto, og ble skjøvet inn på et sidespor. Nå igjen! Når vi



Ruten vår fra Dakar til Bamako (19-23/7 med tog).

skulle fortsette, var uvisst. Vi likesom klamret oss til håpet om en snarlig fortsettelse.

Jernbanen fra Dakar til Bamako må engang ha vært Frankrikes stolthet her i Vest-Afrika. Det var tydelig å se at det har vært lagt mye arbeid og penger ned i dette. Det fortalte restene om. I dag er alt uhyggelig forfalt. Det var omtrent bare skinnene og togsettene igjen, og de var knapt nok brukbare. På et annet sidespor vis å vis oss sto det et havarert togsett. Det talte sitt tydelige språk om vedlikehold og stell av jernbanen. Lenger framme så vi to steder togsett som nylig hadde sporet av. Det ene hadde havnet i en elv langt nedenfor, og var tydeligvis helt ubrukelig. Vi havnet tilslutt i Bamako kl. 22,30, etter å ha vært på farten i 21 timer.

Veien som fulgte jernbanelinjen fra Kayes til Bamako var i elendig forfatning, flere steder så det ut som et myrfelt, ellers var denne grusveien svært ujevn. Landskapet var grønt og rikt på trær.

Dagen ga oss nye erfaringer. I Toukoto kom togføreren og sa at vi måtte betale personbillett. 5000 Mali-franc (kr 125,—) for tre. Vi så gjorde, men fikk ikke noen billett. Merkelig, tenkte vi. Ble vi lurt for penger? På neste stasjon ble det mannskapsbytte. En ny mann kom og forlangte billett. 14.000 MF ville han ha. Og da gikk det opp for oss, lureri! Da fikk han merke hvordan det er å sette seg opp mot store og sterke Ola Nordmann. Vi kjeftet og slo i bordet. Trusel om politi skremte oss ikke, så fyren ga seg. Siden så vi ikke mere til ham. Senere så vi at folk som satte seg på vogna vår, betalte til togføreren. En annen av lokomotivmannskapet som senere så opp på oss, flirte og ristet på hodet og knipset med fingrene. Tydeligvis var det med tanke på lommepengene til togføreren — «svarte penger».

Bilen vår ble ikke frigitt før 12 timer etter ankomsten til Bamako

Torsdag 24. juli var en fin-fin dag for oss. Det øste ned. Ja, det regnet og lynte og tordnet, og vi ble våte til skinnet. Det ble enda en natt til på plattform-vognen, og vi holdt på å miste tålmodigheten for alvor.

Formalia fikk vi ordnet et stykke unna i et såkalt lagerskur, hvor det var et slags kontor. Vi spurte om når vi skulle få bilen av vognen. Noe tidspunkt kunne de som vanlig ikke angi. Snart, utpå dagen, eller noe sånt. Først måtte vi betale for reisen fra Kidira (grensen) til Bamako. På papiret fra Tambacounda sto det oppgitt at vi skulle betale 263.000 Mali franc. Vi var innom banken og hevet beløpet. Det tok hele to timer å få det ordnet og det var en papirmølle uten like. Ute av banken pøsregnet det. Tilbake til jernbanestasjonen kom vi etter å ha ventet en stund til det verste var over. Personene på jernbanekontoret moret seg litt med oss. De sa at beløpet på billetten var feil, og ba oss gjette hvor mye det egentlig kostet. Vi begynte å frykte at de vil ha mer, mye mer, og at det vil bety en tur til banken igjen for å heve mer penger. Men det før en lettelsens sukk gjennom oss tre da det viste seg at billetten bare kom på 159.000 (1.988,—) Malifranc, og ikke 263.000 (kr 3.285,—). Etter at så mange hadde prøvd å snyte oss for penger, hellet vi til den tro at det kunne være en form for utpressing. For en snedighet. Hva skulle vi gjøre med de overskytende pengene, hele 104.000 M.F. (kr 1.300,—)? Vi håpet å treffe på en bank underveis ut av landet, men hellet var ikke på vår side. Nabolandene ville ikke ta imot Malifranc. Det visste vi fra før. Vi måtte altså bruke dem opp i Mali. Vel, vel, vi bestemte oss til å forsyne matlageret vårt med ekstra tilskudd. Vi oppholdt oss i bilen, og langt om lenge kom endelig et lokomotiv og skjøv vognen vår inn til avkjørselrampen. Det kostet oss 16.650 M.F. (210,—) å få bilen av. Nok en gang var det altfor mange hjelpsomme hender, og alle ville ha ditt og datt. Endelig var vi fri fra den irriterende jernbanevognen. Nå bestemte vi farten selv.

Afrika var i sannhet «lite»: Vi møtte Chaillet igjen!

Deretter så vi etter veien ut fra Bamako i retning Bougouni. Og mens vi gjorde det, så vi plutselig franskmannen mr. Chaillet og hans landrover i Bamakos sentrum! Det ble et gledelig gjensyn. Han og hans kone hadde kjørt nordover forbi Nouackhott, østover mot Kiffa i ørkenen og sørover forbi Kayes til Bamako. Han fortalte at veien fra Kayes til Bamako var svært dårlig og at det var bra vi tok toget. Selv kjørte han i sand langt utenfor alfarvei. Enda engang lykkønsket vi hverandre for videre reise...

Det var ingen skilt som kunne fortelle oss veien til Bougouni mot sør. Vi spurte derfor om veien, men ikke alle kunne lese eller forstå kartet. Vi kom ut ved egen hjelp, kart og kompass og gjetninger. Vi kjørte feil en gang, ellers gjorde vi alt rett!

Vi oppdaget etterpå at vi var på riktig vei, takket være kompasset. Utenfor hovedstaden fant vi endelig et retningsviser-skilt med sort tekst på hvit bunn som viste vei til Bougouni. Underveis var det satt opp skilt som viste antall kilometer igjen til Bougouni. Slike skilt var forsynt med hvit tekst på blå bunn.

Like etter Bamako krysset vi Afrikas nestlengste elv, Niger. Vi stoppet et sted for å kjøpe brus. 1/3 flaske Fanta kostet 150 MFA. For 5.000 MFA (kr 62,50) kunne vi få 33 flasker. Men pant kom i tillegg: 50 MFA ekstra pr. flaske. Altså skulle det bli 5000 MFA : 200 MFA blir 25 flasker. OK, sa selgeren: Det koster 150 MFA pr. flaske, og 150 MFA i pant for hver! Merkelig form for moderasjon, syntes vi. Vi takket nei og kjørte videre. . . Kort etter Bougouni stoppet vi for natten.

Veien var delvis asfaltert, men ikke særlig bra. Asfalt-dekket var avspist og sterkt skadet av regnværet. Det vekslet mellom grus og asfalt. Støtdemperne fikk mye å gjøre den dagen.

Vi ble populære på grensestasjonene

Neste dag begynte med at Torbjørn tømte dass utenfor Bougouni. Kl. 9,35 startet vi kjøreturen. Da vi kom til Sikasso etter å ha kjørt en forholdsvis bra asfaltvei var vi innom et supermarked for å bruke opp Mali franc som vi hadde. Etter to turer innom samme butikk, var ikke halvparten av Mali-pengene brukt opp en gang. Vi kjøpte 8 store syltetøyglass, jordbær og ferskener, en mengde brusflasker, kjeks, et par likørflasker, tørrmelk m.m. Det snoket ikke så få negre omkring oss og utenfor bilen. Selv i butikken ble vi passet godt på av betjeningen.

Et sted vi kom til i Mali, var det en bom over veien. På bommen hang det en nyslaktet høne. De som vokter disse sperringene var meget forskjellige. Noen satt bare ved hytteveggen og vinket oss forbi. Andre forlangte at vi skulle «krype» for dem, dvs. vise dem passene på en ydmyk måte, samt vise alle mulige andre papirer vi tilfeldigvis måtte ha framme. Hvis disse var på norsk, ble de litt mistenksomme og spurte hva det var. Når vi skrev på engelsk hva det var, nikket de og lot som om de forsto. Sannsynligvis kunne de ikke engelsk.

Fra Sikasso kjørte vi på en god asfaltvei til grensebyen Zegoua i Mali. Passkontrollørene der oppdaget merkelig nok ikke at vi ikke hadde stemplet *inn* i Mali.

Like etter kom vi til Pogo, grensestasjonen i Elfenbenskysten. På tollstasjonen var det lang kø. Rune stilte seg i køen, som den eneste hvite. Da funksjonæren fikk vite at både han og de to andre i bilen var døve, vakte det oppsikt. Igjen ble vi gjenstand for oppmerksomheten. Rune ble dirigert forbi hele køen. Bilen ble inspisert, og det knuste TV-apparatet og to av fotoapparatene + en kikkert ble notert opp i Carnet. Carnet ble deretter fort undertegnet og stemplet. De andre i køen fikk vente, de hadde visst ikke noe imot det. Så var det immigrasjonskontoret (politiet). Det var fire kraftig berusete politimenn vi møtte der. De var snakkesalige og prøvde å hjelpe oss å fortelle hva som sto på innreise-papirene, som dessverre bare var på fransk. De klarte det fint med det tegnspråket de brukte. Etter at vi hadde utfylt papirene, og vist fram passene våre, ville de se på bilen. Det førte til at de tigget om å få ditt og datt, men ingen fikk noe.

Et forferdelig vei-mareritt begynner

Nå var det slutt på asfalten. Det stemte med kartet, og ifølge det skulle det bli ca. 100 km grusvei. Det ble en lang vei. Farten var lav, ca. 15 km/t, på grunn av «vaskebrettene». Det var ikke tid til å slappe av for noen av oss. Vi prøvde å hjelpe hverandre med å passe på at vi ikke kjørte på den verste delen av veien. Og vi skiftet om å kjøre hver 15-20 km. Rattet ristet utrolig kraftig hele tiden og det var flere ganger såvidt vi kunne holde i det. Gearstangen spratt ofte tilbake til fri-gear av seg selv. Det var tydelig å merke at støtdemperne nå var ubrukelige. Inne i campingbilen var gulvet overfylt av saker og ting som hadde ramlet ned



Det var vanlig å finne veltede og utforkjørte lastebiler mellom grensestasjonene.

under kjøringen på vaskebrettene. Verdifullt utstyr hadde vi bundet fast på forhånd. Landskapet forandret seg noe. Fra de flate savannene i Mali med høyt gress, ble det nå mer og mer skog.

Før vi kom til Ferkessedougou fylte vi diesel med håndpumpe. Det tok lang tid å fylle opp den ene tanken vår, for hvert pumpeslag gav bare ½ liter.

I Elfenbenskysten var det mer vanlig å bli møtt med toll- og politikkontroll både før og etter passering av en by/landsby enn i Mali.

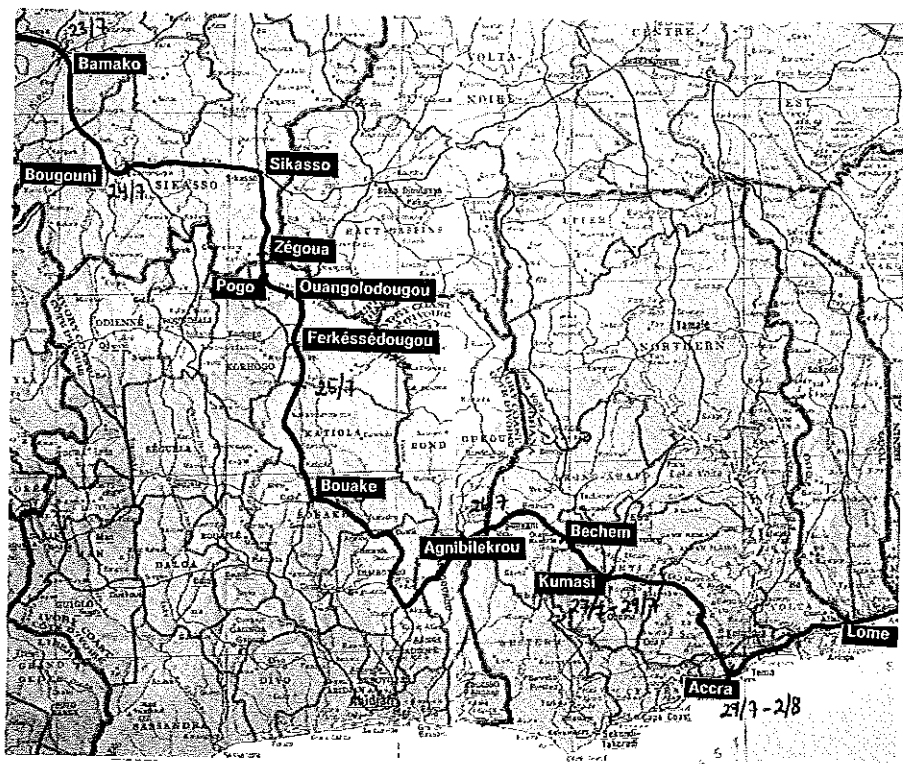
På slike steder skulle som vanlig både pass og carnet saumfares av politiet, og kommunikasjon foregikk også her på tegnspråket. I Ouangolodougou ble vi usedvanlig populære. En av betjentene trodde ikke sine egne øyne at her var tre døve som alene kjørte ut i verden. Han måpte stort og lenge. På grunn av ham ble vi gjenstand for stor oppmerksomhet. Han skrek ut om oss til alle som var tilstede. Folk kom strømmende til for å se oss. For dem var det kanskje en sensasjon å se det faktum at det også var mulig for døve mennesker å klare seg alene ute i verden. Heller ikke trodde de vel det var mulig for døve å kjøre bil, og attpåtil en stor bil. Politiets lille tvil om oss og våre papirforhold ble nok gjort grundig til skamme. Vi hadde alle papirer i orden, og ble ønsket en god tur videre.

Etter 100 km på vaskebrett, var det fortsatt like slitsomt å kjøre — helt til Ferkessedougou. Tilsammen 141 km elendig vei med 7-8 timers kjøring. Det vanligste syn på veien var en mengde lastebilvelt. Det var en som nettopp hadde kjørt utfor. Sannsynligvis var noen skadet. Men da det var mange folk til stede, stoppet vi ikke. Ellers var denne veistrekningen dominert av tungtrafikk, som kjørte med faretruende fart.

«Dere må i fengsel»

Ifølge kartet skulle veien sørover fra Ferkessedougou være asfaltert. Vi gledet oss til å komme oss ut av veielendigheten. Det var blitt mørkt. Ved bygrensen til Ferkessedougou var det varselskilt om politikontroll. Torbjørn kjørte, og da vi ikke kunne se noen gi signal om at vi skulle stoppe, kjørte vi videre, fremdeles på dårlig vei. Med ett kjørte en politimann forbi oss, stanset og gjorde tegn om at vi skulle følge ham tilbake. Vi snudde og stoppet ved kontrollposten. Torbjørn ble igjen for å passe bilen, mens Erling og Rune tok med seg diverse dokumenter til kontoret. Der satt en gretten politimann, påfallende lik Idi Amin, med et eple i hånden og tygget. Han begynte å snakke. Vi viste ham notisblokken hvor det sto på engelsk at vi bare kunne *skrive* engelsk, og vi ba ham skrive til oss på denne blokken. Han skrev: «I speak only French.» (Jeg snakker bare fransk.) Så snakket han i vei med eplebiter i

munnen. Vi forklarte med tegn at vi ikke kunne høre, og vi håpet at politimannen ville bruke en annen kommunikasjonsmåte enn å snakke. Han gjorde store øyne og spurte om vi var døve... Yes... Så sa han med klare tegn: Døve har ikke lov å kjøre bil her i landet! Dere må i fengsel! Erling og Rune oppfattet det. De så på hverandre: Mente han det?? Vi visste at døve ikke hadde lov til å kjøre bil i en del afrikanske land, men... Vi hadde selvfølgelig internasjonalt sertifikat å vise til. Politimannen gjorde om og om igjen samme tegn: hendene lenket. Han likte å bruke dette tegnet, og han så tilfreds på oss. Var det alvor, eller ventet han at vi skulle gi ham bestiktelser for å slippe fengsling? Ville han prøve å skremme oss til å gjøre noe galt? Skremme oss til å rømme fra «lovens lange arm», slik at de kunne ta oss og fengsle oss for «flukt fra politiet»? Nei, vi var i et land, langt fra de trygge retts-systemet i Norge, i et land hvor mye rart kunne skje, også urett mot de ærlige. Man kunne aldri vite hva slike folk ville finne på. Vi fikk så en idé. Vi viste avisartikkelen om oss på fransk, som var kommet ut i «Zone 2» i Dakar 16. juli. Politimannen leste, fremdeles med eplet i hånden. Så



Ruten vår fra Bamako til Accra.

satt vi der rolig og ventet. Etter å ha lest avisen, kastet han den fra seg, og fortsatte å tygge på eplet mens han glodde ut i mørket. Vi sto rådvil-
le en stund, men så dristet vi oss til å samle sammen papirene våre og
gå. Intet skjedde etter det...

«Dere må snu!»

Også da vi kjørte ut av Ferkessedougou, ble vi igjen stoppet. En politi-
mann så på passene våre, og ristet på hodet. Han kunne ikke se at de
var stemplet ved innreise til landet! Ja, det var de ikke, og vi prøvde å
forklare at vi passerte Pogo og hadde skrevet innreisepapirer der.
(Nordmenn behøver ikke visum for å komme til Elfenbenskysten.) Nei,
vi måtte snu og kjøre tilbake, sa han bestemt. Tanken på den elendige
veien tilbake; nei, vi ville ikke dit, og aller minst møte den samme galnin-
gen som truet oss med fengsel. Kanskje han ville vite hvorfor vi skulle
tilbake, og evt. finne en fin grunn til å fengse oss — for ulovlig opp-
hold i landet uten synlig bevis for å ha passert grensen. Så kom idèen:
Carnet-dokumentet var stemplet i Pogo, og det ble vist for politiman-
nen. Han godtok det og lot oss fortsette. Veien videre sørover var før-
steklasses asfalt. Et stykke lenger borte, ved Ngoloudougou, parkerte
vi for natten.

— Havner vi ikke i fengsel i dag, kommer vi vel dit i morgen, var
kveldens sluttreplikk.



God vei og frodig landskap etter Ferkessedougou. Her ved Angoakro.

Igjen fikk vi ordre om å snu

Lørdag 26. juli Kl. 06,45 kjørte vi videre. Morgenfrokosten ble mager. Matlyst hadde ingen av oss. Med alle erindringene i frisk minne fra i går, forlot vi Ngolodougou med en viss nervøsitet. Vi håpet å klare distansen helt til grensen til Ghana, og enda videre, hvis vi fikk slippe de lange og møysommelige toll- og politikontrollene. For sikkerhets skyld gjemte Rune adressen og telefon-nummeret til den norske ambassade i Abidjan under trusen, i tilfelle noe skulle skje.

Vi satte opp farten, da veien viste seg å være meget bra. Men vi syntes at vi merket på bilen at den ikke var som den skulle være. Vi stoppet ca. 5 min. utenfor tettbebyggelsen. Bilen måtte smøres. Løse skruer ble oppdaget på manifolden, som skyldes den voldsomme ristingen på vaskebrettveiene. De ble strammet til. Ved veikanten var det høyt gress og ville vekster. Det var derfor lite lystelig for Erling å krype under bilen for å smøre hjulopphenget. En slange kunne dukke opp. Men Erling var et mannfolk av rette slaget. Uten å kny, fikk han kjeledressen på seg i en fart. Rune og Torbjørn holdt vakt. Bilen ble smurt, og da vi var på farten igjen, merket vi at «Hotell Norge» hadde normalisert seg. I Katiola måtte vi stoppe for politikontroll. Og det ble også den vanskeligste vi måtte gjennom. Det ble igjen oppdaget at passene våre ikke var stemplet ved innreise hos Commisairat de Police i Pogo. Politiets unn-



Ved Agoua i Elfenbenskysten.

latelse kunne medføre at vi måtte kjøre helt tilbake, hele 318 km, hvorav 141 km på dårlig vei. Politimannen forlangte at vi skulle snu for å få stemplet passene i Pogo. Carnet som var stemplet, hjalp ikke her, men etter en tids om og men, og norsk snedighet, forhalings- og utmatelseskunst gikk han seg, og ba oss dra. Vi ble klok av skade, og sa til oss selv at heretter skulle vi passe på at alt ble stemplet. Hvis noen unnlot å gjøre det, skulle vi forlange. Politimannen i Katiola sa at vi ville få problemer ved utreise av landet, og det gjorde oss betenkte.

Vi diskuterte endel om hva vi skulle gjøre hvis vi ikke fikk komme inn i Ghana. Vi ble enige om å prøve å komme til Abidjan, eller varsle den norske ambassaden hvis alt så håpløst ut. Var det klokkest å forhåndsvarsle, mens vi ennå var «fri»? Vi ble enige om å vente og se.

I den oppståtte situasjonen ville vi unngå alt som het trøbbel.

Det kan nevnes at politifolkene ved grensepasseringen i Pogo, ikke var helt edru. Det luktet av alle. Det som slo oss var at en av dem hadde sterkt utvidete pupiler. Brukte han narkotika? Kanskje deres sløvhets gjorde at de glemte å stemple passene våre?

Inn i tropisk regnskog

Da vi kom lenger sørover, ble vegetasjonen betydelig forandret. Det ble frodigere vegetasjon. Det var som å kjøre gjennom en grønn tunnel. Vi



Gress i den sørlige del av Elfenbenskysten.

kom inn i tropisk regnskog. Fra Bouake og helt til Anniasue var det ingen kontroller, en strekning på hele 319 km, men etter dette ble det kontroll gang på gang. Det var 4 kontroller på 1 km — toll-, politi-, militær og en som vi ikke forsto hva var. Til vårt hell ble stempel-forglemmelsen ikke oppdaget. På siste utpost til grensen ble vi igjen stoppet av en observant polititjenestemann. Han ba oss dra tilbake til Agnibilekrou til Commisariat de Police for å få passene stemplet for utreise fra Elfenbenskysten, hvilket vi gjorde. Der ble det glemte stemplet ikke oppdaget, uviss hvorfor. Rune påsto spøkende at det var fordi politimannen var skjeløyd etter middagshvilen.

Om vei-forholdene kan vi fortelle at fra Ferkéssédougou til M'Bahiakro var det to-felts vei med god asfalt. Derfra var det også god asfalt-vei (uten midtlinje) gjennom tropisk regnskog, til Agnibilekrou, men med flere bakker og svinger. Fra Agnibilekrou til Takikroum var grusveien bra, langt bedre enn veien mellom Pogo og Ferkessedougou. Vei-en fra Bouake til Akoupé var merket A-8.

De overvunnede vanskelighetene ble feiret i «ingenmannsland»

Om natten sto vi parkert 5 meter fra Ghana-grensen. Bommen var stengt for natten, og bak oss var det også en bom som sperret. Altså sto vi midt i ingenmannsland. Sitat fra dagboken: «— To av oss koser seg med ei flaske D.O.M., mens den tredje får hard mage av sine «bønner» (en boks med bønner). Torbjørn og Rune har spist spinatsuppe, mens Erling ble kvalm av lukten.

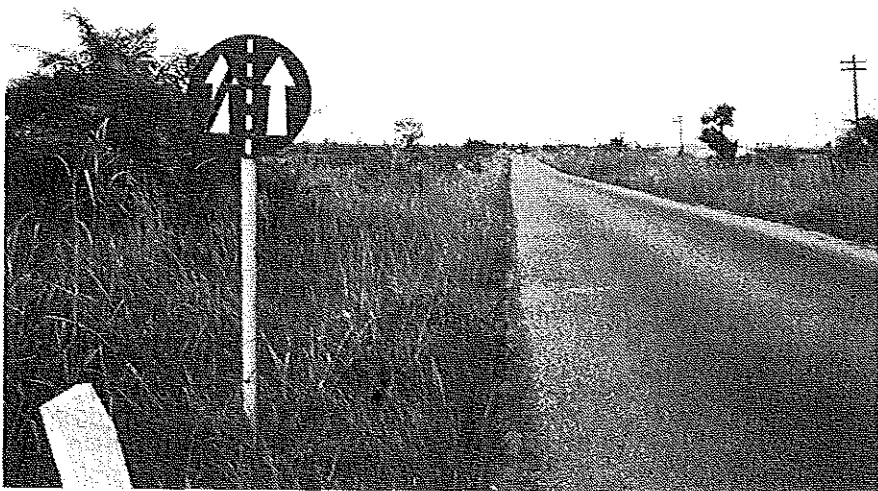
Fra dagboken: «Oh så man kan ze, ditte er shreibt at trei füllen Norweger, Tvo fylt oppav salig jomfru Benedictine — Og denn trettje som vannligt full av latter och bringebærshaft. Førsten have jei hvert på Petter — gründet Grønsåpa. Synet gjorde att: Først skeit jei, så dreit jeg. Så hadde jeg avføring, og til syvende og sidst ble det anale utskeielser. Hvis nogen polizei sier at her lykter alkohol, vitser vi han dassen. Deri er mye ildvann.»

Når man snakker om sola, så skinner den

Fra dagboken, dagen etter: «En gang altfor tidlig på morgenkvisten våknet en utslitt nordmann, og fant to tømmermenn. Samme mann fant døra til Petter sperra av en bedugget mannsperson midt på natten. Mannen ble ryddet av veien etter mye om og men.»

I åttetida la to våghalser i vei for å ordne formalia i Ghana. Den tredje ble forlangt utlevert. Etter en forholdsvis nøyaktig, men glatt pass og tollkontroll, var det militær kontroll. Der fikk vi nok en gang bekreftet det gamle ordtaket «når man snakker om sola, så skinner den». Kvel-

den før hadde vi nemlig snakket om at vi ennå ikke var blitt avkrevd førerkort og forsikring. Det første militæroffiseren spurte om, var førerkort. Vel, vi kom gjennom der også, så fikk vi lov å ta bilen inn på Ghanesisk territorium, og ble henvist til å parkere utenfor militærbua. Der fikk vi se hvor gale enkelte militære kan være. Der var det en som oppførte seg en smule dyrisk. Han prylte opp en mann som vi ikke kunne se hadde gjort noe galt. Etter noen minutters observasjon fikk vi lov til å dra videre. Neste kontroll kom etter ca. 10 km kjøring. Samme: Førerkort. Så kom bomben som fikk svetten til å piple frem på pannen: Spørsmål: Har dere ordnet med forsikring? Svetten rant, og Erling prøvde en oppklaringsrunde. Men politimannen spurte nok en gang om forsikring. Da ba Erling om forsterkninger, og grønt kort, i tilfelle... Så skjer det utrolige — grønt kort, som faktisk ikke gjelder i Ghana, blir umiddelbart godtatt. Han var blid og fornøyd, og ba oss om å peke på datoen og nummeret. På veien nedover til Kumasi og Accra kom vi opp i flere kontroller. Alle var blide og fornøyde, kanskje mest fordi at den første politimannen vi traff ville ha vår adresse, og brevveksle. Og da vi viste frem denne delen av boka, fikk vi de etterfølgende politimennenes adresser, og ønsker om god tur videre. Det var litt av en overgang fra «Aminene» i Cote d'Ivoire!



4. august 1974 gikk den tidligere engelske koloni, Ghana, over til høyrekjøring. Dette skiltet gjør bilistene oppmerksom på at de ikke skal kjøre på venstre side av veibanen.

Mange livsfarlige slanger rundt oss?

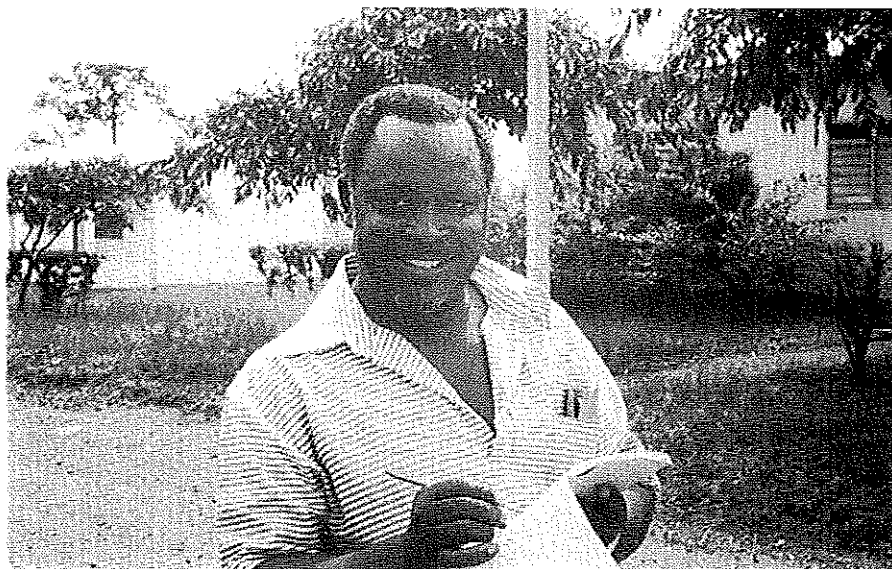
Det var ergerlig å oppdage at kart og vei ikke stemte overens. Grusveiene var meget bra, men de tykke røde strekene på kartet, som skulle bety gode asfaltveier, viste seg iblant å være noe i likhet med månekratere. Aldri har «Hotel Norge» vært mer plaget. Det ble en dreining uten like på rattet. Vi måtte kjøre i siksak hele tiden! Vi klarte bare litt over 200 km denne dagen, tross asfaltvei hele tiden. Noen kilometer før byen Bechem så vi en sort «tråd» gli over veien. Erling dreide på rattet for å treffe hodet på slangen. I speilet så han at det ble blink. Vi fikk senere vite at det var en «Puff Adder», en av verdens giftigste slanger.

Den første døveskolen oppdages

Like etter slangedrapet kjørte vi gjennom byen Bechem. I utkanten av byen så Torbjørn et skilt. «Jeg synes jeg så at det sto *School for the deaf*» på skiltet,» sa han. Rune husket at det var døveskole i Bechem. Alt-så snudde vi for å sjekke. Det sto faktisk *døveskole* på skiltet, som var nesten usynlig i gresset. Vi kjørte langs en smal sti og kom fram til en stor åpen plass. Dette kunne vel ikke være døveskolen, tenkte vi. Men så kom en mann som vi spurte, og han svarte at dette var døveskolen. Han vinket og gjorde tegn til at vi skulle følge ham. Vi fulgte ham til et hus i utkanten av området. Der fikk vi hilse på skolens bestyrer, George Okai Tetteh. Dessverre hadde elevene 2 måneders ferie, som hadde begynt 3 dager i forveien!

George O. Tetteh var i Bergen i 1966, og han hadde besøkt Andebu, og Hjemmet for Døve i Oslo i 1972. Han kjente dr. Terje Basilier fra møte i Fredericia i 1965, så i Stockholm i 1970, og sist i 1972. — «Meget flink mann,» sa Tetteh. Han visste ikke at dr. Terje Basilier var død, og ble lei seg da han fikk vite det. George O. Tetteh hadde fått sin utdanning i Fredericia 1964-66, — og han hadde senere gått på København lærerhøyskole. Der var derfor ikke rart at mye av systemet på døveskolen var meget likt det skandinaviske.

«School for the deaf and hard of hearing» i Bechem startet i 1969 med 35 elever. Nå har skolen 175 elever og 21 lærere. Elevene kommer fra Brong Ahafos Region, som har 2½ mill. innbyggere. (Hele Ghana: 10 mill. innb.). Den største døveskolen i landet finner man i Mampong Akwapim. George O. Tetteh fortalte at elevene begynner på døveskolen i 4 års-alderen, og kunne være ferdige omkring 18 års-alderen. Der underviser man med tegnspråk samtidig med talen. I Ghana er engelsk det offisielle språket, — og det er naturlig for lærerne å bruke American Sign Language (amerikansk tegnspråk). Lærerne får utdanning i Mampong Akwapim og tilleggsutdanning i Manchester (England) eller



Døveskolens rektor, George Okai Tetteh.

ved Gallaudet College, Washington (USA) før de blir ansatt som audiopedagoger.

Slangeskinn som gave

Døveskolens område ga inntrykk av å være tilfredsstillende for døve elever. Det var mange bygninger spredt omkring: Jenteinternat, gutteinternat, skolebygning, spise- og oppholdsbygning, samt en ny bygning for audiologi, som har et testrom og audiologisk klinikk. I sentrum for det hele var det en stor lekeplass. Skolegang, opphold og mat var gratis for elevene, men foreldrene sørget selv for klær til barna. George O. Tetteh sa at de ønsket å starte en yrkesskole *for døve*. Det finnes yrkesskoler *for funksjonshemmede* i Ghana, som f.eks. den vi besøkte i Kumasi.

Etter omvisningen fikk vi middag hos rektoren. George O. Tetteh's kone serverte oss ris og makrell. Som vanlig i Afrika, var middagen sterkt krydret, så det brant i halsen. Her brukte vi kniv og gaffel. Det var herlig å ta en slurk øl (beer) eller cola etterpå. Deretter fikk vi smake på stekte bananer. Der var 2 forskjellige banan-typer: Plantain (mel-banan) og banan (sukker-banan). Den første spises stekt eller kokt og er et viktig næringsmiddel for folk i tropiske land. Før vi forlot skolen, ble våre navn ført inn i gjesteboken på «Headmaster Office», og det

ble gitt oss et slangeskinn i gave. Det var av kvelerslangen Python, som var blitt avlivet på døveskolens område høsten 1979. Gaven er nå på Norges Døveforbunds kontor.

Erling ble tilbudt ei jente

Så bar det rett til Kumasi — og for en tur! BLENDIGE veiforhold, og verre ble det i selve byen. Verre enn marerittveien fra Pogo til Ferkessedougou. Der spurte vi om veien til formannen i døveforeningen. Vi hadde en adresseliste over døveskoler/-foreninger i Ghana, men kun med *postboksadresser!* Etter en spørreunde, fikk en mann sitte på for å vise oss veien til Vocational School for the blind, deaf and cripple, der en regnet med å kunne få adressen. Nei, de husket ikke hvor formannen, Joseph Kwabena Duah, bodde, men de visste hvor han jobbet, og så ble vi enige om å kjøre dit sammen dagen etter. Og så fikk vi endelig dusje for første gang siden båten 11/7, — og tilslutt var vi på besøk hjemme hos en som jobbet på skolen.

Han bodde i et lite hus sammen med hele 20 personer, hvorav 12 var barn! Vi fikk smake på en sterk brennevin (60-70% sprit), palm-wine, som de kalte den. Denne sterke drikken ble også gitt til småbarn under stor munterhet. Ellers ble Erling tilbudt ei jente siden han ikke er gift. Folkene her nede ga forøvrig inntrykk av at du er ingenting uten ektefelle og barn.

En sosialarbeider brukte enhåndsalphabetet i samtale med døde

Tidlig neste morgen kjørte vi ut fra yrkesskolen for funksjonshemmede sammen med to damer som arbeidet der. De viste oss vei til sosialsenteret; Regional Rehabilitation Officer Department of Social Welfare. Det er et kombinert sosial-og attføringscenter. På et kontor fikk vi hilse på en sjef (sosialarbeider) ved navn Kofi Adu, som arbeidet for funksjonshemmede av forskjellig slag. Han kunne bare det amerikanske enhåndsalphabetet, som er mye likt det vi bruker i Norge, bortsett fra bokstaven «T», hvor tommelfingeren stikkes ut mellom peke- og langfingeren i en knyttet hånd. Sosialarbeideren presenterte seg, og «snakket» til oss på engelsk ved å bruke énhandsalphabetet. Han unnskyldte at han ikke kunne tegnspråk.

Ikke lenge etter kom en ung døv mann, som vi hadde etterlyst: Joseph Kwabena Duah. Han håndhilste på oss og bekreftet at han var formann i den lokale døveforening, Ashanti Association for the Deaf. Det har han vært siden foreningen ble stiftet i 1977. Joseph var maler, — og han kom rett fra det lokale sykehuset, der han holdt på med å

male. Sosialarbeideren hadde sendt beskjed om at Joseph måtte få fri fra jobben og kalte ham hit til kontoret.

Sosialarbeideren bestemte alt alene?

Sosialarbeideren hadde laget program for oss mens vi pratet med Joseph. Slik så det ut:

1. Besøk på en bussfabrikk hvor noen døve arbeidet
2. Besøk i Zoologisk hage
3. Besøk på Ghana National Cultur Center
4. «Nattklubb» sammen med noen døve

Det var forsåvidt OK for oss. Det undret oss at man der ordnet ting på dagen, — og ikke ventet «til i morgen», slik vi hadde opplevd på reisen hittil. På kontoret hilste vi også på en annen døv mann: Owusu Ansah. Sammen med dem, dro vi med vår bil til bussfabrikken, med sosialarbeideren som veiviser og leder. Vi parkerte utenfor fabrikken og kom til en strengt bevoktet arbeidsplass. Der ble vi vist rundt og så 4 døve som arbeidet på forskjellige steder. En av dem laget trapper av kryssfiner-plater for av-og påstigning i bussene. Den andre satte inn vindusrutene. Det var stort sett karosseriarbeid vi så. De døve der likte ikke at det var forbudt for døve å kjøre bil i landet, for de hadde selv kjørt buss innenfor fabrikkens område. Derfor kunne de ikke forstå forbudet.

Deretter dro vi tilbake til sosisenteret. Sosialarbeideren bød oss på lunsj, som vi sa ja takk til. Men formann Joseph og Owusu måtte vente utenfor til vi var ferdige med å spise! De likte det ikke, men de respekterte sosialarbeideren. Da vi var ferdige med å spise, innbød sosialarbeideren oss på kaffe på kontoret sitt. OK, sa vi, og vi ba de døve om å være med, sa han. Joseph var igjen lei seg: — Vi kan ikke være med. Men drikk fort! Vi ble mer og mer klar over at sosialarbeideren ikke var hvem som helst. Han var tydeligvis i en maktposisjon, der hans under-sätter nesten ingenting hadde å si. Vi merket oss at han også ikke forsto de døve, noe som fikk oss til å spekulere på hans rolle innenfor sosialomsorgen.

Vi var en kort stund på kontoret, drakk kaffe og avtalte å møte sosialarbeideren en time senere for å dra til Zoo.

Sosialarbeideren var god å ha for de døve i Kumasi, men samtidig også et hinder for dem

Så var vi igjen sammen med de døve. Det var fem stykker nå. Joseph sa seg lei for at sosialarbeideren dro «døve nordmenn vekk fra døve ghanesere». Han var forbannet, men han sa det forsiktig og var li-

ke grei, glad og blid som før. Han brukte Ameslan (amerikansk tegnspråk) til oss, men mest håndalfabet. Mellom de døve der brukte han Ameslan og håndalfabet, eller bare håndalfabet. Det tok lang tid å stave bokstav for bokstav, men de av oss tre som kunne bra engelsk, kunne følge med. Mellom sosialarbeideren og de døve, ble det nesten bare brukt håndalfabet. Etter lunsjen kom det en døv mann til sosialarbeideren. Han gjorde tegn om at han ville ha arbeid. Sosialarbeideren forsto ham ikke, men Joseph fungerte som tolk. Bokstav for bokstav ble den døves ønske meddelt gjennom Josephs hånd til sosialarbeideren, og denne spurte/svarte på samme måte til Joseph, som overførte det videre med enkle, lettoppfattede tegn til den døve som søkte jobb. Sosialarbeideren kunne ikke love ham en jobb, men ville ta en prat med ham senere. Den døve visste ikke selv hvilken jobb han var interessert i.

I Norge har vi egen arbeidskonsulent for døve, som dekker hele landet med råd, veiledning og bistand når det gjelder arbeidskontorenes service overfor døve arbeidstakere. Arbeidsoppgavene er ellers å gi informasjon om døves/sterkt tunghørtes situasjon i forbindelse med deres utdanningsmuligheter og muligheter i arbeidslivet, kontakt med utdanningsinstitusjoner/skoler for døve og sterkt tunghørte, kontakt med arbeidsgivere/arbeidsplasser m.m.

Førsteside-stoff i avisen «The Pioneer»

Etter kaffen, lovet vi å være tilbake til kontoret om en times tid. I mellomtiden skulle vi gå en tur i byen sammen med noen døve. Vi pratet mest om sosialarbeideren og hans forhold til de døve i Kumasi. De var glad for at denne mannen hadde skaffet dem arbeid og bosted. Han var en viktig person for dem, men, men... Joseph ledet oss til avisen i Kumasi. Der gikk vi rett inn til redaktøren, som senere skrev i «The Pioneer» som kom ut 1. august: «Det skulle ha fascinert og vekkét det nysgjerrige publikum når 3 energiske europeere og 5 ghanesere uanmeldt troppet opp på vårt kontor og begynte å kommunisere, ikke med stemmen, men med hjelp av hendene. Det var helt tilfeldig for redaktøren i «The Pioneer» at tre døve nordmenn og deres døve ghanesiske venner dukket opp hos «The Pioneer» under deres besøk i Kumasi».

Det ble nesten en hel sides artikkel, på første side, hvor det bl.a. kom fram forskjellige ting som vi mente døve burde ha rett til og at myndighetene og andre som ikke kjente til de døves forhold, og hadde feil oppfatning av dem. Døvetolktjenesten ble også nevnt. Redaktøren der hadde heldigvis forstått at døvetolker er hørende personer som «tolker for døve», ikke «døve tolker» som avisen i Dakar skrev.

En uke i forveien var det en artikkel i «The Pioneer» med et 3-spaltet bilde av noen døve. Overskriften lød: «Ashanti Døveforening trenger din hjelp». De søkte om støtte (penger) fra folk til å kjøpe en 20 mål stor gård, som de kunne drive og tjene penger på. Foreningen hadde lite penger. Avisen meddelte at et navngitt ektepar hadde bidratt med C 50 (ca. 150 kr) til døveforeningen.

Besøk på Zoo og kultursenter

Vi møtte sosialarbeideren en time senere enn avtalt, og forklarte at vi hadde vært i avisen. Han så ut til å godta det, men var ikke blid på dem som var med oss. Men denne gang dro vi *sammen* til dyrehagen. Vi ville betale inngangspenger selv, slik som våre ghanesiske døve venner gjorde, men sosialarbeideren nektet oss å betale selv. Det samme hendte på Ghana National Cultur Center. Det var interessant å besøke de to stedene. Joseph hadde en hørende kjæreste, som vi hilste på. Hun arbeidet på kultursenteret, og hun så like blid og fornøyd ut som Joseph.

Over 100 kroner for 5 brød!

Det ble snart kveld, skjønt «kveld», hvor mørket kommer langsomt, opplevde vi aldri i Afrika. Etter solnedgang var det bare en kort stund til det ble helt mørkt. Vi kjørte tilbake til sentrum. Det var anstrengende å kjøre i Kumasi. Nesten alle gatene i byen besto bare av store huller,



Joseph Kwabena Duah viser en pyton-slange i Zoo i Kumasi.

så bilen gynet hele tiden. De døve, med Joseph i spissen, ble satt av i byen. De skulle samle flere døve til «nattklubben» kl. 20. Sosialarbeideren hadde bestemt det. Så ville han vise oss hvor vi kunne kjøpe brød, som ikke var å få kjøpt offentlig i Kumasi. Joseph hadde sagt at «the government» hadde ikke mel til dem, og at de spiste ris til alle måltider. Men sosialarbeideren hadde tydeligvis forbindelser. Og brød ville vi ha. Ganske riktig, han visste hvor brød var å få. Vi kjøpte 5 stk. — og prisen ble over 100 kroner på svartebørs! Brødet smakte ikke som brød. Torbjørn mente at man hadde noe liknende under 2. verdenskrig i Norge. Det smakte som papir og var nesten uspiselig.

Vi kom en time senere enn avtalt til «nattklubben»

Klokken var 18, og det var 2 timer igjen til besøket i nattklubben. Hva skulle vi gjøre i mellomtiden? Sosialarbeideren var fortsatt med oss, og ledet oss videre. Vi kjørte og kjørte, til vi stoppet ved et hus. Sosialarbeideren sa at vi kunne få overnatte der og dusje hvis vi ville. Det var fint. Men hvordan kunne vi finne veien hit etter nattklubben? Jo, sosialarbeideren skulle bli med oss tilbake. OK.

Kl. 19.30 ble vi enige om å dra til nattklubben. Best å være tidlig ute. Vi husket ikke veien, men sosialarbeideren var hele tiden med oss. Han viste vei. Vi trodde han ledet oss direkte til de døve som ventet på oss, men klokken passerte 20, og det ble flere minutter over. Endelig stanset vi kl. 20.15. Sosialarbeideren ba oss vente. Han gikk av, — og vi tre så på hverandre og lurte... Vi likte det IKKE. Det var ikke morsomt å tenke på våre nye døve venner som ventet på oss. Omsider kom sosialarbeideren tilbake, sammen med en dame som hadde pyntet seg. Vel, vi dro så rett til nattklubben (umulig å kjøre fort på dårlige veier). Kl. 20.45 møtte vi fram. Joseph fortalte at det var mange flere døve som møtte opp, men de ble lei av å vente og dro hjem. Det var ca. 8 døve nå.

Håpløst å kommunisere i «nattklubben»!

Heller ikke skulle vi betale for å være med på nattklubb. Det var mørkt der inne. Vi fant ledige plasser, til alle 13 (Joseph & Co. + oss 3 og sosialarbeideren samt hans venninne). Folk danset, og blinkende lys anga rytmen. Men det var vanskelig å se hva vi hadde å meddele i mørket! Munnen var umulig å se, ansiktsuttrykket var heller ikke mulig å se. Negrenes mørke hud skjulte dem fullstendig i mørket. Vi kunne med hell prate med hverandre — vi tre blekansikter fra Norge, og var helt enig med Joseph: «Nattklubben» der var feil sted for døve når de ville prate med hverandre. Isteden skrev vi på notisblokk, og leste hver gang «lyssorgelet» blinket. Det tok tid.



Til venstre i bygningen dusjet og overnattet vi, mens sosialarbeideren koset seg med sin venninne til høyre mens hans kone lå på sykehuset.

— Hvem bestemte at vi skulle være her?

— Han (Joseph pekte på sosialarbeideren). — Jeg er lei og «syk» i kveld. Jeg tenkte at vi skulle snakke om døves problemer et annet sted, men jeg forstår ingenting idag. Han sa at vi skulle hit!, skrev Joseph.

— Hvem betalte for alle?

— Sosialkontoret og døveforeningen deler på utgiftene.

Vi ble mildest talt forbannet, og vi rådet Joseph til å snakke rett ut med sosialarbeideren på vegne av flere døve. — Dere er i flertall, og èn mann skal ikke bestemme over dere, sa vi bl.a.

På den ene vegg i nattklubben gled det fram lysbilder av nakne europeiske kvinner. Ikke akkurat «hard porno», men, men... vi ble ikke så begeistret.

Tilbud om overnatting bare skalkeskjul for egen fornøyelse?

De fleste gikk «tidlig», kl. 22.30. Vi sa farvel, og Joseph fikk «helseheftet» med tegnspråkbilag fra oss. — Dersom dere skulle komme hit igjen, vennligst ikke la sosialkontoret få vite det! skrev han.

Så dro vi tilbake til det huset vi skulle få overnatte i. Sosialarbeideren og hans venninne skulle overnatte der også! Hadde han planlagt alt i

detalj? Alt for egen vinning? En viktig sosialarbeider som utnyttet vårt besøk? De døve der hadde jo nesten ingenting de skulle ha sagt. Tankene våre var fulle av inntrykk fra dagens opplevelser da vi la oss etter å ha dusjet.

Kort intervju med sosialarbeideren

Tirsdag morgen var Torbjørn og Erling i full gang med å få lappet igjen et punktert dekk. Det var kommet en spiss metallgjenstand gjennom dekket på det innerste av de to bakhjulene på venstre side. Mens de arbeidet, tok Rune en prat med sosialarbeideren. Ikke med tegnspråk, heller ikke med håndalfabetet, men skriftlig.

— Du arbeider for funksjonshemmede?
— Ja, alle slags funksjonshemmede.
— Har du gått på universitetet?
— Ja, universitetet og Ghana Legion og i USA hvor jeg studerte atferingshjelp i 1972-73, 20 mndr. Har deltatt på konferanse om dövhet i New York 2 ganger, i 1976 og 1977.

— Kan døve her *snakke* engelsk?
— Engelsk er det eneste språk de kan. Det er 6 forskjellige språk i Ghana, men språket i det området de kommer fra, kan de verken snakke eller forstå. De kan bare engelsk. (Han svarte ikke på om de *kunne* snakke.)

— Er det eget hus for døve i Kumasi?

— Nei, men vi har forsøkt å skaffe et.

På leting etter det norske konsulatet i Accra

Utpå formiddagen var vi klar til å dra til Accra. Vi kjørte først sosialarbeideren til byen, og senere gikk hans venninne av ved utkanten av byen. Veien sørøstover mot Accra var stort sett bra, men mange steder svært elendig. Vi ankom hovedstaden kl. 15.30.

Vi hadde stor flaks og endte opp ganske nær den gaten hvor det norske konsulatet skulle befinne seg. Etter å ha spurt oss litt for, fant vi fort fram til 64 Kojo Thompson Road, Tudu. Men der var ikke noe konsulat. . . Like ved var det turistinformasjon, og på listen der fant vi det norske konsulatet oppført med ny adresse. De forsøkte å ringe konsulatet, men uten resultat. Kanskje hadde konsulen skiftet arbeidssted? Turistkontoret foreslo at vi kjørte til «Ministres» (departementsområdet) for å få riktig adresse hos utenriksdepartementet der. Vi fikk kjøpt et Accra-kart, og kjørte så til «Ministres». Der fikk vi oppgitt samme adresse som vi fikk på turistkontoret. Vel, så kjørte vi dit adressen var og fant et firma med nordisk navn, men stengt. Kl. 17.30 spiste vi mid-

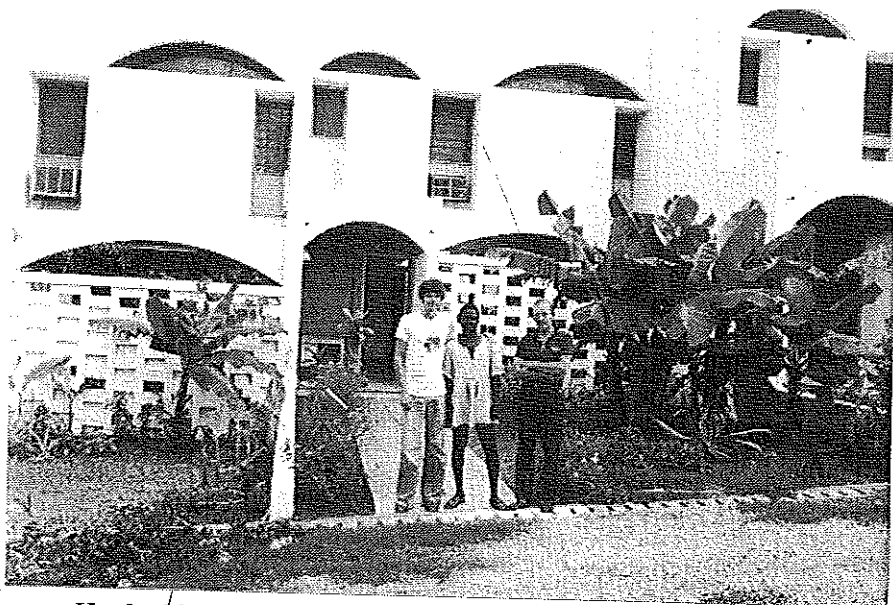
dag i bilen, og så tok vi oss en middagstur, som faktisk ble en lang natts søvn.

Turens raskeste post hjem

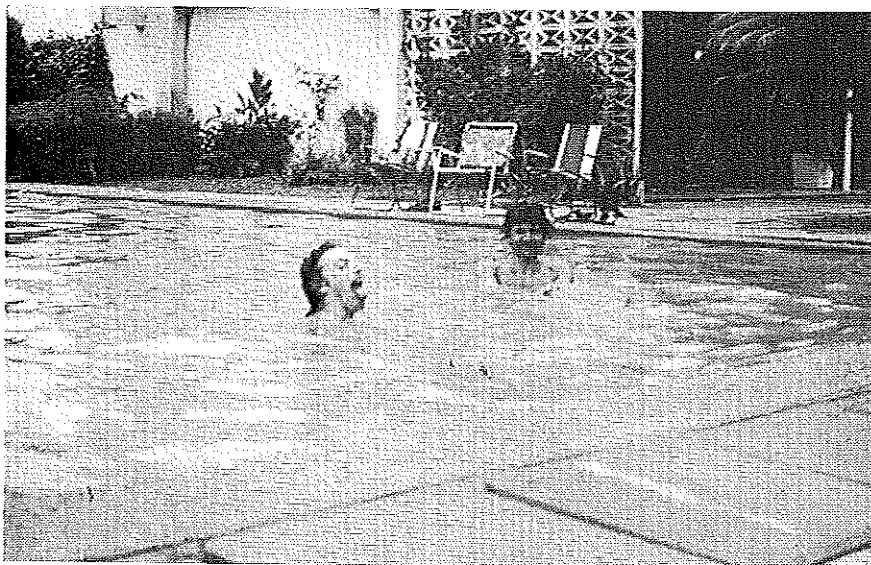
Tidlig onsdag 30. juli besøkte vi inn i firmaet så snart det var åpent, men det var ikke noe konsulat der heller. De visste imidlertid hvor det var og ga oss adressen: Ring road, som vi fant forholdsvis fort. Der *var* det norske konsulatet, hos Ghana Cement, underavd. av NORCEM. Men de ansvarlige var ute i oppdrag, og vi ble bedt om å komme igjen kl. 12.

For å spare tid, dro vi straks til den nigerianske ambassaden for å søke visum til Nigeria. Der var de først bare villige til å gi oss to dagers oppholdstillatelse i Nigeria, ikke mer. Men etter en god del forklaringer og overtalelser, gikk de til slutt med på å la oss få søke om 14 dagers opphold. Vi skulle komme tilbake dagen etter, som vanlig, for å hente passene våre med innvilget visum, hvis det da ble innvilget.

Da vi kom tilbake til det norske konsulatet, var sjefen ennå ikke kommet. Vi ventet, leste norske blader, og etter en stund kom konsul Ernst Thue. Han viste seg å være en meget hyggelig og hjelpsom mann. Han leverte oss posten som var sendt til oss fra Norge, og han sa at han skulle hjem til Kristiansund samme dag. Hvis vi ville, kunne han ta med



Her bodde vi i 3 dager. Tjeneren som vi kalte «Fredag» i midten.



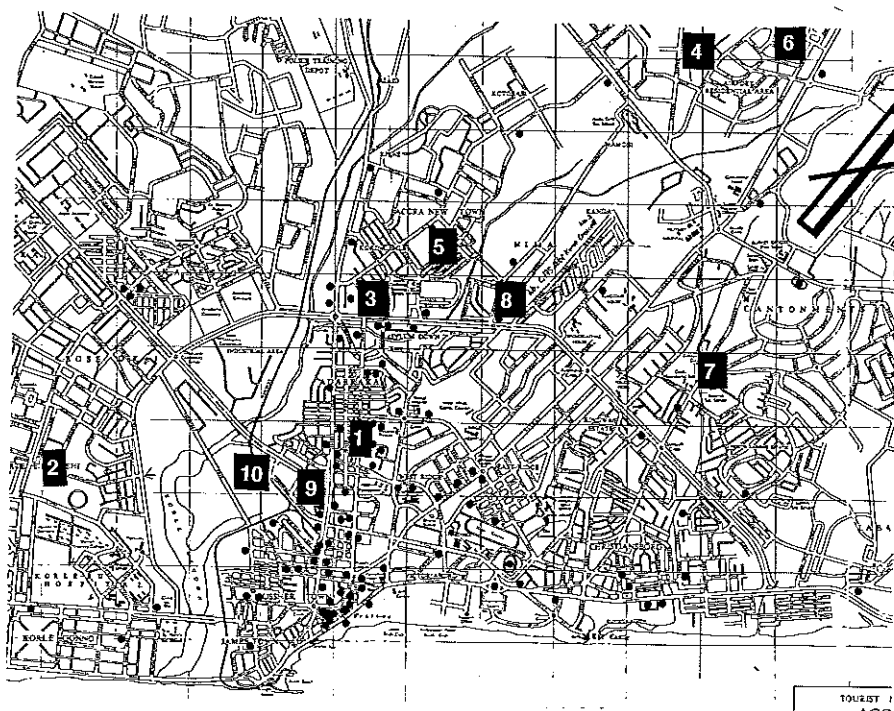
I sjefens fravær boltret vi oss i Norcems svømmebasseng.

post fra oss, og poste den i Norge. Det sa vi ja takk til, og han lånte oss kontoret til sjefen, som var bortreist. Så man kan si at vi hadde «all makt» i Ghana Cement de to timene Ernst Thue brukte på å dra hjem for å spise og pakke sakene sine! Det var onsdag, — og posten fra oss kom fram til familien på to dager!

Herlig å leve som grever!

Da Ernst Thue kom tilbake, fikk vi litt av en overraskelse. Han tilbød oss å låne Ghana Cement's gjestearbeiderhus, med adgang til sjefens bolig for å se tv og bade i svømmebassenget der. Alt gratis! Det var vi meget glade for, for vi følte oss meget svette og skitne.

Da vi kom ut dit, eskortert av Thue's privatsjåfør, ventet nye overraskelser: Thue hadde sendt oss mye norsk mat, og vi ble mest glade for norsk SMØR. Vi fikk også en tjener, som gjorde absolutt alt for oss. Vi fikk ikke lov til å gjøre noe selv. Det var en herlig følelse å ligge i badekaret, og etterpå gå og legge seg i en ren seng! Tjeneren vasket klærne våre, laget mat, vasket opp, vasket gulvet osv. Vi hadde til og med en nattevakt som vandret rundt huset med pil og bue! Det var morsomt å se ham demonstrere hvordan han ville fange eventuelle uvedkommende. Ellers fant vi ut at det «uspiselige» brødet vi kjøpte i Kumasi ble spiselig når det ble ristet i brødristeren.



Kart over Accra: Vi hadde adresse til det norske konsulatet i Kojo Thompson road (1), men fikk opplyst at det skulle befinne seg på vestkanten (2). Tilslutt fant vi konsulatet nær den store ringveien (3). Overnattingsstedet vårt var i nærheten av en flyplass (4). Accra Døveforening var ikke langt fra det norske konsulatet (5). Ellers var vi innom ambassadene til Nigeria (6), Togo (7) og Benin (8). Skofabrikken (9), hvor ca. 25 døve arbeidet, lå ikke langt fra Ghanas største avis, Daily Graphic (10). 1 cm på kartet tilsvarer ca. 1 km.

Foredrag i Accra Døveforening

Torsdag 31. juli fikk vi faktisk innvilget visum til Nigeria med 14 dagers oppholdstillatelse selv om vi ikke helt hadde trodd at vi skulle få det. Ved 16-tiden var vi i Benin's ambassade og søkte visum. Vi måtte betale tilsammen 45 cedi (ca. 100 kr.) for dette. Vi hadde bare 27 cedi igjen. Men en ghaneser som var gift med en dansk dame, spanderte resten. Han kunne litt dansk. Han skrev: «Jeg talle lit Danke — Min Kone er Danke pige. Hun er i Danmark nå — Manger tak. — I morgen, I må få pas. 1/8/80 14.00 Hours. Min navn er Dr. Felix Attah Johnson, Psychiatrist. Tusint tak!»

Om kvelden var vi i Accra Døveforening. Vi var ventet. På oppslagstavlen der var brevet fra oss og visittkortet. Beregnet ankomst 27. juli.

Da vi kom, satte de seg på publikumsplassene, som om de ventet at vi skulle fortelle noe. Vi valgte å fortelle om de døves forhold i Norge, og om reisen vår. Vi hadde forberedt oss godt i tilfelle et foredrag var ønskelig. Rune fortalte, med norsk tegnspråk, ispedd noen tegn på ameslan. Erling var tavleslave og skrev opp hovedpunktene av det Rune sa, på engelsk, så vi var sikre på at alle forstod, noe de sikkert gjorde fordi de kom med mange gode spørsmål da vi var ferdige. Vi holdt på i 1½ time, og kunne sikkert ha fortsatt, men det var stengetid kl. 20.45. Vi ble fortalt at dagen etter skulle noen fortelle oss om Ghana.

Tegnspråk

American Sign Language (Ameslan) brukes hovedsakelig av voksne døve i Amerika, med eller uten tale. Men det finnes også et annet tegnspråk-system der, som brukes i undervisningen: Signed English, hvor det er bygd på talespråket. Med tegnspråket i Norge mener vi ikke bare enkelte «tegn» i form av naturlige, symbolske uttrykk med fingre, hender, armer og kropp, som sammen med passende ansiktsuttrykk «taler for seg selv» — men en systematisk bruk av mer eller mindre *konvensjonelle* «tegn» som følger et flytende talespråk ord for ord. Undervisningen ved alle tegnspråkkursene i Norge bygger på dette systemet.

Det måtte en inder til for å starte industri for funksjonshemmede

Fredag formiddag var vi i Accras største avis, «Daily Graphic», sammen med en döv student, Godwin Amenumey, som skulle til Gallaudet College i USA i sept. 1980. Der var ikke den journalisten det ble spurt etter, men vi snakket med en annen som tydeligvis ikke hadde så veldig god greie på døve. Men det gikk ganske bra, med flere skarpe spørsmål. (Vi har ikke fått tilsendt avisen, slik vi ba om og vet ikke om det kom på trykk. . .) Avisen ble trykt med gammeldags blytsats.

Deretter besøkte vi Ashanti Shoe Factory, en skofabrikk som ble startet i 1959 av en inder som hadde emigrert til Ghana, Mr. R. G. Patel. I fabrikkens var ca. 90% av de ca. 200 ansatte funksjonshemmede, herav ca. 25 døve. De første døve ble under tvil ansatt i 1968, og etter hvert ble det så gode erfaringer med disse, at det ble ansatt flere etter hvert. Vi hadde en meget hyggelig samtale med bedriftsledelsen. Det ble opplyst at da Mr. Patel kom til Ghana, ble han forbauset over at ingen funksjonshemmede hadde arbeid. Han gjorde en stor innsats og fikk seg en egen skofabrikk. Han dro rundt i gatene og samlet opp allslags funksjonshemmede; blinde, uføre og spesielt dem som tippet i gatene pga. sin funksjonshemning. Hr. Patel var hindu, og sterkt påvir-



Noen døve arbeidere i skofabrikken. Nr. 2 bak fra høyre ses Godwin Amenumey, som ledsaget oss til fabrikken.

ket av Mahatma Gandhi's livsfilosofi. Årsaken til at det måtte en inder til for å starte en fabrikk for funksjonshemmede, lå tydeligvis i at de afrikanske folkene ikke var særlig plaget av humanisme, mente folk i fabrikken. Vi syntes at fabrikken gikk ganske bra, men hadde det vært i Norge, ville nok arbeidstilsynet hatt litt av hvert å bemerke. Bl.a. var det en avdeling hvor man produserte plastartikler og der gikk arbeiderne omkring uten noensomhelst form for beskyttelse mot gassen. Vi følte oss så dårlige, og forlot den avdelingen straks.

På en annen avdeling produserte man metallfjærer. Der var det en døv mann. Hendene og armene hans var fulle av arr etter metallbiter som brakk av spiralfjærene og fløy omkring. Vi likte godt fabrikkens motto som var skrevet over døren til kontoravdelingen: «Good times — Bad times — All times pass» (gode tider — dårlige tider — alle tider svinner).

«I Norge er de døve stort sett anerkjent som dyktige arbeidere på de fleste områder. Det har ikke alltid vært slik. Helt fram til den annen verdenskrig må en si at det i Norge var meget vanskelig å være døv, — også på det yrkesmessige området. Arbeidsledigheten i samfunnet var periodevis svært høy, og dette førte naturlig nok til en innbitt kamp om

arbeidsplassene. I denne kampen var det ikke lett for døve å hevde seg. De falt svært ofte ut i kampen om jobbene. Heldigvis fantes det visse unntak, fordi det var yrker der samfunnet hadde oppdaget at døvheten ikke betød noe handikap, arbeidsmessig sett. Det var de såkalte S-yrkene; skredder-, skomaker- og snekkeryrkene, samt de beslektede konfeksjons- og skofabrikkyrkene. Helt fram til den 2. verdenskrig fant man det store flertall av døve i Norge innenfor disse yrkene. Det sier seg selv at dette var en lite ønskelig situasjon. Som blant mennesker uten fysisk handikap, er det også hos døve ulike anlegg og interesser, men yrkesvalget åpnet ikke muligheter for dem i samsvar med dette.» Sitat fra heftet «DØV».

Veksle-legitimasjon ordnet på flyplassen

I Benin's ambassade fikk vi utlevert pass og visum. Så dro vi til Togo's ambassade, men som hr. Thue sa, var det ikke nødvendig med visum. Deretter var vi ute på flyplassen, som lå like ved der vi bodde, for å vekse penger. Der ble det spørsmål etter et formular som vi skulle ha fått på grensen. Men vi hadde det altså ikke. I banken foreslo de derfor at vi skulle gå inn i ankomsthallen på flyplassen og ordne opp der. Men der ville ikke dørvakten slippe oss inn, men et øyeblikk da han var uoppmerksom, smatt Rune inn, og da han først var inne og fikk forklart problemet, måtte dørvakten gi seg og slippe inn Torbjørn og Erling også. Så var *det* problemet løst; vekselegitimasjon ble ordnet.

Foredrag om Ghana

Da vi kom til døveforeningen om kvelden, fikk vi høre litt om Ghana og døvearbeidet. Det var meget interessant. Døvearbeidet i Ghana begynte ca. 1960, av den kjente afro-amerikanske misjonær, den døve Andrew Foster. Han startet den første døveskole, i Mampong-Akwapim. Siden ble det startet flere, og i 1965 ble det startet college (høyskole) for døve i Mampong-Akwapim. Dette er den eneste høyskolen for døve i Afrika, og derfor kommer det døve fra mange andre land i Afrika for å studere der. Lærerne er utdannet i England, USA eller Danmark, de fleste i England (Manchester). De neste skolene ble startet i Accra (Teshie), Wa, Bechem, Cape Coast, Sekondi, Hohoe. Det er integrerte skoler i Koforidua, Kibi og Kumasi. Det er regjeringen som bærer kostnadene med bygg og drift. Mange av dem som har gått på colleget, drar til Gallaudet i USA for videreutdanning.

I Ghana er det 2 organisasjoner i døvearbeidet. Den ene er Ghana Society for the Deaf, stiftet i 1962 av «stortingsmedlemmer og andre

mektige folk». Denne organisasjonen var ikke populær blant de døve, fordi de døve hadde ingen innflytelse der.

Den andre var Ghana National Association for the Deaf (NAD), som var de døves egen organisasjon. Den var ennå svak, fordi den ennå ikke hadde fått hjulene til å rulle. Det gikk tungt for dem. Organisasjonen eide en gård på 60 acres (240 mål) hvor de for det meste dyrket cassava (en kårabilignende rotfrukt som smaker som poteter) og mais. NAD var medlem av World Federation for the Deaf.

Det fantes også en hjelpeorganisasjon som samlet inn mye penger til hjelpearbeidet blant funksjonshemmede: Ghana National Trust Fund. Men døve fikk ikke så mye penger av dem, ble det sagt.

Døve i Ghana hadde meget variert arbeid: Skredderi, kurvfletting, teppeveving, lærarbeid, sveising, kunst, bankarbeid, arkitektarbeid, o.l., mye det samme som i Norge. Det har tidligere vært tillatt for døve å kjøre bil, men det var forbudt da vi var der, og det så ikke ut som om de skulle få lov til å kjøre bil med det første. Før var det noen få døve som hadde arbeid som sjåfører. Det var generelt stor arbeidsløshet i Ghana. Lønna var nokså varierende. Den lå på 150-300 cedi (300-600 kr) pr. måned for de fleste.

Det fantes heller ikke noe eget døveblad i Ghana. Skolen i Mampong-Akwapim hadde en egen skoleavis. Av sosiale tilbud fra staten, er det ikke mye, pga. at Ghana for tiden hadde meget svak økonomi. Når det gjaldt tekniske hjelpemidler, var det stort sett bare høreapparater. De fleste betaler dem selv, men noen får delvis dekning av sosialkontoret. Sosialdepartement registrerte døve. De døve kunne *bare* engelsk, og lærte ikke de lokale språkene. De hadde best kontakt med døve i Togo og Elfenbenskysten, og også noe kontakt med nigerianske døve.

Lørdag 2. august

Lørdag var tjeneren — som vi kalte «Fredag» — syk. Han fikk lov av oss til å ta fri, for han spurte så pent om det. Dagen ble benyttet til å koke 20 liter vann (til drikkevann for oss), vask av bilen både utvendig og innvendig og resten av klesvasken som ikke var ferdig, dagbokskrivning, spising og til å dovne oss. Vi brukte ellers resten av Ghana-pengene til å fylle dieselolje.

Vi besøker døvekirken i Accra

Søndag 3. august var vi tidlig oppe og vekket husets hane. Siden vekket han nåboene. Tjeneren «Fredag» kom litt senere enn vanlig. Etter frokosten dro vi til døvesenteret. Derfra ble en døv med for å vise vei



Bildet er tatt etter gudstjenesten, og straks etter var vi på vei mot Lagos.

til døves «kirke» i bydelen Osu. Slik kom vi altså til «døvekirken», som til vanlig er en skole for hørende barn. Der er skolepult og tavle — og intet som minner om en kirke. Godfrey K. D. Augustt innledet med salmesang, og alle tilstedeværende var med og sang med tegn. De var virkelig med i motsetning til oss vanligvis passive nordmenn. Teye N. Alfred holdt dagens tale fra Rom. 3, 23 — Luk. 8, 13, Luk. 13, 3, 1. Joh. 1, 9 og Rom. 10, 10. Han så ut til å være en dyktig taler og lærer. Nesten alt han sa var lett å forstå. Han stilte også spørsmål til menigheten. Ei jente på 12 år, Elizabeth Ussher, sang et kort vers. Hele tiden ble det brukt American Sign Language (ameslan), og alle kunne det glimrende. Gordon Kofi Odei, som var sekretær i NAD, ba oss tre nordmenn komme fram og presentere oss. Senere fikk vi utdelt en «Good News Bible» hver i gave fra Deaf Church, Accra. Samuel Msiah Adjei (formann i NAD) sto for utdelingen.

Mens vi var i døvekirken, pratet vi litt med Godfrey Augustt (han som ledet sangen). Han ble döv da han var 6 år gammel, — og foreldrene hans visste ikke at det fantes døveskoler før Godfrey var 12 år — og da kom han inn på State School for the Deaf i Accra. Han var enebarn, og han skulle gå på skolen to år til. Han ville da bli 21 år når han var ferdig.

Da gudstjenesten var ferdig kl. 12, stilte alle seg opp foran bilen vår, — og det ble tatt bilde. Like før vi dro videre, var mange inne i bilen — en for en — for å se den innvendig. Vi fikk dessuten 4 brød fra Teye N. Alfred! Nyheten om at vi kjøpte 5 brød i Kumasi for 100 kroner, hadde nokk spredd seg fort i Accra.

I døvekirken tok Erling en prat med to damer som kalte seg «døvetolker». Det fantes ikke noen organisert tolkeutdannelse i Ghana. De to han snakket med hadde fått opplæring i tegnspråk på en bibelskole. Vedkommende som hadde lært dem tegnspråk, var lærer på døveskolen i Mampong-Akwapim. Enkelte hjelper litt til, utenom arbeidstid, grunnet sterk misjonærtro. På spørsmål om hva døve gjør når de skal til lege, politi o.l., svarte de at flere leger og politifolk har gått på samme skolen, og de døve kjenner dem. Disse er medlemmer av Ghana Society for the Deaf. Alle var kallet av Gud til å gjøre godt for døve mennesker, og andre «stakkarer», het det. Personlig var de ikke villige til å tolke utenom sin arbeidsplass.

Deretter kjørte vi østover — mot Nigeria...

Så gikk turen videre østover...

Det kostet 0,40 cedi å kjøre på den nye motorveien mellom Accra og Tema. Veien fra Tema til Togo-grensen var så som så. Vi kom til grensen uten store problemer. Akkurat på grensen fikk vi litt vansker, men så kom det en mann og hjalp oss. Da gikk det greit unna. Men til gjengjeld skapte han røre i grensebyen. Vi ble omtalt. Men da vi var ferdige, skrev han på en lapp at han nå hadde gjort oss en tjeneste, —



Togo etter Lome.

nå måtte vi gjøre ham en tjeneste til gjengjeld. — Vi likte ikke mannen, det var noe «muggent» ved ham. Og da en politimann snakket til ham og de kom i diskusjon, benyttet vi anledningen til å kjøre vår vei derfra og inn i Togo.

Det tok mindre enn en time å kjøre gjennom Togo, i rolig tempo, på meget gode veier. Nummerskiltene på Togos biler så pene ut: Blå tall på hvit bunn. Da vi kom til Benins grense, var den nettopp stengt. Det var ergerlig. Vi måtte altså vente til neste dag.

Vi ville ikke overnatte på selve grensen, så vi kjørte litt tilbake og fant et bra sted ved en strand.

Meget streng kontroll ved Benin's grense

Vi syntes at vi hadde vært heldige med valg av overnattingsplass, men da neste morgnen kom, oppdaget vi at vi hadde parkert ved en gravplass. Huff! — Så kjørte vi til grensen igjen og kom uten vansker igjennom hos Togos grensevakt.

Det gikk ikke like lett på andre siden av grensen. Vaktene i Benin var meget strenge. De kontrollerte bilen meget nøye, til og med under køyene våre. Det var det ingen andre som hadde gjort hittil. De var også oppe på biltaket og undersøkte hva vi hadde der. Ved annen gangs undersøkelse under køyene, fant de Runes stjernekkert. Den ble øyeblikkelig beslaglagt, og den ble forevist en høyere offiser, som spurte hva den kunne brukes til. Vi forklarte hva det var. Det var vanskelig å bruke den til å spionere med. Vi forklarte og demonstrerte, og til slutt



Togo, like før vi passerte Anecho.

fikk vi kikkerten tilbake. I mellomtiden hadde Erling fått beskjed om å ta på seg skjorte. Det var ikke tillatt å gå med bar overkropp i Benin.

Benin viste seg å være et fint land, med gode veier. Det tok omtrent to timer å krysse landet. Inn i Nigeria var det forholdsvis lett å komme. Vi måtte bare fylle ut flere papirer og legge fram helse- og vaksinasjonsattest. Også her ble det grønne forsikringskortet godtatt, selv om det ikke gjaldt...

Mot Lagos

Vi likte oss ikke særlig godt på motorveien innover mot Lagos. Det var så mange politifolk langs veien, og flere ganger ble vi stoppet av dem. De gikk med maskinpistoler, og det løp av og til kaldt nedover ryggen på oss. Vi tenkte at de nok kunne finne på å skyte på oss, hvis vi ikke stoppet på kommando. De brukte fløyte for å stoppe bilene. Etpar ganger så vi idet vi passerte at hånden med fløyten var på vei mot munnen. Vi tok ingen sjanser, og stoppet. Som regel ville de ingenting annet enn å se passene.

Inn mot Lagos ble trafikken større og større, og ble til slutt en kjempe-kø. Vi kjørte litt feil og kom ned på havnen. Der så vi to biler som hadde tørnet sammen uten noen større skade, men de to bilførerne tok av seg jakkene og begynte å slåss, mens deres koner forsøkte å stoppe dem. Lenger fremme så vi en gammel lastebil. Lasteplanet var av råttent tre som hadde knekket med det resultat at hele lasset veltet til siden og utover fortauet. Folk gravde vilt under kassene, som om det skulle ligge noen begravd der.

Også i Lagos hadde den norske ambassaden flyttet

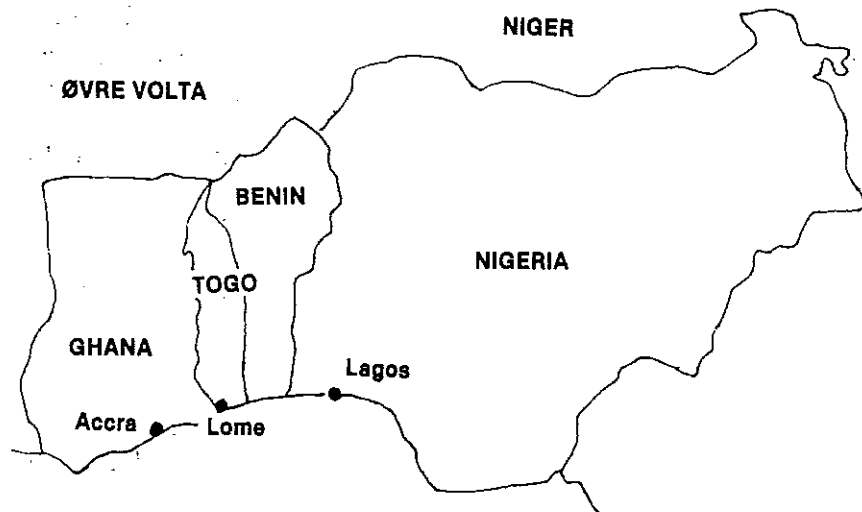
Etter hvert kom vi nærmere Lagos sentrum. Køene var like enorme. Trafikken beveget seg nesten ikke, til tross for flotte motorveier. Men endelig fant vi ut omtrent hvor den norske ambassaden lå. Vi var like i nærheten. Vi parkerte og begynte å gå for å finne adressen; Western House, 12th floor, 8/10 Broad Street. Gaten fant vi fort, men den var meget lang og smal og med enveiskjøring. Husnumrene var for høye. Ambassaden lå altså i den motsatte enden. Mens vi lette, ble bilen vår påkjørt av en lastebil og fikk en kraftig bulk i høyre bakskjerm. Torbjørn prøvde å stoppe bilen, men sjåføren bare kjørte sin vei. Lastebilen hadde ikke nummerskilt, noe som var meget vanlig i Lagos.

Det viste seg at den norske ambassaden hadde flyttet. Vi måtte lete et annet sted, på Victoria Island, fikk vi opplyst. Heldigvis var det meget god skilting på motorveiene i Lagos, og vi fant fort fram til Victoria Island. Der var det godt å kjøre, lite trafikk og bra veier. Ved et rent til-

felle fikk vi øye på det norske flagget over hustakene langt borte. Ambassadens nattevakt slapp oss inn på ambassadens parkeringsplass. Han kunne verken lese eller skrive, men han kjente igjen de norske flaggene vi hadde i bilen. Vi kom rett før han skulle fire ned flagget. Like etter ble det mørkt.

«Hjelp, det brenner!»

Vakten var neger og meget hyggelig. Han prøvde å prate med oss, men det var ikke lett å forstå hverandre. Senere prøvde vi å be ham på kaffe, men han ville ikke ha. Isteden kjøpte han noe kjøtt til oss av en gateselger som kom forbi, nærmere midnatt. Da var Rune allerede sovnet, så Torbjørn og Erling koste seg med kjøttet. Selgeren spurte om de ville ha krydder på. Det så ut som kakao, så begge ble nysgjerrige og ville ha krydderet på. De tok det med seg inn i bilen og begynte å spise. Det ble nok med én bit for hver. Krydderet var så sterkt at de ble sittende og nesten gråte, slik brant det i munnen. De måtte ha vann! Men Rune lå og sov oppå alle flaskene med rent vann. Istedenfor å vekke Rune, helte de to vann i en kasserolle, satte fyr på gassen og ventet og ventet på at vannet skulle koke. Først da kunne en trygt drikke vannet. Men vannet var kokende varmt, så de måtte vente litt, og sånn som det fremdeles brant i halsen! Men det hjalp lite. Fremdeles følte de at det brant i munnen i flere timer etterpå, og nattesøvnen ble dårlig. Krydderet smakte usedvanlig godt, men ... Neste morgen lurte de Rune til å



ta en bit. Også han syntes det var godt, men slik det brant! (Rune syntes det var morsomt å høre hvordan de strevde med å få vann om natten. Men det var dumt at de ikke vekket ham, sa han.)

Ildfluer og firfislør

Tirsdag 5. august våknet vi på parkeringsplassen utenfor vår ambassade på Victoria Island mens vi erindret gårsdagens opplevelser. Torbjørn kjente fremdeles at det brant i munnen. Vi husker spesielt den første kvelden på Victoria Island, p.g.a. de merkelige ildfluene som blinket i gresset, og firfislene i mange forskjellige farger, som jaktet omkring. Det var enda flere her enn ved huset vi bodde i i Accra.

Alle tre fikk brev hjemmefra, og det kjentes godt å få vite at det sto bra til. Vi hadde 14 dagers oppholdstillatelse, og det var i knappeste laget, mente vi. Vi måtte fortsette visumjakten med det samme til de andre landene vi skulle gjennom. Vi fikk adressene til Zaires, Kameruns og Den Sentralafrikanske Republikks ambassader. Vi søkte også etter Ugandas ambassade, men den fantes ikke i Lagos, men i Accra der vi hadde vært tidligere i uken. Vi regnet med at Uganda hadde ambassade i en så stor by som Lagos, men her tok vi altså feil. Vi vurderte situasjonen ut fra å ta sjansen på å søke om visum på grensen hvis det skulle bli aktuelt, eller på grensen til Rwanda hvis vi valgte å kjøre en annen vei.

Erling ble påkjørt

Så dro vi for å veksle inn valuta i First National Bank — for deretter å gå ut og handle litt. Da vi fikk opplyst at Den Sentralafrikanske Republikks ambassade hadde sitt tilholdssted i samme gate, dro vi like godt dit først som sist. Underveis ble Erling påkjørt av en kvinnelig bilist som rygget på ham på fortauet. Hun så forover og kjørte bakover. Lynraskt uten forvarsel. Erling fikk slått seg i beinet, men han klarte på en mirakuløs måte å hoppe over bakpanseret. Han kom heldigvis fra det uten en skramme. Vi fortsatte, men så fikk vi opplyst at ambassaden var flyttet til 137 Ajao Street i en annen bydel, langt fra der vi sto. Så dro vi tilbake til Victoria Island igjen, og fant Kameruns ambassade. Søknaden om visum gikk forholdsvis glatt. Det eneste som slo oss var at de ville vite vår militære status.

Fint å se norske flagg på fremmed jord

På veien tilbake til vårt etterhvert faste tilholdssted på norsk område, oppdaget vi tilfeldig norsk flagg vaiende mellom den amerikanske og indonesiske ambassade. Det var ambassadeboligen. Det var en glede og fryd å se de vakre fargene på vår nasjonalflagg blafre i vinden på frem-

med jord. Det ga likesom en avstressende trygghetsfølelse. Vi la merke til at den amerikanske ambassaden struttet av antenner. Kommunikasjonen med hjemlandet var sikkert den beste. Den norske ambassaden hadde også en mast med antenner. Da vi skulle ringe til Norges Døveforbund i Bergen på vår skrivetelefon, var lyd kvaliteten god. Det er bra forbindelse direkte fra Lagos til Norge, men delvis dårlig innad i Lagos, og til nabolandene. F.eks. tok det en hel dag å ringe Accra. . .

20 kroner for 3 bananer!

Vi fortsatte å kjøre med det formål å finne et egnet sted for å tømme «Petter». Vi havnet på spissen av Victoria Island, der havet møtte stranden. Der var det folksomt, og isteden kjøpte vi 3 bananer for nær 20 kroner! (På veien i Elfenbenskysten kjøpte vi ca. 20 bananer for bare 3 kroner!) Det oppsto en episode i forbindelse med handelen hvor vi rettelig ble bestjålet. De ville først ha kr 10,— for 2 bunter bananer, men da vi bare hadde 5 Naira måtte vi be dem veksle. Vi fikk bare 3 tilbake. Det var ingenting å gjøre med det. Vi kjørte et stykke utover for å se, og snudde. Det var en blodbeskrent strand. 32 personer møtte sin skjebne og ble henrettet der for medvirkning til mordet på president Murtala Muhammed 13. februar 1976. Forsøket på statskupp ble mislykket, og Muhammeds nestkommanderende, generalløytnant Olusegun Obasanjo, overtok ledelsen.

Startmotoren måtte repareres

Vi kjørte rundt på måfå til vi havnet på vår faste plass på ambassadeområdet. Startmotoren hadde vist en underlig oppførsel den dagen. Ved 20-tiden bestemte vi oss for å undersøke. Erling og Torbjørn fikk den demontert og plukket den fra hverandre. De gjorde klokt i dette da det viste seg at 6 nagler i overføringsmekanismen var løse, og neppe ville holdt stort lenger. De fikk naglene på plass, men de måtte konstatere at resultatet ikke ble bra nok. Det var mørkt, og lysforholdene var vanskelige, men vi fikk den montert. Den virket tilfredsstillende da vi prøvde å starte bilen. Men hvor langt ville den holde? I dagboken skrev Rune: «Det samme kjedelige — de har fått det til.»

Uklart «nei» til visum til Zaire, men fortsatt håp?

Neste dag var vi innom Sudans ambassade for å få opplysning om det gikk ferje fra Port Sudan til Jeddah. Funksjonæren var nigerianer og visste ingenting. Men sjefen visste beskjed. Vi ble meget glade da det viste seg å være båtforbindelse, for vi hadde planlagt å dra nordover fra

Dar-es-Salaam i Tanzania, gjennom Sudan og over til Saudi-Arabia og derfra via Midt-Østen til Europa.

I godt humør dro vi derfra til Kameruns ambassade, hvor vi fikk utlevert passene med visum. Videre til Zaires ambassade. Der fikk vi føle hvor vanskelig det ville bli å få visum til Zaire.

Visum-funksjonæren sa at det ikke gis visum til turister som tenkte å kjøre til Zaire med bil. Men hvis vi hadde papirer fra den norske ambassaden, og som vi kunne vise til ambassadøren, var det kanskje en mulighet for å få søknaden innvilget. Ambassadøren var dessverre bortreist. Vi måtte komme tilbake mandag. Mens vi var på kontoret der, kom det en mann og sa at vi måtte bli med ut. Rune gikk ut, mens Erling og Torbjørn ble igjen for å forhandle med mannen.

Døve nigerianere oppdaget bilen vår!

Da Rune kom ut, var det tre personer der som spurte om han eide bilen. — Ja, svarte Rune. — Er dere døve?

Så viste det seg at disse døve nigerianerne hadde sett bilen vår med teksten: «The Norwegian Deaf Globetrotters», og det var vi glade for. Vi slapp da å lete etter døve i Lagos. Vi dro rett hjem til en av dem,



Sammen med døve venner utenfor hjemmet til Ariyo og Titilayo Shodeke.

Ariyo Shodeke. Trafikken på denne veien var så fæl at den ikke kan beskrives, derfra prøver vi heller ikke.

Hjemme hos Shodeke var det flere døve samlet. Vi fikk cola og lunsj, som besto av kjøtt og fisk med ris. Senere dro vi for å se døveskolen, og hilste på en rektor. Den var bortleid til en hørende teatergruppe som hadde øvelse der den kvelden. Deretter ble vi invitert på en bar, hvor vi kunne velge maltøl eller cola. Så kjørte vi alle hjem til Shodeke og fortsatte selv «hjem» til ambassaden, hvor vi parkerte for natten. Vi hadde avtalt at vi skulle få Shodeke med oss til Ibadan, en by nord for Lagos, slik at vi skulle få sjanse til å treffe den kjente døve misjonæren Andrew Foster og kanskje lage et intervju med ham.

Vi lærte at tegnet for «Nigeria» som brukes her, gjøres slik: Høyre hånd i bokstaven N, plasseres tett ved høyre kinn, og vippes litt framover/ned.

Vanskelig jakt på Den Sentralafrikanske Republikks ambassade

Igjen kavet vi oss fram i den forferdelige trafikken, torsdag 7. august. Endelig fant vi fram til den oppgitte adressen til den Sentralafrikanske Republikks ambassade. Men vi kunne ikke forstå at en ambassade kunne ligge i et så forfallent strøk. Vi fant heller ikke nummeret, og da vi spurte folk, pekte de bare hit og dit så vi til slutt ga opp og kjørte hjem til Shodeke. Hans kone var i byen og handlet, så vi måtte vente. Til slutt ble det så sent at vi dro tilbake til den norske ambassaden og ba dem spore opp korrekt adresse. De klarte det, etter mange telefonsamtaler. Stedet lå utenfor bykartets rekkevidde, og da betydde det at vi måtte få hjelp til å finne veien. Vi spiste middag før vi dro ut på ny jakt. Det ble mange forviklinger før vi fant fram. Da var det for sent, og vi hadde kjørt i to timer, sammen med en veiviser som bommet flere ganger. Vi valgte å overnatte nær stedet, så vi skulle slippe å lete igjen dagen etter. Veviseren fikk penger som takk for hjelpen, og tok drosje hjem.

Verste sted på jorden for bilister!

Det var raskt! Neste morgen ble visum ordnet, etter bare 3 timers venting!

Deretter tok vi en tur til den nye flyplassen som lå like ved, Murtala Muhammed Airport, og som var ny, stor og flott. Rune gikk i banken der og fikk vekslet amerikanske dollars-reisesjekker uten problemer. Det gikk så lett at han ville prøve å veksle også Mali-francs, som vi hadde en del igjen av og som egentlig bare kan veksles i Mali. Det ble



Teksten fra oss i Lagos kom klart fram på skrivetelefonen i Norge.

Erling som prøvde, og til hans store forbauselse gikk det. Erling hadde regnet ut at han skulle ha 31 naira, men han fikk utbetalt 63.

Denne gangen hadde nok banken gjort en feil. Vi diskuterte saken, og vi ble til slutt enige om at vi var blitt snytt så mange ganger ved tidligere vekslinger at det nå var på tide at vi selv tjente noe på en veksling. Så vi beholdt disse pengene med god samvittighet.

Da vi kom tilbake til ambassaden vår, ba vi om å få ringe til Norge med skrivetelefonen. Det gikk raskt å få forbindelse, og damen som ringte ba om å tilkople skrivetelefonen. Så sendte vi den lagrede meldingen vår: «Lagos: Verste sted på jorden for bilister! Vi blir sammen med døde i helgen. I Ghana og Nigeria bruker de ameslan. Neste uke tar vi denne ruten (ca.): Lagos, Douala, Bangui, Bambari, Buta, Kisan-

gan, Bukavu, Kigali, Dar-es-Salaam. Framme ca. 15. sept. Si til NORAD at de kan sende program til oss der. Ikke Zambia. Vi har det bra. Hils alle og vår familie.» Så ventet vi på svar. Men det kom ikke noe svar. Vi prøvde igjen, til ingen nytte. Så ba vi damen ringe og spørre om beskjeden var mottatt. Ja, det var den, men det var ikke mulig å få sendt noe den andre veien med teksttelefonen. Kontordamen tok isteden imot svar over vanlig telefon. (Senere, da apparatet vårt ble kontrollert i Münster, hvor det var lånt, viste det seg at det var blitt skadd, antakelig på de humpete veiene.)

Mens vi var der i den norske ambassaden, tilbød den engelske kontordamen å vaske klær for oss. Vi syntes ikke det var nødvendig at hun skulle gjøre det, men vi tok imot tilbudet likevel, for ikke å fornærme henne. Etterpå lurte vi på hva som kunne være grunnen til hennes tilbud. Luktet vi så fælt? Vi syntes at vi hadde vært så nøye med vår renslighet som mulig. Vi var klare over at vi svettet ekstra mye i den sterke varmen i det fuktige klimaet. Men kanskje vi ble så vant til svettelukt at vi ikke var oppmerksomme på at det luktet av oss? Det kunne vi ikke finne ut av...

På leting etter 3 døve nordmenn

Fra Norge hadde vi sendt brev til døveskolen i Lagos lenge før vi dro hjemmefra. Det kom ikke noe svar, heller ikke til den oppgitte adressen i Marokko. En mann ved navn S. A. Dawodu hadde mottatt brevet. Han sendte svar til oss i Marokko mens vi var der. Men brevet kom etter at vi var reist derfra. (Det ble omadressert til Norge, hvor vi mottok det i oktober.) I brevet til Lagos opplyste vi at vi skulle være i Lagos ca. 31. juli. Vi kom dit 4. august. Dawodu hadde kjørt rundt i millionbyen i flere dager på leting etter oss! Han hadde til og med laget et program for vårt opphold i Nigeria samt sørget for gratis kost og losji så lenge vi ville bli i landet! Det var rektor på Wesley School for the Deaf i Lagos som fortalte det da vi var på døveskolen lørdag 9. august. Der skulle Nigerias døveforbund ha møte.



S. A. Dawodu.

S. A. Dawodu kunne ikke tegnspråk...

Ca. ½ time etter at vi hadde snakket med rektoren (via en tunghørt jente som tolket), kom Dawodu. Han gikk først bort og hilste på tidligere formann i Nigerias døveforbund, Ariyo Shodeke, og så hilste han på oss. Dawodu kunne ikke tegnspråk, selv om han hadde arbeidet for døvesaken (spesielt med barna) i mangfoldige år. Den samme jenta tolket på ameslan. Når det var vanskelig for oss å oppfatte tolken, tolket Ariyo på en annen, noe mer lettfattelig måte. Dawodu ville vise oss alle døveskolene i Nigeria! Siden vi nå bare hadde litt over en ukes oppholdstillatelse igjen i Nigeria, ville det bli for knapp tid til det. Dessuten hadde døveskolene ferie. Vi takket nei, og beklaget at vi ikke kom i kontakt med ham tidligere. Istedenfor ville Dawodu invitere til middag mandag. Det skulle være avskjedsfest for 10 døve som skulle til USA for å studere, og for oss 3 nordmenn som besøkte Nigeria.

Nasjonal rådgivende komité for døve

S. A. Dawodu var president i National Advisory Council for the Deaf (NACD) som ble grunnlagt i 1956. Denne organisasjonen har som formål å hjelpe døve barn, «som ikke er skyld i at de er døve», å vokse og utvikle seg til å fungere tilfredsstillende i Nigeria. De vil sikre at de døve får samme muligheter som hørende barn, og å gjøre alt de kan for å «bryte barrierer som stenger de døve barna ute fra normalt samkvem med hørende». I en publikasjon som NACD utga, var det en omtale av de 7 døveskolene i Nigeria. Wesley School for the Deaf i Lagos ble grunnlagt i 1956 med 11 elever. Nå har skolen over 500 elever!



Fra medlemsmøtet i NAD lørdag 9. august 1980.

En milepæl i utviklingen

Nigerian Association of the Deaf (NAD) — Nigerias døveforbund — ble stiftet i 1974. Under døveforbundets konferanse i 1977 var S.A. Dawodu blant dem som var med. Han sa bl.a.: «Døveforbundet i Nigeria er en milepæl i utviklingen, en videreoppbygging av utviklingsmulighetene for de funksjonshemmede i landet. Jeg er sikker på at NAD vil arbeide hardt for å gjennomføre formålet. Jeg vil her si at det er meget viktig å være klar over at det bare er *en* vei til suksess, nemlig samarbeid. Dere kan ikke fullføre formålet på egen hånd. Dere trenger samarbeid med hørende medlemmer i samfunnet.»

Til tross for at NAD ble stiftet så sent som i 1974, har denne organisasjonen — under Ariyo Shodeke's ledelse — allerede flere ganger vært gjenstand for avisomtale. På forsiden i en av Nigerias største aviser, som kom ut før valget, var det en bønn fra de døve om at de nye lederne i landet ikke bare tenkte på de som «kunne høre, men også på de som kunne se, men ikke høre». NAD har forresten fått innført tegnspråk i undervisningen på to døveskoler. Ariyo regnet med at undervisning med tegnspråk ville bli alminnelig på alle døveskolene om ikke så lenge.



Fra møtet i Nigerias døveforbund. Fra venstre: Olalekan Ajimotokan, 2. viseformann. Okwara Ikechukwu, formann. Olufemi Kuyinu, viseformann. Adeyemi James, sekretær.

Medlemsmøte i NAD

Som nevnt, hadde Nigerias døveforbund medlemsmøte på døveskolen i Lagos 9. august. Hvert medlem betalte 10 kobo (90 øre) pr. møte, men 1 Naira (9 kr) når de var med for første gang. Vi skulle ikke betale, men vi ga tilsammen 5 Naira i gave. Det var bare døve tilstede.

Annen viseformann, Olalekan Ajimotokan, innledet møtet kl. 13.30 med en liten bønn, mens alle sto. Deretter tok den nye formannen ordet. Han het Okwara Ikechukwu, og det han sa var umulig å forstå for oss nordmenn. Hans måte å meddele seg på med tegnspråk virket så unaturlig, så hjemmelaget. Sekretæren, Adeyemi James, oversatte det formannen sa, til ameslan. Da var det lettere for oss å følge med (i alle fall for Rune). Sekretæren sa omtrent slik: «Han sa at han som formann burde kunne ameslan, men beklager at han ikke behersker det — ennå. Men han prøver å lære ameslan. Han ber meg tolke til ameslan det han sier på yoruba-tegnspråk.» Sekretæren (tolken) begynte alltid med: «Han sa at . . .» De fleste døve som møtte fram, behersket ameslan, men noen kunne bare hjemmelaget tegnspråk; yoruba-tegnspråk, fra distriktet Yoruba. Tilstede var også døve fra andre «fylker» i landet, der de brukte annerledes tegnspråk enn yoruba. Men de kunne ameslan. På samme måte som tegnspråket er forskjellig fra «fylke» til «fylke», er det talte språk forskjellig. Engelsk er landets hovedspråk, — og ameslan er de døves hoved-tegnspråk.

Tegn for person-navn populært

Under NAD-møtet fortalte Ariyo hvordan han og to andre døve fant oss nordmenn utenfor Zaires ambassade 6. august. Deretter presenterte vi oss. Det som tydeligvis var populært blant døve i Nigeria (og Ghana) var at man hadde et spesielt tegn for sitt navn. De var interessert i hvordan tegnet var for navnene våre. Tegnet for Torbjørn («bjørn») var morsomt, syntes de. For Rune var det kort og godt håndalfabetet's R, det vanlige tegn på ham i Bergen. Nokså kjedelig tegn. Døve i Bergen bruker også håndalfabetet's E, for Erling. Men vi var enige om å bruke tegnet for Erling som den døve amerikaneren Joel Marcus laget, — noe spøkefullt: Høyre hånd i håndalfabetet's E med fingertuppene mot tinningen, armen rykkes to ganger mot tinningen mens fingrene bøyes, fremdeles med fingertuppene på samme sted i tinningen. Det førte til stor munterhet i forsamlingen. På ameslan betyr det nemlig noe slik som «dumrian». Ja, det visste vi! Døve i Nigeria har 2 forskjellige tegn for hvert navn; det ene penere enn det andre, sistnevnte er ertetegn, laget ut fra hvordan en er eller ser ut.



De ventet på tur til å få se på tekniske hjelpemidlene vi hadde med oss.

Tekniske hjelpemidler mest interessant

Ariyo spurte om vi kunne tenke oss å fortelle litt om Norge. Ja, hvis det passet. Da møtet var slutt, fortalte vi om Norge, på samme måte som vi gjorde i døvesenteret i Accra. Vi brukte en time på dette også. Mest interessant for dem var nok de tekniske hjelpemidlene det ble fortalt om, og de applauderte spontant for hjelpemiddelet «Barnevakten». Vibratoren SAM, som vi hadde med, utlånt fra SCASE A/S, ble demonstrert. Det forbauset dem at den kunne vibrere når en trykkes på ringeklokken, uten en ledning mellom de to. For å forklare dem hvorfor vi døde i Norge får tekniske hjelpemidler dekket, om hvordan døvetolk-tjenesten blir dekket, osv. ble vårt skattesystem forklart. Tavlen ble brukt. Den tyske skrivetelefonen ble også vist.

Ariyo's hjem som døveforening

Etter møtet dro vi hjem til Ariyo, med 15 personer i «Hotell Norge» (bilen vår). Der ble det servert middag til ca. 30 personer, i to omganger. I fjernsynet var det boksekamp. Ekteparet Ariyo og Titilayo Shodeke's hjem var lenge det naturlige, daglige samlingssted for døve i Lagos. De døve hadde ikke eget hus, men brukte døveskolen som møtested. Shodeke's eget rom var lite som en hybel, og trangt for 8-9 perso-

ner. Men i 2. etasje var det en stue med TV, og plass til ca. 15. Men 9. august var vi ca. 30 på dette rommet. Vi benyttet anledningen til å intervju Ariyo Shodeke, og volleyballspilleren Olufemi Kuyinu (som er viseformann i NAD). (Side 126—133.)

«Døvekirken»

Søndag formiddag besøkte vi Ariyo igjen. Vi kom dit kl. 10 for å bli med noen døve til «døvekirken». De syntes at vi var flinke til å holde avtaler, og å være presise, til tross for den vanskelige trafikken i Lagos. (Vi brukte en time på de 4 kilometrene fra Norges ambassade til Ariyo's hjem.) Da det ble klart for oss at noen av de døve som var hos Ariyo skulle til «døvekirken» mens andre — deriblant Ariyo og hans kone — skulle til en «hørende» kirke, hvor de skulle ha tolk, ble vi fort enige om å fordele oss: Erling til den «hørende»-kirken for å studere tolkingen mens Torbjørn og Rune skulle overvære «døvegudstjenesten».

Det regnet voldsomt da Torbjørn og Rune kjørte sammen med 4 døve venner til «døvekirken». Da vi kom fram, var hele området oversvømt. Paraply var til liten hjelp. Både Torbjørn og Rune og mange andre ble gjennomvåte etter bare å ha gått de ca. 20 metrene fra bilene og inn i ly for regnet. Kl. 10.30 skulle vi inn, men først måtte vi vente til de andre (hørende som var der inne) ble ferdige. Vi ventet. Det var nok det kraftigste regnværet vi hittil hadde opplevd.

Kl. 11.15 kom vi endelig inn. De som var der hadde vel ventet forgjeves på at regnet skulle slutte. Etter avtalen skulle døve bruke lokalet hver søndag kl. 10.30-14.30. Der var en stor tavle, men — som i Accra — det minnet heller ikke om en kirke. Ca. 30 døve var møtt fram. De døve ledet selv gudstjenesten her også. De begynte med åpningsbønn. Lederen lukket øynene og snakket samtidig som tegnspråket (ameslan) ble brukt. Deretter var det høring av leksen fra søndagen før. Hver gang lederen skrev nummeret på bestemte vers i Bibelen, reiste mange seg. Det vil si, at de som husket teksten, skulle reise seg, og lederen ba en av dem om å lese teksten. Det var riktig mange vers de hadde pugget hjemme. Så var det sang. 3 døve damer kom fram. De sang forskjellige salmer med tegnspråk. Senere var det en ung døv mann som preket om helvete. Det var dagens tale, som varte i ca. en time. Da han var ferdig, og skulle avslutte med en bønn, ble han avbrutt. En i menigheten ville rette en feil som var sagt i prekenen, før bønningen. Så var det mange salmesanger, valgt fritt av medlemmene, som ba om å få lede en eller to sanger selv. Alle sang med, med tegnspråk.

Han var i Norge i sommer!

Så overtok Paul «Lucky» Nepe. Etter en kort tale, ba han Torbjørn og Rune om å komme fram og presentere seg. Etter det fortalte denne lykkelige og blide nigerianeren at han hadde vært med på den internasjonale kristenleiren i Norge tidlig på sommeren (mens vi var i Marokko) sammen med 150 personer, hvor bl.a. Aslaug Kristiansen var en av lederne. Han viste bilde av deltakerne og noen norske avisutklipp om leiren. Paul strålte av glede over å se nordmenn igjen. Deretter var vi med på en avskjedsstund med brus og kaker for en av de døve, Chima Udenyi, som skulle til USA førstkommende fredag for å studere i to år.

Deretter måtte vi avbryte kirkebesøket, da vi syntes at det dro for langt ut på dagen, og vi var redde for at Erling ventet på oss. Da vi kom tilbake til Ariyo's hjem (sammen med Olufemi Kuyinu), var Erling og de andre ennå ikke kommet.

Endelig kom Erling

Torbjørn og Rune ventet og ventet. Endelig kom Erling og ekteparet Shodeke — 2½ time senere. Erling hadde mye å fortelle.

Først hadde han beveget seg gjennom Lagos i en drosje, — en livsfarlig kjøretur, som han sa. Stedet de skulle til, lå nokså avsides, og de måtte kjøre på en usedvanlig bløt vei. De satt fast et par ganger, men folk som gikk forbi, skjøv dem løs.

Kirken var hovedkirken for den apostoliske tro i Lagos, og var kjempestor med vakker blomsterhage rundt. Etter å ha ventet utenfor en stund, ble de sluppet inn. Ca. 20 døve ble ført til bakerste, venstre hjørne i kirken sammen med noen tolker. Kirken var enorm. Der satt omtrent 5.000 mennesker i kirken. Foran var det stort orkester og et svært sangkor. For Erling var det omtrent som «Sarons Dal», et storstevne han hadde sett i TV.

Det ble vanskelig for tolkene å høre hva som ble sagt, pga. det voldsomme regnværet ute. Det var omtrent som å sitte under Niagarafossen. Alt sto under flere cm vann utendørs. alle steder hvor det var en liten bakke, rant vannet så voldsomt at det vasket vekk jorden.

Språket i kirken var engelsk og yoruba. Det ble brukt to talere, først en som talte på engelsk, så en annen som sa det samme på yoruba. Tolkene hørte etter hva som ble sagt på engelsk, og når så den andre overtok, laget de et resyme av hva som ble sagt. Det var 4 tolker som tolket på skift. Noen av kirketjenerne kunne også tegnspråk.

Annerledes kirkeritual

Etter at de kom inn i kirken, ca. 10.30, fulgte noen bibelord. Så var det inngangsbønn. Alle knelte på gulvet og la hodet mot benken og ba. Etterpå nye bibelord. Så sang de noen sanger. Når de begynte på siste vers, reiste alle seg, og sa amen når salmen var ferdig, og så satte de seg. Slik fortsatte det med sang og lesning av bibelsitater i nærmere 2 timer. Deretter var det matpause. Det ble solgt mat. Siden noen av de tilstedeværende døve skulle til USA for å studere, ble det spandert middag på dem. De nigerianske døve og Erling fikk hilse på lederen for den apostoliske kirke i Nigeria, lederen for den apostoliske kirke i Lagos og lederen for senteret der.

Etter en halvtimes matpause fortsatte man med syndsbejnelser, salmer og sanger osv. Ca. ½ time før slutt sa taleren bl.a.: — La oss be for våre døve venner som skal til USA, og for deres vantro døve venn fra Norge.

En hårreisende kjøretur

Etter ca. 4½ time i kirken, gikk ekteparet Shodeke og Erling ut for å få tak i drosje. Det ble en hårreisende kjøretur. Omtrent ingenting virket på bilen. Det eneste på dashbordet som virket, var en elektrisk klokke. Hornet var to ledninger som sjåføren klemte sammen når det passet, og det gjorde det som regel. Tenningen var tre ledninger. To fast sammen (tenning), den tredje løs (start). Håndbremsen virket ikke. Bilen bremsset skjevt. 3. gear virket ikke. Dørene hang og slang. Sjåførens dør var festet med streng. Ingen av vinduene kunne sveives opp for å holde det øsende regnværet ute!

Arr-mønstre i ansiktet

Mandag 11. august gledet vi oss over å sove dagen lang. Vi hadde ikke bundet oss til noe spesielt før kl. 16.00. Vi fordrev tiden med å skrive brev og gjøre dagboksnotater, hvormed vi gjenoppfrisket gårsdagens tanker og opplevelser. Vi fikk bl.a. opplyst i døveforeningen at i Nigeria tales det 19 forskjellige språk. Men hovedspråket er engelsk, og de fleste døve vi hadde hatt kontakt med, brukte bare dette språket. Ariyo Shodeke, som kom fra Yoruba-distriktet, brukte hovedsakelig engelsk fremfor sitt morsmål. Vi fikk Shodeke til å oversette noen ord til Yoruba-språket, men det virket uforståelig for oss som for eksempel: armbåndsur = agogo, barn = omo, takk = adure.

Vi la merke til at noen hadde arr-mønstre i ansiktet. Ariyo opplyste at det var stamme-merker, og kjennetegnet hvor den og den hørte hjemme, på samme måte som saue-eierne merker sauene sine her hjem-



Alle festdeltakerne samlet. Også ektefeller og kjærester til dem som skulle til USA for å studere var med. Også noen av lederne for NACD var med. Foran til venstre ser vi rektor på Wesley school for the deaf.

me. Disse arr-mønstrene fikk Nigeria-negrerne da de var spedbarn. De voksne døve som vi snakket med, var ikke begeistret for det, for arr-mønstrene er umulig å få fjernet. Arrene ødela deres naturlige utseende. Vi kunne ikke forstå at foreldrene var istand til å vanskjære barna sine.

Trafikk-ulykker en gros

Før vi dro fra ambassaden tok vi på oss de beste klærne vi hadde med oss. Vi skulle i et spesielt ærend. Vi var nemlig innbudt til fest på Wesley School for the deaf. Etter avtale skulle vi først møte opp i Ariyo's hjem, og vi kom frem meget presis som vanlig til tross for den evindelige kø-kjøringen, og det var ufattelig mye vi så og opplevde underveis. Køen sneget seg gjennom trafikk-kaoset. Noen benyttet sjansen til å kjøre forbi oss både på høyre og venstre side før et kryss. Foran neste bil foran oss var det en åpning, og begge prøvde å smette inn i køen. Det ble «Pang». Like bak synderen på høyre side kom en motorsyklist,

kjørte forbi rett ut i krysset — ble pårent av en kryssende bil, falt av sykkel, reiste seg opp tilsynelatende uskadd. Det ble kjefting og smelting. Køen fortsatte uanfektet. I Lagos er det ufattelig hva som kan skje. Det eksisterte likesom ikke lover. Det var en trengsel uten like. Slummen var ubeskrivelig. Ariyo Shodeke sa da vi møtte opp presis: «Dere er flinke til å holde avtaler. Vi afrikanere er dårligere». Vi ble hos ham i vel en og en halv time, for at de andre som skulle være med skulle møte opp før vi dro videre. I mellomtiden ble vi servert «dodo» = stekt plantain, kjøtt og egg.

Festmiddag på Wesley school

Deretter dro vi rett til Wesley School for the deaf. Der ble vi ønsket velkommen av Mr. Dawodu. Festbordet var plassert i U-form, og vi tre fikk hedersplassene. Dawodu bestemte det. Han og tolken satt nærmest oss. Kommunikasjonen med Dawodu foregikk skriftlig. Menyen besto av kylling med ris og grønnsaker. Maten smakte bra, og noenlunde mette ble vi. Så holdt Dawodu tale. Blant mye annet nevnte han at han ønsket å holde kontakten med oss, og at han ønsket å få brev fra oss når vi kom hjem til Norge, og fortelle hva vi syntes om Nigeria. Det var hyggelig, og dersom vi ønsket å komme tilbake til Nigeria, og arbeide for døve, skulle han støtte oss alt så langt han kunne, til og med med hus. — Neste taler var Erling. At han kunne engelsk, var det ingen tvil om, men at han kunne holde tale på engelsk, var en ny overraskelse for nigerianerne. Han klarte talen fint. Engelsk tale med norsk tegnspråk. Ettersom norsk tegnspråk ga bedre logiske begrep enn ameslan, regnet vi med at de døve nigerianere ikke behøvde tolk. Men nei, Erlings tale ble likevel tolket til ameslan. Erling høstet stor applaus. Ariyo sa etterpå at tolken syntes Erling var bra i engelsk, og snakket forståelig. «Er han hørende?» spurte han.

Neste taler var Ariyo Shodeke, og han talte på vegne av de som skulle reise til USA for å studere. Hans tale ble tolket til de hørende. Ikke på simultan-tolking, men når taleren hadde sagt en setning og stoppet, så tolket tolken denne setningen, — og så fortsatte talen videre. Noen ganger laget tolken resyme, andre ganger sa han mer enn taleren. Like før det ble oppbrudd ble det intervjuer og fotografering av pressen. På hjemvei hadde vi 12 personer i bilen som hoppet av underveis. Siste person var ei skjønn frøken, som innbød oss på øl og brus, som vi motstrebende sa ja takk til. Vi angret ikke. Det ble et hyggelig lite selskap i hennes foreldres flotte hjem. — Så var vi tilbake på Victoria Island igjen før søvnen overmannet oss etter all den gode maten.

Siste besøk hos Shodeke

Vi våknet opp til en ny dag, 12. august, og sto opp til forskjellige tider. Vi hadde fått tørket klærne som vi hadde vasket. Senere kjørte vi til fru Smith (som jobbet hos ambassaden) og hentet klærne som hun hadde vasket for oss. De fleste var vrenget ut-inn, men rene var de. Så dro vi hjem til Shodekes, hvor vi som vanlig ble bevertert — men denne gangen fikk vi noe annet enn «dodo». Det så ut som raspeballer i skiver, «cassava». Ved siden av var det kjøttstykker, ris og et eller annet vi ikke visste hva var. Det smakte godt, men den fremmede maten var nok en gang krydret i overkant av hva vi nordboere tålte.

Imponerende flyplass i Lagos

Samme dag skulle Shodekes reise til USA. Vi ville være med til flyplassen, Murtala Muhammed Airport for å ønske ham god tur. Flere døve ble med, og etter ca. 25 kilometers kjøring var vi framme. Flyplassen var imponerende stor til et afrikansk land å være. Bilen måtte passere et overbygg for å komme inn på P-plassen, og Fiaten var for høy til å komme under. Vi parkerte istedet oppe på avgangs-terminalen. Der fikk vi lov av militær-vakten å parkere vis a vis vekten. Etter at vi hadde sett oss om og tatt farvel med Shodeke, kjørte vi tilbake og leverte folk her og der. Et sted stoppet vi fordi Paul Nepe ville kjøpe bananer til oss. Vi fortalte at vi brukte plantainskiver på brødskivene våre. «Nææææ, du må steke bananen først!» sa Paul Nepe.

Etter at siste mann hoppet av, kjørte vi forsiktig videre. Det var mørkt og gaten var uoversiktlig. Plutselig så Torbjørn en mann liggende i gaten. Rune vred på rattet i en fart. Heldigvis gikk det bra, men vi våget ikke å stoppe, da vi var blitt advart mot å stoppe i mørket.

Lagos-trafikken

Enhver som har vært i Lagos i Nigeria har sikkert mye å fortelle. Bare det å kjøre gjennom byen, var nok til å iaktta mye. Vi skal her prøve å beskrive hva vi har opplevd. Vårt første møte med Lagos-trafikken var de endeløse køene, også på sideveiene. Om dagen tok det derfor lang tid å kjøre korte distanser i denne millionbyen. Bussene var vanligvis overfylt med passasjerer, og de hengt seg også utenpå bussene, selv i kø-kjøring hvor det var raskere å gå! Helligdagene var ingen unntagelse. Også lastebilene hadde hver eneste ledige plass på lasteplanet full av folk. Denne sneglefarten i Lagos har visstnok gjort sitt til at det nå står tusener langs veiene (og motorveiene) og byr fram sine varer til salg. Varene består av alt fra godter til kjøkkenutstyr, armbåndsurr og smykker. I Lagos hadde vi av og til problemer med å kjøre rett vei, for kart

og vei stemte ikke mange steder. Slike omveier gjorde kjøreturen ekstra lang.

Bilene i Lagos ville ikke bli godkjent i Norge

Vi kunne se at alle kjøretøyene bar merker etter ulykker. Tydelige bulker her og der, ødelagte lykter foran eller bak, manglende sidedører, manglende frontruter, uhyre slitte dekk, biler som kjørte «på skrå» (også busser og lastebiler), pga. hjulstillingsfeil eller rammefeil. Overlastete biler og lastebiler med last av en slik art hvor der var fare for sikkerheten. Kampen for å komme inn fra sideveiene var like intens som å komme forbi i køkjøring! Vi fant ut at det vi lærte om kjøreteknikk i Norge var farlig i Lagos. F.eks. det å holde god avstand til forankjørende bil gjorde at andre biler fra sidene kapret plassen foran oss. Et par ganger førte det til at vi ble lett påkjørt; verst var det da en lastebil med tilhenger rappet den trygge avstanden foran oss så tett innpå at den knuste sidespeilet vårt. (Vi hadde heldigvis et reservespeil med oss.) Fortauene ble også benyttet til forbikjøring. Hornet var også et meget misbrukt element.

Manglende respekt for trafikkreglene

Vi har ikke sett en parkeringsplass i Lagos. Bilistene lot bilen stå hvor som helst, på fortouene, til siden på motorveien, eller for den saks skyld på den ene av de to (tre) kjørefeltene (til stor irritasjon for andre bilister). Det var militærfolk og forskjellige uniformerte politifolk som dirigerte trafikken her og der, men oftest til liten nytte. Bilistene var sine egne herrer. Vi så en gang en politimann som kom i sint samtale med en dum bilist, men politimannen ble slengt tilbake av bilistens munnbruk. Kjørte vi i enveiskjørte gater, ble vi overrasket over at det kom motkjørende biler. Slike feilkjøring var vanlig. Og vi måtte være ekstra varsomme i mørket, for enkelte hadde ikke lys! Mørkekjøring i Lagos var heller ikke noen fornøyelse. Å få sterkt lys i øynene fra andre bilister gjorde kjøringen nervepirrende og farlig. Gatelysene var enten dårlige eller manglet totalt.

Daglige kollisjoner

Under vårt 10 dagers opphold i Lagos, var vi vitne til svært mange ulykker. To gule drosjebiler kjørte på hverandre i et veikryss, og den ene ble slengt utenfor veien. De ulykkelige bilistene ordnet kanskje opp i skyldsspørsmålet selv? Folk sloss etter en kollisjon. En motorsyklist ble påkjørt og falt av, uten at noen ga en hjelpende hånd. Han reiste seg opp, og haltet gråtende bort etter krangel med bilisten. To laste-

biler hadde veltet og strødd lasten utover veien. Bilvrak var å se overalt! Ingen brydde seg om å fjerne dem sammen med alt søppelet som lå strødd overalt. Det var ikke rart at vi ble påkjørt «hele» 5 ganger på 10 dager — bare i Lagos! Det hendte ikke under reisen hverken før eller siden.

Motorveiene for venstrekjøring?

Det virket som om motorveiene i Lagos var konstruert for venstrekjøring, med altfor mange innkjørsler og få utkjørsler. Kanskje de ble laget *før* landet gikk over til høyrekjøring etter at det ble uavhengig fra det engelske kolonistyre i 1960. Veiene i Lagos var dårlige, utenom motorveinettet. Ellers kunne vi fryde oss over den rolige trafikken på Victoria Island, der den norske ambassaden holdt til.

Intervju med Ariyo Kayode Shodeke

I Lagos lærte vi å sette pris på Ariyo Shodeke. Han tok seg tid til å bli intervjuet av oss til tross av at han var travelt opptatt med å gjøre seg klar for reisen til USA. Ariyos kamp for å normalisere forholdene for døve i Nigeria har bl.a. ført til at han og flere andre døve derfra nå studerer ved universiteter i USA, med støtte fra den nigerianske stat. Dette skjedde for første gang 1980, mens vi var der. — Ariyo var med på å stifte Nigerian Association for the Deaf, det nigerianske døveforbundet. Han var også formann i forbundet da han i fjor gikk av for å begynne sine studier i USA. Intervjuet var trykket i Døves Tidsskrift nr. 5-1981.

Ble døv 5½ år gammel

Vi spør først om når Ariyo ble født og om hans skolegang. Han forteller:

— Jeg ble født i Lagos 27. februar 1949. Jeg ble døv 5½ år gammel, som følge av sykdom. Sykdommen begynte i øynene, og jeg har derfor også dårlig syn. Så spredte sykdommen seg til ørene. Jeg hadde forferdelig vondt, og jeg ble døv. Like før jeg mistet hørselen, hadde jeg begynt på skole. Etterpå ble jeg overflyttet til en skole for funksjonshemmede. Der var jeg i to år, men jeg lærte ingen ting, fordi jeg var døv. Jeg begynte deretter på misjonens skole for døve i Ibadan.

— Har du noen videregående skolegang?

— Ja, jeg gikk på en yrkesskole, hvor jeg lærte forskaling og støpning. Jeg har fagbrev. Senere har jeg fått plass på videregående skole her i landet flere ganger, men jeg har avslått, fordi jeg ville bli den eneste døve på skolen der.



Til USA for å studere

— Du har planer om videre utdanning?

— Ja, jeg er en av de heldige som har fått penger fra staten til å utdanne meg i USA. Der vil jeg studere til arkitekt eller sivilingeniør. Jeg behøver ikke å bestemme meg før jeg har vært der en tid.

— Hvilket arbeid har du her i Lagos?

— Jeg arbeider som byggtekniker. Jeg har nettopp sluttet, fordi jeg skal reise om få dager. Min far er ansatt i et skipsrederi og mor er husmor.



Titilayo Shodeke.

Ble kjent med sin kone på døveskolen

— Du er gift?

— Det er ikke så mange døve her i Nigeria som er gift, men jeg er det. Mange døve får ikke lov av sine familier til å gifte seg, men for meg var det ingen problemer.

— Hva heter din kone?

— Hun heter Titilayo, til daglig bare Titi. Hun er også døv. Hun mistet hørselen etter ørebetennelse, da hun var 8 år. Hun var heldig, for hun hadde en onkel som bodde nær døveskolen i Yaba, så hun begynte der straks. Da hennes foreldre en tid senere fikk vite at døveskolen i Ibadan var mye bedre, flyttet hun over dit. Der ble vi kjent med hverandre. Vi var kjærester fra den tiden.

Døvelærerne foreslo å stifte forbundet

— Du var med på å stifte døveforbundet?

— Ja, men jeg var ikke blant dem som gikk foran. Jeg bare fulgte med og støttet opp. Det var noen døvelærere som hadde vært på Gallaudet i USA, som anbefalte å stifte et nytt døveforbund. Vi hadde nok en organisasjon fra før (NACD), men der hadde døve ingen innflytelse. De tar alle avgjørelser uten å spørre de døve, og mener at de gjør en fin sosial innsats. I virkeligheten har de arbeidet slik at døve er blitt undertrykt. Men noe godt gjør de også. Det var folk der som klarte å skaffe penger til døves utdanning i USA. Mange av dem som er med i den organisasjonen, er mektige folk. Vi vil likevel ha minst mulig med dem å gjøre.

— Men hva med din organisasjon?

— Vårt døveforbund ble stiftet i 1974. I 1976 ble jeg formann i foreningen i Lagos, og i praksis også i forbundet. I 1979 ble forbundet tilsluttet døves verdensforbund. Forbundet vårt er i vekst, men det vil nok ta lang tid å få samlet alle Nigerias døve i forbundets foreninger. Lagos har 4 mill. innbyggere, men døveforeningen har bare ca. 50 medlemmer. Det er mye strid og bråk mellom oss og døve ikke-medlemmer. Ikke-medlemmer saboterer og prøver å ødelegge foreningen, men vi har et godt samhold, så de klarer ikke å ødelegge så mye for oss.

Møter to ganger i måneden

— Hvorfor er det så få medlemmer?

— Jeg vet ikke. Kanskje foreningen er for lite kjent blant de døve. Vi har små muligheter til å spre informasjon.

— Hvordan arbeider foreningen?

— Foreningen har formann, nestformann, sekretær, assisterende sekretær, et styremedlem og en varamann. Vi har møte to ganger i måneden, som regel 2. og 4. lørdag i måneden. Møtene begynner kl. 12 og holdes på døveskolen.

— Betaler dere medlemskontingent?

— Nei, ikke direkte. Man tegner seg som medlem og betaler en avgift på 1 Naira (ca. kr 9,—), og senere betaler man 10 kobo (90 øre) for hver gang man er med.

— Det blir kanskje for dyrt for mange?

— Ja, det er riktig at dette er dyrt. Vi som er medlemmer er av de økonomisk sterke, eller vi blir støttet av våre foreldre. Men dette er den eneste inntekten vi har i foreningen.

— Dere får ingen støtte utenfra, økonomisk?

— Nei, dessverre.

To forskjellige tegnspråk

— Hvorfor bruker dere tolk på møtene?

— Ikke alle har gått på døveskole. Mange bruker et slags hjemmelaget tegnspråk. De kan ikke ameslan, som de fleste av oss bruker. Derfor må vi tolke det som blir sagt, til det andre tegnspråket, altså fra ameslan til det hjemmelagede tegnspråket, og omvendt. Nå sitter det i styret to som ikke har gått på døveskole. Den ene av disse kan nå begge tegnspråkene, så det er som regel han som tolker.

— Hvorfor bruker dere døveskolen til møtene?

— Vi har ikke noe annet sted å være, og vi får bruke skolen gratis.

Ariyo's hjem som døveforening

— To møter i måneden er vel lite. Er det andre muligheter for døve til å treffes?

— Mange treffes privat. De fleste kommer nok hjem til meg. Det er nesten alltid noen døve hjemme hos meg. De kommer ofte for å få hjelp. Spesielt de som mister arbeidet sitt. Jeg skriver et brev til sjefen deres og ber om at de må få arbeidet tilbake. Men det har aldri lykket. Når en først er sparket, så er det slutt. Det er gjerne de samme personene som kommer igjen gang på gang. Jeg har ofte klart å skaffe dem nytt arbeid, bare for å se at de blir sparket igjen.

— Har dere planer om eget Døves Hus?

— Ja, vi sparer til å kjøpe eller bygge et hus for oss selv, hvor vi kan ha våre møter og treffes oftere enn nå. Vi vil også ha noen rom i huset til overnatting for døve som kommer langveis fra til Lagos. Nå må slike besøkende ofte bo langt borte, og du har sett hvilke kommunikasjonsproblemer vi har her i Lagos. Vi håper derfor at drømmen om eget hus skal gå i oppfyllelse om ikke så lenge.

Ikke hørende medlemmer

— Har dere hørende medlemmer i foreningen?

— Nei! VI vil ikke ha hørende medlemmer i døveforeningen. Hvis vi hadde åpnet foreningen for hørende, så ville de ha tatt over hele styringen. Døveforeningen er for døve! Punktum! De som ga oss ideen, var nok hørende, men de ville ikke selv være med. De syntes at vi døve skulle klare oss selv.

— I Norge er det slik at hørende kan bli medlemmer, men de får ikke stemmerett, så de har ingen makt. Det er vi døve som bestemmer.

— Kanskje det går an i Norge, men det går ikke her i Nigeria. Når en hørende sier noe, er det ingen døve som motsier ham. Derfor får de hørende alltid sin vilje.

— Hvor mange foreninger for døve er det i landet?

— Bare 3. To andre er midlertidig nedlagt, fordi lederne dro til USA for å studere. De som var igjen, ville ikke overta. Her i Lagos ser det ut til at det skal gå bra. Den nye formannen er en bra mann. Han ble døv 15 år gammel. Han har et godt språk og kjenner til mye. Men ingen vet hva som kan skje.

Demonstrasjoner

— Hva har døveforbundet gjort for å bedre de døves situasjon?

— Det er lite vi kan gjøre. Vi har prøvd å kontakte noen offentlige kontorer, men til liten nytte. Når de oppdager at vi er døve og ikke kan

snakke med dem, blir vi ofte jagd bort eller oversett. Det er bare de få hvite som vi har vært i kontakt med, som har prøvd å gjøre noe for oss. Men de har ikke mye makt, så det er lite de kan gjøre. Vi har flere ganger prøvd å lage store demonstrasjoner utenfor regjeringsbygget, men de andre døve er redde og møter ikke opp. Vi har som regel bare vært 6-7 stykker som har båret plakater. Likevel tror jeg at det har vært nyttig. Kanskje det er dette sammen med henvendelsen fra den hørende støtteforeningen som har ført til at vi nå begynner å få mer forståelse. I første omgang får vi være glad over at vi får statsstøtte til utdanning i USA. Når vi så kommer tilbake, vil vi stå mye sterkere. Kanskje det vil bli fart i arbeidet. — Vi har også hatt innlegg i noen aviser.

Ny lov

De fleste avis-innleggene ble sendt i desember 1977, like før den nigerianske nasjonalforsamlingen skulle behandle forslaget til ny grunnlov. Noen døve hadde sett forslaget og oppdaget at døve ikke var nevnt i avsnittet om sosiale tilbud, rett til arbeid og utdanning. Døveforbundet tok da kontakt med lederne for døveskolene i Lagos og Ibadan. Disse undersøkte saken, og de fant ut at de døve helt var uteglemt. De følte da sine stillinger truet og støttet opp om de døves demonstrasjoner utenfor nasjonalforsamlingen. Saken ble slått opp i avisene. Da grunnprinsippene ble vedtatt neste dag, var det med tilføyelser om de døve.

Mange døve irriterer seg over at det bare er én døveskole i Nigeria som konsekvent har brukt tegnspråk hittil i undervisningen. Men i det skoleåret som begynte etter at vi nordmenn hadde forlatt Nigeria, ble det bestemt at også to andre døveskoler skulle gå over til tegnspråk i undervisningen.

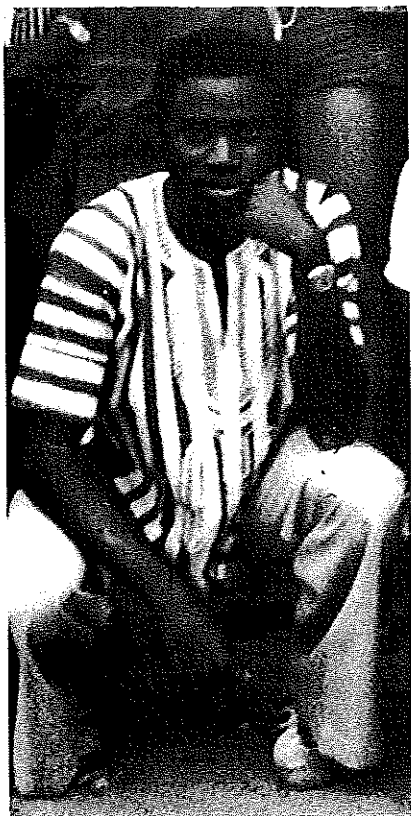
* * *

I november 1980 fikk vi brev fra Ariyo. Han fortalte at han ikke fant seg til rette på skolen i New Orleans. Han dro derfor til California, for å være sammen med sin kone og andre døve nigerianere, som studerer der. Og der trivdes han meget godt. Han fortalte at han hadde truffet våre venner i Los Angeles, ekteparet Harriet og Joel Marcus.

Ariyo skrev igjen vinteren 1981 og fortalte at både han og hans kone fikk førerkort, og at de kjøpte en brukt bil. Det hadde de ikke hatt anledning til hjemme i Nigeria.

Intervju med Femmy Babs Kuyinu

Vi hilser også på en annen nigerianer, Olufemi Kuyinu, fra Lagos i Nigeria. Det er navnet hans på det hjemlige språket yoruba. Som de fleste nigerianere, har han også et navn på engelsk: Femmy Babs Kuyinu. Til daglig blir han kalt Femmy. Intervjuet var trykt i Døves Tidsskrift nr. 4-1981.



*Olufemi Kuyinu,
alias Femmy Babs Kuyinu.*

Sprudlende humør

Vi var mye sammen med Femmy de dagene vi var i Lagos. Han hadde et sprudlende humør. Han likte å spøke med vennene sine, og var en populær person. Han var en av de få døve vi møtte som til en viss grad klarte å løsrive seg fra det forholdsvis ulogiske ameslan-tegnspråket. Derfor gikk det greiere med kommunikasjonen mellom ham og oss i forhold til andre døve vi møtte.

Flink tegner

— Først, kan du fortelle hvor og når du er født?

— Jeg er født i 1958, sent på året i staten Ijeba-Igbo. Da jeg var ca. 3 år gammel, ble jeg døv av en sykdom. (Vi antar, på grunnlag av hans forklaringer, at det var hjernehinnebetennelse.)

— Når begynte du på skolen?

— Fordi mine foreldre ikke visste noe om skoler for døve, begynte jeg ikke på Wesley School for the Deaf her i Lagos før jeg var 9 år gammel.

I 1974, etter å ha gått 7 år på Wesley-skolen, ble jeg flyttet over til Government Trade Center i Lagos, en slags kunstscole. Dette var fordi lærerne mine mente at jeg kunne få arbeid eller livnære meg som tegner. Jeg er stolt av at det er jeg som har tegnet National Association for the Deaf's emblem. (Vi er lei for at vi ikke fikk en kopi av emblemet med oss. Femmy er forresten varaformann i NAD.)

— Jaha, men du er stor og sterk. Det blir du vel ikke av bare å sitte og tegne?

— Nei, for samtidig fikk jeg også trening i idrett. Da lærerne fant ut at jeg hadde talent for volleyball, ble jeg opptatt i et hørende lag, Bendel State Team.

— Og etter det?

— Etter hvert som jeg ble flinkere, ble de beste lagene interessert i meg, og jeg gikk over til Lagos State Team. Med dem har jeg vunnet mange medaljer. Senere fikk jeg tilbud om å gå over til Ogun State Sports Council. Laget er godt, men ikke helt i toppen ennå. Det er for nytt, og vi kjenner hverandre ikke godt nok.

— Hvorfor gikk du over?

— Mest fordi jeg måtte ha penger for å leve. De tilbød meg jobb som hjelpetrener, med 110 Naira (ca. 990 kr) pr. mnd. i lønn. Det er for lite. Nå har jeg fått tilbud om å gå over til klubben JOS, og regner med å gå over snart. Der vil jeg få 250 Naira pr. mnd. Det er jeg godt fornøyd med.

— Hva med kontakten med de hørende?

— Jeg har en som jeg har lært litt tegnspråk, som tolker for meg når treneren vil meg noe. Men det er verre når jeg skal trene andre, da har jeg store problemer. Men jeg pleier å vise dem hva de skal gjøre, påvise hva de gjør galt, og hvordan de skal rette på det. Dermed får jeg mange ganger mer trening enn de andre.

Tvunget til å gifte seg

— Ja, det var idrett. Hva med familie?

— Jeg er gift med en døv dame, og vi har ikke barn. Jeg er ikke fornøyd med min kone; hun vil bare trette med meg.

— Hva!?

— Jo, jeg ble tvunget til å gifte meg. Min far og min svigerfar presset meg. Min far lovet meg 700 Naira (ca. 6.300 kr) i bryllupsgave, og det er mange penger. Og hør bare hvor uheldig jeg var: Vi giftet oss 23. desember 1979. Dagen etter døde min far. Jeg ble forferdelig sint. Hadde jeg ventet noen dager, hadde jeg sluppet å gifte meg.

— Javel, men hvorfor fant du ikke en annen?

— Det fantes ikke andre ledige døve jenter, og hun ville absolutt gifte seg med meg. Hennes far støttet henne, og de gikk løs på min far. Fordi min svigerfar er meget rik, syntes min far at hun var et godt parti. Han truet med å trekke tilbake de pengene han pleide å gi meg, og uten dem kunne jeg ikke klare meg.

— Gjort er gjort. Hva med fremtidsplanene dine?

— Som dere vet, så reiser mange av vennene mine til USA for å studere i år. Jeg håper og tror at jeg skal få komme til USA engang, kanskje neste høst. Der vil jeg studere tegning og annen kunst. Samtidig vil jeg ta utdanning som trener. Når jeg er ferdig utdannet, vil jeg komme tilbake til Nigeria og bli kunstner eller tegnelærer for døve. Og ikke minst, vil jeg skape verdens beste volleyball-lag for døve! Vi skal slå alle andre, også dere fra Norge!

Femmy har skrevet noen dikt. Vi bringer her et av dem (oversatt av Erling Jacobsen):

Fordi vi er døve

*Vi er blitt snytt,
vi er blitt snytt.
En utdanning er én, jobb er to,
og våre tunger omkommer nesten.
Fordi vi er døve.*

*Vi slåss og slåss for å hjelpe oss selv,
men der er en sterk mur,
kallet de hørende,
som spiller inn,
og prøver å hindre oss
i våre fremskritt.
Fordi vi er døve.*

*Splittet som vi er,
splittet som vi er,
holdes vi nesten fast i mørketiden.
En gang når vi står sammen,
sammen skal vi overvinne dem.*

*Engang et sted,
på en eller annen måte,
skal vi få leve i en verden,
kalt den edle verden,
fordi vi er døve,
og **STOLTE** over å være det!*

Et vendepunkt — vi bestemmer oss for å reise hjem gjennom Sahara

Så var vi kommet til onsdag 13. august — en ytterst svart dag for oss, og som også ble vendepunktet på den videre ferd. Torbjørn våknet grytidlig på morgenkvisten. Det var ubehagelig å ligge. Kroppen var klam av svette. Skyvedøren sto åpen. Det klødde over hele ham. Han sto opp og slengte døren igjen, og i irritasjon over all kløingen tok han frem sprayboksen med «Myggdreper» og dusjet rommet rikelig i håp om å ta kverken på de bittesmå utyskene, men håpet i sitt stille sinn at Erling og Rune fikk pustebesvær og våknet. Den første reaksjonen kom fra Erling. Det sømmer seg ikke å komme med det på trykk, men det irriterte hans nese. Torbjørn overlevde dette også. Han fikk vasket seg over hele kroppen, men hva hjalp det i dette klimaet? Like fort piplet svetten frem og man ble like fort «skitten» igjen.

Ute var det et øsende regnvær og bemerkelsesverdig varmt. Temperaturen viste 23°C om morgenen. Frokosten inntok vi inne i bilen, og for å sette en spiss på «tilværelsen» åpnet vi en boks norsk jordbærsyltetøy. Etterpå gjorde vi oppbrudd, og kjørte innom en bensinstasjon. På tilbakeveien kom vi ut for et trafikkuhell.

De forlangte 15 Naira for knust spill

En minibuss sto parkert for langt ute i kjørebanelen, og ved passeringen ble sidespeilet på motpartens bil splintret av speilet vårt. Vi ble innhentet. Det ble kjefting uten like. En årvåken ambassade-funksjonær kjørte forbi og oppdaget hva som sto på. Han stoppet og hjalp oss, og det endte med at vi ble enige om å gjøre opp forholdet i ambassaden. De forlangte 15 Naira (ca. 150 kr). Det var ok. for oss, men da speilet deres var ødelagt fra før, firte de på sine krav til 10 Naira. Vi betalte for å bli kvitt dem. Vi hadde liten tid. Vi måtte til Zaires ambassade, og på veien støtte vi på den samme bussføreren. Han var i ferd med å sette på et nytt spill, og smilte tydeligvis i skadefryd over at de hadde klart å få penger for et spill som var ødelagt på forhånd.

«Nei», fra Zaires ambassade

I Zaires ambassade fikk vi et klart «Nei» til visum. Brevet fra den norske ambassaden var ikke til noe hjelp. Det ble foranledningen til at vi måtte revurdere våre planer. Først måtte vi forsøke andre utveier. Fra da av minket vårt håp om å få besøke Norads virksomhet i Tanzania, noe vi så fram til. Hvis vi hadde fått grønt lys ville vi trolig ha kjørt først til Dar-es-Salaam og helt ned til Lusaka, før vi la veien nordover igjen. Det ble for sent å gjøre mer den dagen, — så vi la planer for morgendagen.

Siste forsøk på å komme videre

Torsdag 14. august ble turens vendepunkt. Det var ikke noe annet vi kunne gjøre enn å «stakke ut» veien hjemover, etter å ha vært innom følgende ambassader: Sudan og Etiopia for å undersøke veier og politiske forhold. Vi la vår lit til Sudan, men fikk vite at det var umulig å kjøre på den aktuelle veien fra juli til oktober. Vi måtte finne veien hjemover snarest mulig, for det gikk mot slutten for vår oppholdstillatelse. Etter at vi hadde fått bekreftet at vi også måtte ha visum til Niger, kjørte vi dit sporenstreks, og fylte ut skjemaene, og leverte inn passene pluss 2 passfotos hver. Vi skulle få dem neste morgen. For sikkerhets skyld før vi til Algeries ambassade for å forhøre oss om vi ikke trengte visum til det landet. Jo, det måtte vi ha, ble det svart. Da vi sa at vi måtte ut av Nigeria mandag, var det nødvendig å få visum klarert så snart vi hadde hentet passene hos Nigers ambassade. De lovt å få ordnet det på dagen.

Sitat fra dagboken: «Nå steiker vi den tjukaste pannekaka som nokon gong er steikt i Nigeria. Hva skal vi nå gjøre? Hmmm, kanskje skrive til Døves Tidsskrift, slappe av, tenke eller banne... Det er opp til enhver. Vi har forsøkt alle utveier for å komme østover, men må konstatere at alt så håpløst ut. Zaire var den eneste mulige gjennomgangsmuligheten. Det var bare visum-nektelse som stanset det hele.» (Vi fikk vite meget senere fra England at på det tidspunkt vi søkte om visum var det uro og trefninger på grensen mellom Zaire og Uganda. Dette var trolig årsaken til at vi ikke fikk visum.)

Angående hjemreisen, bestemte vi oss etter mye diskusjon: «Vi tar sjansen på å krysse verdens største ørken, Sahara!»

Fornøyelig tiggerhistorie?

Det første vi gjorde fredag 15. august var å ringe til Norges Døveforbund for å gi beskjed om at vi dro hjemover. Siden dro vi inn til sentrum for å poste brev og kort. Der traff vi på en merkelig herre. Han

ROYAL NORWEGIAN EMBASSY

PLOT NO. K 745
ADEOLA HOPEWELL STREET
VICTORIA ISLAND
P.O. BOX 2491
LAGOS, NIGERIA
TELEPHONE: 61 09 1374
TELEX: 21429 - noramb ng

TO WHOM IT MAY CONCERN

This is to confirm and certify that the bearers of this letter - Messrs. Rune ANDA, Erling JACOBSEN and Thorbjørn TOKLE - are travelling in Africa with the support from the Norwegian Agency for International Development (NORAD).

In this connection, the abovementioned gentlemen have also been invited by the NORAD representatives in Tanzania and Zambia to visit them. The addresses of these representations are as follows:

In Tanzania : NORAD, Royal Norwegian Embassy,
Dar es Salaam, Extelcom Building,
7th Floor, Independence Avenue

In Zambia : NORAD Lusaka, Kulima Tower,
13th Floor, Katunjila Road.

The Royal Norwegian Embassy would appreciate any assistance rendered Messrs. Anda, Jacobsen and Tokle, including the issuing of the relevant entry visas that would be necessary for them to continue their journey.

The Royal Norwegian Embassy, Lagos,
8th August 1980

Odd Gunnar Skagestad
Odd Gunnar Skagestad,
Chargé d'Affaires, a.i.



Faksimile av brevet fra Den Norske Ambassade i Lagos.

kom forbi bilen, stoppet opp og ga tegn til at han ville snakke med oss. Deretter presterte han en fornøylig tiggerhistorie, utga seg for å være journalist for en stor avis. Hvis vi ga ham 4 naira (ca. 40 kroner) for å telegrafere til sin avis i Kano, skulle han sørge for at de skulle gi oss all nødvendig service + et beløp på ca. 40.000 kr. Dette syntes vi var mor-

somt, det var å sammenligne med tipping. Snakket han sant, var vi 40.000 kr. rikere. Løy han, vel, så var det en god historie å fortelle om. Han var pent kledd, og hadde usedvanlig god greie på ting om døve i Nigeria.

Deretter var vi hos Nigers ambassade og hentet passene, og derfra direkte til Algeries ambassade. Der fylte vi ut 4 skjema hver! Men vi fikk turens raskeste visum. 70 minutter tok det fra vi gikk inn til vi gikk ut, og 30 dagers oppholdstillatelse var ikke noe problem. Nå hadde Rune bare én ledig side igjen i passet sitt! Det ville holde, nå som vi var på vei hjem. Ellers ville han ha fått nytt pass hos Norges Ambassade i Lagos eller Dar-es-Salaam. Grunnen til at Rune snart ville «sprengre» passet sitt, var at det også var flere stempler fra hans reise til Afrika i 1973 og sykkelturen i 1975.

Som «avskjedsgave» fra Lagos fikk vi kjøre gjennom byen *uten køkjøring!* Vi fant lett motorveien til Ibadan. Den var meget god. Vi så massevis av kollisjoner. Et sted hadde en trailer knust en motorsykkel og syklisten lå blodig og livløs. Et annet sted hadde en flott Peugeot kjørt inn under en lastebil bakfra. Slikt kan jo ikke gå særlig bra...

Fra Ibadan og nordover var det stadig kontroller av politi. Merkelig nok var det mye køkjøring, uten at vi fant noen forklaring på hvorfor. Riktignok var det mange lastebiler på veien, men de kjørte forholdsvis fort. Politiet var det stadig problemer med. De regnet med at vi hadde brennevin, og kontrollerte bilen mange ganger.

Sent på kvelden kom vi til Ilorin, og i det første gatekrysset vi kom til, kunne vi ikke se skilt om hvor vi skulle hen. Mens vi nølte litt, kom to rasende politimenn. De truet oss med fengsel fordi den ene lypæren foran var gått istykker. De eskorterte oss til et hotell og sa at vi skulle overnatte der. Så gikk de. Trolig ville de bare ha skyss hjem. Det var massevis av biler som kjørte helt uten lys uten at de reagerte.

Hundrevis av bilvrak langs veien

Neste morgen ble vi vekket grytidlig av et voldsomt tordenvær og svære regnskyll. Vi fant det klokt å benytte uværet til å komme oss ut av byen, da politimennene hadde sagt noe som vi oppfattet som om at de skulle komme tilbake. Veien oppover til byen Kontagora var forholdsvis fin hele veien. Til tross for dette lå det hundrevis av lastebilvrak + noen få personbiler som hadde kjørt utfor veien og veltet. Et par steder så vi også tog som hadde sporet av og veltet like ved veien. Et sted så det ut som om en lastebil hadde kjørt på toget og veltet det. Vi kunne ikke finne noen fornuftig forklaring på alle disse vrakene. Mange av dem, spesielt tankbilene var helt utbrent. Et sted hvor en gammel vei



Vanlig syn langs veien mellom Ibadan og Kontagora.

løp ved siden av den nye, så vi at en lastebil hadde kommet inn på den gamle veien og falt ned i en elv fordi broen var fjernet. Lastebilen var akkurat like lang som broen! Et annet sted der veien på begge sider gikk ned mot en elv med en noe smal bro, lå det strødd med lastebiler i elven og utfor veien. Bare her lå det minst 20 stk.

Etter Kontagora var veiene nokså hullete, og trafikken mye mindre. Det lå også færre vrak langs veien. Kanskje man regner det sånn at hvis 10% av bilene kommer fram til målet, så er de fornøyd?

Kl. 20.15 var det slutt for dagen. Da hadde vi kjørt sammenhengende i 13½ time, og unnagjort 700 km i kampen mot tiden vi hadde tilgode på visumet. På slutten var det klart at vi nærmet oss Kano, den største byen i det nordlige Nigeria. Men vi følte oss noe usikre på om vi var på rett vei. Det var altfor lite trafikk på veien.

Landskapet forandret seg, og veien ble dårligere

Søndag 17. august kjørte vi bare noen få km før vi kom inn på en flott ny vei. Da hadde vi altså kjørt feil dagen før. Etter å ha kjørt noe over 100 km kom vi til Kano. Det er en stor og fin by, full av folk og biler.

Vi spaserte litt rundt på markedsplassen og prøvde å kjøpe forskjellig. Men høyst merkelig: De holdt helt vanvittige priser, og ble rasende da vi forsøkte å prute. Vi fant ingen grunn til å oppholde oss lenge i Kano, så vi kjørte raskt videre. Et stykke nærmere grensen mot Niger kom vi til en forholdsvis stor og fin bensinstasjon, som lå inntengt av store vanddammer. Der var det en meget hyggelig ekspeditør. Vi tok oss meget god tid, og begynte å gjøre de første forberedelser til å krysse Sahara. Vi fylte tankene smekkfulle av diesel, og i tillegg flere kanner på til sammen ca. 150 l ekstra med diesel. Vann fikk vi også fylt opp, men ikke så mye, da vi regnet med å finne vann senere også.

Naturen forandret seg, fra de mørkegrønne junglene lenger sør var vi nå kommet ut på grussdekket sahel. «Sahel» er savanneland mellom ørkenen og skogområdene i sør. Det er en geografisk betegnelse. Før brukte de et annet ord; sudan. Men da britene avvirket koloniveldet sitt, etterlot de seg en stat som het Sudan, med stor S, så geografene måtte finne på en ny betegnelse. De ville jo ikke blande sammen politikk og geografi. Derfor ble det sahel.

Det begynte så smått å kile litt i magen på oss. Så langt hadde ferden gått forholdsvis greit fra Lagos. Straks etter bensinstasjonen ble det slutt på asfalten. I stedet kom vi inn på en bred grus- og jordvei, tydeligvis en anleggsvei. Veien var meget våt og sleip, kjøringen ble farlig. Bilen spant og skled uten styring. Det var omtrent som å kjøre på norsk våtsnø og slapseføre. Vi kom oss framover, men seint. Vi så møtende biler komme slingrende mot oss. Enkelte ganger vendte de 360° og fortsatte som før. . .

Vi ble engstelige og stoppet på en flat strekning. Til tross for at vi lot bilen rulle til den stoppet, og bare bremste de siste 20 cm, skled bilen! Da bestemte vi oss for å spise litt og avvente situasjonen. Vi spiste spaghetti med sjokoladepudding til dessert. Etter å ha hvilt middag, så vi at veien hadde tørket noe, og bestemte oss for å vente til dagen etter med å kjøre videre. Det var bare noen få km til grensen, og vi hadde en dag på oss før visumet var ute. Vi fordrev tiden med forskjellige fornuftige sysler. Rune ryddet og vasket litt, mens de andre tok en kikk på motoren og kontrollerte at alt var bra. Plutselig merket vi et dunk i bilen. Da vi så ut, var det noen småbarn der som løp vekk. Noe senere et nytt dunk. Da oppdaget vi at barna kastet steiner på bilen. Vi prøvde å skremme dem vekk. Nytteløst. Tilslutt ble vi enige om å flytte bilen lenger fram. Der var det stille og rolig og vi gikk til ro for natten.

Å bli underholdt av hvit manns svette var morsomt for svarte

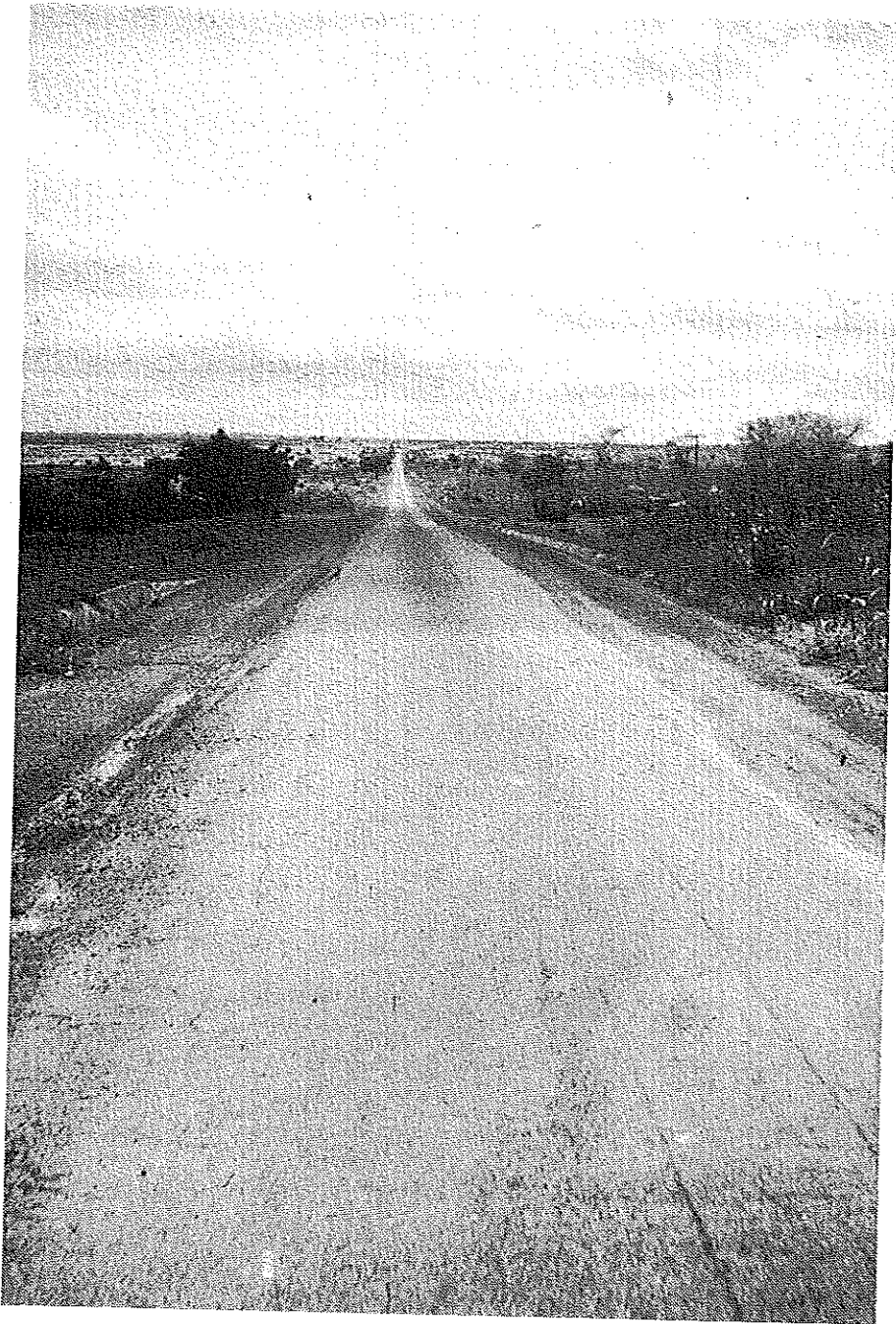
Neste dag var vår siste dag i Nigeria. Erling og Torbjørn var en smule plaget av tordenvær om natten. Det lynte og lynte over hodet på dem. Torbjørn som var lysvåken et øyeblikk merket et kraftig tordenskrall så Fiaten ristet. Det var det kraftigste han noensinne hadde merket. Han sov noe urolig. Veien var fortsatt våt, men den var mye bedre å kjøre på enn dagen før. Etter noen km, ca. 4 km fra grensen, traff vi igjen på asfaltert vei. Dette var beroligende, for vi var redde for at kartet skulle være misvisende. Det antydte asfaltert vei helt til Zinder. På Nigerias grensepost ble det hele raskt unnagjort, men det var påny spørsmål om verdiskjema. Ved innreisen hadde vi spurt om å få et slikt skjema, men vi fikk det ikke. Ved hjelp av kvitteringene fra banken i Lagos fikk vi godtgjort at vi ikke hadde vekslet svart. Dermed var alt OK fra deres side.

På Nigers side var de i dårlig humør. De kunne ikke forstå hvorfor vi ikke ville snakke, men de kom seg da igang med kontroll og stempeling av papirene våre. Kontrolløren forlangte først at vi skulle ta alt ut av bilen, også det som var bak og på taket.

Velvel, det var ikke noe å gjøre med det. Bare å gå igang. Etter ca. 35 minutter var vi ferdige med alt bak og på taket. Inne bare plukket vi fram noe for syns skyld. Da vi sa fra om at vi var ferdige, fikk vi bare passene og et vink med hånden om at vi kunne kjøre videre. Tydeligvis var hele oppstyret nødvendig for at de skulle underholdes av hvit manns svette. Carnet måtte vi stemple på det første tollstedet vi kom til. Der gikk det merkelig nok med smil og ekspressfart. Vi ble vinket forbi køen, stemplet ble smelt på og vi kjørte med en gang. Det hele tok under 1 min! Glade og fornøyde dro vi videre i retning Zinder.

Veien var asfaltert, men smal og tildels med løse veikanter. Terrenget forandret seg igjen. Nå så vi mer og mer sand, stein og tildels fjell. Men det meste var fortsatt grønt. I Zinder, som var en mye mindre by enn vi hadde ventet oss, var det vanskelig å finne banken. Vi lette og lette, og tilslutt fant vi den. Da viste det seg at den hadde stengt bare noen minutter før... Irriterende. Den åpnet ikke før 3 timer senere. Skulle vi fortsette — eller hva? Vi hadde såpass med CFA igjen at vi kunne fylle diesel og litt til, men det var best å være på den sikre siden. Hvis noe skulle skje, skulle vi ha såpass med penger at vi kunne komme oss tilbake hit.

Mens vi ventet på at banken skulle åpne, ble vi nedrent av selgere. Hatter, sko, kniver, vesker, slange- og kamelskinn var noe av det de hadde å by på. Men vi kjøpte ikke noe enda. Vent til banken åpner, sa vi. Etter en lang stund forsto de det, og forsvant. Resten av tiden benyt-



På vei mot Sahara. Bildet er tatt etter grensepasseringen i Niger.

tet vi til matlaging og smøring av bilen. Så snart banken åpnet, kunne vi gå inn og veksle. Merkelig nok, de så ut til å være godt vant med reisesjekker der. Så var det å gå ut til «åsgårdsreien». De første selgerne hadde tydeligvis tilkalt alle andre, så nå måtte vi brøyte oss fram til Fianten. Vi kjøpte hver vår stråhatt, kniver, sandaler, veske og mer. Det var meget morsomt å prute på prisen! Som regel gikk prisen ned 50% eller mer, og da godtok alle den.

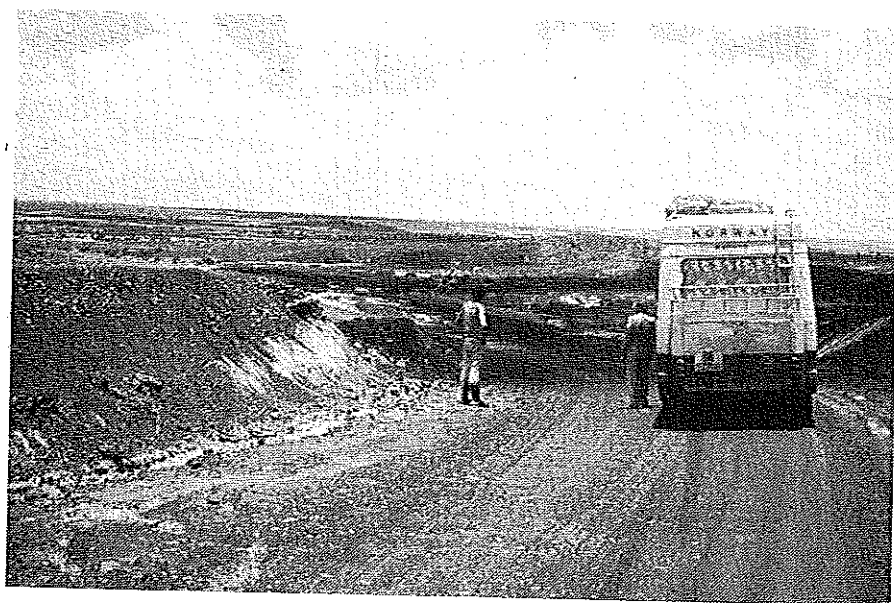
Foran porten til Sahara

Så fort vi hadde fått det vi ville ha, startet vi opp og kjørte til nærmeste bensinstasjon. Der fylte vi opp diesel, og for første gang benyttet vi ekstra kanner til vann også. Så det ble ganske trangt på gulvet inni bilen. Og så var det full fart ut i eventyret. Trodde vi. Ca. 3-4 km utenfor Zinder ble vi stoppet av en politimann. Han kunne bare fransk, men etter hvert forsto vi at det manglet et stempel i passet. Han viste vei for oss tilbake til Zinder, og politistasjonen der. Der var det en som forklarte oss at vi måtte ha klarsignal for å kjøre fra sted til sted. Velvel, vi fylte ut et skjema hver, fikk stemplet passene og påskrevet: Gjelder til Agadez.

Tilbake på politiposten utenfor byen var det kommet en ny vakt. Han kunne heller ikke annet enn fransk. Men han var noe flinkere i kroppspråk. Han fortalte om farlige dyr og røvere, og mente det var farlig for døve å reise alene. Etter endel snakk fikk vi kjøre. Dermed var porten til Sahara åpen!



Noen nysgjerrige tilskuere i Niger.



*«Porten til Sahara», som vi kalte dette stedet like utenfor Tanout.
Bemerk vaskebrettene!*

Veien sperret av en enorm semitrailer

Tirsdag 19. august tok vi fatt på alvoret. Vi var tidlig oppe, og kom fort igang. Det var forferdelig å kjøre. Til å begynne med kjørte vi på vaskebrett, mil etter mil. Vi ønsket alle vaskebrett dit pepperen grodde. Men hadde vi visst hva som ventet oss, er det ikke så sikkert at vi hadde kjørt videre på denne veien.

Etter noen km, begynte det å bli store vanndammer på veien. Veien ble bløt, med store «brøytekanter» etter lastebiler. Forakselen sopet vekk mye jord, grus og steiner. Plutselig var veien sperret av en enorm semitrailer som hadde kjørt seg fast. Noen menn sto dypt nede i hullet og øste vann og spadde jord for å få den løs. Vi gikk ut og rekognoserte. For oss så det altfor usikkert ut å passere på veien, det var smalt og bløtt. Vi kunne risikere å bli sittende fast og i verste fall velte inn mot den andre bilen. Vi undersøkte bakken rundt. Negrene vinket og gjorde tegn til at vi skulle kjøre på veien, ikke på gresset. Vi mente det burde holde på den ene siden, selv om det var en liten bløt flekk der. Erling fikk i oppgave å kjøre. Han rygget litt, ga gass og brøytet seg ut av veien. Det så ut som om det skulle gå glatt. Plutselig minket farten — bilen seg litt ned og det kom store mengder svart røyk fra motoren. Bilen kom seg tungt framover, Erling gearet raskt og brutalt og tvang bilen

framover. Og vips — var han inne på veien. Etterpå sa han at han var sikker på at det skulle gå galt, motoren hadde ikke nok hestekrefter, selv på laveste gir.

Et mareritt begynte, og det varte hele dagen

Så begynte et 250 km's mareritt. Vi kom stadig til små innsjøer i veien. Enkelte steder så vi hvor vi kunne kjøre for å komme forbi. Vi var enige om at vi skulle holde oss på veien, det var for usikkert å kjøre rundt. Men stort sett var hele veiens bredde dekket av vann, og en måtte sendes ut for å undersøke dybdeforholdene. Stort sett var det noen smale striper vi kunne kjøre på, slik at bilen ikke kom for langt ned. Som regel var vannet bare 30-40 cm dypt. Men enkelte ganger var det umulig å prøve dybden, det var for dypt. Da var det bare å kjøre på og håpe det beste. På det verste sto vannet over støtfangeren og hjulene. Da var nok dybden bortimot en meter.

Et sted hvor vi krysset en dyp elv, følte vi noen kraftige dunk i bilen. Så snart vi kom opp, så vi etter om noe var skadd. Men vi fant ikke noe galt. Senere krysset vi en elv hvor det var støpt en bro over. Men den sto også under vann, og der var det noen barn som vasket klær.



Hadde vi visst hvordan veien mellom Zinder og Aderbissinat i Niger var, da hadde vi kanskje aldri funnet på å kjøre denne veien. Men når vi først var igang, var det bare å gjennomføre. Hvilket mareritt!!! Denne elven var turens dypeste, ca. 1,5 m. Trolig ligger også Fiatens reservehjul i dette «hølet».

Etterhvert som vi kom oss innover i «vannørkenen» ble vi mer og mer pessimistiske. Skulle vi snu? Eller hadde vi mot nok til å fortsette på denne galmannsferden? Vi leste i «Til topps i Sahara» om at mange hadde dødd av tørst på denne veien. Dette syntes vi var urimelig i forhold til alt vannet vi vasset i. Dovenskapen og den overbevisning om at det sikkert var bedre vei lenger framme avgjorde. Vi fortsatte. Humøret steg for hver gang vi trodde at nå ble det bedre, og sank når det ble tettere mellom sølehavene. Så passerte vi dagens mål, Tanout. Der stoppet vi noen minutter, så vi fikk kjøpt noen små varme brød som vi skulle spare. Men de var gode og forsvant fort. I Tanout var det mye sand som var måket vekk av veien av bulldozer. Det var også forbigående noe bedre vei pga. veiarbeid. Like utenfor Tanout kom vi til et høydedrag. Da vi stoppet der kunne vi se flere mil utover og så enorme støvskyer bak svære trailere. (Se foto side 143.)

Men senere ble veien om mulig verre. Nå ble dammene slik at de var dype nok, men i tillegg fikk de endel hull som tydet på at trailerne hadde sittet fast. Mange var merket av kvister, greiner eller planker som var stukket ned i disse hullene.

«Hotell Norge» satt bomfast!

Sent på ettermiddagen begynte vi å passere tankbiler og semitrailere i fleng. Tydeligvis en karavane. En av disse satt også fast i en dam, men ikke så dypt som den første vi så. Vi klarte å komme oss forbi på venstre side av den. Vi så at trailerne valgte å kjøre forbi på høyre side. Tenk da hvor bred veien var! 2 meter norsk bil — 1 meter fri vei — 3 meter trailer — 1 meter fri vei — 3 meter trailer igjen + veikanter — det blir vel ca. 12 meter bred vei!

Vi ble mer og mer optimistiske. *Vår* bil kom fram — mens de tunge drogene satt fast. Overmot er ikke bra — vi fikk straks en kraftig smekk. Vi kom til en ny svær dam. Torbjørn gikk ut og rekognoserte. Han fant en smal stripe midt på som var trygg, trodde han. Vi kjør-



*Torbjørn prøver å spa løs
Fiaten fra søledammen.*

te på. Bums — plutselig merket vi hvordan den høyre kanten skled ut og vi havnet i et dypt hull. Fiaten kom hverken fram eller tilbake, fordi både for- og bakakselen hang fast i grus og gjørme. Men dette holdt også Fiaten oppe. Litt lenger til høyre, og den hadde rett og slett veltet! Bare et par minutter etter kommer en tankvogn forbi. Sjåføren var villig til å hjelpe, men hadde ikke noe å dra med. Vi hadde en wire. Den røk uten at Fiaten flyttet seg *en* cm! Sjåføren bare trakk på skuldrene og kjørte videre. Vi prøvde å spa vekk alt som lå under bilen. Det var nytteløst, pga. Fiatens lave frihøyde og alt sølevannet som bare skled tilbake straks vi fikk vekk noe. Vi ga opp. Vi ble enige om å vente til noen kom forbi med en tilstrekkelig sterk wire.

«Hotell Norge» ble dratt opp som ingenting!

Mens Rune lagde middag, gikk Erling og Torbjørn ut og lette etter noe som kanskje kunne være til hjelp. Plutselig så de en svær semitrailer komme dundrende. De stormet tilbake og vinket. Rune så også bilen, og alle fikk nesten hjerteattakk idet den passerte i stor fart. Det var bare millimetre mellom! Fantastisk beregning! Han stoppet, og hadde wire! Tykkere enn Runes armer! Vi festet den fort, hoppet inn, startet Fiaten for å hjelpe til. Rune prøvde å redde middagen som ennå ikke var ferdig. Langsamt — langsamt strammet wiren seg. . . Fiaten rykket til idet den var stram. Torbjørn som sto utenfor og så på fikk et anstrengt uttrykk i ansiktet. Erling som styrte fikk voldsom hjertebank. — Fiaten rørte på seg — tippet mer og mer over til høyre. . . rettet seg plutselig opp med et voldsomt rykk og var oppe! Enorm lettelse! Sjåføren fikk 3000 CFA som takk for hjelpen. Han virket brydd, ville vel ikke ha noe. Vi studerte semitraileren, som var av en vanlig type der, en stor svær Berliet. Den var over 3 m bred, og ca. 20-22 m lang (i Norge max. 2,49 m bred og 15 m lang). Vi antok at den måtte ha en motor på ca. 700-900 HK.

Endelig slutt på sølen og vanddammene

Idet bilen forsvant i det fjerne, tok vi fatt på middagen. Etterpå slappet vi litt av og kontrollerte at alt var OK og smørte alle smørepunkter under. Vi fortsatte, og etterhvert som det mørknet måtte vi innse — det hullet vi satt fast i var det desidert siste av de store. Vi passerte noen små hull, og begynte på vaske Brettene igjen. Etter å ha passert en liten landsby passerte en trailerkaravane oss i stor fart. Vi kjørte langsamt pga. vaske Brettene. Det ble etterhvert så irriterende å ligge bak konvoien og tygge sandstøv, at straks vi fant et bra sted, stoppet vi der for natten.



Her overnattet vi litt nord for Aderbissinat i Niger.

Mens vi gjorde oss klar for en god søvn, oppdaget vi at flere av plast-flaskene med ferdig-kokt vann var sprukket. Dette var synd, fordi det tok mye tid å koke vann. Men likevel hadde vi nok vann, det var ikke noe å bekymre seg over på *det* tidspunkt.

Det vi bekymret oss over var: Ville vi nå Agadez? Hvordan var veien framover? Var den like full av vann? Eller sand? Eller var det bra kjørevei? Vi bemerket før vi sovnet, at bortsett fra Landrovere, hadde vi ikke sett andre biler enn trailerne. Dette kunne tyde på ekstremt dårlig vei. Men var den foran eller bak oss?

Reservehjul med opphengsramme borte!

Onsdag 20. august innledet vi med å spise godt. Deretter tok vi full service med kontroll av bilen og smøring. Da vi hadde problemer med å få opp diesel fra hovedtanken, ble filteret i tanken blåst rent med luft fra hjulpumpen. Mens vi drev og puslet med «Hotell Norge», oppdaget vi årsaken til dunket dagen før. Reservehjulet med opphengsramme og alt under bilens bakdel var borte! Katastrofe! Riktignok hadde vi 4 dekk og slanger i reserve, — men hva hvis en felg sprakk eller på annen måte ble ubrukelig? Skulle vi snu for å lete etter det — eller hva? Dovenskapen seiret igjen. Vi fortsatte uten reservehjulet. Kanskje det kom noen bakfra som plukket det opp og innhentet oss?

Utpå formiddagen passerte vi tre tyske ungdommer som hadde stoppet lastebilen sin ved veikanten og sluppet av. De var de første hvite vi så siden Lagos. Vi var blitt så vant med å se negre at vi reagerte på å se

hvite. Lenger framme fant vi et fint, kraftig eksosrør. Dette tok vi vare på, det kunne komme til nytte i et knipetak. Samtidig oppdaget vi at pga. all rustingen på vaskebrett var hjulmutrene på venstre bakhjul løsnet. Disse + 4 mutre til eksosmanifolden var de eneste som løsnet på hele reisen! Vi hadde virkelig gjort et godt arbeid med å forberede bilen til turen. Like etter forsvant all bremsevirkning. Vi kunne ikke finne noe galt, men da håndbremsen virket litt, bestemte vi oss for å fortsette så langt som mulig. Vi fant en svær bolt som veide 3-4 kg. Den kunne komme til nytte som ambolt. Vi fant også en svær bremsesko, som vi tok med noen km, inntil Torbjørn felte dommen: Kan ikke under noen omstendigheter brukes. Så kastet vi den.

Storalarm!

Like før kl. 13.00 ble det slått storalarm. Det stinket plutselig diesel i hele bilen. Brannslukningsapparatene ble røsket løs og alle «stupte» ut. Det sprutet diesel fra motoren. Hva var nå dette? Etter endel leting fant vi feilen: to gummislanger hadde sprukket pga. varmen. Den ene var lang nok til å kortes litt inn. Men den andre var det intet håp for. Vi måtte ha ny. Vi fant fram flere slangestumper, men alle var for grove, og vi hadde ikke passende slangeklemmer. Etter noen minutters leting og tenkning: Aha! Vi var sikre på at vi hadde plastslange som passet noenlunde, men hvor var den? Etter intens leting fant vi den. Den passet noenlunde, ja, men ville den holde seg på plass? Det var kraftig trykk, slangen gikk fra matepumpen til finfilteret. Ved prøvekjøring lekket den kraftig. Etter endel tenkning og eksperimentering fant vi løs-



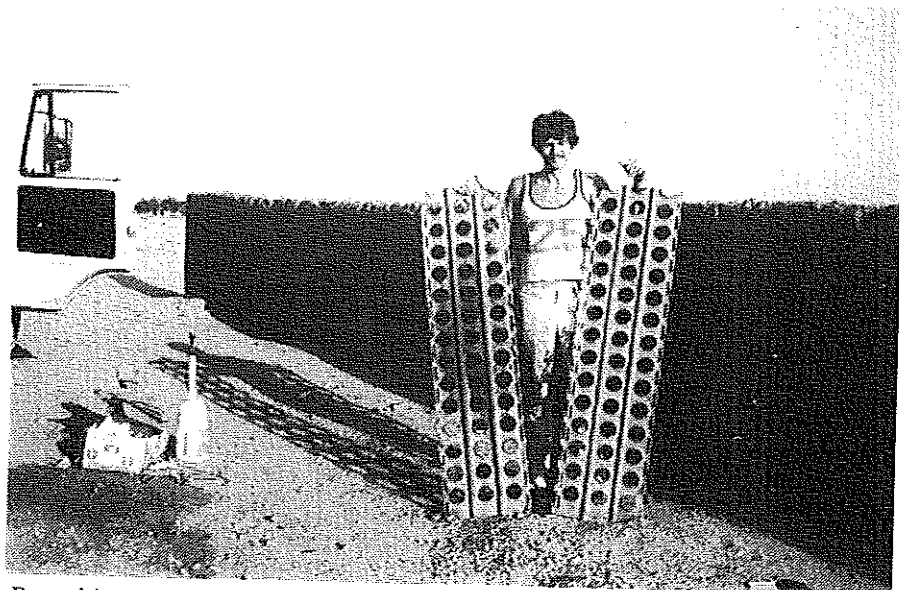
*Endelig framme til Agade. Nå håpet vi på tillatelse til å kjøre videre.
Fortsatt kjørte vi på vaskebrett!*

ningen: En liten bit av slangen til gassapparatet ble tredd på, slangen satt på, og stumpen presset over der. Den var trang, så det ble tett. Det var ca. 60 km til Agadez, så hvis vi klarte å komme oss dit, var det kanskje mulig å finne noe bedre.

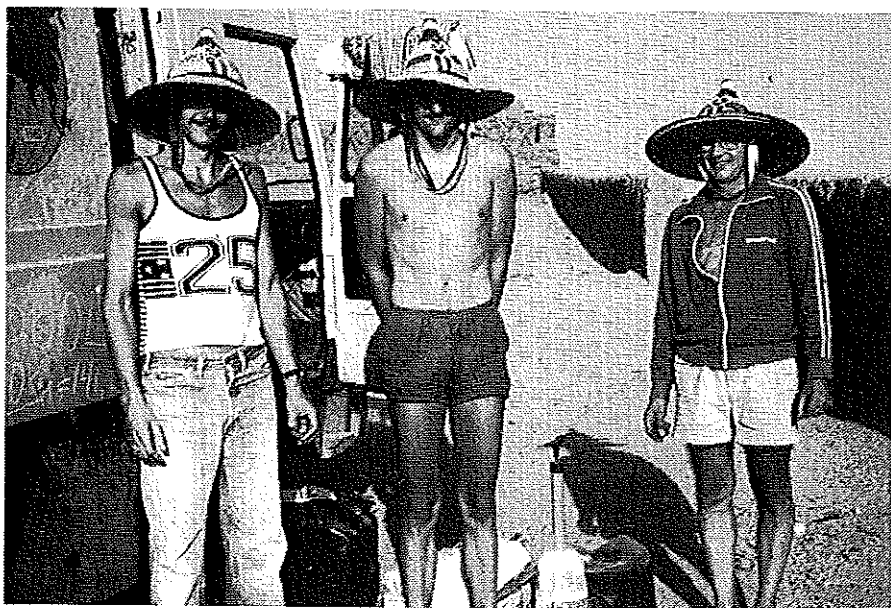
Da vi kom fram til politistasjonen i Agadez, hadde vi kjørt over 100 km uten bremses. Men det var ikke så farlig, fordi veien aldri var smalere enn 10-12 meter, og enkelte steder opptil 30 m bred! I tillegg gikk det et hjulspor ved siden av, trolig den gamle veien. Vi fant ut at det stykket som på kartet var merket som forholdsvis bra vei, var det verste, og det som bare skulle være hjulspor, var det beste, alt tatt i betraktning. Ettersom vi fjernet oss fra Zinder, ble det færre og færre landsbyer å se. De siste 100 km før Agadez så vi bare en.

Viktig å få tak i stålplater

I Agadez leverte vi straks passene hos politiet, og ble lovt å få dem igjen kl. 9 neste morgen. Vi parkerte på politistasjonen og overnattet der, da vi fant det tryggest, selv om det var tydelig at politiet ikke likte det. Vi benyttet tiden godt mens det ennå var lyst. Rune dro ut på byen for å prøve å få tak i stålplater, som vi nå var klar over var absolutt nødven-



Rune kjøpte 2 lange og 2 korte stålplater bak Hotel Sahara i Agadez. Det skulle vise seg at disse stålplatene kom til å ha enormt stor betydning for kjøring over sandslettene i Sahara.



Turens eneste bilde av bare oss tre sammen, tatt av en politimann i Agadez.

dige. Torbjørn og Erling satte igang med å få bilen i orden. Torbjørn konsentrerte seg om dieselsystemet, og Erling om bremsene. begge ble forholdsvis fort ferdige. Dieselen holdt fortsatt, og bremsene trengte bare justering, særlig forhjulene. Trolig hadde ristingen fått justeringsmutrene til å løsne.

Rune klarte å få tak i stålplater, forholdsvis dyrt. Men han hadde pruttet dem ned 50%, og vi *måtte* ha dem, det var sikkert.

Vi gikk til ro med en merkelig stemning: Bilen var bra, vi hadde stålplater til sanden. Hva med politiet? Ville vi få lov til å fortsette? Og hvor langt?

Fineste asfaltvei i Afrika hittil — nær Sahara!

Torsdag 21/8 fikk vi svaret: Tillatelse til å kjøre til Arlit. Før vi forlot Agadez, vekslet vi CFA med Algirske dinarer. Det var noen turister som var på vei sørover som hadde for mye dinarer til overs og som trengte CFA, som tilbød oss å veksle. Så fylte vi opp alt som kunne fylles med vann. Da hadde vi bortimot 250 l med vann. Ca. 100 var rent drikkevann, resten mer tvilsomt, beregnet til vaskevann og nødvann. Alle dieseltanker ble fylt smekkfulle. Ekstrakannene var fulle fra før. Ekstra smøreolje ble innkjøpt. Så var det ut i sanden... trodde vi.

Langt fra! Hele den ca. 200 km veien til Arlit var den fineste asfaltveien vi hadde kjørt på i Afrika! Bare den siste kilometeren inn mot Arlit var sand med hjulspor. Underveis fikk vi nye problemer med dieslørørene. Det var tydelig at den voldsomme varmen motoren utviklet på grunn av dårlig avkjøling gjorde plastrørene myke, så de løsnet. Vi passerte også et par store innsjøer i veien. Et sted møtte vi en folkevognbuss som hadde fått motorstopp pga. vann i motoren.

I Arlit syntes vi at politiet var late. De tok imot passene våre og ba oss komme igjen 2 timer senere. Imens var vi hos tollene og klarerte bilen ut av Niger, og brukte våre aller siste CFA, tilogmed småmyntene for å få noen få ekstra liter med diesel. Hver liter var gull verd i ørkenen. Da vi kom tilbake, lå passene som før. Vi maste litt, og så kom endelig en sur fyr og ordnet opp. Klar bane til Assamaka, grensestasjonen.

Bare noen få bilspor og oljefatene å stole på

Det viste seg å være nok så vanskelig å komme på riktig spor ut av Arlit. Vi hengte oss på noen franskmenn som vi kjente igjen fra politistasjonen. De spurte seg for, så på den måten kom vi i allefall ut av byen. Men før det hadde franskmennene forsvunnet langt foran oss. Plutselig

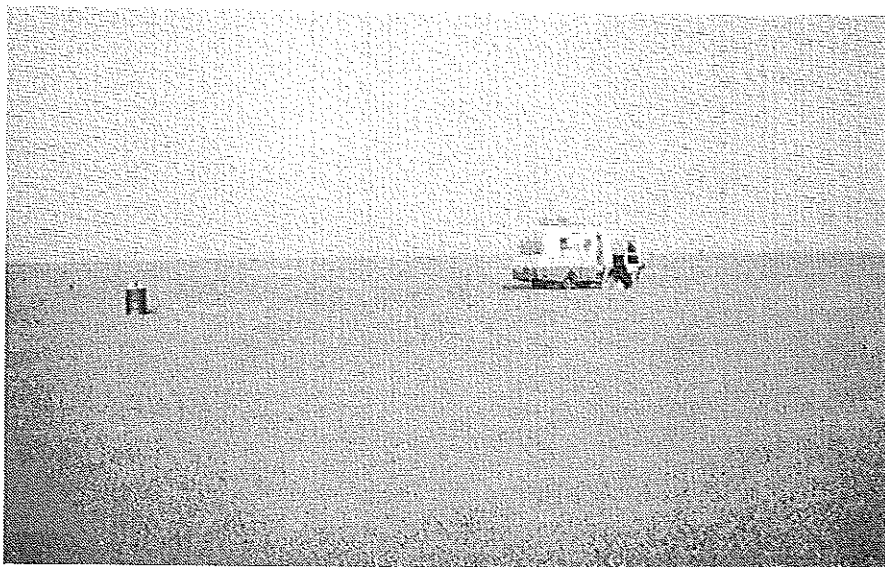


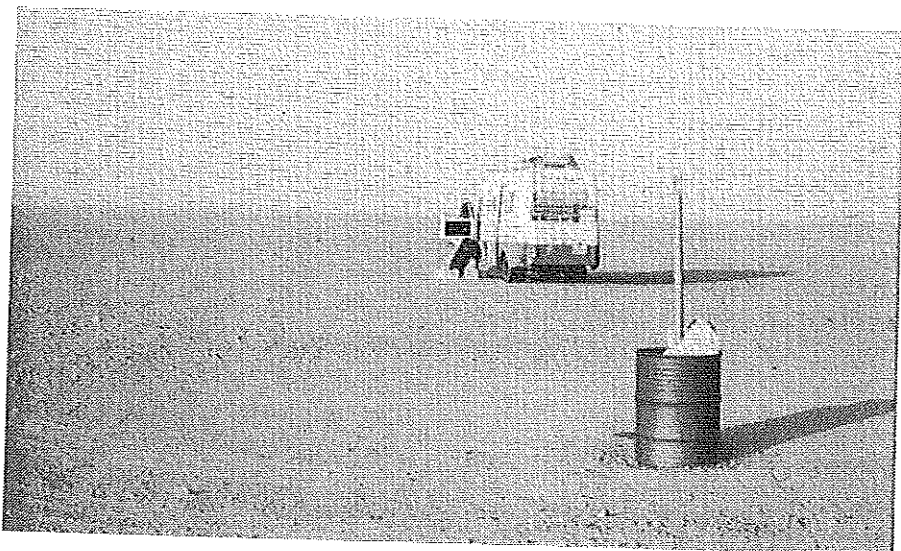
Store vannmengder på den fine asfaltveien mellom Agadez og Arlit. Vannets dypeste punkt var akkurat nok til å dekke hjulene.

var det bare grov sand og hjulspor. Vi fulgte det beste sporet, og havnet i en liten landsby. Der forsto vi at vi hadde kjørt feil. En liten gutt fulgte oss til vi så et oljefat. Så gjorde han tegn at vi skulle følge oljefatene vi så. Han fikk en liten nyttig gave som takk for hjelpen. Så kjørte vi da. De første minuttene var vi nervøse og usikre. Det var umulig å kjøre i mer enn 3. gir, og selv det var tungt for bilen. Etterhvert lærte vi hvordan vi skulle se etter oljefatene, som var plassert ca. 1 km fra hverandre. Da følte vi oss tryggere. Vi merket også at landet steg svakt, kanskje 1-2%. Ca. 3 km utenfor Arlit stoppet vi, fotograferte og filmet en god del.

Flere ganger var vi nær ved å sitte fast i sanden, men ved å gire raskt ned kom vi oss ut. Etterhvert ble grunnen litt fastere, og det gikk bedre. Etter ca. 30 km så vi en bil som sto stille, og en mann som lå under bilen. Vi stoppet og undersøkte hva det var. Det var så vidt vi forsto to mann fra grensestasjonen Assamaka som var på vei til Arlit. Vifteremmen var røket, og de hadde ikke noe i reserve som kunne brukes. Vi fant en taustump som de kunne bruke. De ble meget takknemlige. Vi la merke til at den ene *aldri* slapp geværet sitt og begge opptrådte meget varsomt overfor oss, men de var tross dette hyggelige.

Vi fortsatte noen km, før vi fant ut at vi hadde fått nok for dagen. Vi hadde knapt stått der 10 min. før et fjell av en lastebil dundret forbi. Først saknet den farten, men da vi vinket og ga tegn til at alt var bra, var det full fart igjen.





Ca. 60 km nordvest for Arlit overnattet vi i et livløst landskap. Horisonten var flat, bare avbrutt av dette oljefatet. Slike oljefat var plassert hver kilometer langs ruten, og var viktig landemerker i et ørkenlandskap uten veier.

Sandspaiingen gikk unna med liv og lyst til å begynne med

Etter frokosten neste morgen samlet vi noen interessante steiner før vi kjørte videre. Men vi kom ikke langt før vi satt fast i sanden. Vi syntes det var morsomt og spennende. Vi hoppet ut, spadde sand og la plater foran hjulene, kjørte oppå og satt fast igjen. Etter å ha spadd og flyttet på platene et par ganger til, kom vi løs. Så fortsatte vi noen km, før vi satt fast igjen. Arbeidet gikk unna med liv og lyst denne gangen også. Tredje gang vi grov sand var det ikke like morsomt. Ytterligere to runder med sandspaiing — og vi fant ut at dette gikk ikke. Vi så at små bilene og de store lastebilene gled over der vi satt fast. Fiaten var rett og slett ubrukbar i sanden. Den hadde for smale dekk, spesielt foran, i tillegg til at den var for tung.

Så fant vi ut at vi kom lenger ved å kjøre litt i siksak. Men så kom vi til et bredt belte med løssand. Etter et par timers nøye undersøkelser fant vi en løype som bragte oss til midten av den brede «sandmyra». Det var lett å se at mange hadde sittet fast før oss der.

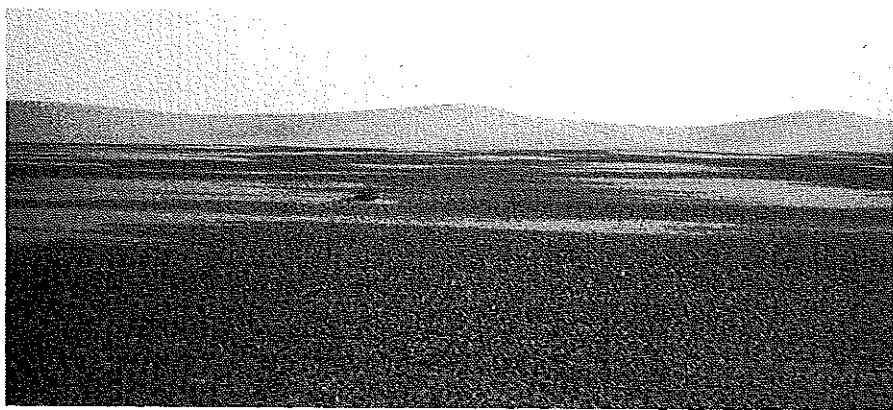
Utmattede og tomme for krefter

Etter lange omveier kom vi tilslutt midt uti sandmyra. Da vi skulle begynne å spa sand igjen, viste det seg at vi var helt tomme for krefter. Vi

pustet som hvaler alle tre. Svetten silte, og fordampet på et øyeblikk. Det var ikke så rart, i skyggen var det 45°C, og i solen sikkert over 70°C (termometeret gikk ikke lenger enn 55°C). Stålplatene kunne vi nesten ikke ta på, så glovarme som de var. Vi måtte ha noe på hendene, kluter, votter, hansker og ellers det som var for hånden. Vi lå for det meste i bilen og drakk vann, avbrutt av perioder hvor vi flyttet bilen 10-15 meter. *Det* tok ca. ½ time hver gang! Ut på ettermiddagen så vi en støvsky nærme seg. 2 Peugeot 404 stasjonsvogner nærmet seg i voldsom fart, minst 100 km/t. De hoppet og slang voldsomt, vi ventet bare på at de skulle velte. Den ene var uheldig og kjørte seg fast, den andre kom over. Mannen som kjørte den bilen som klarte seg, stoppet og gikk tilbake for å hjelpe kameraten. Han ville tydeligvis ha pause, så han kom over til oss isteden. Vi pratet litt med ham. Fabrizio Cecehet var italiener — og kunne lite engelsk, men det gikk fint når han beskrev veien og pekte på kartet. Han ristet på hodet når vi spurte om veien til grensen var bra. Nei, 30 av 100 km var løssand. Han sa at vi måtte unngå hvit sand, helst kjøre på grus, eller i nødsfall på brun sand. Etter å ha utvekslet navn og adresse, gikk han tilbake til kameraten sin. De fant fram plater og dyttet bilen over på noen minutter.

Var det best å snu?

Så sto vi der alene og så på hverandre. 30 km med løssand. Skulle vi snu? Det som var bak oss kunne vi klare på 1 dag, men hva med visum-problemene og toll og språkvansker? De vi møtte kunne bare fransk.



Iblant møtte vi sanddyner som dette som gjorde at vi måtte ta lange omveier. Det var umulig for «Hotell Norge» å kjøre over. Bare 4 hjulsdrevne biler har mulighet til å kjøre der. Det var viktig å passe på at vi ikke mistet oljefatene av syne når vi foretok slike omveier.

Og hva med dem som vi vekslet penger med i Agadez? 3-5 dager å kjøre til Tamanrasset, sa de. Med en småbil, ja, men hva med det digre hotellet vårt? Motløsheten spredte seg. En ting var klart, satt vi fast i sand, var bare en ting mulig, å kjøre rett fram. Rygging og styring var umulig. Hvis vi skulle snu, måtte vi først ut av «sandmyra», og så tilbake samme veien en gang til, et 400 meters mareritt, som ville ta mange timer å komme gjennom.

Vi hadde kompass og kraftig teleskop, så vi kunne se lang vei, og her var det helt flatt. En mulighet var å krysse fram og tilbake langt fra pisten, men det var jo farlig, vi kunne jo kjøre oss vill. Så vi bestemte oss til å fortsette. En ting var sikkert: Å spa sand om dagen var galskap, slik situasjonen var. Da måtte vi heller kjøre tidlig om morgenen og sent på kvelden. Vi ble enige om å vente til solen var kommet lavt før vi gjorde noe mer.

Startmotoren død!

Sent på ettermiddagen kom en landrover bakfra. Den satte seg også fast. Mannen kom over mens konen og døtrene laget mat. Han, Jean Lemoine, forklarte at drivakselen til forhjulene var brukket, ellers ville han ikke hatt problemer. Da han gikk tilbake, prøvde vi igjen å komme videre. Men ingenting skjedde. Startmotoren var død. Der sto vi. Med



Flere ganger måtte «Hotell Norge» hjelpes framover i sandørkenen.

en enorm bil dypt i sanden og streikende motor. Ny fortvilelse. Torbjørn og Erling satte atter igang med å demontere starteren, mens Rune kokte mer drikkevann. Etter 1½ times tid var starteren ute. Etter at vi hadde tatt den fra hverandre, fant vi ut at reparasjonen som ble gjort i Lagos var for dårlig. Nå var det blitt gjort større skade. Vi måtte ha stålpinne for å reparere det. Vi hadde ikke noen med riktig tykkelse. Jean Lemoine, som var fra Loudeac i Frankrike, kom tilbake. Han mente at han hadde noe som kunne brukes. Erling fulgte ham over med delen som skulle repareres. Franskmannen hadde heller ikke noe som passet akkurat, men han hadde en gjenget stang som var noe for stor. Erling mente at gjengene kunne files av, og da ville den passe. Jo, det stemte, og så var det bare å sage den opp i passende stykker.

Reparasjonen ble nokså fort ferdig, men reparatørene var sterkt i tvil om dette ville holde. En metallkrave som måtte demonteres var umulig å feste skikkelig uten spesialverktøy. Monteringen ble raskt unnagjort. I mellomtiden hadde Rune kokt mengder av vann. Det måtte til, vi drakk enormt, og skulle vi holde oss friske, måtte vannet kokes. Da alt var klart, hadde alle hodet nedi motorrommet og startnøkkelen ble vridd rundt. Fiasko. Ingenting skjedde. Hva hadde vi gjort galt? Rune gikk bak i bilen for å sette seg og slappe av. Da han skulle tenne lyset skjedde ingenting. . . vi hadde glemt å kople til batteriet! Kablene ble festet, og pånytt alle hoder i motorrommet. . . og motoren startet med



Bildet er tatt av Jean Lemoine. Her ser vi hans kone og døtre.

et friskt brøll! Da var klokken 20.30 og det var stummende mørkt og sandstorm. I Sahara blåser det alltid kraftig om morgenen og om kvelden. Spesielt om kvelden flyr det mye sand i luften.

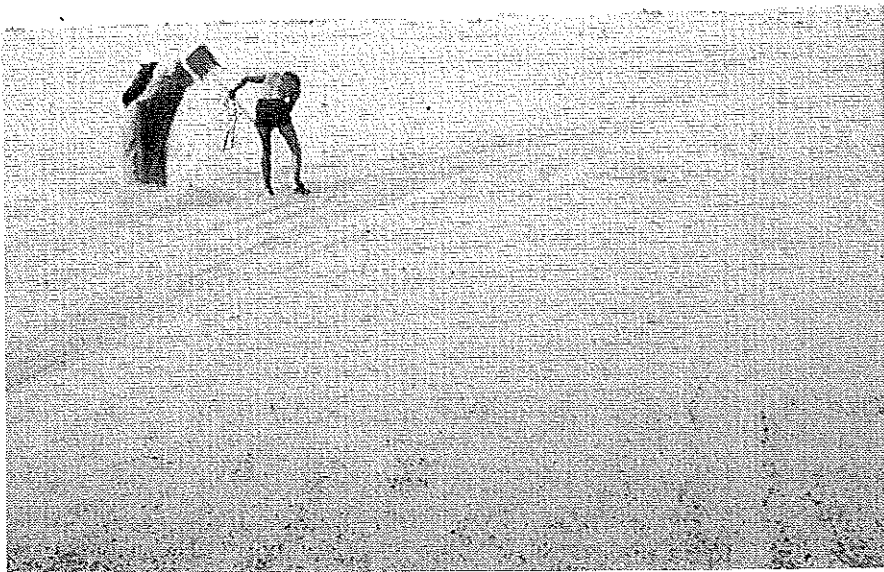
Varmekrampe

Imens hadde franskmennene kommet seg inn på fast grunn, hvor de slo leir for natten. Vi kunne se lyset fra teltet langt, langt borte. Vi avsluttet dagen med å spise aftens. Ingen av oss hadde særlig appetitt. Varmen var uhyggelig, like under 40°C. Sandstøvet lå overalt. Alle var vi dødstrøtte og apatiske. Plutselig skjer det: Rune ble helt ustyrlig. Ristet og skaket over det hele. Han syntes at det ble for varmt, så han gikk over og la seg i forsetet. Han klaget over store smerter i hele kroppen, men mest i hendene. Han følte at alle musklene ristet og skaket som om de var motorer, og det syntes også. Han følte seg litt bedre en stund, og vi andre satte oss tilbake. Plutselig var det som om det eksploderte der framme. Han slo om seg, og brølte voldsomt av smerte. Han var delvis bevisstløs. Erling og Torbjørn ble vettskremte. Ikke visste de hva som feilte ham, og enda mindre hva de skulle gjøre. De oppdaget at hendene hans var helt stive, fingrene kunne ikke beveges. Dette tydet på krampe. I reisehåndboken fantes bare vanlig krampe og varmekrampe. Varmekrampe måtte behandles med kalde omslag, men hvordan skaffe det i denne varmen?

Det eneste de kunne finne på var å gi ham saltabletter, vann og smertestillende tabletter, i tillegg til massasje. Etter ca. ½ time gikk det over, og han sovnet momentant. De andre hadde vanskelig for å sove, bare lå og døset for det meste.

Buljongpulver gav krefter

Lørdag 23. august sto vi opp kl. 04.00, enda trøttere enn da vi la oss. Rune var kommet i bra form. Vi begynte straks å jobbe for å få bilen fram. Det gikk sent og tungt, men det var i hvertfall ikke så hårreisende varmt, bare 36-37°C, og vi slapp å brenne huden på stålplatene. Men til gjengjeld ble huden på hendene tynnslitt av slitassen fra sanden. Etter å ha flyttet bilen 30-40 m, var vi veldig utmattet. Da skiftet vi taktikk. Istedet for å kjøre forsiktig, for å spare oss for sandspaing, tvang vi bilen så langt som mulig, før motoren stoppet. Som regel vant vi etpar meter, en gang ca. 30, og plutselig bar sanden noenlunde, så Erling pin-te bilen ca. 150-200 m til den sto på fast grunn. Det var straks lettere å bære alt utstyret den lange veien, for nå visste vi at sanden ville bære oss langt, det hadde vi undersøkt dagen før.



Vi lærte Sahara å kjenne, uten tidligere ørken-erfaring. Vi lærte

- at det var mulig å «lage» kaldt vann i ørkenklima,*
- at stålplater og spade var blant de viktigste ting man må ha for å kunne ta seg fram med bil i ørkenen,*
- at det var viktig å kontrollere og vedlikeholde bilen hver dag,*
- at man måtte ha tålmodighet og god tid, og arbeide rolig og avslappet,*
- at buljongpulver i vann ga krefter til fornyet arbeidsinnsats,*
- at lett kost var viktig,*
- at det var viktig å ta med seg mye drikkevann,*
- at det var lurt å kjøre i siksak der det var mulig for å unngå å kjøre seg fast i sanden,*
- at våte klær på oss holdt heten ute,*
- at det var viktig å kjøre tidlig om morgenen mens det var kjølig,*
- at det var godt å ha hermetikk-mat under slike forhold,*
- at man måtte bruke solbriller,*
- at hansker ville vært en fordel å ha for å flytte de glovarme stålplatene,*
- at man ikke måtte få panikk når noe galt skjedde!*

Da alt var festet på bilen igjen, skulle vi ha frokost. Ingen ville ha, vi hadde ikke appetitt. Men alle ville ha noe styrkende. Plutselig kom vi på at vi hadde en stor boks med buljongpulver. Kanskje vi kunne prøve å røre den ut i vannet? Erling prøvde først, og syntes det smakte godt. Deretter prøvde de andre. Dette var virkelig godt, og ikke bare det, vi følte oss mye bedre og sprekere. Etter å ha drukket ca. 2 liter hver av dette klumpete skvipet, følte vi oss i storform og begynte å kjøre. Etter noen km kom vi til en sanddyne som sperret ruten. Vi klatret opp på toppen, og fikk se at ruten fortsatte på den andre siden. Andre biler hadde kjørt i motsatt retning og kommet over. Det var mer tvilsomt om noen hadde klart det fra vår side, det var for bratt. Velvel, det var ikke annet å gjøre enn å prøve å kjøre rundt. Plutselig støtte vi på flere spor som gikk i samme retning, og vi fulgte dem. Vi passet godt på at vi kjørte mest mulig på grus, og tvang bilen over på de dårlige strekningene. Plutselig var det slutt på «sandfjellet», og vi fortsatte på den andre siden. Like etter satt vi fast 2 ganger, men kom oss fort løs igjen.

Han ba bare om brød og tabletter, ikke om vann

Nå gikk arbeidet lettere, takket være buljongen i vannet. Lange strekninger måtte Rune og Torbjørn sitte bakerst i bilen, og alle kannene ble også stablet opp der for å få mest mulig vekt bort fra forhjulene over på bakhjulene. Det viste seg at dette var bra hjelp, og det ble litt lettere å komme fram. Vi begynte å legge kilometer etter kilometer bak oss på veien mot Assamaka, grensestasjonen i Niger. Etter å ha kjørt et par timers tid, dukket det opp en mann langt foran oss, som løp voldsomt i retning av sporet. Han nådde fram samtidig som oss, og gjorde tegn til at vi skulle stoppe. Vi stoppet, men tok alle forsiktighetsregler. Men mannen virket forholdsvis ufarlig. Han lignet ikke på folkene vi hadde sett før i Niger. Han var lysere i huden og så litt arabisk ut. Han var kledd i blå burnus, og hadde en merkelig hårfrisyrer. Han kunne ikke skrive, men gjorde tegn til at han hadde hodepine, og ville ha brød. Han fikk noen tabletter av oss, og et brød. Han gikk sin vei meget takknemlig. Etterpå undret vi oss over at han ikke ba om vann, og hvordan han kunne overleve helt alene så langt ute i ørkenen. Vi kunne ikke se noe så langt øyet rakk.

De 10 milene inn mot Assamaka ble tunge for «hotell Norge». For det meste kjørte vi på brun sand, og bilen søg 4-5 cm ned i sanden. Dette førte til at motoren måtte presses hardt på 2. og 3. gir. Svære svarte røykskyer slo ut bak bilen. Motoren var flere ganger på kokepunktet, og vi måtte ha varmeapparatet på også. Det ble utrolig varmt inne i bilen, men vi måtte bare holde ut. Girkassen ble pint av raske og brutale giringer. Men fram kom vi!

Mulig å få til kaldt vann, selv i Sahara!

Her i Assamaka møtte vi igjen franskmennene, som ble glade for å se oss. De ga oss noe kaldt vann. Forundringen ble stor. Kaldt vann fra en mørk beholder som hang utenpå bilen? Det var ikke til å tro. Dette måtte vi finne ut av. Etter en stund forsto vi det. Det var en sekk som vannet meget langsomt sivet ut av, slik at den alltid var fuktig på utsiden, uten at det rant bort. Isteden fordampet vannet langsomt, og dette gjorde at det ble kjølig inne i sekken. Dette måtte vi prøve. Kanskje vi kunne kjøle oss selv av etter samme prinsipp? Vi gjennomfuktet klærne og håret i et oppkomme like ved. Joda, det virket øyeblikkelig, og det ble lettere å holde ut den voldsomme varmen mens vi ventet på at vi skulle få passene tilbake. Hver gang klærne tørket, etter et kvarter eller halv time, vartet vi dem påny.

Vi tullet våte håndklær rundt vannflaskene våre, det hjalp det også! Vannet ble etter ca. en ½ time ganske kjølig.

Vu au passage a
Agadez / 20/8/80
pour



Vu à la sortie de
Niger le 23/8/80
Moussy



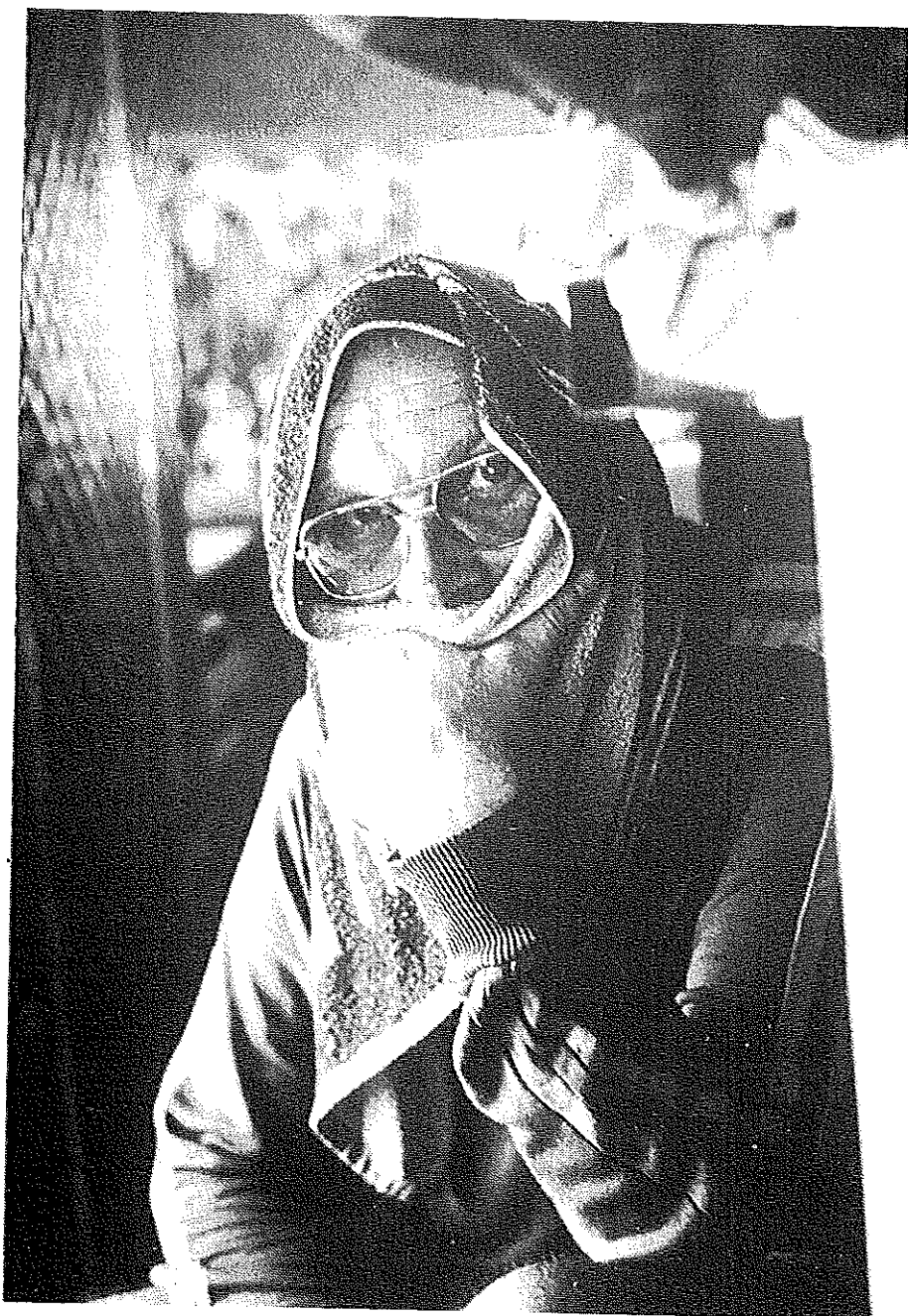
Vu au passage à Arlit



Vu au passage à
Zinder le 18-8-80
Moussy



Alle som skal ut i ørkenen har meldeplikt hos politiet. Ettersøking vil straks bli satt i gang dersom noen ikke kom til rette innen en bestemt tid. Her ses stemplene fra Zinder, Agadez, Arlit og Assamaka.



Torbjørn nedkjølt i våte klær. Ved å bli utsatt i direkte sollys og vind oppsto det en hurtig fordampning som gjorde at det ble kaldere mot huden.



Sliten, meget sliten. Varmen i Sahara tar knekken på mange, men vi klarte oss brukbart.

Mot In Guezzam

Etter etpar timers venting, kom en soldat tilbake med passene, som nå var stemplet ut av Niger, og med tillatelse til å kjøre til In Guezzam, Algeries grensestasjon. Vi la trøstig iveri, og kom vel fram, til tross for mye sandspaug og forferdelig dårlig vei de siste km inn mot In Guezzam. Dit kom vi tidlig på kvelden, og funksjonærene ville visst slutte av for dagen, så formalitetene ble raskt unnagjort. Litt for raskt, skulle det vise seg.

Vi valgte å overnatte like ved bybrønnen i byen, så vi kunne fylle opp vannkannene igjen før vi tok fatt på den lange strekningen mot Tamanrasset. Da vi spiste kombinert aftens og middag, var vi så slitne at vi slett ikke orket å varme opp maten. Vi spiste fiskebollene og kjøttbollene direkte fra boksen. Vann som vi kokte ble nedkjølt med den nye kjøleteknikken.

To hvite skorpioner

Etterhvert samlet det seg mange barn og unge rundt bilen. Noen ga oss varm mat, ris med kjøtt og krydder, og et flatt brød. De kom også med en stor colaflaske hvor der var to hvite skorpioner, en levende og en død. På den levende hadde de fjernet brodden.

Til vår store irritasjon var det mange steder forbudt å fotografere innenfor bygrensene, så også her i In Guezzam. Koranen forbyr avbildning av mennesker. Men Erling kunne ikke dy seg, han måtte fotografere en liten pike. Da han skulle prøve å fotografere noen av de andre barna, rømte de unna, og gjorde tegn til at de ikke ville fotografes, spesielt en liten gutt som bare hadde en smal stripe hår midt på hodet, fra pannen til nakken. Resten var barbert bort.

Lettere over å være kommet fram til Algerie, hvor vi hadde 30 dagers oppholdstilltelse, sovnet vi rolig den kvelden.



«Ørkenprinsessen», tatt av Erling i In Guezzam.

Fram med brannsløkningsapparatene igjen!

Søndag var vi tidlig oppe alle mann. Araberne holdt visst også søndag, for det var nesten ingen å se. Etter å ha fylt opp litt ekstra vann fra brønnen, la vi ut på nye vidder. Etter å ha kommet oss ca 40 km iveri, falt oljetrykket merkbart. Etter endel diskusjon ble vi enige om at det trolig var oljen som var utbrukt, og måtte skiftes. Vi grov et hull i sanden som oljen ble tappet i, men den rant fort nedover. Det så ut til å være litt lite også. Da ny olje ble fylt på, var alt normalt igjen.

Det var meget vanskelig å kjøre. Der var to hjulspor som var fylt av flyvesand, og vi satt ofte fast. Vi våget ikke å kjøre utenom sporene, sanden så nokså tvilsom ut. Da vi møtte et par landrovere, måtte de ut av veien, og de fikk store problemer. To ganger klarte Erling å pine «Hotell Norge» flere hundre meter, mens Torbjørn og Rune måtte slepe på stålplatene til han kom og hjalp. Det viktigste var å få bilen opp på kjørbart underlag.

Etter å ha kjørt ca. 3 timer, 67 km nord for In Guezzam, merket vi at motoren jobbet tungt, og en brent lukt spredde seg. Hva var nå dette? Bilen ble lynraskt evakuert og brannsløkningsapparatene forlot sin vante plass for annen gang på turen. Men «heldigvis» var det bare bak-hjulet som hadde gått varmt. Hjulene ble demontert forsiktig, alt var så varmt at det røk fra det. Bremsetrommelen var så varm at da vi kom borti det med et skrutrekkerkraft smeltet plastikken øyeblikkelig. Gummipakninger og propper var bare noen forkullede rester.

Da vi hadde fått alt av, viste det seg at der var mye støv og sand. Alt ble samvittighetsfullt rengjort, og isoporbiter ble dyttet i hullene etter proppene i mangel av noe bedre for å holde sanden ute.

Han ventet alene i ørkenen i 11 dager

Det var virkelig deilig å ha en nornlunde kjølig drikke i varmen. Fortsatt gikk det mye buljongpulver, utrørt i lunkent vann. Mat spiste vi nesten ikke, appetitten var nesten null.

Ca. 50 km lenger framme så vi to Mercedes lastebiler stå på en liten steinøy i sandhavet. Pisten passerte ca. 100 meter fra. Plutselig så vi en mann komme løpende mot oss. Han viftet og signaliserte voldsomt, og vi stoppet. Han så ut som en røver, med svært svart krøllet hår og skjegg, og meget skitten og uvasket. Han var franskmann, og ikke så flink i engelsk som oss, men på en blanding av engelsk, tysk og fransk som vi klarte å forstå, fortalte han at han hadde vært der i 11 dager siden vennene hans forlot ham i noen andre biler for å skaffe deler til de to bilene som var skadet. Han ville vite om vi hadde sett noen lignende biler i Kano, eller nordover derfra. Det var 8 dager siden vi var i Kano,

hadde kun sett en tysk buss kjørt av en jente, på størrelse med disse bilene.

Philippe Binos, som han het, ble meget fortvilet da han hørte at vi hadde brukt 8 dager fra Kano, og alle problemene vi hadde med sanden. Vi spurte om han trengte mat eller vann. Vann hadde han forholdsvis mye av, han var forsiktig, men han var litt redd for at han måtte vente lenge, da kunne det bli litt lite mat. Vi hadde nok av suppeposer, så han fikk noen av oss. Når vennene hans kom tilbake med delene, skulle de kjøre nedover til Ouagadsugsu i Øvre Volta.

Turens største katastrofe!

Noen få km lenger nord skjedde turens største katastrofe. Vi merket et dunk i bilen, og kjølevannet fosset ut. Da vi undersøkte med en gang, fant vi ut at viften var brukket i stykker, og bitene hadde sprettet opp radiatoren, som nå var full av huller og tom for vann. Uten tvil var det kritisk for både oss og bilen. Var det mulig å fortsette, eller hva? Hvis vi måtte skaffe deler, hva ville det koste, og hvor lang tid ville det ta? Vi var snarrådige nok til å slenge en balje under, slik at vi fikk tatt vare på de siste vanndråpene. Hver dråpe var nå gull verd. Det var ca. 127 km



Katastrofen var et faktum: Hull i radiatoren og ødelagt vifte (som Erling holder). Erling og Torbjørn diskuterer hva som kan gjøres for å utbedre skaden, hvis det lot seg gjøre å reparere selv.

tilbake til In Guezzam, men der var det små muligheter for å få gjort noe, såvidt vi kunne se. Fram til Tamanrasset var det over 300 km. . .

Der var ingenting å gjøre foreløpig — bare å vente til alt var kjølnet litt så vi kunne skru det av og se hva vi kunne gjøre. Imens fant vi fram alt vi mente var brukbart til å reparere med. Siden tenkte vi mye og diskuterte enda mer for å finne flest mulig brukbare løsninger, for etterpå å velge den løsningen som under disse forhold ga best resultat. Da det begynte å mørkne, var vi i full gang med å få alt av. Flere av hullene i radiatoren ble loddet med loddetinn og gass. Men et stort hull helt i enden, ved det ene vannkammeret, var nesten umulig å få tettet. Tinnet bet ikke, og bare løsnet. Gassflammen klarte ikke å varme opp hele stykket, og det var umulig å komme til for å få rensset vekk irr og sand. Men vi pøste på med tinn — det var tross alt det billigste alternativet å reparere selv. Da det ble mørkt, ga vi oss og ventet på morgendagen.

Det gikk an å blande polyester og herder av ulik fabrikat

Det første vi gjorde da det ble lyst neste morgen, var å fylle vann i radiatoren. Den var tett — men bare nesten. Da vi blåste luft inn for å lage trykk, lekket det fra det store hullet. Ikke mye, men nok til at reparasjonen ikke var bra nok. Neste skritt var å prøve å dekke hullet med polyester. Så viste det seg at vi ikke hadde mer herder. Vi hadde litt herder for stålplast. Kunne den brukes? Vi måtte prøve. Litt polyester ble blandet med herderen og lagt på en plate. Så var det bare å vente på at den skulle bli hardt. Imens spiste vi knekkebrød til frokost. Selv om vi ikke var sultne, truet vi i oss litt. Etter en stund fant vi ut at det gikk an å blande polyestere og herderen, det ble hardt, men ville det holde? Problemer med radiatoren i Sahara — det er farlig det!

Vi la først på et tynt lag med polyester, og ventet igjen på at den skulle stivne. Så la vi på et nytt og tykkere lag med polyester. Da det var herdet, fylte vi på vann og laget trykk. Vi blåste nesten lungene ut av oss, men radiatoren VAR tett! Mens vi ventet hadde vi studert viften. Den hadde noen stumper igjen, og vi prøvde å gjøre bladene større ved å sage litt av plasten som holdt bladene fast. Hele viften var av plast. Da vi hadde montert alt på plass og tatt av termostaten, for å få større fart i vannsirkulasjonen, kom en svær lastebil bakfra, full av folk. De stoppet og tilbød oss hjelp, evt. tauing. Men vi ville i første omgang klare oss selv. Vi bad bare om litt vann, og fikk 25 liter. Bilen hadde ca. 1000 l vann i tanker med seg. Vi startet opp, og kjørte. Etter 9 km kokte motoren, men radiatoren forble tett, hvilket gledet oss. Vi ventet en time, fylte på vann og kjørte, men kom bare 5 km lenger før motoren kokte på ny.

Hva skulle vi gjøre med viften?

Kl. 13.00 hadde vi kun kjørt 26 km. Da vi kontrollerte motoren etter siste kjøretur, fant vi ut at viften var helt uten blader. Da den ble demontert, så plasten helt merkelig og forvridd ut. Det var tydelig at plasten led av materialtretthet og gikk i oppløsning. Nå måtte vi altså ha ny vifte. Hvordan?

Etter en lang diskusjon ble det vedtatt å prøve å lage ny vifte av en aluminiumsplate, som skulle holdes på plass av restene av den gamle viften. En knekkeprøve viste at platen ikke tålte særlige bøyepåkjenninger. Dette var ikke bra, fordi viften blir litt bøyd av farten og luftpresset. Men vi fikk prøve å komme fram med lavt turtall.

Kl. 14 fikk vi besøk av noen franskmenn, som tilbød seg å hjelpe. Françoise Marie & Co. skulle kjøre til Tamanrasset og bestille ny vifte, og la noen som var på vei sørover, ta den med til oss. Det var best å være på den trygge siden. Vi hadde ingen garanti for at den nye viften som vi ville lage av aluminium ville virke tilfredsstillende. I Tamanrasset skulle de også melde fra til politiet om problemet, slik at de var orientert om våre vanskeligheter.



Vi hadde tilfeldigvis en aluminiumsplate i bilen som var tenkt som underlag for jekken. Den viste seg å komme til nytte. Her ses den nye viften vi laget for hånd. Viftens oppgave var å holde varmen nede i kjølevannet. Det skulle vise seg at det var håpløst å få fatt i en ny originalvifte før vi hadde tilbakelagt 3534 kilometer.

Aluminiumsvifte ble laget, og funnet OK

Etter flere timers saging, klipping og filing var den nye viften ferdig. Hullene ble lagd av et sløvt håndbor som heldigvis hadde nøyaktig samme diameter som boltene som skulle holde den på plass. Kl. 16.20 startet vi motoren. Kl. 16.25, etter flere turtallsprøver, ble det bestemt å prøve å komme videre. Bilen skulle stoppes på bakketoppene og viften kontrolleres ofte, for å se om den holdt.

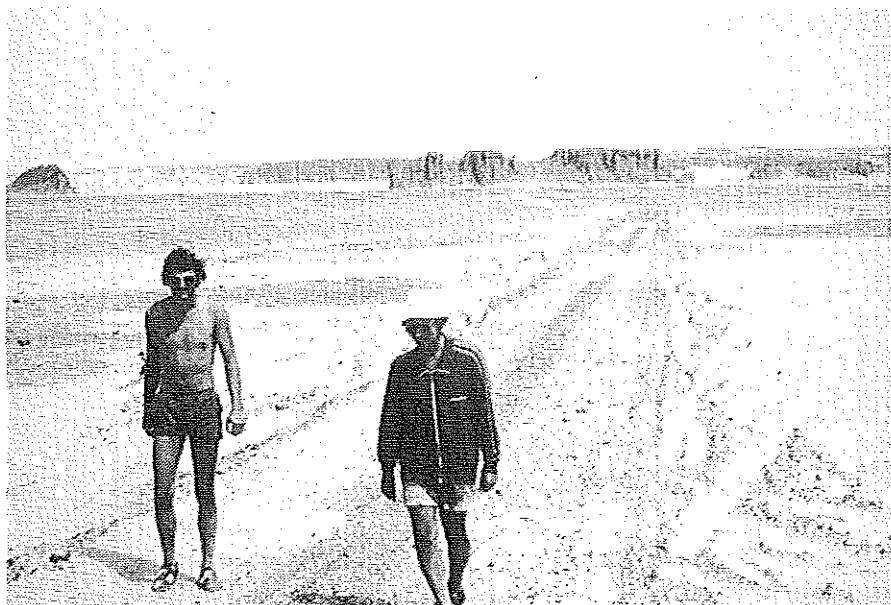
Kl. 17.35 tok vi en pause, etter å ha spadd sand for første gang denne dagen. Viften virket like fin. Men nå hadde vi fått forklaringen på hvorfor plastviften røk. Forakselen kastet nemlig sand rett opp i viften! Det er jo klart at det burde ha vært en plate som kunne beskyttet vifta! Men vi måtte prøve uten. Vi måtte også kjøre med varmeapparatet på, og svettet som bare det.

Vi småfrøs i 38°C!

Mens vi stoppet hadde vi kaffepause. Himmelen ble mørk. Det regnet!! I Sahara! Det trodde vi ikke var mulig! Samtidig sank temperaturen fra 43°C til 38°C, og vi småfrøs! Imens diskuterte vi påny situasjonen. En



Det var ikke så rent få forlatte bilvrak vi la merke til i Sahara, sør for Taman-rasset. Alle bilene var regelrett ribbet til skinnet. Tuaregene visste å utnytte forlatte biler. De laget sverd- og knivblader av fjærene fra lastebiler, skjeftene av karosserier og batteri-kasser, mens messing og kopper til pynt skaffes fra patronhylser og elektriske ledninger.



Veien opp mot Tamanrasset besto for det meste av fjell og stein, og veien varierte svært. Farten var lav, ca. 15-20 km/t p.g.a. «vaskebrettene». Mange steder måtte vi kjøre utenom veien for å unngå at vi satt fast i sanden.

ting var klart: Motoren kjørte like under kokepunktet, fordi viften tok forlite av varmen, og vi kjørte også med varmeapparatet på fullt. Likevel måtte vi innse at det slett ikke var særlig bra for motoren.

Vi fant ut at vi burde utnytte kjøligheten som regnet ga, og kjøre så langt som mulig, gjerne hele natten.

Og slik ble det. Erling kjørte og kjørte, og fikk litt krampe i høyrebeinet fordi han måtte være så forsiktig med gassen. Turtallet skulle helst ikke komme opp i mer enn 50% av maksimum fart, til nød 60%. I mørket var det mye rart å se i fjellene opp mot Tamanrasset: Mange steder var det anleggsbrakker, og ca. 30 km sør for Tamanrasset begynte den nye Trans-Saharaveien — men den fikk vi ikke kjøre på. Massevis av smådyr så vi også — rare mus, rotter, kaniner, harer, en og annen ørkenrev og et par dyr til som var ukjente for oss.

Like før det ble mørkt, passerte en Volvo 264 oss på vei sørover. Vi rakk ikke å se hvilket land den kom fra. Stakkars folk, tenkte vi. Bilen var så lav at de ville få trøbbel.

Sjåføren og utkikken sovnet

Om natten, ca. kl. 24 kom vi til et sted hvor det pågikk svært anleggsarbeid, men i mørket var det umulig å se hvor vi skulle kjøre. Plutselig bråstoppet Erling — han hadde følelsen av at noe var galt. Da de andre lå bak og sov, gikk han ut for å se seg om. Han oppdaget da at det var en skråning med løssand som bare ble brattere. Der var det umulig å kjøre. Han gikk lange veier i månelysset, og lette lenge før han fant en framkommelig vei. Så hjalp Torbjørn ham med å spa sand og legge plater, slik at «Hotell Norge» kom tilbake på trygg grunn. Dette var vanskelig, fordi bilen måtte rygges, og reversen var ikke like sterk som i gir, men det gikk bra likevel.

Et langt stykke framover var Torbjørn utkikk, mens Erling slet med å holde bilen på «veien». De valgte å følge de kraftigste lastebilsporene, uansett hvor de gikk. Mange km kjørte de utenfor pisten. De fant ut at dette var klokt, lastebilsporene var gode å kjøre på, de unngikk mye vaskebrett.

Senere overtok Rune som utkikk og «barnevakt» for Erling, slik at han ikke sovnet. Rune og Torbjørn var enige om at Erling skulle kjøre, fordi de mente at han var flinkere å kjøre i sand enn de var.

Ca. 40 km fra Tamanrasset satte bilen seg fast, men kom fort løs igjen. Dette arbeidet tok visst hardt på Rune, for han duppet av en



*Endelig framme i Tamanrasset.
Så var det slutt på over 1000 kilometers vei-mareritt.*

stund. Erling hadde stor moro av at vakten sovnet. Men like etterpå ble Erling vekket av at han kjørte inn i buskene langs veien. Da våknet også Rune. De fant ut at de bare var 20 km fra Tamanrasset, og da kunne de like godt stoppe for natten. De valgte å parkere nær veien, fordi det var tross alt mulig at det kom en bil imot med ny vifte.

Da de gikk og la seg, var klokken nærmere 06.00, og da hadde Erling kjørt nær 300 km med håpløse veiforhold i 13½ time. En voldsom påkjenning!

Alle sto sent opp utpå dagen. Vi tok oss ekstra god tid, og dro ikke innover til Tamanrasset før sent utpå formiddagen, godt uthvilte og nyvaskede. Vi var rause med vannet, nå var det ingen grunn til å spare. Et illeluktende gjennomsvett setetrekk ble regelrett kastet ut. Kanskje en lykkelig tuareg går rundt med det i dag?

Det første vi gjorde i Tamanrasset var å lete etter politiet. Men før det møtte vi igjen de hjelpsomme franske ekteparene som nå var på vei nordover fra Tamanrasset. De ble glade for å se oss vel framme, og nevnte at de hadde kontaktet politiet om oss, og at politiet hadde skaffet en gammel vifte som et verksted hadde boret huller i etter vår tegning. Mer visste de ikke.

Ikke lenger nødvendig å melde oss til politiet på veien nordover

Etter en god del leting fant vi fram til politiet, men der var det stengt. Plutselig kom en politimann forbi. Han ble veldig opphisset og maste. Men han forsto ikke engelsk, og kunne tydeligvis hverken lese eller skrive, men så kommer en fransk dame i sin Citroen 2 CV, og hun fungerte som tolk. Selv om hun ikke var flink i engelsk, klarte vi å forstå at politimannen spurte oss om det var vi som hadde problemer mellom Tamanrasset og In Guezzam, og om vi hadde fått delen vi trengte.

Jo, det var oss, men vi hadde ikke fått noen del, vi laget den selv, sa vi og viste ham viften. Han virket litt usikker, men godtok vår forklaring.

Deretter meldte vi vår ankomst på kontoret som nå var åpent, og fikk opplyst at det ikke var nødvendig med klarering til In Salah hvis vi lovet å holde oss på veien, hvilket vi lovet.

Deretter dro vi rett til Tamanrassets fineste hotell, Hotel Tahat. Der badet og dusjet vi av hjertens lyst, og satte oss ned for å filosofere og skrive kort og drikke cola og øl i mengder. Vi sendte også telegram hjem for å forsikre alle om at alt var OK med oss.

Daglig lastebilrute gjennom ørkenen

På politistasjonen fikk vi vite at det gikk spesialbygde lastebiler mellom Tamanrasset og Agadez hver eneste dag. Vanligvis brukte de fire dager på reisen. Deres oppgave var blant annet å gi en hjelpende hånd til folk som hadde problemer i ørkenen, langs pisten. De hadde med seg tusen liter vann i tilfelle det trengs. Og de ville hjelpe til med å reparere andres bilmotorer så langt de klarte det, og de skaffet nødvendige deler, uten at det kostet turistene noe. Det var den algeriske stat som sto bak tjenesten. Lastebilsjåførene ga også plass til reisende som evt. skulle samme vei, mot en eller annen form for betaling. De ble da plassert på lasteplanet, hvis de var for mange til å sitte foran.

Tuaregene skjuler ansiktet, ikke bare pga. sanden

Tuaregene, som holder til i det sydlige Sahara, er kledd i løse, posete bukser av svart bomullsstoff som sitter stramt rundt anklene, en hvit *gandoura*, den tuaregiske kappen, og nok en *gandoura* — og en blå *gandoura* utenpå den. De har også en *djellaba* også til bruk i kjølig vær og om natten. Dette antrekket blir toppet av en *tsjetsj*, en førti centimeter bred og seks meter lang strimmel av svart bomull som de danderer rundt hodet.

Noen ganger hyller tuaregene hele ansiktet inn i trikotasje, og andre ganger gjør de det ikke. Noen sier at de bruker det fordi det holder støvet ute av munnen og minsker væsketapet fra kroppen når det er særlig varmt. Men det sies også at tuaregene skjuler ansiktet av høflighet for folk som sitter høyere på strå enn dem selv, og også (men i mindre grad) for sine likemenn. Når vi så en hel del tuareg-ansikter, var det fordi vi var europeere. Derfor behøvde de ikke å vise oss noen særlig høflighet.

«Skorpionen» var bare en mus

Det var en herlig følelse å våkne i en ren seng i et rent og kjølig rom. Etter frokost gikk vi ut på byen, fant en bank og vekslet penger. Kursen var dårlig. Blant mye rart i basaren, var det også noen som bød hasj til salg. Varene var dyre, så vi kjøpte ikke noe, selv om vi kanskje kunne trengt litt av hvert. Men vi ville ha brød, og det var ikke å oppdrive. Men tilslutt fikk vi kjøpt brød på hotellets kjøkken.

Etter å ha spist middag på hotellet, gikk vi ut i Fiaten og kokte kaffe på hjemlige trakter. Hotellets kaffe var dårlig. Så gikk vi inn for å avslutte kortskrivingen.

Rune bemerket at han syntes han så et dyr på gulvet, man han var ikke sikker. Erling var den siste som avsluttet dette kortskriveriet. Da

han holdt på med siste linje i det siste kortet følte han en stikkende smerte i foten. Hans første tanke var: SKORPION! Full av redsel før han opp, og stormet til resepsjonen, og forklarte saken. Mannen fulgte ham tilbake på rommet, så på hullet i muren og på Erlings fot. Deretter smilte han og ristet på hodet. Hva var det for slags dyr, ville vi vite. Etter en stund forsto han, og tegnet — en mus! Lettelsen var enorm.

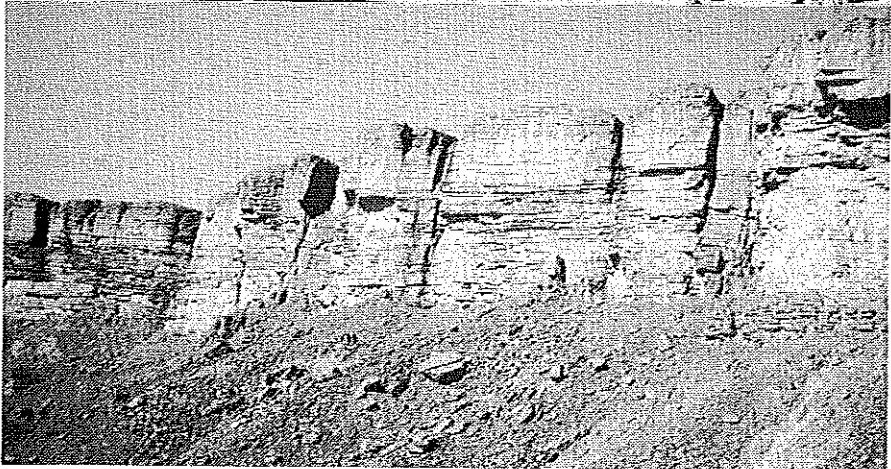
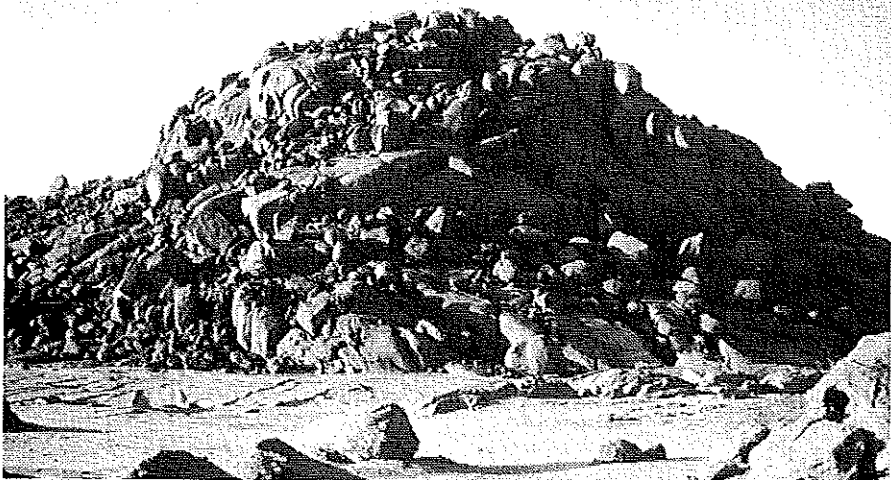
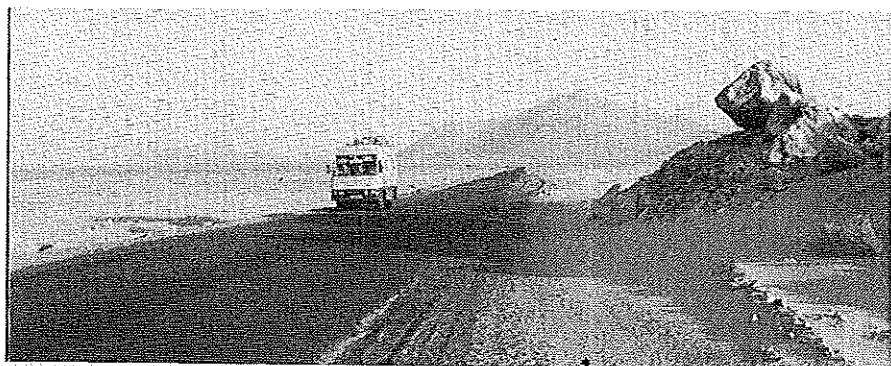
Merkelig med matlysten i Sahara

Torsdag 28. august forlot vi Tamanrasset — Saharas sentrum. Før vi reiste, tok vi en spasertur rundt i byen og kjøpte en melon, selv om den var dyr. Vi «promenerte» hele dagen med «Hotell Norge» på veien mot In Salah. Alt var bare herlighet og glede, fulle vann — og dieseltanker, dieselen var eventyrlig billig i Algerie — bare ca. 1 krone literen! Ca. midtveis mellom Tamanrasset og In Salah stoppet vi for natten. Vi hadde god tid, og ville spare bilen mest mulig. Viften holdt fortsatt like godt, radiatoren var tett og alt var bra!

Veien hadde vi helt for oss selv, bare en og annen bil møtte vi med mange kilometers mellomrom. Bra var det, fordi veien var flere steder helt ødelagt etter voldsomme regnskyl. 20 cm tykk asfalt og store kam-



Det var spennende fjellformasjoner langs veien da vi forlot Tamanrasset.



*Øverste bilde: Fra In Ekker. I midten: Mellom Meniet og Arak.
Nederste bilde er av fjellandskapet i Arak-dalen.*

pesteiner var rett og slett sprengt vekk av fossende elver. Det var tørt nå, så det må ha vært for noen dager siden, fordi veireparasjonene var bare såvidt kommet igang. Øsregn i Sahara... Jo, *det* forekommer også.

Det var merkelig med matlysten i Sahara. Både mat og drikke som en eller to av oss ikke var så begeistret for hjemme i Norge, smakte herlig her nede! F.eks. ble Rune kvalm av å drikke Coca Cola hjemme, mens han der gurglet det i seg. Det samme gjaldt tomatsuppe som han avskydde hjemme i Norge. Og Torbjørn, som hadde aversjon for buljong i det kalde nord — syntes det var en nytelse i ørkenvarmen. Det ble en livgivende kraft, påsto han. Det var vel varmen som gjorde appetitten annerledes?

Besøk av en tuareg ved navn :!IZ

Fredag morgen holdt vi vareopptelling. Vi hadde ennå ikke brukt halvparten av all filmen, det måtte bli mer fart i forbruket. Reise halve Afrika rundt og komme hjem med ubrukt film, det gikk ikke an. Vi hadde vært noe flinkere til å bruke opp maten, der var det bare 7 hermetikk-bokser igjen, men fremdeles hadde vi halvparten av suppeposene igjen, så vi var vel forsynt med mat. Etter 3 måneder hadde vi bare brukt 15% av toalettrullene. Meget lite, men det skyldtes at vi hadde unngått enhver form for magetrøbbel. Men dessverre hadde vi liten nytte av alle disse rullene. Kondens gjorde at alt som var lagret på taket var klissvått og for en stor del ødelagt.

En tuareg kom på besøk til oss mens vi spiste frokost. Han satte seg ved skyvedøren og rikket seg ikke. Han fikk buljong, men det likte han ikke. Men vann og brød gikk ned på høykant. Likeså fikk han et stykke tøy av oss, klærne hans så nokså dårlige ut. Det ble han veldig glad for. Men han rikket seg ikke. Selv da vi stengte døra, fortsatte han å sitte der ute. Det merkelige med ham var at han var helt stum, han sa ikke et ord, ikke et smil, en steinstøtte var han. Da han fikk papir og blyant så han uforstående på det. Da Rune skrev



:!IZ var navnet hans.



Selv på korte turer tok vi med vann.

navnet sitt på papiret, pekte på seg selv og sa: Rune, så det ut som om han forsto. Han skrev: :llZ på papiret og pekte på seg selv.

Noe senere så vi flere tuareger på åskammen like ved, og da :llZ løp bort til dem og pekte på oss og gestikulerte, ble vi litt nervøse og fant det tryggest å dra derfra. Mange fæle historier om blodtørstige tuareger som ranet og drepte reisende spøkte i hodene våre.

Turens høyeste temperatur

I In Salah var det vanskelig å finne noe marked, det var sent på ettermiddagen, og 45°C i skyggen. Svetten sprutet, vi fikk kjøpt et dårlig brød på en slags restaurant, og kjørte videre etter å ha fylt diesel. Vi så svære anleggsmaskiner, og merker av at disse hadde måket og kjørt vekk store mengder sand fra gatene nylig. Men ca. 1 km nord for byen lå en svær sanddyne og sperret veien fullstendig. Vi måtte kjøre langt ut til siden på en dårlig provisorisk vei for å komme forbi.

Da vi fylte diesel på stasjonen i In Salah, regnet vi ut dieselforbruket. Fra Tamanrasset til In Salah var det 680 km, og vi hadde brukt 63,8 liter. Det tilsier i underkant av 0,94 liter pr. mil! Helt utrolig for en 5 tonns bil! Gjennomsnittet for hele turen hittil lå på nøyaktig 1,35 l. Hvordan var dette mulig? Riktignok lå Tamanrasset høyere enn In Salah, men dette kunne ikke være hele forklaringen. Fremdeles, i skriven-

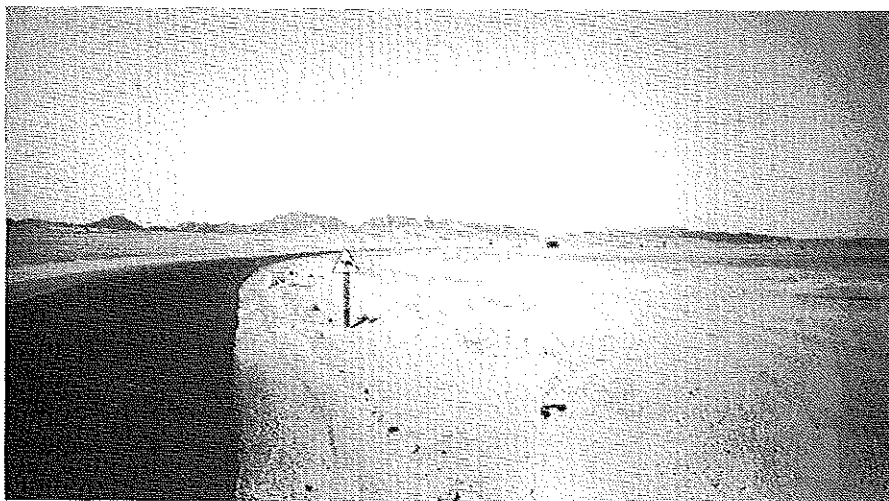
de stund, har vi ingen forklaring på dette. Er det noen som leser dette som har en teori?

70 km nord for In Salah tok vi kveld. Dagen hadde bragt ny varmerecord — 46,8°C i skyggen.

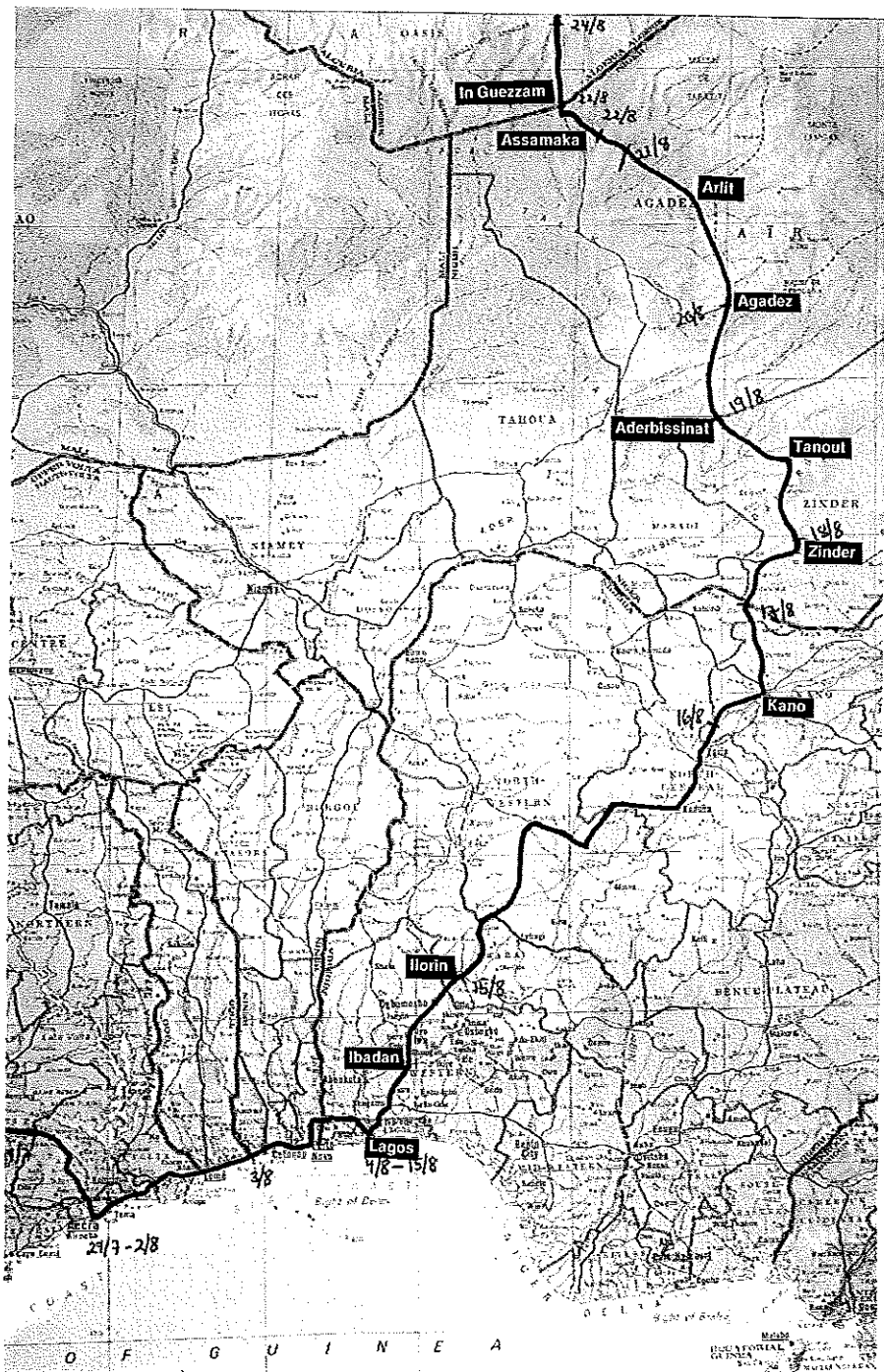
«Dødens dal»

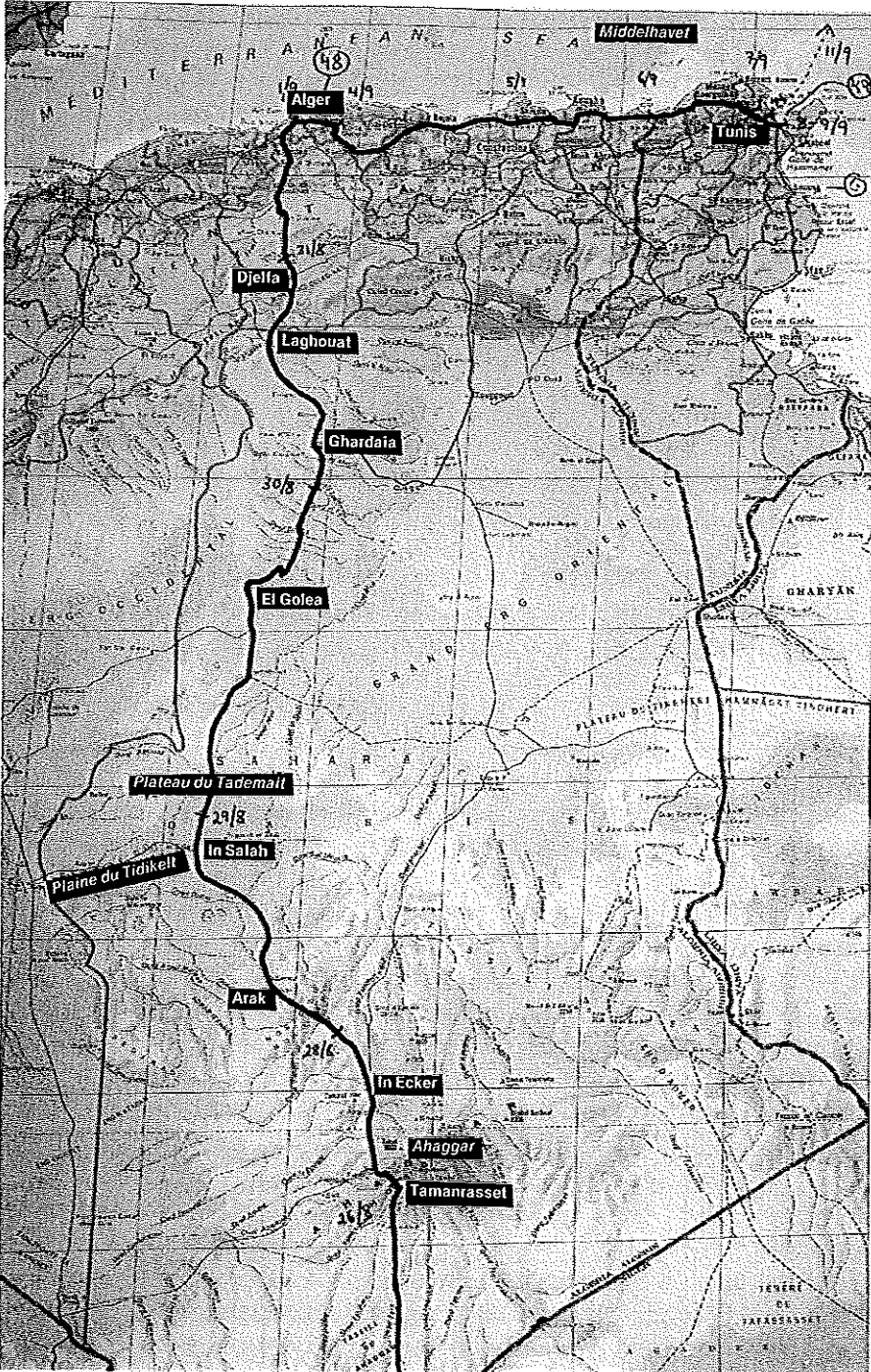
Veien vest fra In Salah mot Reggane (en strekning på 287 km) er et av verdens tørreste og varmeste steder, «Plaine du Tidikelt». Den går gjennom en dalstrekning som av araberne kalles for «Dødens dal». Nede i gryten er det omtrent aldri et vindpust. Luften står stille. Gjennom tidene har utallige mennesker endt sine dager der, av tørst og av det glohete klimaet.

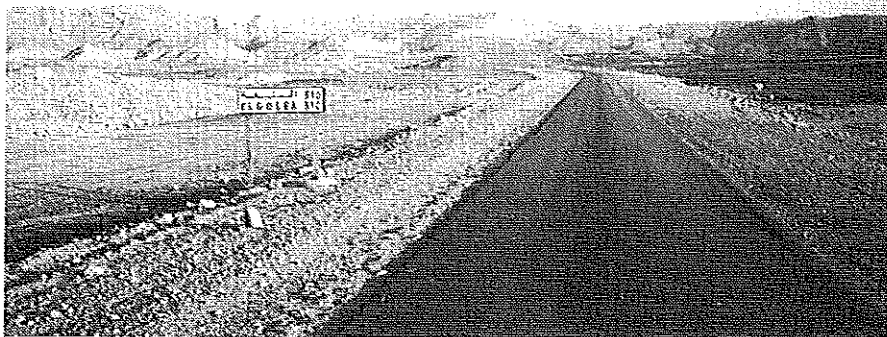
Vi så ikke en eneste kamel med to pukler på vår reise i Afrika, men bare med en pukkel. Slike kameler kaller man dromedaer. Kameler med to pukler finnes bare i Asia. Vi lurte på hvordan man kunne få en kamel til å reagere på rytterens ordre. Nå vet vi det: De styres overhodet ikke via munnen som en hest. Når man først er kommet på plass i tuaregsadelen med sin stolkarm-lignende rygg og høye korsformede sadelknapp — setter man de nakne føttene på dromedarens nakke og styrer den ved å gni på den ene eller andre siden.



Ensomt trafikkskilt i ørkenen: Se opp for kameler! Det var ingenting å se så langt øyet rakk, bare noen fjell langt borte. Under vår reise har vi ikke møtt kjente afrikanske dyr som løver, elefanter, neshorn, sjiraffer, aper, osv. Dem finner man hovedsakelig i Øst-Afrika.







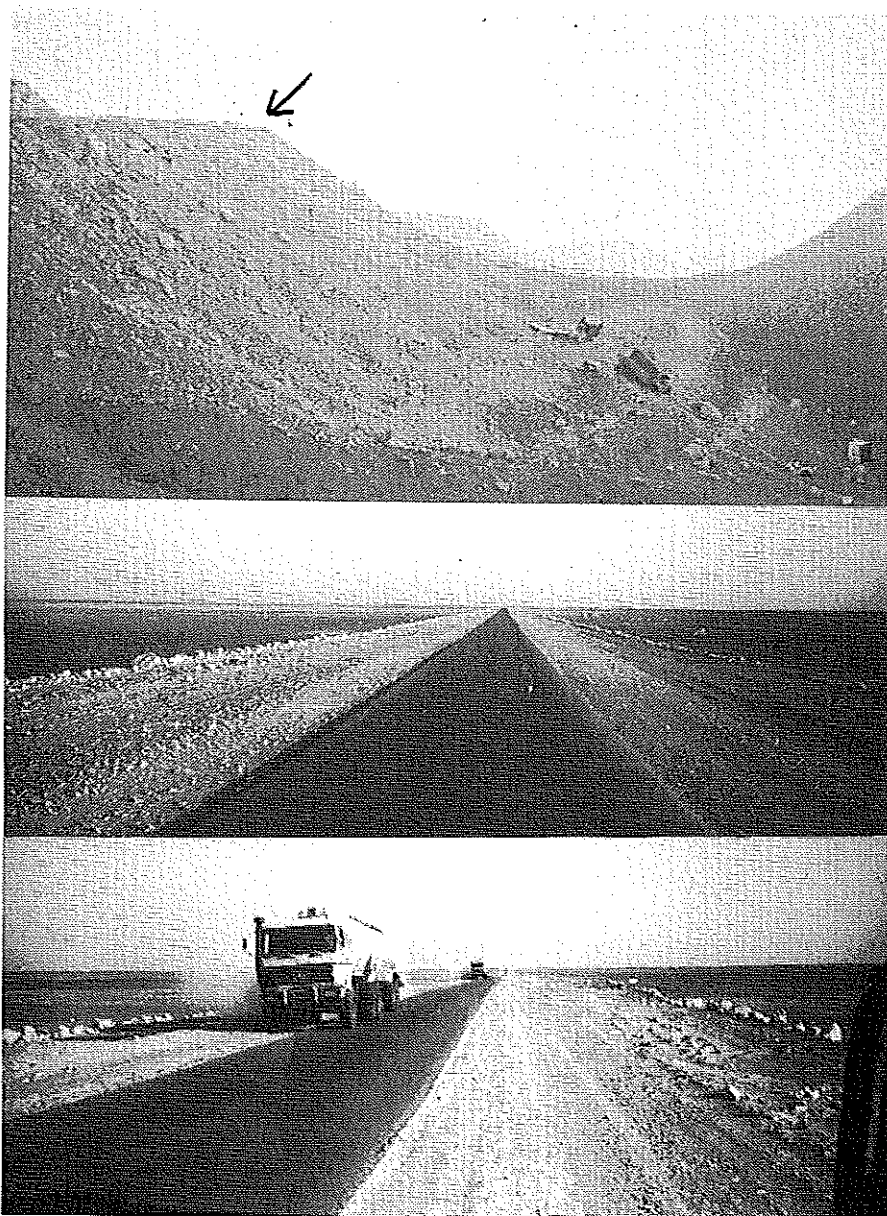
Her nærmet vi oss Plateau du Tademait, et fullstendig flatt fjellplatå.

Fullstendig flatt, og ca. 240 kilometer nesten snorrett vei!

Da lørdagen opprant, sto Plateau du Tademait på menyen. Nokså raskt etter avgang kom en kraftig stigning hvor vi så enkelte biler som tydeligvis hadde mistet bremsene og havnet i den evige hvile, oppløst i sine enkelte faktorer. Stigningen var på 8-9%, med noen få, skarpe svinger uten helning og absolutt uten noen form for sikring. Vi kjørte med hjertet en smule langt oppe i halsen! Kjøringen oppe på platået var nokså kjedelig. En ensformig grå/svart flate så langt øyet rakk, nesten uten noe som brøt helheten. Dette platået er fullstendig flatt. Ikke engang et uttørket elveleie fantes. En svart steinsort dekket overflaten. Bare med et lett lag puddersand over seg. Rune samlet opp litt av steinen og sanden derfra, men ikke uten å bruke krefter. Det var som om alt var grodd fast til bakken. Ikke et gresstrå fantes, bare svart, støvet stein. Svart på den siden som vendte mot sola, grått på den siden som vendte bort. Langs veien var det med jevne mellomrom store hull med tilsvarende sand og grushauger ved siden av. Vi forsto det slik at det var den algirske stat som lette etter verdifulle forekomster.

Og veien var snorrett! Vi kjedet oss i 4 timer, før vi kom til den andre enden, i senkningen ned til flaten som førte inn mot oasen El Golea. Helningen i den skråningen var ca. 6% — og den gikk *rett ned*, uten svinger!

Det sies at midt ute på platået er en omgitt av stuegulvflatt land med minst 120 kilometer i hver retning, og at Tademaitplatået, som er verdens flateste område, også er det sted i verden som kan vise de mest



Øverste bilde viser noen små og store biler som hadde kjørt utfor den skarpe svingen (se pilen) som sikkert kom brått på de uheldige bilistene etter 240 km nesten snorrett vei og kanskje i stor fart. Bildet i midten viser hvordan veien og plataet ser ut. Veien er ikke bredere enn at når to biler møtes, må en av dem eller begge kjøre til side, slik nederste bilde viser.

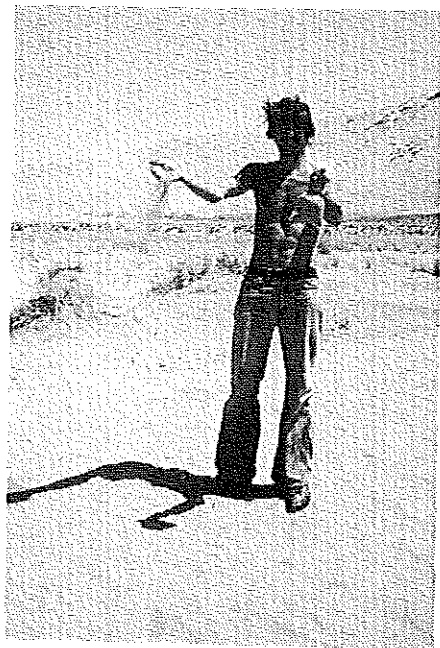
fantastiske luftspeilinger. Vi hadde dessverre ikke de rette forhold da vi kjørte over platået, men når de atmosfæriske forhold ligger til rette for det, viser luftspeilingene seg fantastiske — og farlige.

Fra et norsk ukeblad fortelles det om en bestemt dag for noen år siden: Det var luftspeilinger overalt. Kamelkaravaner, oaser, sanddyner og byer viste seg på alle kanter. En større transportkolonne var på vei over platået. Syv av bilene kom aldri fram, til tross for at de ble kjørt av erfarne ørkensjåfører. Antakelig ble de forvirret av alle luftspeilingene. De så landskapet så tydelig og mente nok at kompasset måtte være ute av funksjon. Så eksploderte kanskje et dekk, motoren sviktet eller de kjørte tom for bensin. Ensomme ble de igjen der ute uten mulighet for redning.

Det ble etterhvert en omfattende samling av sand

På veien innover mot El Golea stoppet vi mange ganger og nøt naturen. Vi samlet sand i mange rød- og gultoner. Vi angret på at vi ikke hadde tatt med noe av den helt lyse sanden lenger sør. Stein i alskens varianter ble også tatt vare på. Særlig Erling ble også tatt vare på. Særlig Erling ble fyr og flamme for noen flintbiter. Hva mon kunne de ha vært brukt til? Samme sted gikk vi også på tur oppover en sanddyne. Det var tungt å gå, og da det skarpe lyset gjorde oss halvblinde, til tross for solbrillene, valgte vi å stoppe da vi nesten hadde gått utfor en «egg». Vi så for oss at vi lå der og druknet med tonn av sand over oss. Selv om det var ganske stille, så vi hvordan sandkornene beveget seg i den ør-svake brisen.

I El Golea tok vi en runde i byen og så at de hadde mye frukt og grønnsaker å by på. Vi kjøpte noen meloner, men brød var heller ikke å oppdrive her! Bakeriet var stengt for dagen! Velvel, vi ga blaffen og kalkulerte med å nå Ghardaia utpå formiddagen neste dag, da måtte jo bakerne ha åpnet.



Rune samler bl.a. på sand, og har sand fra ca. 100 forskjellige steder i verden, det meste fra badestrender. I Afrika benyttet han anledningen til å samle ørkensand.

Om kvelden da vi skulle finne et sted å stå for natten, fikk vi problemer. Det flommet av dromedarmøkk langs veien, og flueplagen var enorm. Men tilslutt fant vi et bra sted. Vi kokte kaffe og satt ute til de små timer og studerte stjernehimmelen. I nordøst var et kraftig flammeskjær. Et oljefelt?

Ghardaia — den vakreste oasen vi så

Da neste dag opprant, oppdaget vi at det var søndag. Hva nå? Hvordan skulle vi få tak i brød? Neida, i Afrikas kanskje vakreste by, Ghardaia, hvor husene kledde fjellsidene, det ene huset praktfullere enn det andre, var det ikke noe problem å få brød. Byen innenfor murene var hellig, det samme var innbyggerne. Fotografering var ikke bare forbudt, det var straffbart. Ifølge Muhammeds lære må det ikke gjøres noen avbildning av noe menneske, og innbyggerne i den hellige by holdt selvsagt loven nøye. Ghardaia var den peneste og reneste byen vi hadde besøkt hittil. Bygningene virket nye og velholdte. Hele byen så ut som om den var nymalt. Der var det tydeligvis ikke helligdag. Vi måtte sogar kjøpe brød to ganger. Første porsjon, som var beregnet å holde i tre dager, ble halvveis oppspist av tre brødsultne ulver fra Norge, så ny omgang måtte skaffes.

På veien nordover ble vi stoppet to ganger. Den første gangen like etter Laghout, hvor vi hadde stoppet og kjøpt massevis av gule meloner. Noe senere, ved Djelfa, ble vi stoppet av en motorsykkelpatrolje. Vi hadde lagt merke til dem i mange kilometer, de kjørte og lurte på oss, og så suste de forbi slik at de kunne stoppe oss lenger framme. Men de hadde ingenting å bemerke. Det var problemer med kommunikasjonen, de kunne bare fransk, og ikke vi. Men så pass forsto vi at noe av det de spurte om var hvor vi skulle, og det var jo greit — Alger var målet i første omgang.

Veien over Atlasfjellene gikk i bratte slyng

Vi frøs om morgenen enda det var +22°C, og smøret, som hadde vært en kronisk flytende og tildels illeluktende væske siden Marokko, begynte å anta smørbar konsistens. Og vi sprettet vårt siste glass med jordbærsyltetøy og gledet oss over «kulda».

Veien inn mot Alger passerte over en gren av Atlasfjellene. Fjellsidene og veien over og mellom dem ga oss en viss hjemmekjent følelse. Klatringen oppover bød på problemer. Motoren kokte stadig vekk, og nedover måtte vi stadig stoppe for å kjøle bremsene, til tross for at vi sneglet oss fram på 2. gir! Bratt, farlig bratt var den veien! Vi studerte innhøstningen i åsene. Kornet ble stort sett høstet med sigd, gjerne side

om side med svære skurtreskere der det var litt flatere. Det var avstresende å se hvor rolig de arbeidet, ingen så ut som om de hadde tanke for morgendagen. Vi kjørte bak en traktor som dro et lass med kornsekker. Oppå disse sekkene lå et par landarbeidere og koste seg av hjertens lyst.

På flatene innover mot Alger ble bebyggelsen tettere og tettere, og et sted bommet vi i et kryss og tok feil vei. Men dette oppdaget vi ikke før mange km senere, da vi kom til et nytt veikryss. Men omveier fører også til målet, og langt om lenge kom vi fram til Algers sentrum.

Det var en lise å skue Middelhavets blå bølger. Da vi gikk ut for å handle, var de fleste butikkene stengt, men noen egg og kaker fikk vi tak i, så vi overlevde til neste dag. Brus fikk vi ikke kjøpt uten å levere inn tomflasker. Og hvordan skulle vi skaffe tomflasker når vi ikke fikk kjøpe fulle flasker? En gåte av de utrolige.

Tilfeldig møte med døve i Alger

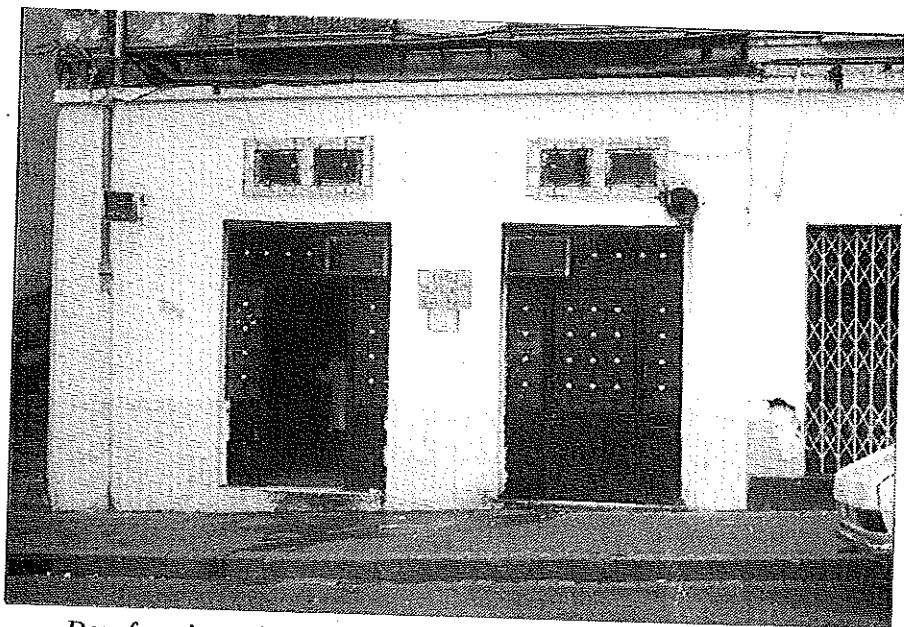
Tirsdag 2. september skulle vise seg å bli litt av en dag. Kvelden før hadde vi parkert i en gate hvor det etter vår mening var tillatt å stå. Erling, som var kraftig forkjølet, lå og tørret sin rennende nese i bilen, mens Rune og Torbjørn rekte rundt i byen for å finne kart og annet nødvendig. Og mens bilen nå sto der, med en halvsovende fyr inni, begynte en eller annen å dundre i veggen med jevne mellomrom. Alle gardiner var trukket for, så ingen kunne se at det var noen der. Etterhvert ble Erling mer og mer nervøs, men siden han var alene, våget han ikke annet enn å holde seg i absolutt ro.

En stund senere kom Rune og Torbjørn, i følge med en døv mann og hans hørende kamerat. Denne døve mannen var en merkelig person, han sa at han forsto alt vi sa, men sannheten var at han forsto ingenting i det hele tatt.

Etter en siestauflykt til badestranden, vendte vi tilbake til sentrum. Denne gangen parkerte vi på 1. mai plassen. Rune og Torbjørn ble med den døve som skulle vise vei til døveforeningen. De valgte å gå, da den døve ikke var sikker på hvor vi skulle kjøre for å komme fram. Det var mye enveiskjøring i Alger.

Pass og fotoapparater stjålet!

Erling ble tilbake, og sov i bilen. Etter en stund ble det for varmt, og han gikk ut for å lufte seg. Han passet nøyte på å låse alle dører, og gikk slik at han alltid så bilen, men likevel fant han døren ulåst da han 5-6 minutter senere kom tilbake. Han merket også at fotoapparatene var borte, og hanskerommet åpent. Han regnet med at Rune og Torbjørn



Døveforeningen i Alger er åpen hver dag, fra formiddag til kveld.

hadde vært der og tatt ut fotoapparatene for å fotografere, selv om han ikke kunne se dem. Men det varte og rakk før de kom — og da de kom gikk katastrofen opp for oss: Runes pass og Praktica var stjålet. Erlings Fujica med en full rull av bilder fra Ghardaia og Atlasfjellene var også stjålet, og i tillegg Torbjørns finjakke. Tapet av passet var verst. Tre døve førte oss i bilen til døveforeningen der. Alle de døve vi møtte der, var enige om en ting: Det var uansvarlig at alle forlot bilen. Men de feide hele saken fort tilside. Det var tydelig at de ikke likte å høre at det var tyver i byen deres.

En slags døvetolk fulgte oss til en politistasjon hvor han mente vi skulle melde tyveriet, men det viste seg å være feil stasjon. Deretter førte han oss til det norske konsulatet i 3, rue Ali Boumendjel. Der var det stengt for dagen, og intet håp om å få noe gjort.

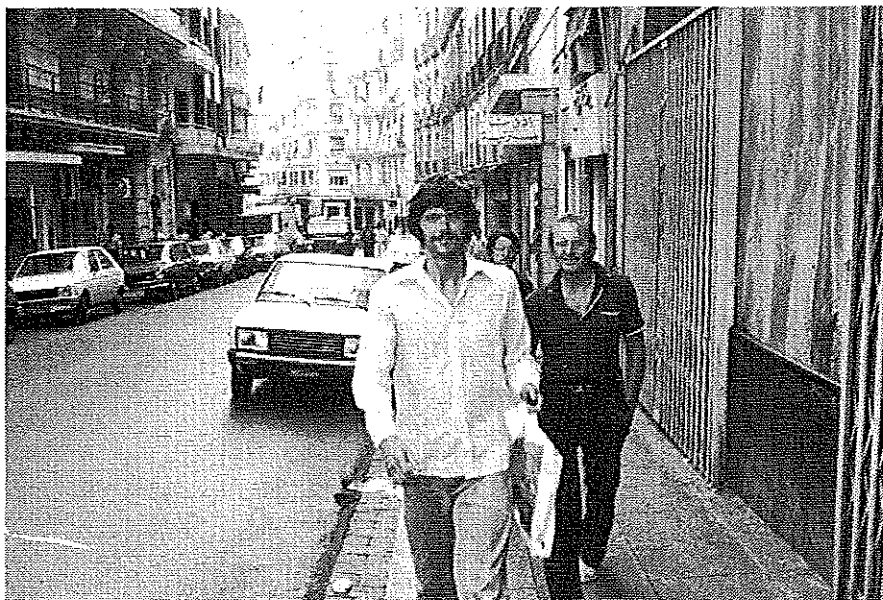
Om kvelden var vi på besøk i døveforeningen. De døve algererne var en merkelig forsamling. De mente selv at de var mye mer kultiverte enn negrene i sør. Men *det* mente ikke vi. Algererne hylte og skrek, slo i bord og veltet stoler og det som verre var. Slikt så vi aldri i Nigeria eller Ghana. Det var enstemmighet om at døve negre var kørka. Vi var ikke enig. Vi sa hva vi mente om døve negre, at de ikke var som de døve algererne trodde, for vi hadde vært der og hatt det hyggelig sammen med de døve negrene. Formannen, Mazouz Mohamed var den roligste og mest

kultiverte av dem, og meget fornuftig. Han ga oss mange opplysninger og fortalte ellers at han sto på farten for å reise til Frankrike for å gifte seg.

Det ble ellers fortalt oss at en døv «verdens-omsyklar» fra Japan hadde omkommet under et snø-ras i Sveits noen år tilbake. Denne japaneren var et par ganger innom Alger. Om det var Kojiro Hirayama, som syklet innom Norge i 1972, var de ikke sikker på.

Går landet over til bare arabisk språk?

Ifølge våre døve venner i Alger, vil Algeries regjering at landet skal gå over til bare å bruke arabisk. Det betyr at det franske språket, som lenge har dominert landet, er på vei ut. Vi kunne se eksempler på det i hovedstaden. På hvert hjørne, hvor det var satt opp skilt med gatenavn, sto bare de arabiske navnene. De latinske bokstavene som sto rett under de arabiske, var overmalt. De døve var ikke så begeistret for det. De lærte bare fransk på døveskolen, og kunne ikke arabisk. Det var det motsatte av hva vi opplevde i Marokko i juni. Der lærte døve elever bare arabisk, og ikke fransk, som også er landets offisielle språk. I Alger hilste vi også på en døv fra Irak. Han kunne både fransk og arabisk.



Alger, 2. september 1980. Både Runes og Erlings fotoapparat var stjålet, like- så Runes pass og Torbjørns jakke. Her går Rune omkring uten pass. Nede i gaten kan vi se bilen vår, som sto i nærheten av døveforeningen.

Ingen visste om det fantes båtforbindelse mellom Tunisia og Italia

Onsdag 3. sept. bød også på sine mindre hyggelige episoder. Det begynte bra. Vi fant selv fram til konsulatet uten hjelp, og uten kart. For kart var ikke å oppdrive i Alger. Der lovet de å skaffe pass til neste dag. De var forundret over at vi måtte ha visum for å komme til Algerie. Det var *ikke* nødvendig for nordmenn, noe Algeries ambassade i Lagos sikkert ikke var klar over. Heller ikke skulle det ha vært nødvendig for oss å søke visum til Niger. Konsulatet ba om at tyveriet av passet ble meldt til politiet. Men å finne ut hvor vi skulle melde fra — se det ble litt av en gåte! Rune tråkket i timer og var innom flere politistasjoner — men aldri var det der — alltid var det andres område. Men tilslutt fant han rette sted.

Før vi bestemte oss for å dra til Tunisia for der å ta båt til Italia, undersøkte vi på reisebyråene om de visste noe om båtforbindelse Tunis—Italia. Faktum var at ingen av reisebyråene i Alger visste noe om det, heller ikke Tunis Air var sikker! Nei, vi var ikke vant til å møte slik «vet ikke»-holdning fra reisebyrå. Så var det bare å håpe på at det

<p>الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE وزارة الداخلية MINISTÈRE DE L'INTERIEURE المديرية العامة للأمن الوطني DIRECTION GENERALE DE LA SURETE NATIONALE № 1389 / 80 / R.J.</p>	<p>Désignation détaillée de l'objet perdu (s'il s'agit de papier d'identité bien indiquer l'état civil qu'ils renferment)</p>
<p>DECLARATION de PERTE</p>	<p>Passport B-0974639-35 Délivré à Bergen Le 2. II. 1973</p>
<p>Je soussigné :</p>	<p>Valeur de l'objet</p>
<p>Nom et prénoms : ANDA, RUNE</p>	<p>A Alger le 3.09 1980</p>
<p>Profession : TYPOGRAPHER</p>	<p>Signature.</p>
<p>Domicile : 3, RUE ALI BOUMENDJEL</p>	<p>Rune Anda</p>
<p>Déclare que le 2.09.1980 vers 14 h. 00</p>	<p>Agent :</p>
<p>J'ai perdu (préciser autant que possible l'endroit où la perte a eu lieu et le trajet parcouru)</p>	
<p>Place du 1ere Mai</p>	

Tyveri av pass ble meldt til politiet. Dette skjemaet på to sider var fylt ut og stemplet, for framvisning sammen med det nye passet på grensen ved reisen ut av landet.

vi leste i en bok en gang om en nordmanns reise til Sahara var rett. Han hadde tatt fergen fra Tunisia til Italia, så vi bestemte oss for å dra dit.

Jo, Afrika herder folk!

Å tømme WC var nesten alltid litt av et påtrengende problem. Akkurat det stedet vi sto på, var det tillatt å parkere, ellers ikke i den gaten. Så vi valgte å la bilen stå, men hvor skulle vi tømme? Joda, vi fikk lov til å tømme det i WC i døveforeningen. Men vi sa ikke hva det var i beholderen. Torbjørn fikk det ærefulle verv. Han stevnet over gaten og gjenom en fullsatt døveforening og tilbake igjen. Rune og Erling nektet å tro det — han som nesten aldri gjorde slike ting... Jo, Afrika herder folk!

Senere på dagen oppdaget Torbjørn og Erling at deres nøkler lå i bilen — og Rune var «på byen». Døveforeningen var stengt i siestaen — og hvor skulle de stakkars fyrene gå på dass? Problemet løste seg før det ble altfor påtrengende. Rune kom tilbake — og han hadde nøkler.

Ellers ble dagen en stor handledag. Men — til vår skuffelse nyttet det ikke å prute på prisen her. Det var å betale det som ble forlangt. Og det var jevnt over mer enn vi syntes tingene var verd.

Algerie slått knock-out av nordmenn

Om kvelden var det prat og konkurranser i døveforeningen. Først stilte Erling opp i sjakklandskamp Norge—Algerie. Første spill var han heldig med, og fant raskt en åpning. 1—0. Det andre spillet var jevnt, mot slutten var algerieren meget sterk, og alle regnet med norsk tap. Men plutselig sovnet han — Erling fikk en gratissjanse og 2—0. Dette syntes algerierne var fælt. Så fant de ut at de var større og sterkere enn oss spjælinger fra Norge, og de var STERKE i håndbak. Vi gikk med på det. Fire omganger hver — to med hver arm. 12—0. Til Norge. Landsorg i Algerie...

Dermed ble det slutt på alle leker. Vi lurte på om de har tilgitt oss den dag i dag.

Mellom 300 og 600 kroner for en flaske brennevin

Torsdag 4. september fikk Rune nytt pass. Der ser man også hans finger-avtrykk. Nye innkjøp ble gjort. Det var lite utvalg i forretningene. Torbjørn prøvde å få kjøpt nye bukser, men det var ikke mulig. Det var rett og slett for lang vei rundt: Ikke vet vi hvor de alt annet enn syls-lanke algerierne kjøpte sine bukser. Her var det skyhøye priser på brennevin, mellom 300 og 600 kroner literen. De døve algerierne fortalte at det før i tiden var billig brennevin i landet, og mye fyll. Myndighetene

hadde bestemt at det skulle det bli gjort noe med, og hevet prisen enormt. Vi så ingen fyll i gatene. Ellers kjøpte vi mer stein, bl.a. Sahara-roser.

Det var mye snørr og tårer blant algerne da vi forlot dem om kvelden. De ba alle om at vi hilste til alle norske døve. Et merkelig folkeslag var de, algerne. . .

Første tekniske kontroll av bilen

Fredag ble gjennomsnittsfarten nokså lav. Vi gledet oss over en praktfull natur langs Algeries Middelhavskyst. Veien var smal og gikk i mange trange slyng. Vi fikk problemer med strømmen, dynamoen streiket tydeligvis. Men det rettet seg av seg selv. Det var helligdag, og vi møtte massevis av bryllupskortesjer, hvor den første bilen alltid var neddynget av praktfulle blomsteroppsatser.

Vi ble også stoppet av en politimann på motorsykkel. Det første han ville vite var om vi var forsikret. Selvsagt var vi ikke det, men bløffen med «international insurance» på det grønne kortet lyktes nok en gang. Men han var litt i tvil. Etterpå sjekket han lysene, som virket perfekt. Deretter vinket han oss i vei. Dette var den første tekniske kontrollen siden ved Maurset over Eidfjord i Hardanger, for nøyaktig 1 år og 1 uke siden. Ellers hadde vi mye moro og løyer den dagen, bl.a. skrek vi av full hals, for å trene opp stemmene våre. Dem hadde vi nesten ikke brukt i 3 måneder!



De to grensestasjonene mellom Algerie og Tunisia lå på hver side av en fjellrygg. Bildet er tatt på den algeriske side av grensen.

2 minutter for sent til banken

Neste morgen opprørt med en ufyselig stank. Petter Dass hadde slitt hull i bunnen sin, og alt innholdet fløt utenfor. Etter grundig rengjøring ble det hele lappet med glassfiber og polyester. Dette hadde skylda for at vi ikke nådde inn i Tunis som beregnet. Da vi nådde fram til grensen, forlangte politiet at vi skulle veksle inn algirske dinarer i annen valuta. Og vi suste tilbake for å veksle i nærmeste bank, men kom 2 min. forsent. Altså nok en natt i Algerie. Hjemlengselen var tydeligvis stor, alle ville hjem, og furtet veldig.

Vi kjørte langt uti en ødemark og parkerte for natta. Det krydde av veps og annen flygende elendighet, så alle åpninger måtte dekkes til med myggnett. Mens vi holdt på med dette, ble Erling «skutt» i toppen av en veps, og var følelsesløs i hodet i flere dager etterpå.

Dagen var ellers svært eggende. Vi hadde tilsammen spist 15 egg, som vi kjøpte på veien. De var ferdig-kokte og varme, så derfor spiste vi likegodt alt sammen underveis...

Feil i Runes pass

Søndag morgen, 7. sept., var banken var åpen, og etter å ha ventet en stund, fikk vi vekslet til franske franc.

En algirer som «hjalp» oss i banken fikk sitte på, men da vi nærmet oss grensen, ble han redd og ville snu. Men vi skulle til Tunis, og da hoppet han av, etter å ha forlangt betaling, noe han selvfølgelig ikke fikk. Vi hadde nok av erfaring fra «hjelperne» i Tanger.

På tollstasjonen fikk vi mer trøbbel. Tollerne påsto at vi måtte ha fått et verdi og valutaskjema ved innreisen. Men vi hadde ikke fått det i In Guezzam, selv om vi uttrykkelig hadde bedt om å få et. Resultatet ble en forferdelig krangel og ransaking av Erlings veske, som de oppfattet som «kontoret» vårt. Men der fantes intet. Etter mye om og men, og utfylling av skjema og innlevering av vekslekvitteringer var den saken biff. Så kom dagens sjokk — VI oppdaget at i Runes nye pass sto det at det var utstedt i måned IV — altså april! Og vedlagt var en erklæring fra Algers politi om at passet var stjålet 2.9.80. Katastrofe. Men vår «usynlige» lettelse var stor da politiet ikke kunne romertall! Politimannen spurte hva IV betydde — og vi svarte med stor friidighet september (9. måned). Uheldigvis var Torbjørns pass utstedt i april, og han svarte 4. måned, da politimannen spurte. Men heldigvis klarte vi å ro det i land da politimannen rynket pannen. Selvfølgelig hadde Torbjørn glemt å vise de fem andre fingrene, sa vi...

Så var det OK, tollerne neste. Der oppdaget de endelig at vi ikke var forsikret. Stort spetakkel. Men da vi var på vei ut, kunne de ikke gjøre

noe. Etter endel kjeftebruk ble vi klarert ut. Stor lettelse. Fra nå av hadde vi alle papirer i orden.

Kryssforhør om brennevin og «bilder»

Grensen mellom Tunisia og Algerie lå på en fjellrygg. Veien dit opp på Algeries side var dårlig, og det pågikk veiarbeider. På Tunisia's side var det fin asfaltvei. Etter noen km kom vi til grensestasjonen i Tunisia. Passene gikk greit unna hos passpolitiet, men tollerne var påny et problem. Der måtte vi fylle ut turens eneste tolldeklarerering for «Hotell Norge». Det ble litt av et bokverk til slutt. Etterpå var det kryssforhør om brennevin og «bilder». Det tok lang tid før vi skjønnte hva det var: Pornoblad. Men det hadde vi ikke. Så skulle de inspisere bilen. Alt var OK. . . helt til sistemann av de tre tollerne skulle ut. Da så han et utklipp fra Morgenavisen: «De døve globetrotterne dreier unna for Polisario». «Polisario!», brølte han. Helomvending av de to andre. «Våpen?» var neste spørsmål. «Vært i Marokko?» «Har dere hasj til oss?» «Brennevin?» Spørsmålene haglet. Det var tydelig at de ikke likte tanken på at vi var Polisario-folk. Men etter en lang forklaring, delvis med tegn, delvis på fransk og engelsk, fikk vi forklart at vi ikke kunne krysse Spansk Sahara. Derfor artikkelen. Reportasjen om oss i «Zone 2» (fra 16. juli) var nok en gang til god hjelp. Etter en stund kjørte de seg ned og ga klarsignal for innrulling i Tunisia. En tjukk kjetting med svær hengelås på ble løsnet, så vi kunne passere.

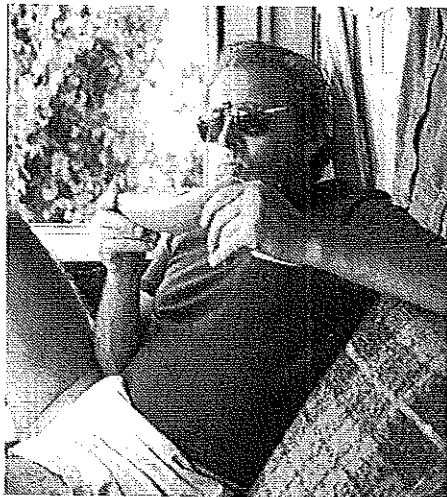
Her så vi nok en gang at en grensefunksjonær slo løs på en som ville passere grensen. Hvorfor? — Nei, det fikk vi ikke greie på. Tollfunksjonæren inne på kontoret leverte tilbake alle papirene, men da vi sa adjø og gikk, kom han plutselig løpende og kalte oss tilbake. Hva? Hadde vi glemt noe? Neida, han ville bare se notisboka vår en gang til. Da rev han plutselig ut alt han hadde skrevet. For å få litt effektivitet, hadde vi bløffet ham med å love å sende pornoblader fra Norge. Så hadde han skrevet ned navn og adresse. Nå da han rev ut alt, spurte vi hvordan vi skulle sende dette. «Jeg skal skrive til dere», sa han, og jaget oss ut. (Vi har ikke hørt noe fra ham. . .)

Vi ble nektet vann!

Så tok vi landeveien fatt, men først ble vi for første og eneste gang på reisen nektet å få vann på en vannpost ved grensen. Det er en internasjonal overenskomst at alt rent kildevann er fritt for alle. Ingen har lov til å nekte dem som ønsker vann å ta det.

Da vi passerte Tabarka, så vi store mengder med flotte souvenirer utstilt. Men vi ville prøve å nå inn til Tunis (hovedstaden i Tunisia) sam-

me dag, og da vi regnet med å finne like bra souvenirer i hovedstaden Tunis, kjørte vi videre. Dette var en tabbe. Vi kunne overhodet ikke finne slike souvenirer i hovedstaden. Vi klarte det ikke. Vi var 20 km fra Tunis da vi tok kveld. Noen minutter etter at vi hadde parkert for natta, kom en ung gutt og ville selge meloner til oss. Han ville ikke ha penger, men ble godt fornøyd med et par gamle bukser. Straks etter kom han tilbake med flere meloner, men vi hadde fått nok for den dagen.



Det smakte godt med saftig melon.

Vi bestilte åpen billett til Italia, og stolte på hellet vårt

Det var virkelig spennende å kjøre inn i hovedstaden Tunis, mandag 8. september. Hårreisende trafikk og *ingen* parkeringsmuligheter! Men etter å ha sveivet rundt Avenue Habib Bourguiba noen ganger, fant vi veien til en parkeringshus. Det var så høyt under taket at det ikke var noe problem å få «skyskraperen» vår inn.

Det første vi gjorde var å finne et reisebyrå, og prøve å få billett til Italia. I vinduet så vi at det gikk båter fra Tunis til Palermo, Genova og Marseille. En tunesisk skjønnhet ekspederte oss. Etter massevis av telefoner og beklagelser var det klart at første ledige plass til Palermo på Sicilia var 17. september, og til Genova i Nord-Italia 19. september. Ikke tale om at vi ville vente så lenge. Første utgående ferge var til Genova 11. september. Den var fullsatt. Men vi presset på, og fikk en åpen billett. Det kostet ca. kr 2.500,— for 3 personer og en stor bil. Den hjertelige damen ba oss om å være ute i god tid, så var det kanskje en mulighet for å komme med. Lykken står som kjent de kjekke bi.

Etterpå streifet vi rundt i gatene, og prøvde å finne ny vifte til Fiaten. To steder solgte de Fiat-deler. Det ene stedet hadde en vifte maken til vår, men den var også knust på samme måte som vår. Men ny vifte hadde de ikke, og slike fantes heller ikke i Tunis. Der førte de kun metallvifter, noe vi syntes var fornuftig, all sanden tatt i betraktning. Men disse var med 4 hull, og vår med 3.

Camping Moulin Bleu ved Hammam Lif

Tunis kryr av reisebyrå. Det er ganske sikkert den by i verden med flest reisebyrå pr. 100 m gate. I hovedgaten, Avenue Habib Borguiba, var det omtrent bare reisebyrå, + noen få restauranter og et par souvenir-butikker.

Senere fant vi Tunisias automobilforbund, og der spurte vi etter nærmeste campingplass. Til svar fikk vi at det kun fantes *en* campingplass i hele Tunisia: Moulin Bleu, ca. 40 km sørøst for Tunis. Ettersom vi ikke hadde noe å gjøre, og det heller ikke var noe fristende i Tunis, dro vi dit utpå ettermiddagen. Der fikk vi plutselig en vaskeånd over oss, og vasket til den store gullmedalje. Drøssevis av klesplagg hang til tork, og «Hotell Norge» skinte som en sol etterpå. Den hadde ikke vært vasket siden Marokko! Da kvelden kom, sovnet vi som stein. Runes klokke stoppet, så hvor lenge han satt ute ved stranden, og tittet på stjernene og bølgene, vet vi ikke. Men lenge var det.

Runes alltid pålitelige klokke begynte å svikte etter denne dagen. For å få en forklaring på dette ble klokken åpnet da han kom hjem. Da viste det seg at klokken var nesten full av sand! Det ble en fin sandhaug av det.



Her camperte vi utenfor hovedstaden Tunis. Vi fikk den beste plassen, med skygger, trodde vi. Hundrevis av fluer plaget oss så lenge vi var der.

Ingen fred å få i supermarkedet

Vi våknet tirsdag morgen med en herlig følelse — — vi hadde dusj utenfor! Rene og smukke ble vi! Siden gikk Rune og Torbjørn og handlet, mens Erling vasket bilen innvendig.

Å handle i supermarkedet der, var en blandet fornøyelse, særlig for Torbjørn. Ekspeditrisene hadde sine faste plasser, men da de så to hvite menn som attpåtil «ikke kunne snakke», kom de stormende til, og fulgte dem hele veien rundt. Torbjørn fant et par bukser som han kunne komme inn i, men å få prøvd dem uten å bli beglodd av tunesiske kvinnemennesker var vanskelig. Men tilslutt overvant han sin blyghet.

Til middag hadde vi etpar bokser med tunesisk middag. Det besto for det meste av harde oliven og ubestemmelige kjøttslintrer. — Etter middagen slappet vi av med diverse tidsfordriv. Noen glodde på havet, noen beskuet motorsykler, noen studerte noe som ikke her skål nevnes, og Erling massakrerte fluer. De samlet seg tett i tett på klessnoren, og han slengte ut en hånd nå og da og laget fluerøre av 30-40 fluer i slengen. Ellers satt Rune og Erling og småfrøs en smule, og tok på seg senere mens andre spradet rundt i badebukser eller bikini.

Det norske postverket ble satt på prøve

Onsdag 10. september forlot vi campingplassen, dro inn til Tunis og parkerte i et parkeringshus. Så dro vi «på byen», fikk opplyst hvor kaien var, og forsøkte å skaffe souvenirer. Det viste seg å være vanskelig. Det var tydeligvis etter den verste turistsesongen, og lagrene var tomme (!). Men vi fikk tak i noen utskårne dromedarer i diverse størrelser, og alle ble tilsynelatende fornøyd: Men alle tenkte vi nok på Tabarka og det vi så der. Kanskje vi kunne dra tilbake hvis vi ikke fikk plass på ferger neste morgen?

Middagen inntok vi på restaurant Bhagdad, midt på avenue Habib Borguiba. Der hadde hovmesteren en pult med glassplate over. Under platen var det massevis av visittkort. Deriblant også vårt. Hvis noen som leser dette, noengang havner i Tunis, så besøk restaurant Bhagdad, se og bli sett, og sjekk om vi fortsatt ligger under glassplaten!

Sent på ettermiddagen dro vi utover mot havnen «La Goulette». Den ligger et godt stykke utenfor byen, trolig p.g.a. dårlige havneforhold i byen. Mens vi kjørte utover, kunne vi beundre tusener på tusener av praktfulle lyserøde flamingoer som vasset rundt i havnebassenget. Et praktfullt skue mot solnedgangen.

På havna fant vi fort fram, men vi var ikke sikre på hvor vi skulle parkere, men tilslutt valgte vi å parkere bak en bil som vi antok måtte være den første i køen. Selve havneområdet var låst, men vi kunne se at

der var fullt opp av biler. Sjansene så dårlige ut. Vi måtte våkne tidlig og passe på!

Som avslutning på oppholdet på «Moulin Bleu» hadde Rune og Erling satt det norske postverket på prøve. De sendte et kort til sin venn Gøsta Rougnø, men uten adresse, bare hovedpostkontoret, Oslo, Norge. Der «rapporterte» de at de «hadde funnet hans fotoapparat». Gøstas navn er forholdsvis sjeldent — men likevel skulle det vise seg at hovedpostkontoret ikke klarte det! De måtte få Dagbladet til hjelp, og dette skaffet nok Gøsta litt trøbbel. Han bes herved om unnskyldning! Men moro var det!

«Kommer vi med?» var den mest brukte setningen den morgenen

Natten ble lang og urolig. Alle sto opp med jevne mellomrom og kontrollerte at alt var bra. Kl. 06.00 fikk vi bange anelser. Flere biler stilte opp et annet sted. Kl. 06.30 var katastrofen et faktum! En billettkontrollør henviste oss til den andre køen, hvor vi måtte stille bakerst til tross for at vi var først ute! Det var køen for «åpen billett», og det var 15 biler foran oss. Dette ble for mye for Erling, og han ble syk. Han kastet opp alt, mat, bekymringer og ergrelser som hadde samlet seg opp gjennom hele Afrika. Som han sa etter at det verste var over: «Det var min samlede mening om Afrika». Hvilket ble uttalt på MF «Habib» samme dag! Det utrolige skjedde at vi fikk plass likevel — som en av de siste! Fergen var gigantisk — vi hadde nr. 341 og det var minst 365 biler med, som var det høyeste tallet vi så! Lettelsen var enorm, virkelig enorm.

Da spilte det ingen rolle at lugarene minnet om et redselskabinett. Alt var åpent, det trakk voldsomt, og vi frøs. Vi fikk bare et tynt ullteppe til å bre over oss, og sengen var bare en plastmatte med en plastpølse til pute. Men hva gjorde det — når vi bare kom fram til Genova og kunne bestemme farten sjøl deretter?

Middelhavet var et «dødt» hav. Ikke noe tegn til liv, i motsetning til Atlanterhavet utenfor Vestafrika, som krydde av liv. «Habib» var en



Køen for åpen billett. Alle fikk plass!

god sjøbåt. Den skar seg fram gjennom forholdsvis tung sjø uten å rulle, sannsynligvis pga. store stabilisatorer.

Ellers gikk ettermiddagen og kvelden med til å filosofere over framtida. Alle var enige om å ta seg fri en tid for å komme til krefter igjen, når vi kom hjem.

Det var heller ikke lett å få tak i vifte i Fiatens hjemland

Fredag 12. sept., etter over 20 timers reise, ankom vi Genova, og takket være flaks og heldig plassering i køen slapp vi igjennom uten kontroll. Så var det å jakte på vifte. Her — i Fiatens hjemland, skulle det vel være lett? Nei. Etter å ha besøkt drøssevis av butikker og kjørt hundrevis av km, fant vi den først i Torino neste dag, og da hadde vi sett Italia mer fra innsiden enn fra utsiden, takket være de mange og lange tunnelene på motorveiene.

I Torino hadde vi en litt pinlig opplevelse. Vi var i sterkt behov for lire, men alle banker var stengt. Så gikk vi til et hotell, hvor vi så at de tok imot reisesjekker, samme type som vi hadde. Nei, de ville ikke veksle. Vi fikk vente til banken åpnet på mandag. Men vi var sultne og måtte ha mat . . . var det helt umulig å veksle da? Mannen i resepsjonen trakk på skulderen og gikk inn i bakrommet. Deretter kom en annen mann fram og beklaget at de ikke kunne veksle, men vi skulle *få* mat, de var kristne mennesker, sa han. Pinlig. Vi ville ha penger, mat hadde vi nok av. Vi spiste maten, men med dårlig samvittighet.

Om kvelden den første dagen vi var i Torino, gikk vi omkring og beundret europeisk effektivitet. Spesielt på jernbanestasjonen viste folk en himmelvid forskjell fra Afrika. Alt ble gjort på sekundet, ikke «imorgen».

Dagen etter skiftet vi viften. Da hadde den provisoriske aluminiumsviften vi laget i Sahara kjørt 3534 km! Og var like fin! Hva sier de som mener at man må ha hørsel for å kontrollere motorens turtall?

Hjemreisen

Hjemreisen gjennom Europa var praktfull og avslappende, sammenlignet med Afrika. Ja, vi slappet så godt av at ingen oppdaget at vi kjørte *mot* kjøreretningen i en enveiskjørt gate i Torino. Heldigvis var det 4 felts bredde, så da vi oppdaget fadesen, snudde vi bilen lynraskt og unngikk trøbbel.

På campingplassen i Como nær grensen til Sveits, lærte vi at «calda» betyr varmt, så vi slapp å brenne oss i dusjen.

På grensen mellom Sveits og Italia ble vi stoppet for kontroll i Chiasso. Tollere og politifolk var meget imponerte over tre døde nordmenn



Reiseruten vår ble skrevet med tusj på bilen. Det er vanskelig å beskrive den gleden vi har hatt av reisen, på tross av problemene vi møtte. Vi er enige om at det var en utbytterik reise.

som kom fra Afrika! Den ene tolleren gikk og hentet sjefen. Han stengte likegodt kontoret og ga seg til å lese i «Zone 2» om oss.

Samme sted kjøpte vi en tyskspråklig avis, hvor det sto at Haugar skulle komme til Sveits den dagen og spille E-cup mot FC. Sion. Men det som gledet oss mest, var at vi kunne lese at BRANN, klubben i våre hjerter, var nesten klar for 1. divisjon. Det feiret vi lenge og grundig på en restaurant.

Onsdag 17. september var Torbjørns 20. bryllupsdag. Dette ble feiret litt syd for Nürnberg hvor vi overnattet natt til torsdag.

Sveits og Østerrike hadde en praktfull natur. Vi falt spesielt for Thuzis i Sveits og St. Anton i Østerrike. Vi besøkte også staten Lichtenstein, på grensen mellom Sveits og Østerrike. Men der var alt dyrt, dyrt... så vi ble ikke lenge.

På de store P-plassene langs motorveiene i Sveits, Østerrike og Vest-Tyskland hadde vi stor moro av å besøke enkelte WC og diskuterte forskjeller og erfaringer. Et sted var alt rustfritt og helautomatisk. Det manglet bare at WC gjorde det vi gjorde...

Fredag 19. september besøkte vi våre venner på skrivetelefonfabrikken i Münster. Der var det kommet telegram om at Elna var syk, og Rune måtte komme hjem. Telegrammet kom til Alger to uker i forveien, og ble omadressert til Münster. Kontordamen var vennlig og hjalp oss å ringe for å få greie på rutetider, priser o.l. Så var *det* klart — eneste mulighet *den* dagen var å ta fly fra Hamburg kl. 15.05, men han måtte møte fram kl. 14.00, . . . og det var litt over 3 timer igjen, og 300 km! «Det går, jeg kjører,» sa Erling.

Og han holdt ord: Et gjennomsnitt på over 100 km på motorveien, slik at de 300 km ble tilbakelagt på minuttet 3 timer, og det med en bil hvis toppfart var oppgitt til 92 km/t!

Torbjørn og Erling følte seg en smule ensomme og forlatte etterpå. Det var ikke *slik* vi hadde tenkt turen skulle ende. Men de karete seg hjem etter å ha besøkt døveforeningene i Odense, København og Oslo, samt Ål folkehøyskole. Det ble også et hjertelig gjensyn med ekteparet Sjødahl i Årjang, Sverige. Vi satt en stund og fortalte om turen, og de fortalte hva som hadde hendt dem siden vi skiltes på kaien i Dakar.

I Oslo besøkte vi også NAF og takket for all hjelp og assistanse vi hadde fått.

Lørdag 27. september var turens siste dag, med mange sjokk på uvant smale veier i Hardanger. Kl. 11.13 ble bygrensen passert på Gulbotn. Aldri har slike krigshyl vært hørt *der* før. Kl. 12.07 ble dagbokens siste punktum satt. En merkelig følelse. Års arbeid, slit, forsakerer var med det avsluttet, og gikk over i sagaen.



Her ser man hele reiseruten under ett. Vi reiste ca. 26.000 km, medregnet båt- og togreise, som er ca. 65% av jordens omkrets.

Kort om forskjellig

Regnskap for reisen

UTGIFTER:

Diesel (19.000 kilometer)	4.872,—
Mat for 3 personer i 4 mnd.	5.279,—
Båt og jernbane for 3 pers. og Fiaten	16.121,—
Telefon og telex til Norge	693,—
Campingplasser, samt hotell i Tamanrasset	1.606,—
Bestikkelser o.likn.	1.400,—
Reparasjon og deler til bilen	6.166,—
Motorveiavgift (i Europa, og dels i Ghana)	215,—
Visum (Mali, Nigeria, Benin, Centr. Afr. Rep., Algerie)	625,—
Foto/film	3.422,—
Annet	2.478,—
Total	42.877,—

INNTEKTER:

NORAD (stipend)	15.000,—
Norges Døveforbund (film til fotoapparat)	500,—
Døves Ungdomsklubb, Bergen (film til filmopptaker)	500,—
NorOffset, Bergen	500,—
Egen andel	26.377,—
Total	42.877,—

Døve norske globetrottere

Til Afrika i «selvbygd» bil

De døve globetrotterne
dreier unna for Polisario
Le mur du... silence rompu

FRIDAY AUGUST 1.

PRICE: ONE CEDI

IN AFRICA TO SHARE
EXPERIENCE

Endelig livstegn fra døve
bergensere på reise i Afrika

Zaire stanset de døve
globetrotterne fra Bergen

2 lokalt

MORGENAVISEN ONSDAG 1. NOVEMBER 1988

Bergenske døve Globetrottere gjør opp status

11 land i Afrika 19.000 km

Diverse avisoverskrifter i forbindelse med reisen vår.

**Bensin- og dieselpriser i noen afrikanske land
sommeren 1980**

Land:	I norske kr.		I vedkommende		Myntenhet:
	1 liter diesel	1 liter bensin	lands valuta: diesel	bensin	
Marokko	2,46	4,82	1,88	3,68	Dirham
Senegal	2,55	4,05	107	170	CFA
Mali	2,55	4,16	214	350	Mali Franc
Elfenbensk.	3,21	4,52	135	190	CFA
Ghana	1,59	2,83	0,9	1,6	Cedi
Nigeria	1,00	1,39	0,11	0,15	Naira
Niger: Zinder	3,21	?	135	?	CFA
Agadez	3,52	?	148	?	CFA
Arlit	3,83	?	161	?	CFA
Algerie	0,70	2,10	0,55	1,58	Dinar

Meteorologiske forhold

Høyeste temperatur i bilen: +46,8°C - 29. aug.
 Høyeste natt-temperatur i bilen: +36,0°C - 26. aug.
 Laveste temperatur i bilen (natt) +13,0°C - 2. juni
 Laveste dagtemperatur i bilen +20,0°C - 8. juni
 (Målingene ble foretatt med max. og min. temperatur inne i bilen uten direkte sollys. Utetemperaturen var høyere/lavere.)

Antall solskinn dager (også lettskyet) 80 dager
 Antall regnværsdager (regn nesten hele dagen) 21 dager
 Antall dager med temp. over +30°C 75 dager
 Antall dager med temp. over +40°C 9 dager
 Antall netter med natt-temp. over +25°C 42 netter

VISUM

For mange land må en ha innreise-tillatelse. Det kalles visum. Den blir vanligvis gitt av landets ambassader eller konsulater i form av stempel i passet til den som ønsker innreise. Det er også mulig å få ordnet med visum på forhånd hos de respektive lands ambassader eller konsulater i Norge. Hvis de ikke finnes i Norge kan ambassader i andre land i Europa benyttes, eller direkte til det respektive lands myndigheter. Men det er også, for de fleste lands vedkommende, mulig å få visum i hvert enkelt lands ambassade i nabolandene. Noen steder kan innreise-tillatelse også gis ved grensen.

For vår del, var det enklere å søke visum i Afrika. For det første er visumets gyldighet vanligvis 3 måneder fra den dag det ble innvilget, og vår reise skulle etter planen vare i 6 måneder. For det andre ville det ta lang tid å få ordnet med visum pr. post før reisen, kanskje måneder. Man kan også dra til London eller Paris, f.eks., og traske rundt til ambasadene selv, og få ordnet alt på noen uker. For det tredje, krever noen land at det blir oppført dato for inn- og utreise, og det var det umulig for oss å forutsi på forhånd.

Skal man reise med fly, tog, båt e.l. til det land som krever visum, må man — sammen med søknaden — bevise at man skal ut av landet etter endt besøk. Det kan enten være en vanlig retur-billett, eller et brev fra arbeidsgiveren som sier at en skal være tilbake i sitt arbeid innen en bestemt dato.

Sammen med visum-søknadsskjema, som varierer fra et til fire eksemplarer, må man levere et til fire passfoto av seg selv. Vi hadde derfor med oss over 50 passfoto hver da vi dro fra Bergen. Noen land utsteder visum gratis, mens andre tar betaling for det. Det største beløp vi måtte ut med for visum var kr 100,— pr. person.

Språket på søknadsskjemaene er vanligvis på vedkommende lands eget språk pluss engelsk eller fransk. Mange land i Afrika har enten fransk eller engelsk som offisielt språk, og da ble det både engelsk og fransk på skjemaene. Noen land bruker bare ett språk, enten bare engelsk eller bare fransk. Passet er til god hjelp, da det har både norsk, fransk, engelsk og tysk tekst.

De vanligste spørsmålene på skjemaene var: Navn, adresse, fødselsdato, sivilstand, passnummer, utstedelsesdato og sted, passets gyldighet, hvor lenge

du blir i landet, om du har penger med osv. Det er forskjellig fra land til land. Noen ville vite navn på foreldrene våre, om vi var vaksinert, vår høyde, vekt, øyefarge, hårfarge, politisk tilslutning, helsetilstand, religion, militærstatus osv.

Det tar vanligvis én dag fra søknadsskjemaene + pass + foto blir levert, til du henter passet ditt med innvilget visum påstemplet, hvis du leverer det på ambassaden i nabolandene.

VAKSINASJON

For å reise til Afrika, var det nødvendig med en serie vaksinasjoner. Vi var innom Bergen Helseråds vaksinasjons-avdeling første gang 8. mars 1980, og siste gang 20. mai 1980. Da var vi vaksinert mot Gulfeber, Kolera, Tyfus, Tetanus (stivkrampe), Polio. Gammaglobulin fikk vi også. Noen av dem to ganger. Det måtte gjøres i god tid før avreisen, fordi det gjerne tok sin tid før vaksinen slo ut. Med oss på reisen hadde vi et internasjonalt vaksinasjons-sertifikat fra helserådet. Det inneholdt en bevitnelse på de vaksinasjoner vi hadde. I enkelte land slipper man ikke inn uten å ha blitt vaksinert mot f.eks. kolera og gulfeber.

Under vår reise i Afrika var det bare én gang noen ba om å få se på vaksinasjons-sertifikatet. Det var på grensen til Nigeria. Sierra Leone var det eneste landet som ville vite om reisende var vaksinert, mot kolera, kopper og gul feber. Det måtte man svare på på visumsøknaden.

Det er ikke så lenge siden at verdens helseråd kunngjorde at verden var fri for kopper. Av den grunn var vi ikke vaksinert mot kopper.

SYKDOM, HELSE

Malaria er fremdeles et problem i mange afrikanske land. Spesielt i Vest-Afrika forekommer det mye malaria. Vi anskaffet oss nok anti-malaria-tabletter for oss 3 i seks måneder, etter resept fra helserådet. Vi begynte å ta tabletter i Frankrike, ca. to uker før vi ankom Marokko, — og fortsatte med å ta en eller to tabletter to ganger i uken, alt etter hvor utbredt malaria var der vi oppholdt oss. Ca. en måned etter at vi forlot malaria-området, var det ikke lenger nødvendig å ta tabletter.

Malaria er en farlig sykdom som kan forekomme etter stikk av malaria-mygg. Det var derfor viktig at vi anskaffet oss mygg-nett i Dakar, til å ha på sidevindue om natten. Det har likevel ikke vært til å unngå at vi var stukket av mygg utallige ganger. Noen ganger var det mulig å telle minst hundre stikk på kroppen.

Mange steder finnes det giftige slanger og skorpioner, og det var mulig å få med seg slange- og skorpion-serum, mot resept. Helserådet foreslo at vi anskaffet oss det i Afrika, men det ble ikke gjort.

Under vår reise i Afrika, kjørte vi over en av verdens giftigste slanger, en puff adder, — og vi så en stor pytonslange ved veien. I den tropiske regnsko-gen i Elfenbenskysten og Ghana så vi ellers flere ukjente slanger. Skorpioner har vi bare sett i en cola-flaske, som en gutt i grensebyen In Guezzam, Algerie, viste oss. Men vi kunne lett ha blitt angrepet av skorpioner i Sahara, så ofte som vi sto ute i sanddyner og måket sand for å få bilen fram, — og vi lå ofte under bilen for å reparere skader eller smøre understellet.

Varmen gjorde at vi svettet mye. Det var derfor viktig å drikke mye vann, — og ha rikelig med salt til maten. Salt-tabletter hadde vi nok av for ½ års reise. Slike tabletter tok vi hver dag, avhengig av hvor mye vann vi drakk. Det ble vanlig med over 10 liter vann pr. person pr. dag i ørkenen.

Alt vann vi drakk, var kokt. Det var ingen problemer med å skaffe seg vann. Vann er gratis overalt, enten du henter det fra brønnen eller fra springen på en bensinstasjon. Under den 4 måneder lange reisen, har ingen av oss vært syke, — ikke en gang hatt diarè! Erling var litt forkjølet — i Sahara!

FORSIKRING

Før vi dro, tegnet vi kombinert reiseforsikring, som gir full dekning for sykdom og ulykker i utlandet, og for tyveri. Bilen var ansvarsforsikret i Norge, og for at det også skulle gjelde i utlandet, hadde vi med oss såkalt «grønt kort», som fås gratis hos forsikringsselskapet. Det er et internasjonalt forsikringskort som var gyldig i de fleste land i Europa, pluss Marokko og Tunisia.

Nesten alle land krever i dag en ansvarsforsikring (third-party) for utenlandske kjøretøyer. Ofte kan forsikringen tegnes ved grensen, men enkelte land krever at den er tegnet før man kommer til landet.

Ghana var det første landet som spurte om bilen var forsikret i Ghana. Da vi viste fram «grønt kort», ble det godtatt. Det samme hendte i de andre afrikanske land som spurte om det. De fleste så naturligvis rart på det grønne kortet. Men deres tvil var over da de leste «International insurance» på kortet som ellers bare var trykt på norsk! (Vi var heldigvis ikke innblandet i alvorlige ulykker. Det er tryggest å tegne ansvarsforsikring, ellers får man trøbbel hvis man kommer opp i en ulykke.)

Reiseforsikringen dekket tapet av en ødelagt reise-TV, som ble knust i Senegal, og tyveri av to foto-apparater.

CARNET, SERTIFIKAT

Carnet er et viktig — og nødvendig dokument som utstedes av Norges Automobil-Forbund. Den sikrer tollfri innførsel av bilen. Ved siden av passet, ble Carnet ofte forlangt, ikke bare ved grensene, men også under de utallige toll- og politikontrollene inne i de fleste land i Afrika. Har du ikke Carnet, er du garantert problemer.

Carnet inneholdt bl.a. følgende opplysninger: Bilens reg.nummer, antall sylindre, HK (DIN), karosserifarge, farge innvendig, antall reservedekk, egenvekt, bilens verdi, motornummer osv.

Bortsett fra vanlig førerkort, hadde vi med oss hvert vårt internasjonale sertifikat, utstedt av NAF. Ghana var det første landet som forlangte å få se det. Det var nok å vise det ene, dvs. for den som kjørte bilen akkurat da.

MAT OG DRIKKE

Det var ikke noe stort problem å skaffe seg de nødvendige matvarer og drikkevarer. Brød var lettest å få kjøpt. Det var bare i Kumasi (Ghana) at brød var mangelvare. Brus, melk, kaffe, smør, sjokolade, syltetøy, egg og kjeks fåes kjøpt i de fleste matbutikkene, og for ikke å nevne all slags frukt som dyrkes i de forskjellige land. Fra Norge hadde vi med oss 50 hermetikk-bokser med middager, for å være på den sikre siden. Fordelen med disse er at de har lang holdbarhet. For reisen fram til Lagos, og videre til Kano og Zinder, var det ikke absolutt nødvendig å ha medbragt middag på boks. Men det sparte oss for mange penger. Over Sahara var det langt mellom handelsstedene, og da var det nødvendig å ha ekstra mye mat med seg. De hermetikk-boksene vi hadde med, ble brukt opp rett før vi nådde Alger i Nord-Afrika. Hver dag i ørkenen brukte vi opp 4-6 bokser, medregnet bokser med bønner som vi kjøpte i Spania. Vi hadde også med oss 100 suppe-poser, og nesten alt ble brukt. Kaffe er like dyrt i de land i Afrika som dyrker kaffe, som i Norge. Da vi dro hjemmefra, hadde vi med oss 15 glass med frysetørret kaffe, og brukte 1½ glass pr. uke under reisen.

Vann var lett å skaffe, I Marokko fylte vi våre kanner med vann enten på campingplasser eller på bensinstasjoner, i Senegal, Niger, Algerie og Tunisia fra brønner eller pumper, og ellers hos norske utenriksstasjoner. På vannposten ved grensestasjonen i Tunisia ble vi nektet å fylle våre kanner med vann av innbyggerne.

CAMPINGPLASSER, OVERNATTING

Det er få steder i Afrika som har et utbygget nett av campingplasser slik vi kjenner det fra Norge og Europa. Vi har kun sett 4 campingplasser i Afrika: 2 i Marokko, en i Senegal og en i Tunis. I Senegal besto campingplassen av bambus-hytter uten gulv (sand), og et par senger i hver hytte med myggnett over sengene. Vi hadde naturligvis ingen problemer med overnattingssted, og det var ikke vanskelig å finne overnattingsplass langs veien i Afrika. Mange ganger overnattet vi i bilen midt i storbyer. De fleste nettene lot vi sidevindue-
ne stå åpne tildekket av myggnett. Noen ganger var også skyvedøren åpen om natten, også den var tildekket med myggnett.

Spray med insektdreper kan man få kjøpt nesten overalt.

DOKUMENTER ETC.

Følgende dokumenter hadde vi med på reisen: Et internasjonalt førerkort hver (utstedt av NAF), Carnet (et dokument som sikrer tollfri innførsel av bilen, utstedt av NAF), Reiserforsikring, «Grønt kort» (gjelder som forsikring for bilen i Europa og Marokko/Tunisia), vognkort (burde hatt internasjonalt vognkort, som utstedes av NAF), pass, camping carnet (nok med ett), internasjonalt vaksinasjons-sertifikat.





NORWAY
EXPORT

1.435402

CAPACITE 70003
CHARGE 55L
TARE 15.670L

ISBN 82-990842-0-2