

BESTEFARTRIPPEN 2012

De tre p-ene; pass, penger og prevensjon, er en god huskeregel på hva som bør tas med på tur. I vårt tilfelle fant vi det mest formålstjenlig å erstatte den siste med piller. Med dette i bagasjen og ungdommelige tanker i de modne hodene, dro vi på tur, – igjen. Høsttur, kanskje i flere betydninger?

Fortsatt er vi Arnt Grø fra Storås og Arve Hoel fra Alvdal, begge fartende rundt på solid, pålitelig, fornuftig og velproporsjonert tysk teknologi fra 1992. K1100RS er benevnelsen på disse evighetsmaskinene fra BMW. Som tidligere, ingen detaljert turplan, men gjesting hos to kjenninger i Tsjekia pluss veteran-marked i Kladno (CZ) og Veterama i Mannheim (D), var plottet. Stikk i strid med egne prinsipper lot vi Color Line



transportere oss. Når vi attpå til tok syklene på bil med henger til Stange, var ikke kilometerne derfra til Hjortneskaaien mye å skryte av. Fergen gir en fargerik transport, men oppleves langtekkelig for oss som ikke har taxfree-shop, gambling eller andre passivsysler på aktivitetslisten. Dagen, og natten med, sneglet seg av sted i knops fart og leverte pensjonistene til avtalt tid, presis klokken 10:00, på Norwegenkai, Kiel fredag 28. september. Så sto vi der da, overlatt til oss selv. Planen var, så planløst som mulig, å ta seg fram til kjenningen Petr i Opatovice Nad Labem nord-øst i Tsjekia. Motorvei helt fram burde vært naturlig valg, vi utfordret imidlertid utdatert GPS med kartdata fra '07. Denne lokalkjente damestemmen med bosted i tankvesken har ledet oss før med stort hell. Nå var oppgaven hennes å guide oss til Petr uten bruk av motorvei. GPS'a foreslo en diagonal løsning fra hvor vi sto, sørøstover til der Tyskland, Polen og Tsjekia møtes, og videre til målet ca. 100 km øst for Praha. Nærmere 800 km svært gode lokalveier gjennom gamle Øst-Tyskland, Polen og Tsjekia. (Polenturen begrenset seg til 1,4 km over et jorde.) Fremmede steder som



Raisdorf, Plön, Scharbeutz, Postdam, Zittau, Liberec, Turnov, Jicin og Haradec Kralove ble foreslått før Peters hus i Opatovice Nad Labem. Vi godtok forslaget selv om faren for veiombygging siden '07 var stor. Dette gikk imidlertid betydelig bedre enn fryktet selv om samme bomstasjon ble passert tre ganger før vi fant ut av loopen. Dette får være vårt bidrag til nord-tysk veiutbygging. Til dere som ikke har skjønnet at Tyskland kan være en fullverdig feriedestinasjon, senke farten og titte ut over motorvei-grøfta. Svært sjarmerende kan det være, spesielt i øst hvor tiden nærmest sto stille i 40 år.

Bygdeveiene er perfekte for rolig MC kjøring, løvtre-alleene nydelige med sine høstfarger, og vertshusene trivelige. Vi fant overnattinger hos Gasthaus Dahse i Glövizin og Hotel Pension Aßmann i Hochkirch, gode på mat, drikke og håndtering av gjester. To overnattinger på denne distansen vitner om små dagsetapper med stort innhold. Det slo oss hvor godt dette området egner seg for farting med veterankjøretøy. Kanskje kommer vi igjen en dag på enda eldre redskap?

Ved hjelp av Google Earth var huset til Petr funnet, og veien pugget. Det skulle bare være å svinge til venstre når vi kom til stedets sentrum, mot et jorde og så til venstre en gang til. Enkelt

trodde vi, men her var ingen likhet mellom kart og terreng! Petr ble kontaktet pr telefon, og mysteriet etter hvert oppklart. GPS-dama hadde lurt oss, hun hadde ledet oss inn i byen fra motsatt retning! Med terrenget innrettet ble vi godt mottatt og anvist plass i bygningsingeniør Petrs selvbygde og romslige høystandard hus. Her bor han sammen med to katter, et ukjent antall motorsykler og en russisk jeep. Moto Guzzi er hans favorittmerke når det gjelder nyere sykler. Fire dager til ende, søndag - onsdag, utøvet Petr glimrende eldreomsorg. Vi ble profesjonelt guidet rundt, først på Jawamuseum i Šestajovice, så Fort Josefov ved byen Jaromer, grunnlagt i 1780 av den østerrikske keiser Joseph II, hvis viktigste oppgave var å forsvare den nordlige grense av det østerrikske imperiet. Fortet har en mengde sinnrike, underjordiske, trange ganger uten annet lys enn det som siver inn gjennom skyteskårene. Her og der er det innstøpt konturerte nummerplater i veggen til orienteringshjelp for de tolv tusen soldatene som holdt hus her. Fortet var aldri i kamp, så det fylte kanskje sin oppgave?



Mandag dro vi til annet «folksomt» sted, det lille romersk-katolske kapellet som inneholder



om lag førtitusen (!) skjeletter kunstnerisk dandert til inventar og dekorasjon. Populært kalt Benkirken i Sedlec, Kutná Hora. I følge Wikipedia skyldes dette fenomenet at abbed Henrik strødde en håndfull jord, medbrakt fra Golgata i det hellige land, utover kirkegården. Ryktet om dette spredde seg, så døende strømmet til i håp om å bli gravlagt i denne ekstra hellige jorden. Etter svartedauden og husitter-krigene var gravplassen så full at selv om de lenge hadde gravlagt folk stående for å spare plass, måtte det iverksettes tiltak. I følge legenden fikk en halvblind

munk i oppdrag å ta opp, ta vare på og rydde i levningene fra de graver som gikk ut på dato. Om legenden er sann eller ei, vet ikke vi, men at noen har gjort det, svært pent og ordentlig, så vi med egne øyner. Noen, med brudd/hull i skallen, hadde fått hedersplass i utstillingen. Det er tydeligvis aldri for sent å gjøre karriere.

St. Jacob kirken og, ikke minst, St. Barbara-katedralen med sine gotiske buer, bygget i perioden 1489 - 1547 ble også besøkt og flittig festet til minnebrikken.

Tirsdag 2. oktober var avsatt til MC-tur. Petr ledet an på en av sine Guzzi'er. Omtrent 200 km i nydelig kupert terreng mellom Opatovice Nad Labem og grensen til Polen i høyder opptil 7-800 moh. Små, gode og kronglete veier i frodig løvskog med de flotteste høstfarger. Kjørte innom Hradec Králové, Třebechovice pod Orebem, Opočno, Dobruška, Domašín, Dobré, Rovné, Šediviny, Lomy, Osečnice og Skuhrov nad Bělou til Deštné v Orlických horách, hvor vi bevilget oss en kafferast. Så rute "311" langs grensen mot Polen, Orlické Záhoří til Neratov for å besiktige en restaurert kirke med glasstak. Praktisk å sitte på kirkebenken og se rett til himmels. Videre til Bartošovice v Orlických horách og lunsj i Mladkov. Avsluttet turen via



Pastviny, Žamberk, Vamberk og Častolovice hvor vi hilste på noen smågriser i slottshagen før tilbaketuren til Hradec Králové og Opatovice nad Labem.



Så mange stedsnavn med komplisert stavemåte ble mye for enkle nordmenn, onsdagen ble greiere i så måte. Praha, eller Prag om du vil, er langt lettere for oss med landlig dialekt. Her fant utvekslingen sted. Vår oppofrende venn Petr overlot ansvaret til felles kamerat Jiri, eller Jirka som de til daglig sier på disse kanter. Han hadde avtalt sikker oppbevaring av syklene våre hos kjente i låst garasje mens Praha ble inispisert i sommerværet. Dere som har besøkt stedet, vet at gamlebyen ligger i en helling ned mot Moldau. Elven som fra sitt utspring ved fjellet Černá hora (Svart fjell) i Šumava, helt sør ved den tyske grense, renner 430 km nordover og munner ut i Elben ved Mělník. Våre guider kjente sitt publikum og ordnet det slik at den historiske byen ble guidet i unnabakke via St. Vitus katedralen og andre historiske juveler, til den 520 meter lange

Karlsbrua med mange skulpturer. Blant annet statuen av St. Johannes fra Nepomuk, som ble kastet i elva fordi han ikke fortalte kongen om syndene dronninga hadde bekjent ham. Det kostet å holde kjeft. Andre ting kostet også. For å hindre at andre skulle få tilsvarende, fikk konstruktøren av den astronomiske klokken ved torget i gamlebyen stukket ut øynene etter at jobben var gjort. La oss håpe borgermesteren angret dette da klokken stoppet etter kort tid, og ingen så seg i stand til å reparere den.

Full av fortid tok vi buss til nåtid. Syklene sto der de ble satt, og vi takket Petr så mye for utvist gjestfrihet før han dro hjem til Opatovice nad Labem og kattene sine. Jirka derimot, påtok seg en krevende oppgave som dro med seg folk hjem uten at de kunne ett eneste ord av hans språk. De, som selvfølgelig var vi, ble gjestfritt installert i hans leilighet i foreldrenes hus. Mor, far og Jirka gjorde sitt ytterste for å videreføre gjestfriheten. Språklig barriere løste Google Translate og telefon til en felles bekjent, på Tynset! Takk til multitalentet Ole Andreas. Grunnet de språklige utfordringene hadde vi ikke helt klart for oss hva torsdagsplanen var. Vi skjønnte det skulle sees på noen motorsykler ett eller annet sted, og at vi skulle ha med en engelsktalende tolk. Tolken viste seg å være Jiris brordatter, Tereza. En fantastisk tiltalende og likendes skapt dame med tydelig sans for språk og gamle motorsykler. Egenskaper vi



godt liker. Av praktiske årsaker ble Jirkas Caravelle benyttet, og vi fikk svært så god kontakt med niesa mens han rattet folkevogna sørover mot Kasperske Hory og motor muséet der. Videre til leketøy-muséet Bizon i Cervana før ytterligere motor-muséum i Zelezna Ruda, tett ved den tyske grensen. Vi fikk en følelse av at Terezas far har en finger med i spillet når det gjelder disse muséene. Mer informasjon finnes på: <http://historicke-moto.cz/> eller E-mail: moto-muzeum.zdenek.balek@seznam.cz

Vi lunsjet alle fire for 506 tsjekkiske koruna (ca. 150 Nkr!) inkludert god drikke hos Penzion u Michala. Meldølen benket seg tilfeldig ved Tereza, som villig vekk fortalte om sine ønsker angående farting rundt omkring i verden, inkludert Norge. Hun var også svært interessert i å høre om våre turer og opplevelser. Spesiell sans hadde hun for vårt «sidesprang» i Finland, hvor vi havnet på bordell i stedet for motell! Historien ble øyeblikkelig oversatt og leende fortalt til onkel Jiri. Vi forlot området mette og fornøyde. Fornøyde var innbyggerne der også, som i ren takknemlighet hadde satt opp en «Thank you boys»-bauta for å minnes at amerikanske styrker, under ledelse av general George S. Patton, hadde vunnet over okkupantene 1. mai 1945. At generalen, som hadde deltatt aktivt i to verdenskriger, døde 21. desember samme år som følge av en bilulykke, bekrefter skjebnens ironi. Helt u-ironisk hadde vi avtalt møte med Jawa-guru Saxegaard i Kladno fredag for oppkjøring til veteran-marked lørdag. Jirka hadde lovet guiding dit, men mente vi absolutt måtte få med omvisning ved Plzens mest berømte fabrikk, bryggeriet, først. Han mente også at bagasje-fulle motorsykler ikke burde parkeres uten tilsyn, derfor ble buss valgt. Jirka, som er lokomotivfører av yrke med Plzens hoved-jernbanestasjon som base, har tydeligvis god oversikt. Han kunne med sikker hånd peke ut de på bussen vi burde holde lommene våre unna. Tre stykker «bantitter», som han kalte dem, bare på «vår» buss.



Bryggeriets historie går tilbake til Bürger Brauerei, etablert som borgerbryggeri i Plzen 1839 for å brygge øl etter bayersk oppskrift. Imidlertid ble denne ølsorten så populær, og kopiert av så mange, at de allerede i 1898 registrerte varemerket Pilsner Urquell, for å understreke at deres øl var den opprinnelige pilsner. Øltypen er i dag et av de viktigste varemerkene til den verdensomspennende øl-



produsenten SABMiller. Halvannen interessant time tok omvisningen. Flere opplysninger finnes her:

<http://www.prazdrojvisit.cz/en/>

Vi tok en bandittfri buss tilbake for å hente ferdigpakkede sykler. Jirka rullet ut en av sine 12 (!) BMW'er, en vaskekte «Polizei»-uniformert R1150RT. Forklaringen er at en av hans mange hobbyer er å spille MC-politi i film. For de av dere som har sett den amerikanske skrekkfilmen «The Omen» fra 2006, så er han der. Han

viste fram både staslige uniformer og bilder av seg selv sammen med snertne amerikanske filmskuespillerinner. Lovligheten av dette stuntet vet ikke vi, men det var ikke fritt for at vi følte oss viktige der vi hang på. En liten demonstrasjon av blålys og sirene fikk vi også ute på bygda. Vi rullet betydningsfullt inn utenfor resepsjonen til hotellet i Kladno.

En liten episode som fortjenes nevnt, er om Jirkas nabo som tilfeldig kom forbi i det vi sto klar til å dra. Han fant raskt ut hvor vi kom fra, og i den forbindelse forlangte han at vi tok hverandre i hendene for at han kunne vise hvor store fisker han hadde sett under en fisketur i Norge for noen år siden.



Han løp så hjem etter et fat med nybakte kanelnurrboller vi bare måtte ta med oss!

Veteranmarkedet i Klado tok vi unna på halv dag. Jirka insisterte på å vise oss Det Nasjonale Tekniske Museum i Praha, så her ble ettermiddagen brukt. (<http://www.ntm.cz/en>) Denne helgen hadde de en tilstelning med fokus på, og kjøring med, gamle kjøretøy. Drevet både med steam og benzin. Alvdølen gikk berserk med fotoapparatet og tømte batteriet i dette fantastiske muséet. Dumt når laderen til denne spesialakkumulatoren ikke var med, så her sluttet digital-dokumentasjonen for hans del.

I midlertid ble vi presentert for Arnošt Nezmeškal, med tittel «Director of the Museum of Transport», som også er en nær venn av vår venn. Vi lovet hverandre å holde kontakten ved like, så kanskje åpnet dette for jevnlig kontakt med noe av Europas beste gammeltekniske miljøer?

Vi takket for gjestfriheten og tok midlertidig farvel med Jiri under en bedre ute-middag i sommerværet ved Hotel La Park. Midlertidig fordi vi alle skulle til Veterama i Mannheim førstkommende helg.

Søndag 7. oktober var vi overlatt til oss selv. Helt uten støttekontakter måtte vi på egenhånd ta oss videre. Kanskje var det derfor vi våknet til turens første regnværsdag? Med menn og bagasje vannrett pakket, koplet vi oss til guiden i tankveska. Der lå kunnskapen om veien fra Klado i Tsjekia til Passau i sør-Tyskland. I passende porsjoner fikk vi veivalget opplest av behagelig damestemme under forflytning i flott terreng med ufortjent dårlig vær. Stedsnavn som Chrastice, Zaluzany, Strakonice, Ckyne, Korkusova Hut og Strážny dukket opp og forsvant før vi passerte bordellet og den tyske grense. Litt inne på denne siden fant vi Passau, nesten slik vi forlot byen i 2007. Nå var været også blitt som da, svært bra. Den gang dro vi nordvest, nå sørøst, på den idylliske veien som slynger seg på sørsiden av Donau mot Linz. Vi slo oss til ro ved Hotel Zom Goldene Schiff i Engelhartzell, og avsluttet dagen med lave skuldre, god mat, godt øl, syklene i garasje og en spasertur langs denne bekken som går innom fire hovedsteder og berører hele ti land før den renner ut i Svartehavet. Donau kalles denne gamle trafikkåren som ikke må forveksles med skipet Donau som sto for den største enkeltdeportasjonen av jøder fra Norge under andre verdenskrig. Deportasjon ble ikke tema for vår del, vi dro frivillig mot Linz og svingte skarpt høyre, som dama sa, i retning Innsbruck. Sol-opplyste Alpe-fjell lå som en enorm kulisse i sør, til venstre, og ga sikker navigasjon på lettkjørt motorvei med moderat trafikk. Som kjent går denne motorveien om Salzburg og innom Tyskland før Innsbruck. Vi hadde ingen avtale der den dagen, ei heller i nærheten, så etter kort rådslaging og enstemmighet i gruppa, ble dags-destinasjonen endret til Lienz i Øst-Tyrol, tett ved grensen til Italia. Omtrent hele den tysk-østerrikske hoppuke ble passert i løpet av tidlig ettermiddag, mens vi hadde fokus på spennende pass i store høyder. Vi visste Grossglockner med sine 3797 moh var i nærheten. Skuffelsen ble derfor stor når første overgangen ved drøye 1400 meter var som en forhøyning i veien å regne, og neste høyde, en tunnel, bare 200 meter høyere. For all del, en fantastisk vei for sykkelkjøring, bare ikke luftige pass. Det var forresten et sted på denne strekningen vi kjørte i høyde med tårnet til en liten kirke, så tett på at trønder'n mente han «koinn pess» bortpå spiret fra veikanten! For å finne ut av misforståelsen med veivalget, ble godt gammeldags papirkart over Østerrike innkjøpt ved første anledning, og grundig gransket, etter mat og drikke ved Landgasthof Bad Weiherburg i Ainet, noen kilometer nordvest for Lienz. Hyggelig sted tett ved veien, med meny på tysk og italiensk. Mulighet for rafting var der også.

Kartgranskingen avslørte at vi hadde valgt en rute for langt vest. Litt lenger øst derimot, var «Grossglockner High Alpine Road – Motorcycle Heaven», som det sto i reklamen. Med denne lovnaden om himmelfart, valgte vi bort Italia og Brennerpasset. Der hadde vi forresten kjørt før uten å bli imponert. Derfor dro vi 9. september først til Lienz, og kronglet oss deretter oppover lia til

Winklern, Mörtlach og Heiligenblut. Nærmest som St. Peters utsendte sto ei dame i en bomstasjon vel halvmidt oppi himmelberget og forlangte avgift for vidare overfart. Advarsel om MC-kjøring på denne årstiden ble medsendt. Dårlige som vi er på gode råd, passerte vi veiens høyeste punkt, Hochtor (2504 moh), med god samvittighet og nysnø i veikanten. Her krysset vi også den provinsielle grensen mellom Kärnten og Salzburg. Etter 40 kilometer himmelsk unnabakke, svingte vi venstre ved Zell am See. Derfra valgte vi «grønn rute» vestover, forbi Neukirchen am Großvenediger, Zell am Ziller, Wiesing og Innsbruck til det bitte lille stedet Mötz. Ifølge vår alt-vitende mekaniske guide, skulle det her være passasjemulighet over til Tyskland. Nølede stolte vi på det. Allerede etter 20 km med mange høydemetre i begge retninger, nærmest datt vi ned i alpelandbyen Nassereith. En edens hage med epler, pærer, kirker og Gasthof Pension Kreuz. (<http://www.pensionkreuz.com/index.html>) Nok for oss, og et sted vi trygt anbefaler venner og andre med. Klokkeklang fra minst tre kirker vekket oss 10. oktober i denne naturens konsertsal. Det var som om lyden ikke fant veien ut mellom steile fjell, den bare døde hen og la seg til ro i dalbunnen.



Måtte, måtte vi vel strengt tatt ikke, ut av dette fruktbare, fargerike, blomstersmykkede Tyroler-stedet med fontener og helgen-statuer i de fleste hager. Avtaler var imidlertid gjort, og de skal holdes. Første var å møte likesinnede i Mannheim, hvor den årlige messa «Veterama» (<http://www.veterama.de/en/home>) åpnet sine porter allerede fredag 12. oktober. Ikke uvettig langt dit, så reiselederen fikk oppgaven å lede oss frem på bondestrasse, «bondens trasé» eller bygdevei, som det nok heter på norsk. Her lærte vi betydningen av et annet tysk ord, Umleitung. Sperrerte veier med påfølgende omkjøring på steder du ikke vet hvor er; - hvor du skal, eller hvor du kom fra og naturlig orientering umuliggjort av tung tåke i selskap med dalende bensinmåler i økende regnvær, er ikke noe ønskescenario. Dette var eneste dagen vi brukte tid på å finne rom for natten. Det manglet ikke på tilbud, det var flere tilbydere i landsbyene vi passerte. De fleste drevet av nye landsmenn, som det antakelig heter på de kanter også. Ingen lokket fram godfølelsen. Som så ofte før, gode løsninger kommer etter å ha gitt opp. Nærmest som fata morgana dukket Gasthof-Restaurant Hirsch, i Bad Ditzgenbach-Gosbach opp. (http://www.hirsch-badditzenbach.de/ueber_uns/ueber_uns.htm) Det var først nå vi oppdaget at sol hadde erstattet regn. (Det ordner seg som regel for snille gutter, - og senile karer.) Meldølen gikk nesten i ett med inventaret der han benket seg under statuen av St. Urban ved dagens middag. Denne, paven altså, ble kanonisert rett etter sin død i 230 e.Kr.

Selv om det fortsatt lå 2000 km vei mellom oss og hjemmene våre, var mye gjort. Første etappe, 200 km trivelig tur til møtestedet i Mannheim, var ingen krevende øvelse, selv med «Umleitung» på bygda.

«Mannheim er ein by i Tyskland, i delstaten Baden-Württemberg med 310 000 innbyggjarar og nest største byen i delstaten etter hovudstaden Stuttgart», stend det i kjelda vår. I tillegg kan tilføyes at her er en av Tysklands eldste handelshøgskoler, kanskje av Europas mest renommerte, og del av byens universitet. Det er kanskje forklaringen på hvorfor en alltid kommer hjem herfra med tung bagasje og lett lommebok?

Våre venner dukket opp som avtalt. Meldølenes sønn, Ståle med følge, Jawa-guru Saxegaard og blyge Øyangen, alle som kjøpere. Vår tsjekkiske venn Jiri Balek var lurere, han stilte på selger-siden. (Han har forresten betydelig tilgang på nyproduserte BMW MC-deler helt tilbake til 1920-tallet.) To dager av vårt liv la vi igjen her blant annet gammelt skrot.

Dette var siste planlagte bestemmelsessted for denne trippen. Inni hodene våre lå mange alternative ruter klar, men urovekkende værmeldinger hjemmefra la disse til side. Litt feigt, men trygt og godt, forhåndsbestilte vi overnatting i Linden, noen mil sørvest for Hannover. Ikke helt tilfeldig, for i nærheten holder Heinz Bals (<http://www.hbs-bmw.de/>) hus, med den spesielle adressen, Unter den Eichen. Innpå 500 raske kilometer på motorvei i søndagsmodus, er nesten terapi. Terapi er det også å vandre gjennom den «Bals'ke werkstatt».

Ferden hjem via Kiel og Color Fantasy fortjener ikke stor spalteplass. At årets sommer var brukt til endes, fikk vi bevis på der snøen lå helt ned i den østfoldske fjæra, mens vi fortærte frokost om bord i fargeskrinet onsdag 17. oktober. Vinteren, som pustet oss i nakken da vi forlot Alpene, fikk vi altså rett i fleisen ved hjemkomst.

Det var to svært fornøyde karer som kjørte syklene rett i vinteropplag ved MC-Huset i Nydalen med firetusen nyplukkede skadefrie kilometer på telleren. Nå håper vi både menn og maskiner får nødvendig stell og vedlikehold gjennom vinteren og står klare til våren.

Nok en gang, takker vi for oss,
Arnt & Arve

Trippen dag for dag.

September:

26. Storås/Alvdal – Stange.

27. Stange – Oslo (Kiel-fergen.)

28. Kiel (D) – Glövizin.

29. Glövizin – Hochkirch.

30. Hochkirch – Opatovice Nad Labem (CZ) - Šestajovice, fort-city „Josefov“- Opatovice Nad Labem.

Oktober:

1. Opatovice Nad Labem - Kutná Hora- Opatovice Nad Labem.

2. Opatovice Nad Labem - Hradec Králové – Třebechovice pod Orebem – Opočno – Dobruška – Domašín – Dobré – Rovné – Šediviny – Lomy – Osečnice – Skuhrov nad Bělou – Deštné v Orlických horách – rute “311” langs grense (PL) – Orlické Záhoří (CZ) – Neratov – Bartošovice v Orlických horách – Mladkov – Pastviny – Žamberk – Vamberk – Častolovice – Hradec Králové – Opatovice nad Labem.

3. Opatovice Nad Labem – Praha – Plzen.

4. Plzen – Kasperske Hory - Bizon in Cervena - Stadt Zelezna Ruda – Plzen.

5. Plzen – Kladno.

6. Kladno – Praha – Kladno.

7. Kladno – Passau (D) - Engelhatszell (Ø)

8. Engelhatszell – Linz – Kitzbühel - Mittersill - Ainet.

9. Ainet - Lienz – Zell am See – Neukirchen – Innsbruck – Nassereith.

10. Nassereith – Bad Ditzgenbach-Gosbach (D).

11. Bad Ditzgenbach-Gosbach – Mannheim.

12. – 13. Mannheim.

14. Mannheim – Linden.

15. Linden – Kiel.

16. Kiel – Oslo-fergen.

17. Oslo – Stange – Alvdal/Storås.