

Arve Hoel

Bestefartrippen



Forord

"Ja, tænke det; ønske det; ville det med, - - men gjøre det! Nei; det skjønner jeg ikke," skrev salig Ibsen i Peer Gynt. - Slik kunne det gjerne blitt med oss også, om vi ikke under en tur til Lofoten i 1998 skrøt på oss at vi "en gang det passet seg slik" ville ta en lengre motorsykkeltur på lykke og fromme. Store ord er som kjent vanskelige å svelge, også å glemme, så utover vinteren ble det spekulert og fundert på når dette "en gang" kunne bli. Inntil vi innså at det måtte da være akkurat nå? Skummel tanke, men slik var det, bedre kunne det ikke passe.

Noen detaljert planlegging kom aldri i gang, bare dato for avreise, så fikk vi se hvordan det ble.

Lite ante vi vel da hvordan dette skulle balle på seg, men nå, noen år senere, kan vi se tilbake på mange artige "tripper" med skadefri kjøring i mer enn 25 europeiske land pluss en tur til India med svipper innom et par av dets naboland.

Så vil vi takke våre ektefeller som lot oss dra, barn og svigerbarn som lot oss bruke av deres framtidige arv, og ikke minst våre barnebarn som på sitt vis satte navn på turene, og på en måte ble vårt alibi.

Nå er det ikke med denne samlingen slik å forstå at det blir slutt på turene våre, nei, slettes ikke. Vi tar gjerne "Oldefartripper" også vi om det lager seg slik.

Så kjære familie:
GOD JUL 2010

fra
"bestefartripperne"
Arnt & Arve



Bestefartrippen 1999

Ut-turen

Så er tiden inne! Det er så lett å si at en gang skal jeg gjøre..., men det er ikke før en treffer andre som har gått rundt med tilsvarende tanker og som er i samme situasjon at det går opp for en at nå har du ingen holdbar unnskyldning for å ikke realisere tanken.

Hvem er vi og hva ønsket vi så inderlig? Vi er Arnt Grø fra Storås og Arve Hoel fra Alvdal som begge kjører BMW, Arnt R80RT (85) og Arve K100 (84), og begge hadde vi ønske om å se mer av Europa fra motorsykkelsalen enn det noen av oss tidligere hadde gjort. AutoRoute Express, en såkalt reise-planlegger for PC ble anskaffet og det var ikke få ruter gjennom Europa som ble "kjørt" vinteren 98-99. Avstandene blir levelige og verden mindre skummel når evalueringen kan gjøres i hjemmen. Kjøkk måte å psyke seg opp på.

Vel, turen ble planlagt uten detaljer, men vi var enige om at avreisedato skulle være 30. mai, hjemkomst senest 18. juni, at vi tok østlig rute sør-øst og vestlig hjem. Begge hadde vi håp om at Venezia kunne være sørligste mål og utgangspunkt for kjøring i Alpene, men ingen av oss fokuserte for mye på dette.

På spørsmål om når Arnt kom til å starte hjemmefra, (han skulle jo kjøre de vel 15 milene fra Storås til Alvdal) sa han bare "først på dagen", og det stemte, for kl 07.40 var hans første etappe unnagjort. K-hundren stod klar, og vi var ivrige, så turen nedover Østerdalen til Elverum, Kongsvinger, Arvika, Säffle, Trollhättan til vi fant en campingplass litt sør for Göteborg, ble bare brutt for å dekke primærbehovene for syklene og deres herskere. Målet for dag 2 var å komme oss over vannet til Tyskland, så motorveien sørøst til Malmö og senere Trelleborg var som farts-etappe å regne. Noe lærte vi dog, og det var at en tank bensin ikke varer evig, dessuten skal en passe seg for grevlinger, døde eller levende! Fergetidene var innhentet via Internett, så 3 timer og 45 minutter etter avgang fra Sverige rullet vi i land i den nordtyske byen Sassnitz.

Noen få mil senere kom vi inn i en sjarmerende liten by kalt Bergen, hvor vi traff en enda mer sjarmerende dame med "Zimmer Frei" som ikke var "frei" etter vår inspeksjon av rommet. Prisen? 30.- DM pr person med frokost prutet vi ikke på, det kostet nemlig Skr 135.- pr pers å slå opp telt



i Sverige, uten frokost! Nå forsto vi at vi var i en annen verden. Dagens middag med obligatorisk halvliter ble inntatt på en av byens restauranter, og det var stedets servitør som kunne fortelle oss at våre planer om å krysse grensen til Polen ved byen Swinoujscie ikke lot seg gjøre. Første mulighet var Szczecin.



Disse opplysninger gjorde at tredje dags rute ble noe justert slik at Stralsund, Greifswald, Anklam og Pasewalk fikk uventet norsk besøk før vi sto på grensen til Polen. Grensepasseringen startet uproblematisk ved at en hyggelig mann, etter å ha sett passene våre, ønsket oss velkomne. Overraskende var det derfor da en annen mann noen meter lengre framme med pistol og egen "kiosk" forlangte å se ett eller annet. Passet ble på nytt fremlagt, men han var ikke interessert i det, derimot gjentok han det han mente vi måtte forstå med betydelig volumøkning. På vårt spørsmål om han kanskje kunne prøve på engelsk, fikk vi forståelse av at var man i Polen så snakket man polsk! Nå er vi muligens noe tunglærte, men etter siste, og sikkert veldig tydelige uttalelse fra hans side skjønte vi fortsatt ikke hva han mente. Det endte med at mannen slo hendene i bordet samtidig som han reiste seg, fikk en annen til å overta plassen, før han kom ut

av bua og med raske skritt styrte mot et annet kontor hvor en kvinne vocket skranken. Endelig skjønnte vi at det var syklenes vognkort de ønsket å se, og etter at de viktigste data var overført på et stykke rosa papir i 3 eksemplar og 10.- DM var betalt, fikk vi dra videre.

Vår plan for Polen var å kjøre sørover i retning Zielona Góra og denne veien tok i følge vårt kart av fra motorveien rett sør for byen Szczecin som vi nå befant oss i. Veien ble funnet og vi kjørte for å finne avkjøringen, men plutselig befant vi oss bakerst i en kilometer lang kø som endte opp på grensepassering til Tyskland. Nå hadde vi tenkt å være i Polen lenger enn 20 minutter, men hvordan pokker kommer man over midtrabattens sperring? Køen fram var lang, det var varmt, vi var ikke klare for grensepassering og vår erfaring med polske tollstasjoner var ikke de beste. Det var med en viss skepsis vi forserte køen, tok kontakt med første og beste uniformerte tollbetjent for så å forklare at vi så gjerne skulle kjørt andre veien. Tro det eller ei, mannen forsto vårt dilemma straks og pekte mot en passasje i sperringen akkurat stor nok til motorsykkel. Det var gutten sin det!

Endelig var vi på rett kjø, det vil si nesten, for etter å ha kjørt motorveien i motsatt (riktig) retning en stund, ble standarden betydelig redusert, så vi fant det tryggest å kjøre til side for å spørre om vi var på rett kurs. Det var vi, frykten var grunnløs. Vedkommende vi spurte hadde nok en av sine livs opplevelser da han fikk vise to kapitalister med BMW motorsyklar veien til Zielona Góra! Han pratet så det bokstavelig talt sprutet, og tanna vibrerte.

Polsk landskap er pent og frodig, veiene vi kjørte var av bra standard, ja selv små bygdeveier var imponerende velholdte. Kontrastene var voldsomme med moderne vestlige bensinstasjoner mot grå og etter vår målestokk trist bebyggelse. Her kunne det gjort seg med et malingstrøk eller to. Polsk opptreden ble fra vår side avsluttet ved å passere grensen til Tyskland ved den polske byen Kosterzyn, og dagen ble avsluttet ved å ta inn på et ledig rom i en søvnliten tysk by med navnet Seelow.

Neste morgen misforsto vi en omkjøring p.g.a. vegarbeid. En bonde på traktor skjønnte situasjonen og ledet oss over jorder og byggefelt til rett vei. Så satte vi kursen for Berlin. Brandenburger Tor ble passert i ti-tiden fjerde dag. Når fotografering var over og Cola fortært dro vi i retning Dresden på motorveg av slitsom klasse. Det virket som om BMW-enes fjæring var i opposisjon til gammel tysk betong. Ly for natten fant vi i "Ferienhäuser" til Seigrig Schenk i Karsdorf 10 km sør for Dresden.

Dalføret oppover til den tsjekkiske grense er som å kjøre gjennom en botanisk hage med voldsomme trær og frodig skogbunn, vegen var som



laget for motorsykkel. Grensepassering til Tsjekkia var udramatisk, men vil bli husket på grunn av en aldeles herlig fyr i motivlakkert Trabant med henger, mannen var tydeligvis renovatør ved tollstasjonen. Om det var frodig opp mot grensen, som for øvrig ligger oppe på et høydedrag, så var det ikke mindre fruktbart ned mot Teplice. Så fruktbart var det at der faktisk "vokste" damer vilt i vegkantene! Vi plukket ingen.

I Teplice fikk vi demonstrert tsjekkisk hjelpsomhet, for i det vi skulle forlate byen i retning Plzen, stoppet vi ved en trafikkø i et større kryss for å orientere oss. I det samme kom en eldre kar småspringende over to trafikkerte kjørefelt for å hjelpe oss. Han satte nesten livet på spill! Når han fikk høre at vi kom fra Norge, strålte han opp og uttalte Norge med den fineste r-en noen av oss hadde hørt utenfor norske grenser. Så bra var det at vi først trodde han var norsk eller i alle fall snakket norsk.



Vegen vi tok mot Plzen går praktisk talt rett sørover gjennom et bølget landskap med store jorder oppe på høyden og små klaser av hus med røde teglsteinstak nærmest skjult i dalsøkkene, det hele idyllisk innpakket i løvskog. På avstand minnet det om kolonier av rød fluesopp. Pent!

Takket være fleksible kjøredoninger er det ingen dramatik i å dra inn til sentrum av byene, så også i Plzen. Det var mens vi nøt en kald Cola, samtidig som vi beundret god middelalder-arkitektur og byggekunst rundt byens torg, at vi kom



i prat med en av stedets innfødte. Han ville gjerne vite, og vi ville gjerne fortelle hvor vi kom fra, hvor vi hadde tenkt oss o.s.v. Da han fikk høre dette så han på oss med beundring i blikket og utbrøt spontant at det var da en utrolig tur for så gammelt folk! "Dere er jo minst 45 år!" Vi visste ikke helt hvordan vi skulle tolke det der og da, men uttalelsen moret oss. Til orientering så har vi passert den alder med god margin begge to.

Etter denne ærlige kommentaren satte vi kursen sørøst mot en by med navnet Ceské Budejovice. Omtrent 10 km før, på et sted som kalles Sedlec, fant vi en gård som drev overnatting, det vil si det var datteren på gården, en blid og trivelig jente først i tyveårene, som tydelig hadde ansvar for driften av gjestehuset. Femte natt utenfor heimen ble derfor tilbrakt i nyrestaurert "Nová Hospoda". Jentungen drev også en liten restaurant i samme bygning, og da vi skulle betale for 4



halvlitere øl pluss to porsjoner middager lød regningen på ca 66.- norske kroner. Det er da en skal være frampå og si at i dag spanderer jeg! Syklene ble parkert inne i avlåst gårdsplass natten over.

Neste morgen var bonden veldig interessert i kjøretøyene. R-en var jo for så vidt grei, den hadde sine pluggledninger, plugg og forgassere, verre var det med K-en, der ser man ingen ting til slike greier. Når den attpå til starter med ett lite klikk og låter som en batteridrill da er det lett å skjønne at her er det atommotor. Imponert som han var låste han opp porten og ønsket oss lykke til på ferden.

Dagens etappe gikk via Ceské Budejovice inn i Østerrike til Wien hvor vi inspiserer Saint Step-

hen's Cathedral (Stephansdomen), som er en av Europas store middelalder-kirker, bygget over en periode på 300 år fra 1258. Huset så ut til å klare seg noen år til, så vi salet opp og fant, ved hjelp av en velvillig lastebilfører, vegen til Ungarn og byen Mosonmagyaróvár. Her fikk vi rom for natten i et lite pensjonat som ikke var det reneste vi hadde sett, men greit nok. Greit er det også å stikke ned på Shellstasjonen for å kjøpe kvelds-

dram!
Fra byen med det vanskelige navnet kjørte vi nesten rett sørøst i det flateste landskapet en kan tenke seg og passerte steder som Mosonszentpéter, Csorna, Szombathely, Körmend, inn i Østerrike mot Graz, (med sitt Puch-Werk) Klagenfurt og ble stoppet av en veisperring ved Krumpendorf, et sted ved sjøen Wörther helt sør i Østerrike. Veisperringen var ikke på grunn av oss, men av at tyske brannmenn arrangerte en festival som samlet rundt 4000 personer. Når det attpå til var varmluftballong-treff i samme distrikt så var det et under at vi fikk rom på stedets hotell. At brannmenn slukker branner visste vi, og nå lærte vi at de er flinke til å slukke tørsten også, både sin egen og vår. Lett å føle seg hjemme i slikt selskap. Etter hvert som volumet økte, trakk vi oss tilbake og kom i prat med ballongflygerne som ikke bare var flygere, men en av dem var også habil fjellklatrer med mange meritter på over 8000 meter! At han hadde solgt sitt hotell i Innsbruck grunnet dårlige nerver, for så å roe seg ned ved å klatre i verdens høyeste fjell, er jo logikk som alle forstår. Disse menneskene var godt kjent i Alpene og de satte opp en kjørerute for oss som viste seg å bli meget vellykket.

Åttende dagen skulle vise seg å bli dagen hvor drømmen, Venezia, ble nådd. Veien dit, gjennom Carinthia som denne sørligste provinsen i Østerrike heter, (også kalt den østerrikske riviera p.g.a. sitt milde klima), og videre dalføret fra italienske Tarvisio via Tolmezzo, Udine til Pordenone var inn-til da noe av det sprekeste vi hadde sett når det gjelder veier for motorsykler. Vi valgte selvfølgelig å kjøre "gamleveien" som slynget seg under motorveien, og her krydde det av motorsyklister, flest tyske. Siste 10 – 15 milene, gjennom Pordenone og Treviso til Venezia valgte vi også utenom motorvei, men det var ikke noe lurt trekk da denne strekningen er sterkt fartbegrenset, full av



røde trafikklys, sol som nesten sto i senit og nærmere 30 grader C. Det var to godt tempererte karer som parkerte syklene og sjekket inn på hotel Stella på øya Lido di Venezia.

Klokken var ikke mer enn 3 på ettermiddagen, så etter en rask nedkjøling på hotellet tok vi en tur for å besiktige denne nedbygde holmen vi hadde hørt så mye om. Joda, vi fant Piazza di San Marco, Ponte di Rialto (broen over Grand Canal bygget i 1588) og mye annet, men til slutt fant vi ingen ting, vi fant ikke ut! Spørre om hjelp var vi for stolte til og gudene vet hvor mange ganger vi passerte samme kanal og mørke smug (det er mørkt om natten selv midtsommers på disse kanter) før vi endelig fant havet og en rutegående båt.

Dagen etter fikk syklene fri og vi studerte øya Lido som best vi kunne på føttene. Her var flotte hoteller, trivelige restauranter, nydelige parkanlegg, butikker i alle fasonger og fargerike scootere i alle retninger, men det var da de to gamle rytterne gikk en tur langs øyas badestrand at de virkelig fikk se hva naturen har å by på! Fridagen var vellykket.

Hjem-turen

Siste natt i Venezia slo værgudene seg vrang og gav oss et tordenvær av dimensjoner. Vi sjekket ut av hotellet, betalte 400.000 lire for lånet av rommet og la i vei mens restene etter nattens uvær bare var et tynt slør av skyer mot himmelen. Dette passet to skinnkleddede nordmenn med vintertermostat bra. Ruten ble lagt i den retning som våre ballong-venner fra Krumpendorf hadde foreslått, og for oss ukjente steder som Feltra (kan dette navnet ha noe med filter å gjøre i og med at adkomsten var gjennom trange passasjer)? og Belluno ble gjennomkjørt før vi kom inn i OL-byen fra 1956, Cortina d'Ampezzo, som den så fargerikt heter. Hoppbakken fra den tid virket ikke avskrekkende og ble behørig festet til film. Byen var nesten som en spøkelsesby med sesongstengte

hoteller og forretninger, her er nok mer liv om vinteren. Som eneste gang på turen ble vi her overrasket av nedbør, det var rester etter nattens torden som resulterte i en kraftig skur. I mangel av noe bedre søkte både menn og sykler ly under en markise utenfor en stengt forretning. At der under samme markise sto en benk akkurat stor nok til at to menn kunne slenge seg nedpå og at de samme to menn sovnet der og da, var et under.



Etter ukjent tid våknet vi til aldeles utmerket vær, og det var kanskje klokken i stedets kirke like ved, som med å slå fire slag, brakte oss tilbake til virkeligheten. Uthvilt som vi var, tok vi fatt på vårt aller første alpepass Falzarego (2117 m.o.h), hvor vi be-

vilget oss en cola-rast før det bar unna bakke og opp igjen til Passo Pordoi (2239 m.o.h.) Det er kupert her i Dolomittene.

Dagen var på hell så vi gikk inn på passets hotel Savoia og spurte om de hadde rom for natten. Mannen i resepsjonen bladde i bookingboken sin og spurte om det bare var for en natt? Jo, det var da det, bekreftet vi. Om vi kunne klare oss med et dobbeltrom? Jo, vi kunne jo det også. Ja, da skulle det nok bli en råd, mente mannen og ga oss en romnøkkel. Glade som vi var for at mannen ordnet rom, bar vi inn nødvendig pargas, tok dagens dusj før vi gikk for å få noe å spise. Mannen i resepsjonen var gått for dagen, men der var tre damer som kunne fortelle oss at det var slutt på serveringen, men de kunne gå på kjøkkenet og smøre noen rundstykker om vi ønsket det. Vi ønsket det, de gjorde det, og det var rent trivelig der vi satt i en sofakrok sammen med jentene og åt ny-smurte rundstykker. Om litt gikk jentene til sengs, og overlot til oss å slukke lysene og låse døren den kvelden. Vi var hotelletets eneste gjester! Vi slukket og stengte, og tuslet etter, men de hadde glemt å fortelle romnumrene sine, så vi gikk til vårt eget. Vi syntes nå vi hadde det bra allikevel!

9. juni 1999 er den mest kuperte dag i våre liv. Startet 2239 m.o.h. på Pordoi, over til Sella (2244 m.o.h.), ned til Bolzano og Merano, opp til Stelvio (2758 m.o.h.), hvor vi gikk på beina opp til 2845 og fikk erfart hvor lite surstoff det er i disse høyder, over til Sveits og Ofen-P (2149 m.o.h.),



ned til Zernez og en liten plass kalt Susch. Her tok vi inn på en campingplass hvor vi også var eneste gjester for natten. Det var i grunnen litt synd (eller kanskje bra) fordi stedets sanitæranlegg var av den sorten som hadde felles avkledningsrom for damer og herrer og dusjene var bare skilt med enkelt plastforheng.

Om det var kvaliteten på overnattingen vites ikke, men neste morgen var R-en helt i ulage. Den startet, men nektet plent å godta motbakkene foran oss. Den harket og hostet, den fyrte av begge pottene både hver for seg og samlet og var

rett ufin i sin opptreden før den plutselig ga etter for rytterens press og bestemte seg for å ta siste tørning over passet Flüela (2383 m.o.h.) og ned til Davos. Der ble det definitivt stopp 3 – 400 meter fra et hus med flott BMW-logo på. Menneskene i dette huset bedrev salg og service på biler og var skråsikre på at motorsykler var langt unna deres kompetanseområde, det skjønnte ikke vi, men vi fikk da en taustump for å slepe R-en til byen Klosters. Der fant vi verkstedet som ble drevet av så intelligente vesener at de kunne reparere motorsykler også, dessverre var deres spesialitet crosssykler av merket KTM, og deler derfra passer dårlig på BMW. Dette intelligente menneske tok derfor en telefon til byen Chur ca 40 km unna og gjorde en avtale som endte med at vi slepte den døde jernklumpen dit til Obartor Garage, en ordentlig BMW-forhandler med bra verksted. Der lovet de levering av reparert sykkel neste dag kl 10.00. At vi, og de, stilte feil diagnose og at dette utsatte avreisen et par timer kan ingen lastes for. Hotell med garasje i kjelleren, ble vårt hjem for natten i Chur.

Ventetiden neste dag fylte vi med å avlegge Fyrsteherrredømmet Liechtenstein et besøk. Ett kjøretøy med to personer er nok i små land. Der skulle vi, som så mange før oss, sende kort til venner og bekjente, men postkontoret åpnet ikke før kl 09.00 så derfor ble det en Cola-pause på stedets bar som åpnet kl 07.30. Det skulle bli rabalder om en foreslo slike åpningstider her til lands.



Tilbake til Chur for å hente R-en, og etter et par forsøk var vi på veien igjen mot Zurich, Basel, og inn i Frankrike til byen Mulhouse, etter å ha kjørt på feil side av Rhinen og dermed en svisptur innom Tyskland først. I Mulhouse stakk vi innom en bensinstasjon for å spørre om veien, og dama bak disken bekreftet at litt engelsk det kunne hun. Da vi ved hjelp av kartet hadde fått henne til å forstå hvor vi skulle, kom forklaringen hennes på flytende fransk i flere minutter før hun avsluttet med "straight on". Skal si dama kunne engelsk! Vi gjorde som hun sa og avsluttet dagen ved et pensjonat litt nord for Epinal.



Fjortende dagen hjemmefra fikk vi mange km på tellerne. Vi dro "straight on" gjennom Nancy, Metz, underholdt medtrafikanterne på en rasteplass ved å steke flesk på primus, bevilget oss en pust i byen Luxembourg hvor vi beundret Alzette dalen, en canyon med praktfulle parkanlegg, før vi dro videre nordover og inn i Belgia ved St-Vith. Her klarte vi det mesterstykket å ta feil retning på motorveien slik at vi atter en gang kom ufrivillig inn i Tyskland. Feiltakelsen ble oppdaget raskt og kursen ble korrigert mot nederlandske Maastricht, Amsterdam og Den Oever hvor vi endte dagen som gjester hos en kjenning av Arnt.

Gerrit van Zoonen, som kjenningen het, var av den gjestfrie typen, så dagen etter, d.v.s. den 13. juni skulle vi være hans gjester for guiding blant severdighetene i området. Det var kanaler og diker i nærområdet før det endte opp i nederlands største turistattraksjon "the red light district" i Amsterdam hvor alt kan gjøres, kjøpes eller leies. Av ren høflighet avsto vi ikke invitasjonen til



Fra: G van Zoonen <g.van.zoonen@wxs.nl>
Til: arve.hoel@aukrust.no <arve.hoel@aukrust.no>
Dato: 17. juni 1999 19:13
Emne: HOLLAND

Kjeare hoel.
vi hara vik dim tidingifra
internet.
Jeg troq duar brakommen qumm mud dim sukkel inmorge
Jeg kossen forsie dusmart
i morge

HA DUT BRA
GERRIT.

"Moulin Rouge", en nattklubb med "live show", det kunne være interessant for oss å se hva de gjorde der, og det gjorde de! Det ble fjortende juni før vi kom i seng hjemme hos Gerrit.

At stoffmisbruk og prostitusjon er blitt en turistattraksjon forteller mest om turisten. Om det forekommer skjeve og skakkjorte ting i Amsterdam, så kan vi forsikre at resten av Nederland er i vater.

Etter noen timers god søvn med dristige drømmer, salet vi uthvilte "hester" for å sette kur-



sen mot Skandinavia. Forsering av Breezanddiket (eller heter det Afsluitdiket) sliter ikke dekkssidene. Det er også lettkjørte veier forbi Groningen, Bremen, Bremerhaven til Cuxhaven, en av Tysklands mest betydningsfulle fiskelandsbyer, hvor vi hadde tenkt å ta ferge over Elbens utløp. Forsøket på å unngå motorveier førte ikke fram. Vi ble ikke imponert over tysk skilting på "bygda".

At fergeforbindelsen Cuxhaven – Brunsbüttel var nedlagt medførte bare en avstikker lengre øst til forbindelsen Wischhafen – Glückstad. Vel over elven fulgte vi vestkysten forbi steder som Heide og Husum, som er Schleswig-Holsteins mest kjente havneby og berømt for sine "Husumer Krabben" (reker). Vår siste natt på kontinentet ble på en trivelig bondegård i danske Sæd, litt sør for Tønder.

Vestsiden av Danmark med byene Esbjerg, Holstebro, Thisted, Ålborg til Frederikshavn anbefales, og er absolutt ikke kjedelig. Spesielt området rundt Limfjorden er spennende. Det vi ikke vil anbefale er å dra til Frederikshavn og tro at det går ferge til Norge på kvelden, for det gjør det ikke! Da er det like greit å dra rett til Hirtshals og ta 19.00 fergen til Larvik (kl 0.15) eller bli med til Moss. Det gjorde vi og klappet til kai kl 08.00. Veien herfra og hjem til Alvdal / Storås gikk uten dramatisk. Frokost hos en bekjent i Vestby, en liten seremoni på Elverum (det var her ringen ble sluttet) og forhåndsbestilt middag i Alvdal er det som kan nevnes.

Oppsummering

Turen startet 30. mai med hjemkomst 16. juni 1999, altså 18 dager. Ca kjørt distanse 6700 km gjennom 15 forskjellige land. Kostnad ca kr 6000.- pr person uten å ha vært gjerrig eller sløset. (Reparasjonen av R-en ikke medtatt.) Drivstoffkostnadene utgjør omtrent halvparten. Vi var på – 7 m.o.h. i Nederland og 2845 m.o.h i Alpene, brukte en dag blant nonnene i Venezia og gatepikene i Amsterdam. Opplevde ingen kjedelige episoder på eller utenom vei. Om vi skal på tur igjen? Det håper vi, og gjerne til et sted der rundkjøringene går andre veien, og man slipper å starte alle samtaler med: "du ju spik Inglisj". Blir du med?

Hjertelig hilsen Arnt (bestefar til 2) og Arve (bestefar til 3, to kom til i løpet av denne turen.)



Lommene ble tømt for rusk!

Kjørerute dag for dag:

- Dag 1 - 30. mai Storås – Alvdal – Elverum – Kongsvinger – Arvika(S) – Gøteborg.
 - Dag 2 - 31. mai Gøteborg – Trelleborg – Sassnitz(D) – Bergen.
 - Dag 3 - 1. juni Bergen – Stralsund – Pasewalk – Szczecin(PL) – Przyce – Debon - Kostrzyn – Seelow(D)
 - Dag 4 - 2. juni Seelow – Berlin – Dresden – Dippoldiswalde.
 - Dag 5 - 3. juni Dippoldiswalde – Teplice(CH) – Plzen – Pisek – Devicice.
 - Dag 6 - 4. juni Divicice – Ces.Budejovice – Wien(A) – Mosonmagyarovar(H).
 - Dag 7 - 5. juni Mosonmagyarova – Szombathely – Kørmed – Graz(A) – Klagenfurt.
 - Dag 8 - 6. juni Klagenfurt – Villach – Tarvisio(I) – Pordenone – Treviso – Venezia.
 - Dag 9 - 7. juni Fridag i Venezia.
 - Dag 10 - 8. juni Venezia – Treviso – Feltra – Bellunno – Cortina – Falzarego (2117) – Pordoi (2239).
 - Dag 11 - 9. juni Pordoi – Sella (2244) – Bolzano – Merano – Stelvio (2758) – Ofen-P (2149)(CH) – Zernez – Susch.
 - Dag 12 - 10. juni Susch – Fluela (2383) – Davos – Klosters – Chur.
 - Dag 13 - 11. juni Chur – Vaduz (FL) – Zurich (CH) – Basel – Mulhuse (F) – Epinal.
 - Dag 14 - 12. juni Epinal – Nancy - Metz – Luxembourg (L) – St.Vith (B) – Maastricht (NL) – Amsterdam – Den Oever.
 - Dag 15 - 13. juni Fridag med guidet tur I Den Oever – Amsterdam. (Red Light District)
 - Dag 16 - 14. juni Den Oever – Bremen (D) – Cuxhaven – Tønder (DK)
 - Dag 17 - 15. juni Tønder – Esbjerg – Holstebro – Thisted – Aalborg – Fredrikshavn – Hirtshals.
 - Dag 18 - 16. juni Moss (N) – Oslo – Elverum – Alvdal – Storås.
- HJEM

Bestefartrippen 2000

Så gjorde de det igjen, disse bestefedrene. Dro på tur gjorde de, til de britiske øyer denne gang, for å kjøre motorsykkel på venstre side av veien! Hvem er de, og hvorfor gjorde de det?



Vel, vi er i år som i fjor, Arnt Grø fra Storås og Arve Hoel fra Alvdal som begge kjører BMW, Arnt R80RT (86) og Arve K100RS (84), (vokst fra basic til RS i løpet av vinteren), og som etter forrige sommers tur, til Venezia, fikk det for oss at vi svært gjerne vil se oss om på de britiske øyer.

Ikke vet vi, men kanskje var det en for ingående beskrivelse av våre opplevelser i Amsterdam sommeren 99, som gjorde at damene våre forlangte å være med. Ikke på hele turen riktig nok, men for å se oss vel av gårde. Dette ble ordnet ved at vi bestilte en hotellferie i Edinburgh for 4 personer, med avreise fra Kristiansand søndag 14. mai. For å rekke fergen til Newcastle ble derfor avreisen fra dalen satt til lørdag 13. med overnatting i Lillesand. Turen dit ned via riksvei 3, E6 og E18 gikk i norsk sommervær av høy standard, og ingen av oss kunne tenke seg å bytte med noen som helst i hele verden. Så spente og fornøyde var vi.

Turen med DFDS Seaways over til Storbritannia er grei skyss, men det skal ikke underslås at det kriblet litt i skrotten da vi mandag 15. mai i tittiden, trillet i land for å debutere som venstrekjørere. Konene sendte vi i forveien med buss til Edinburgh.

Etter å ha tatt farvel med to andre norske par på motorsykkel som skulle feriere i Irland, psyket vi oss opp for turen til Skottland. Pene steder som Blyth, Morpeth og Berwick ble passert, før vi rul-

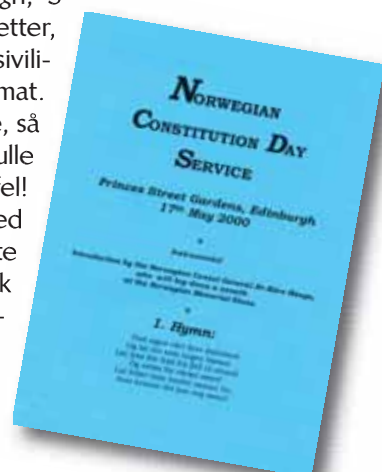
let inn i Edinburgh på jakt etter damene og Point Hotel som skulle være vårt hjem i noen dager.

Under en bensinfylling på veien dit, kom vi i prat med en hyggelig eldre herre som kjørte rundt i en like hyggelig gammel bil, T-Ford fra 1914. Denne ville han gjerne selge oss, men vi avslø høflig da vi verken hadde penger eller plass nok. Mannen hadde forståelse for det, selv om han mente at vi ikke kunne være helt ubemidlet som kunne dra så langt på dyre motorsyklar.



Vel framme i Skottlands hovedstad var det ikke vi som fant hotellet og konene, men konene på hotellet som fant oss, der vi kjørte langt forbi i enveiskjørt gate. Det er i slike situasjoner motorsyklens fleksibilitet kommer til sin rett, og fortauene kan forvandles til motstrøms kjørefil. De, damene altså, hadde allerede rukket å bli litt engstelige, så selv om de ikke helt likte vår ferdsel på område for gående, virket de veldig fornøyd med å se sine riddere ubeskadiget etter ca 200 km på trafikkert vei i dette speilvendte landet. Syklene ble befridd fra sin last, og pent og pyntelig låst sammen i et parkeringshus i nærheten. Det var to fornøyde besteforeldrepar som gode og mette av skotsk mat og drikke krøp til køys i gromme hotellsenger den kvelden. Følte oss rike, gjorde vi.

Dagene i Edinburgh, 3 hele av dem og 4 netter, oppførte vi oss som siviliserte turister. Åt fin mat. De kalte den for suppe, så ut som et maleri og skulle spises med kniv og gaffel! Busset rundt, reiste med tog til Glasgow, besøkte det berømte slottet, fikk oppleve sekkepiperorkester og fargerik mili-



tær presisjon i kilt. Og ikke minst overvar vi noe så stemningsfullt som 17. mai-arrangement i parken ved Princes Street. Bestemødrene gjorde vel også noen innhugg i stedets forretninger før de startet på hjemveien 19. mai. Barnebarna trenger jo både kilt og sekkepipe må vite.



Nå, da vi var overlatt til oss selv, var det selvfølgelig saling av sykler for videre utforskning av disse holmene der ute i havet som sto for tur, men først måtte vi få dem ut av parkeringshuset "Castle terrasse". Der hadde de stått i 4 døgn a £ 10 pr dag pr sykkel, noe vi syntes var dyrt nok i og med at de bare hadde beslaglagt én plass. Derfor betalte vi i automaten for en, lot som vi var én bil, dvs passerte bommen side om side, og la med god samvittighet i vei for å finne "Road A7". (Trikset fra parkeringshuset ble senere forsøkt gjentatt i Flensburg, men tysk grundighet tillater ikke slikt!) Denne veien førte oss mot sørvest forbi steder som Galashiels, Hawick og Carlisle hvor vi tok veien gjennom Lake District nasjonalpark, et vellykket veivalg. Her fikk vi nok en gang demonstrert hvor kontaktskapende det er å tilberede mat på primus.

På sørsiden av nasjonalparken ved byen Lancaster svingte vi rett vest, og 19. mai kl 18.49 ble fergebilletter Heysham – Douglas IOM kontant betalt. At fergen ikke skulle gå før kl 02.15 bekymret oss ikke et øyeblikk, så vi fant oss en høvelig krok inne på terminalen hvor vi slo leir mens vi ventet. Der fikk vi utrolig nok noen timer søvn mens hal-len kokte av reisende med ferge til og fra Belfast. Lyden fra noen aldeles fenomenalt larmende og knirkete dodører blandet seg også inn i drømmene våre. Vel om bord i fergen beslagla vi benk-plass nok for å fortsette sovingen noen timer, men ikke lenger enn at vi fikk se en fenomenal sol-oppgang der ute i Irskesjøen. Å rulle i land på Isle of Man med motorsykkel klokken 6 om morgenen er nesten til å bli religiøs av. For å nyte stunden

dro vi opp i åsen sør for byen og spiste der en av våre mest minnerike frokoster, mens Douglas våknet til liv nedenfor. Denne øya som har verdens eldste parlament, tilhørte Norge fram til 1266. Det syntes vi den fortsatt kunne ha gjort.

Etter hvert kom vi til oss selv og la turen nord-over i retning Ramsey. Her sikret vi oss husrom hos en dame som drev B&B i et gammelt ærverdig hus. Med kommende natts logi sikret, la vi av gårde for å besiktige øya. I følge noen oppslag vi hadde sett, skulle det på et sted med navn Andreas foregå noe roadracing denne dagen. Dette var vi nysgjerrige på så vi la ut på leting. Andreas fant vi og der en nedlagt flyplass, men det eneste av motoraktivitet var noen Porscheiere som testet toppfarten på bilene sine.

Greit dette, men i stedet for å munge oss med folk på 4 hjul, dro vi tilbake for å kjøre de 37.73 miles som "The Isle of Man TT Course" er. Beste rundetid ligger på 19 minutter, noe som gir en snittfart på drøye 190 km i timen. En ufattelig hastighet på disse kronglete veier med massive steingjerder på begge sider! Vi endret heller ikke banerekorden.

Etter denne turen og et kinesisk måltid mat, var vi klare for sengene som vår venninne i Ramsey hadde stilt til disposisjon. Det var godt og sovne under krystallkronen som hang ned fra gipsrosetten i taket høyt over oss den kvelden.

Søndag 21. mai tok vi oss opp igjen mot øyas høyeste punkt, nemlig Snaefell. På veien dit brukte vi noe mer tid på å utforske TT traséen, blant annet benyttet vi sjansen til å bli avfotografert i den kjente hårnålsvingen opp fra Ramsey. Her er det tatt bilder av motorsyklister før.

Oppe ved fjellet besøkte vi Murray's Motorcycle Museum, og Peter, som innehaveren heter, tok vel i mot oss. Blant et ukjent antall mer eller mindre kjente merker fantes særegenheter som sykkel med SAAB motor og noe så sprøtt som V8 totakter på 400 ccm. Vi tok oss god tid hos Peter som ikke var St Peter, men ikke mindre trivelig av den grunn. Vårt besøk på den sagnomsuste øya, avsluttet vi med å spasere rundt i Douglas mens vi ventet på fergen til Belfast med avgang kl 16.00. Allerede kl 19.00 trillet to spente nordmenn og deres BMW'er i land på Nord Irsk grunn, og stikk i strid med hva mediene har fortalt oss om dette landet og Belfast i særdeleshet, så fant vi et aldeles nydelig og velordnet sted med hyggelige mennesker. Dagen ble avsluttet ved å ta inn på B&B i en lekker liten kystby med navn Newcastle like ved Mourene fjellene.

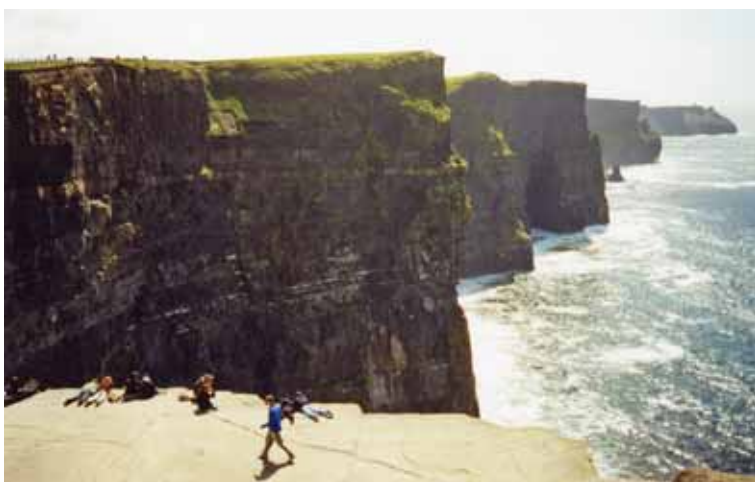
En særegenhet med disse landene rundt Irskesjøen er den store tidevannsforskjellen som gjør at båtene må gå til kai mens det er flo, for så å stå på grunn ved fjære sjø. Fritidsbåter og spesielt seilbåter står og balanserer med kjølen stukket ned i mudderet.

Mandag morgen rundet vi fjellene med å kjøre kystveien om Kilkeel, Rostrevor til Newry før vi krysset grensen til Irland. Irske byer som fikk besøk av nordmenn den dagen var Dundalk, Drogheda og Dublin før vi dro rett over den grønne øya mot Limerick. Veiene i dette landet er ikke av samme standard som ellers på de britiske øyer så kanskje var det vibrasjoner fra ujevnt veidekke som hjalp til å riste fram følgende:

To potente herrer fra Norden,
hadde tenkt seg å sykle rundt jorden.
Men når kjerringklanen,
fikk høre den planen,
ja da ble det uvær med torden!

Nå kom vi ikke så langt som til Limerick den kvelden, men tippet inn på "The Tipperary Inn", en kombinert pub og "Bed and Breakfast" i tettstedet Tipperary. Om det var hit det i følge sangen skal være så lang vet ikke vi, men at stedet brukte lang tid på å komme i gang om morgenen er sikkert. Vi tørnet ut i åttetiden, men det eneste tegn til liv vi fant før frokost kl 9.00, var en død katt. Ekte Irsk frokost består utover den engelske av egg, bacon og pølse, samt av et stort stykke fersk blodpølse. At katta var borte etter frokost var nok tilfeldig.

Dagens etappe ble mer kronglete enn lang, der vi kjørte mot Ennis, videre langs kysten til attraksjoner som Cliffs of Moher og Black Head, mot Galway før vi kom i hus i Maigh Cuilinn ved Lough Corrib. I nærheten av byen Ennis, møtte vi de 2 norske parene fra fergen til Newcastle uten at de oppdaget oss.



Kronglete og full av opplevelser fra vindskjev natur ble også onsdag 24. mai der vi først dro vest til Clifden, snudde mot øst og fikk med steder som Castlebar, Sligo før vi passerte grensen til Nord-Irland og Enniskillen. Det er merkbar forskjell på standarden i disse landene. Nord-Irland er betydelig ryddigere på alle vis.

Etter en noe fuktig opplevelse med regn og hagl, kom vi litt pjuskete under tak hos et elskverdigg ektepar på en gammel gård ved Cookstown litt vest for Lough Neagh. Her smakte det med god og varm te i utpregede britiske omgivelser. Om det spøker i gamle hus så kan dette være av det slaget.



Vi fikk imidlertid service av beste sort før vi ble vinket av gårde mot Belfast dagen etter. Her valgte vi en hurtigferge som i løpet av 2 timer og 30 minutter satte oss pent i land i den skotske byen Troon, litt sørvest for Glasgow. Ca 10 raske norske mil ble tilbakelagt på motorvei gjennom Glasgow og Stirling til Perth hvor vi tilbrakte natten på nok et B&B.

Husets vertinne sendte med oss hver sin klem før vi nærmest fløy nordover i det åpne, men kupert landskapet mot Inverness. En omkrok for å få med Loch Ness når en først er på disse kanter, er selvfølgelig. Fredag 26. mai ble avsluttet ved at vi for første gang på denne turen slo opp medbrakt telt, samt registrere oss som deltakere på "The Highland Challenger" i Ullapool. BMW treff som samlet ca 300 sykler. Dette var som de fleste andre BMW-treff, et treff hvor godt voksen ungdom møtes i regn og hustrig vær.

Her traff vi mennesker av ymse slag. Blant andre, en hyggelig marinegast som hadde gjestet Narvik, en annen som fra sine turer kjente Norge bedre enn oss innfødte og ikke minst den røslige skotten, hvis mor var fra Lillestrøm, som hadde samme skotskrutet mønster på ølbokser og benklær. Blant likesinnede originaler roet vi ned til mandag morgen.

Vi benyttet samme vei som vi var kommet ned mot Inverness, en strekning på noen og nitti km med herlig varierende vei, før vi valgte østsiden av Skottland. På strekningen gjennom Aberdeen, Dundee, St Andrews, Anstruther, St. Monance, Kirkcaldy lekte vi sisten med et tordenvær. Så vi dro over broen til Edinburgh og Dalkeith hvor vi fikk tak over hodet i "Tree Acres Guest House".



Dette ble vår siste natt i Skottland, et land som anbefales.

All fornuft tilsa at vi nå skulle dratt til Newcastle for på raskeste måte bli ferget tilbake til Norge. Den fornuften overvant vi.

Derfor lette vi opp A68, en aldeles herlig vei som går gjennom Northumberland nasjonalpark til steder som Jedburgh og Darlington. Det var her i Northumbria at romerne i sin tid bygde "Hadrian's Wall" for å markere den nordligste grense for den siviliserte verden!

Nå dro vi mot øst forbi Middelborough, over noen fenomenale lynghøier til den gamle hvalfangerbyen Whitby hvor vi lette etter huset til en nordmann som holder på å etablere seg der. Huset fant vi, men ikke mannen.

Nok en nasjonalpark ble forsert, nemlig North Yorkshire Moors, før vi stakk innom York for å bese katedralen som er Englands største med sine 160 x 76 meter. Skal si de har draget på å stable stein i dette landet! Dagens avslutning ble på en gård ved Selby litt sør for York. Dama som drev denne B&B likte ikke helt at to mannfolk skulle dele en dobbelseng, men vi forsikret henne om at dette hadde vi gjort før uten problemer. Hun virket ikke helt overbevist.

31. mai, som for øvrig ble vår siste dag med venstrekjøring denne gangen, tok vi raskeste vei, dvs M1 mot London, M25 som er motorveien rundt byen og M20 til Dover. Her forsøkte vi først å benytte Euro-tunnelen over til Frankrike, men prisen, £ 95 skremte oss. Derfor ble det hovercraft i stedet som brakte oss over til Calais. Billig var ikke dette heller med sine £ 69 for 40 minutter med bråk og leven.

I Calais surret vi en del før vi fant veien til Dunkerque, og ved hjelp fra en hyggelig franskmann til "Hotel Formule1", et enmannsbetjent "containerhotell". Simpelt men bra, og ikke minst rent.

Selv om det ikke hastet med å komme hjem så valgte vi hurtige veier via Brugge, Gent og Antwerpen i Belgia, Eindhoven og Venlo i Nederland, gjennom Ruhrområdet i Tyskland til Minden, litt vest for Hannover. Her overnattet vi på Waldhotel Morhoff, et upåklagelig sted med god mat og en kelner som var prikk lik "butleren", før Minden,

Nienburg, Verden, Rotenburg, Tosted, Hamburg og Flensburg fikk hurtigbesøk av to eldre menn fra Norge. I år som forrige år ble Danmark vår siste natt på kontinentet, men nå valgte vi fergeforbindelsen Fynshavn – Bøjden før vi roet ned på kroen i Kværndrup. Ikke verdens fineste sted, men du verden så godt øl danskene har.

Største opplevelse 3. juni må vel sies å være forsering av Storebælt bro, et imponerende byggverk, før Helsingør – Helsingborg-forbindelsen ble benyttet. Veien videre hjemover ble i lengste laget så vi tydde til overnatting på campingplassen i Morokulien før hjemkomst søndag 4. juni.

Om vi er fornøyd med turen? Absolutt!



Oppsummering

Totalt kjørte vi drøye 6500 km i løpet av 23 dager, derav ca 3700 km på de britiske øyer. Ingen kjedelige episoder på land, vei eller sjø. Noen manøvrer som vanskelig kan etterapes med bil fantes vel, det er jo det som er motorsykkelenes fortrinn. Vi ønsker oss på tur igjen, men er litt usikre på hvor. De land vi mangler nå i den "siviliserte" del

av Europa er Spania og Portugal samt Baltikum. Så kom med tips, folkens, om hvordan disse kan forseres.

Med hilsen Arnt (bestefar til 2) og Arve (bestefar til 3) Ingen nye barnebarn kom til i løpet av denne turen.

Kjørerute dag for dag:

Mai

- 13. Alvdal - Elverum - Oslo - Lillesand.
- 14. Lillesand - Kristiansand.
- 15. Newcastle(GB) - Blyth - Morpeth - Berwick - Edinburgh.
- 16. Edinburgh.
- 17. Edinburgh
- 18. Edinburgh

- 19. Edinburgh - Galashiels - Hawick - Carlisle - (Lake District) - Kendal - Heysham.
- 20. Heysham - Douglas (IOM) - Ramsey - TT Course - Ramsey.
- 21. Ramsey - Douglas - Belfast (NI) - Newcastle (NI).
- 22. Newcastle (NI) - Kilkeel - Newry - Dublin (IRL) - Tipperary.
- 23. Tipperary - Limerick - Ennis - Cliffs of Moher - Black Head - Galway - Maigh Cuilinn.
- 24. Maigh Cuilinn - Clifden - Castlebar - Sligo - Enniskillen - Dugannon (NI) - Cookstown.
- 25. Cookstown - Moneymore - Toome - Belfast - Troon (GB) - Glasgow - Stirling - Perth.
- 26. Perth - Kinussie - Spean Bridge - Invergarry - Loch Ness - Innverness - Ullapool.
- 27. Ullapool.
- 28. Ullapool.
- 29. Ullapool - Innverness - Aberdeen - Dundee - St. Andrews - Anstruther - St Monance - Kirkcaldy - Edinburgh - Dalkeith.
- 30. Dalkeith - Jedburgh - Darlington - Guisborough - Whitby - York - Selby.
- 31. Selby - Leeds - Peterborough - Letchworth - London - Dover - Calais (F) - Dunkerque.

Juni

- 01. Dunkerque - Brugge (B) - Gent - Antwerpen - Eindhoven (NL) - Venlo - Duisburgh (D) - Minden.
 - 02. Minden - Nienburgh - Verden - Rotenburg - Tosted - Hamburg - Flensburg - Fynshavn (DK) - Bøjden - Kværndrup.
 - 03. Kværndrup - Nyborg - Storebælt bro - Slagelse - Ringsted - Helsingør - Helsingborg (S) - Halmstad - Göteborg - Trollhättan - Åmål - Säffle - Arvika - Morokulien.
 - 04. Morokulien - Kongsvinger(N) - Elverum - Alvdal - (Storås).
- HJEM

Lommene var igjen fulle med dokumentasjoner!



Bestefartrippen 2001

Det ble tripp i år også, dessverre uten en av bestefedrene, som måtte holde seg hjemme og passe plassen sin i helsekøen. Han ble verdig erstattet av en uten bestefarstaus. Hvem dro så, og hvor?

Vi er Stein Tronsli og Arve Hoel, begge fra Alvdal. Stein med sin Honda Magna (94), og Arve med BMW R100RS (78). Syklene ble bevisst valgt p.g.a. at kjent teknikk med forgasser, og gnist som blir laget på gammelmåten ved hjelp av stifter, føles tryggere når en ferdes langt unna merkeforhandlere.

Vel pakket på gammel teknologi la vi lørdag den 11. august i veg for å nå fergen fra Västervik i Sverige, til Ventspils i Latvia. Nå skulle ikke fergen gå før kl. 19:00 neste dag, men disse åtti milene skulle selvfølgelig nytes på beste måte uten stress og mas. Riksveg 3 nedover Østerdalen øker ikke hjerterytmen for dem som har kjørt den før. Derimot ga stoppen på Elgstua ved Elverum liv i gamle ryttere.

Der var to absolutt kjørbare damer på hver sin R-sykkel i tvil om vegen til Vålerbanen. Den vegen skulle også vi, så det var en selvfølge at vår ekspertise ble stillet til rådighet. Høye i hekken som de var, i forhold til våre tilårskomne, gikk milene til Braskereidfoss fort unna, hvor de takket for hjelpen og vinket oss videre. Gode gjerninger gir velvære, så resten av dagens etappe, via Kongsvinger, Arvika, Karlstad, Örebro og til Söderköping gikk med høy tilfredshetsfaktor. Etter å ha sjekket både campingplass og vandrerheim, som begge stengte tidligere på kvelden, tok vi inn på Granskogens Hotell & Konferens, hvor dagens belønning, en liten skvett i et glass, ble inntatt på terrassen.

Grunnet høy effektivitet første dag ble denne søndags timeplan romslig. Oppmøte til fergen "vår" var ikke før kl. 17:30, og stedet knappe ti mil unna, så det var avslappet kjøring sørover E22 mot Västervik. Her oppdaget vi at det har sine sider å komme innpå foranliggende kjøretøyer med motorsykler som til forveksling ligner de som stedets politi bruker.

Vel framme overlot vi ansvaret for sykler og utstyr noen timer til betjeningen på en bensinstasjon. Vi ruslet rundt i byen, tok en hyggelig båttur i svensk skjærgård, før vi i god tid bega oss ut til fergekaien, der vi byttet 1900,- SEK mot billetter for 2 sykler med førere.



Fergen, eller rettere, ropax-fartøyet M/S Mermaid (Sjøjomfruen) var i motsetning til oss forsinket, så her ble det ytterligere tid til overs. Imidlertid førte ventingen til noe givende. Vi kom i kontakt med noen interessante medreisende. Først en svensk toller som, ansatt i et engelsk konsulentsfirma, hadde forsøkt å modernisere de baltiske staters tollvesen i tre år, uten hell. Deretter ekteparet Synnes, og Arne som mannen het, hadde tittel som "Minister Counsellor" ved den norske ambassade i Riga. Disse ga oss en mengde nyttig informasjon og veiledning om det å ferdes i Balticum. Bl.a. anbefalte de oss ikke innreise i den



russiske staten Kaliningrad, som etter deres mening hadde lite å by på. De beskrev folks væremåte som til tider kan være annerledes enn vår, sosiale forskjeller, erfaring med spesielt latvisk trafikkpoliti, som uten skrupler iverksetter forenklet forelegg for overtredelse av fart. Så forenklet at de ikke engang gir kvittering på de 10 LAT (ca 140 NOK) som forlanges kontant. Rasjonelt! Til sist, ikke minst, hvilke severdigheter vi måtte få med oss. Dessverre så rakk vår tid ikke til, men kanskje kommer vi tilbake?

Tiden går fort i godt selskap, så selv om vi var to timer etter planen så vi ingen grunn til å sutre. Enda mindre sutregrunn ble det da vi vel om bord



i båten fikk den ene positive overraskelsen etter den andre. Først, en kald boks øl sammen med lugarnøkene, videre stor lugar med utsikt utover havet, flott badstue rett over gangen, kjempegod mat med gratis voksendrikke så mye du orker, og ikke minst, en liter god fransk vare i taxfree for 68.- svenske kroner. De var ikke spesielt misfornøyde guttene som avsluttet dagen i maritim sauna med fransk smak i munnen, spente som de var på morgendagen.

Skuter fra 1972 kan sine ting, så selv om avgangen ikke stemte med tidtabellen var ankomsten som avtalt. Med solid frokost innabords rullet vi omtrent klokken 8 ned på latvisk kai, bak 6–7 biler. Vi hadde tenkt å stikke innom tollkontoret som snarest, hvilket for øvrig var et provisorisk telt, for å fortelle at her kom nordmenn på besøk. Den snarturen tok en og en halv time. Alt skal sjekkes,



passet granskes, og nåde den som ikke har originalt vognkort samt "grønt" forsikringskort. At Honda motorsykler kan ha lakk som endrer seg ved lys og synsvinkler ga visse problemer ved fargeangivelsen. At BMW R100RS kunne være fra 1978, var heller ikke greit å forstå. Alt ble greit etter prøvesetting.

Ventspils, som byen heter, er også etter at russerne dro en havneby av betydning med bl.a. utskipping av olje. Her er foruten rørledning også jernbane som transporterer oljeprodukter fra rus-

siske utvinningsfelt. Det påstås at det alltid mangler minst to tankvogner når togene når fram til havnen.

"Pils", går ofte igjen i stedsnavn både her og i andre land, og betyr rett og slett slott. Plzen i Tsjekia er vel stedet som har gitt navnet til vårt favorittøl. Nå var ikke vi kommet hit for å studere verken øl eller olje, derfor begynte vi å lete opp veien sørover langs kysten mot Litauen. I følge kartet skulle dette være en av de større veger ut fra byen, men noen form for skilting fant vi ikke. Det endte med at vi kontaktet to ungdommer i en sliten bil ved en bensinstasjon. Disse skjønnte fort hva vi ville, og forklarte så godt de kunne. På latvisk. Fort skjønnte de at vi ikke skjønnte, så de la om taktikken. De gjentok ordet "kortesje, kortesje" til vi omsider forsto at det bare var å henge på, så skulle de vise vei. Etter kort tid takket vi pent for hjelpen, og ble overlatt til oss selv på vei 111 mot Liepaja, A11 til Palanga og til sist A13 til dagens mål, Klaipeda. Vel, helt for oss selv var vi da ikke. Regnet som bare var lett yr da vi forlot Ventspils, økte i styrke og nådde sitt høydepunkt på de kilometerne av veien som var uten fast dekke. Under asfalten, som altså var fjernet, var en fin rødbrun sand som blandet med vann blir en gjørme som klistrer seg til det meste. Når en så møter tømmerlass på bil og henger av russisk fabrikat, skvulpende i samme vaskebrett, er en garantert full klining. Heldigvis fortsatte regnet etter at vi kom oss ut av marerittet. Dette sammen med dammene i det ujevne veidekket, vasket effektivt bort dritten, slik at det var noen noenlunde rene, men bløte fyrer som svingte inn på parkeringsplassen til "Viesbutis Parkas Hotel" i Klaipeda.

At noen har gjort det før i krevende situasjoner er så, men vi hadde aldri, slik som nå, bremsset for storke, der den krysset vår vei i lav høyde.

Bena var knapt satt i bakken før hotellets vertinne sto på trappen og lurte på, ved hjelp av miner og håndbevegelser, om vi var interessert i å komme under tak. Selvfølgelig var vi det, så rett etter sto vi i en av syv alarm- og videoovervåkede garasjer og losset av syklene.

Den blide og hyggelige resepsjonsdama viste oss rommet vi skulle ha, og dette sto så visst ikke





tilbake for noen av de hotellrom vi tidligere har sett.

Med middag i magen, syklene innlåst, kjøretstyret til tørk, baren besøkt, og sinnet bitte litt fuktet av taxfree, kom Ole Blund hurtig på visitt.

Neste morgens frokost var overraskende lik den vi kjenner hjemmefra. Til og med noe så særnorsk (trodde vi) som skjorost og rømme var å finne. (For de som ikke vet det, så er dette en gammel tradisjonsrett med rotfeste i Rørosdistriktet.) Om maten var kjent, så var ikke prisen det. 150,- lithauiske lita uroer ingen selv om det ganges med 2,25 for å få det i norske kroner. Dette for begge.

Dagens plan var å utforske naturfenomenet Neringa, en nesten 100 km lang sandtange som strekker seg fra Klaipeda i Litauen til Zelenogradsk i Kaliningrad, 3 km på det bredeste og 52 meter høy. Fergen over til disse sanddynene fant vi greit, men prisen overrasket oss. Seksten lita (ca 36.- Nkr) for noen meter transport sto ikke i stil med tidligere erfaringer. Det var med nød og neppe vi hadde kontanter nok. Etter noen kilometer var det stopp, det kostet penger å besøke naturreservatet! Blakke som vi var på lokal valuta, bød vi både på norske og svenske kroner, samt tyske mark uten at mannen ville ha noe av det. Han riset på hodet og vinket oss gjennom bommen med et smil. Kjøkk kar!

Med Den baltiske sjø til høyre og Kurshskiy bukta til venstre, balanserte vi våre sykler sørover dette tilfellet av natur. Det er imponerende hva 52 meter med sand kan lage av landskap. Etter drøye 50 kilometer i dette eksotiske terrenget med bl.a. villsvin boende langs veien, kom vi fram til den kaliningradske grense.

I følge tidligere råd forsøkte vi ikke å slippe inn

i denne russiske raritet av en provins som etter kollapsen av Sovjet Unionen i 1991 ble avskåret fra resten av Russland. Ei heller hadde vi visum, selv om dette nok kunne la seg ordne med å kontakte våre ambassade venner i Riga. Spesielt interessant virket det heller ikke, for i følge skiltingen ved tollstasjonen er dette stedet hvor det meste er forbudt. Dette kunne to tyske ektepar vi traff senere bekrefte. De hadde vært på besøk hos kjente i hovedstaden, og pr tråsykkel tatt seg via Neringa til Litauen. Hovedstaden heter i dag, som landet, Kaliningrad. Den ble grunnlagt av prøysserne i 1255, og het fram til 1945 Königsberg.

Etter å ha brutt fotoforbudet og tatt bilde av hverandre ved denne ødslige grense, snudde vi 180 grader og satte kursen mot Klaipeda. Det vil si, vi tok oss noe bedre tid på tilbakturen, slik at byene Nida og Juodkrante fikk skandinavisk besøk den dagen. Disse romantiske og ordentlige stedene kan vi trygt anbefale. Her fant vi kjente og kjære saker som små serveringssteder, frisørsalonger, minibanker, butikker med og uten suvenirer, pene parkanlegg og tyske bussturister.

Under Sovjettiden med undertrykkelsen av det meste, var det populært å dandere naturlig skapte gjenstander, gjerne røtter eller andre vekster, som satiriske uttrykk. Disse skulpturer er nå samlet i et parkanlegg ikke langt fra Klaipeda og skal være verdt et besøk. Vi kjørte dessverre forbi.

Fergen "Zalgiris" fraktet oss de få meterne tilbake til fastlandet. Det viste seg at billetten vi hadde løst tidligere var tur retur, derfor prisen.

Motorveien A1 østover mot Vilnius fant vi etter litt plunder. Steder der største naturattraksjonen er et fossefall på 2 meter, gir ikke naturlige formasjoner å orientere seg etter. Veien var bra den, perfekt dekke, 4 felt med bred gressbatt og lite trafikk. Dette innbød tidvis til hastigheter som kvalifiserer til dobbelt førerkortbeslag her hjemme.



Med sotfrie motorer og 100 nye kvikke kilometer på tellerne, tok vi ved stedet Paprodziai av A12 nordøst mot byen Šiauliai, hvor vi endte dagens ferd. Senter for det nordvestlige Litauen, lite å se for turister. Attraksjonen deres er noen åser, ca en mils vei nordøst for byen. Disse er dekket med tusenvis av store og små kors, og er et sted hvor pilgrimer har fartet i årtusener. Russerne forsøkte flere ganger å slette dette monumentet, men kom til kort med sine bulldosere.

Etter råd hentet på en Statoil stasjon, sjekket vi inn på "Hotell Aronija", hvor syklene fikk trang, men trygg overnatting i avlåst hage. Vi derimot fikk tildelt rom med kranglete lås i husets andre etasje. Værelse med mer sjarm enn stil, perfekt for klientene.

Etter middagen, som ble servert av samme kar som booket oss inn, besøkte vi husets bar i underetasjen. Kombinert resepsjonist og kelner viste seg også å være barkeeper med praktisk sans. Den ikke ubetydelige liggeren på whiskyflasken ble sjenerøst fordelt, i stedet for å bli satt bort.



Rett som vi satt der og hygget oss, ble vi tilsnakket av barens eneste kvinnelige gjest, på norsk! Den sanselige dama het nemlig Daiva Juliap, gift Pettersen og bosatt i Bodø. Hyggelig avslutning på en innholdsrik dag.

Da det lystnet neste morgen, var det mørkt. Det hjalp ikke hvor mange lysbrytere vår vert forsøkte, strømmen var borte. Omsider kom energien tilbake, og etter å ha inntatt vår mest "fargerike" frokost noensinne og overrasket en fyr som lå på alle fire og speilet seg i Hondaens motordeksel, satte vi kurs for Latvias hovedstad Riga.



Dit går veien i lange rette strekninger, vekselvis gjennom enorme skoger og kulturlandskap. Landsbygda preges av store, tilsynelatende dårlig utnyttede, jorder med en og annen ku i tjør. Vi observerte bønder syklende mellom kyrne med mjølkebøtta dinglende på styret. Det virker også ufattelig på oss at folk og dyr kan overleve vinterkulde ned mot minus 25 grader i noen av de vånings- og driftsbygninger vi passerte.

Ufattelig er det også at pass og vognkort må vises fire ganger for å passere en grense. Det måtte vi nemlig før Latvia tok imot oss, enda det bare var to dager siden vi sist var i dette landet. Dette kunne de se på sitt dataanlegg. Trafikkipolitiets tilstedeværelse på alle tenkelige og utenkelige steder fikk oss til å holde speedometernålen på riktig side av fartsgrensen. Men det var nettopp en motorsykkelpolitimann, i ferd med å ilegge et forenklet forelegg til en uheldig bilist, som hjalp oss å finne ambassaden. Det vil si, det var en kollega av ham, som mente det var enklere å vise oss veg enn å tegne kart. Så hvis det er noen som har observert frekk kjøring 15. august 2001 i Riga, av en 400 ccm uniformert Yamaha, så en 750 ccm Honda og til sist en 1000 ccm BMW, så var det bare to alvdøler på veg til Den Norske Ambassade for å levere en lånt bok.

Ambassaden ligger så midt i byen som en kan komme, dvs i gamlebyen som ble bygget før russerne kom og bygget ny by rundt, så vi hadde lang vei ut. Det eneste vi visste var at vår veg var nordøst, klokken var midt på dagen og solen oppe, så hvis vi kjørte med solen bakenfor høyre skulder, skulle retningen være sånn cirka. Selv om vi stoppet noen ganger for å søke lokal hjelp, fungerte knepet bra. Det var forresten under en slik stans en pen eldre dame stoppet opp, la hodet på skakke, så i vår retning og utbrøt: "Beautiful, beautiful, very beautiful.....bikes!"

Pene eller ikke, veien nordover langs Riga bukta bød ikke på dramatisk av noen art. Selv grensepasseringen gikk unna på rekordtid. Andre hadde større problem. To trailere og en stor sort Mercedes med alvorlige menn hadde politiet sperret inne ved hjelp av tre pansrede kjøretøy. Om de 5 – 6 bilene vi møtte noe senere, med blålys og full musikk hadde noe med disse å gjøre, skulle vært moro og vite. Uansett, det verste som hendte oss var at Hondaen nesten gikk tørr før vi nådde en bensinstasjon med kortleser.

Byen vi kom frem til, Pärnu, er med sine lysmalte, godt vedlikeholdte hus en av Estlands mest sjarmerende, der den ligger lunt til i sin egen lille bukt, helt nord i Rigabukta. Den er også kjent for sin gjørme. Helt siden langt nedpå attenhundretallet har folk frivillig dratt hit for å rulle seg i den. Terapi kaller de det.



Gjørmebad var vi ferdige med, det fikk vi helt gratis første dag, vi trengte heller tak over hodet. Første hotell vi fant var fullt av bussturister, men de anbefalte oss et nytt motell litt i utkanten av byen. Her var ikke den originale bebyggelse like velholdt som i sentrum. Denne ga en voldsom kontrast, der den sto på den ene siden av gaten, med gammel stolthet skjult under rusten bølgeblikk. På andre siden, helt ny, rasjonell bebyggelse, uten stolthet. Kontraster, det er forresten betegnende for hele det baltiske område, enorme kontraster. Store luksusbiler, mot gammel Moskvitch, nye Statoilstasjoner med alle fasiliteter, mot enkle rustne bensinpumper, flotte damer,....osv.

Rom fikk vi på "Reldor Motell", trygt og godt med videoovervåking rund baut, og syklene parkert nesten inne i døgnåpen resepsjon. Derfor var vi godt rustet neste dag for de 13 milene til Paldiski, der det i følge våre internettopplysninger skulle gå en ferge til Kapellskär i Sverige klokken 19:00.



God tid tok vi oss. Stoppet for å se på en nedbrent vegkro, åt is ved en kombinert bensinstasjon og forretning, slo av en motorsykkelprat med en eldre tysker på torget i Keila, før vi ble snakket til av en vestlending. Han fortalte at med fjorten dager jobb og fjorten dager fri fra fergen mellom Bergen og Newcastle, fikk han mest ut av hyren med å bo her borte med sin estlandske kone og felles barn. Rimelig å tro det. Vi ble fortalt at 4000 lokale kroner, tilsvarende vel 2000 norske, var bra månedslønn.

Byen Paldiski, var stengt frem til 1995. Det vil si, ingen sivile fikk komme eller dra, men den var bra utrustet med bl.a. jernbaneforbindelse til Russland. Paldiski var byen mot Østersjøen hvor kommunistene hadde sin ubåtskole. Vi kjørte litt rundt og fikk se tomme boligblokker på rekke og rad, og ikke minst "Pentagon", selve ubåtskolen. Nå et stort tomt skall. Ikke vanskelig å se for seg offiserene der de satt i de enorme salongene med panoramautsikt over Østersjøen, og visste de rådde over våpen som lett kunne utslette hele Skandinavia. Her var flere atomreaktorer, og fortsatt er det bygninger som er sperret grunnet strålingsfare. På det meste bodde det over 15000 her, nå er kun få innbyggere tilbake. Hvis en bruker sjøveien til eller fra Paldiski, noe som er naturlig for oss skandinaver, kan en ved innseilingen litt nord for byen se store porter i kalksteinsklippene. Dette er ikke potetlager.



Mye var igjen av dagen, så i stedet for å ergre oss over at russerne ikke ryddet etter seg da de dro, dro vi på oppdagelsesferd i nærområdet. Terrenget er småkupert, og kulturlandskapet ligger idyllisk mellom frodige skoger og lauvholt. Her var snobbete golfbaner og staselige småkirker, men mest nysgjerrige ble vi på et hjemmelaget skilt ved et tråkk som førte mot stranden.

I enden av denne, rett ved fjæresteinene, fant vi en teltleir hvor et titals barn i 10 – 16 års alderen hadde seilercamp. Dette var det lederen deres, en sympatisk kar i tjuårene, som forklarte oss på glimrende engelsk. Barna var forøvrig veldig reservert overfor oss skumle inntrengere på enorme sykler.

Etter en stund kom en av de større jentene sjenert bort til oss, og spurte om vi var sultne? Også hun på glitrende engelsk. De ville bli svært beæret om vi takket ja. Nå er vi begge godt utrustet med matvett, så overtalelsen tok ikke lang tid. Dermed ble det ryddet plass ved markblomstpyntet langbord i matteltet, hvor vi ble ser-



vert ypperlig gryterett med ris. Og det var med utislørt stolthet de stakk til oss hver vår is til dessert. Hvordan de oppbevarte den, langt fra volt og ampere, vites ikke.

Som vederlag måtte vi fortelle om oss selv, syklene våre, hvor vi kom fra, hvor vi hadde tenkt oss, tidligere turer, om vi skulle på tur neste år, osv. Spørsmålene kom raskere enn svarene. Lite ante nok de, der de fulgte etter bortover sandvollene, hva de hadde gitt oss, med sin iver og ekthet.

Vi rakk en tur innom Paldiski jernbanestasjon, før vi dro mot fergekaien. Et tidligere praktbygg som hadde både kiosk, restaurant og offentlig toalett. Nærmest en ruin av et kompleks, som ord ikke kan beskrive.

Absolutt først i køen var vi, da billettkontoret for fergen åpnet. Hva hjalp det, det var ikke bare å komme å tro at båten hadde plass, uten forhåndsreservering. Vi fikk vente og se! Hvilke andre valg hadde vi? Etter to timer ordnet det seg. Med tomannslugar attpå til.

"Disse statene gjør noe med en", sa fru Synnes, mens vi ventet på fergen i Västervik. De gjør det, for her møter vi mennesker som gjerne overtar våre kriser i helse-, skole-, sosial-, ja alle våre krisevesen. De vil kalle det luksus!

Svenske "tullare" er noen slappfisker i forhold til sine kollegaer i øst. De enset oss knapt der vi rullet ned på kaien i Kapelskär fredag morgen.

Dagens program var svensk BMW treff i Orsa, der vi hadde avtalt å møte sønn Rune med gubbens K100RS. To minneverdige opplevelser fikk vi på vegen dit. Besøk på "Sveriges Järnvägsmuseum" i Gävle, og ikke minst, sigøyneren som fikk bensinpumpen stoppet midt under fylling. Betjeningen som slo av strømmen, og vi som var der, fikk en forestilling av

de sjeldne.

Orsa fant vi, campingplassen likeså. Rune fant vi, og etter hvert noen andre kjente BMWkjørere som hadde spredt seg utover den enorme plassen. Treffplass uten sjell! Største opplevelsen hadde nok svensken, som syntes vi nordmenn sløste med oljepengene, der vi flamberte bacon med siste skvett av fransk taxfree.

Vegen hjem, via Idre og Drevsjø, gikk som på skinner. Rune til Stange og vi til Alvdal.

Med hilsen Stein (bestefar til ingen, enda) og Arve (bestefar til 4) En i tilgang siden i fjor.

Kjørerute dag for dag, ca 2600 km:

August

11. Alvdal – Elverum – Kongsvinger – Arvika (S) – Karlstad – Örebro – Norrköping – Söderköping.
12. Söderköping – Västervik.
13. Ventspils(LAT) - Liepaja – Palanga(LT) - Klaipeda.
14. Klaipeda – Kaliningrad grense – Nida (Neringa nationalpark) – Klaipeda – Šiauliai.
15. Šiauliai – Riga(LAT) – Pärnu(EST)
16. Pärnu – Kernu – Keila – Paldiski.
17. Kapelskär(S) – Gävle – Falun – Mora – Orsa.
18. Orsa – Särna - Idre – Drevsjø(N) – Alvdal.

HJEM



Bestefartrippen 2002

Det ble tripp i år også, litt senere enn vanlig riktig nok, men perfekt for de som ønsker å utsette vinteraktivitetene. Hvem dro så, og hvor?

Jo da, det er bestefedrene Arnt Grø fra Storås og Arve Hoel fra Alvdal. Denne gangen forsterket med reisefølge av yngre kaliber, nemlig Rune Sandbekk, også han alvdøl.

Uten egne sykler tok vi 23. oktober buss fra Oslo til Stockholm, for om morgenen den 24. å starte en tretten timer lang flytur via London til Calcutta. Seks svensker, 2 damer og 4 herrer, var ute i samme ærend, kjøring av motorsykkel i ulendt terreng ved foten av Himalaya.



Calcutta, som har endret navn til Kolkata, kan være et sjokk med sine ti-tjue millioner innbyggere, hvor mange rett og slett lever på gata. En drosjetur her gir varige minner. Vår fører stoppet uten forvarsel midt i gata, tok med nøkkelen, forlot bilen og smøg seg hasardiøst mellom andre kjøretøy ut på veikanten. Der satt vi skrekkslagent fanget i trafikk så tett at det ikke gir plass til sidespeil på kjøretøyene, mens vår venn nøt sin tissepause! Mirakuløst nok returnerte han skadefri. Det er ikke godt å si om det var han eller vi som mest følte trykkreduksjonen da vi igjen ble en del av samferdselen.

Klokken var tidlig morgen, og i timene som fulgte ble vi profesjonelt guidet i noen av Kolkatas brokete gater av turarrangør og kjentmann Roger Lenngren.

Flere års erfaring fra humanitært arbeid her i Vest Bengal, hans imponerende kunnskap om land og folk, og ikke minst evnen til å kommunisere på vest-bengalsk, gjorde ham til en glimrende ekspedisjonsleder.

New Market er et spesielt sted, hvor alt fra kofferter og klokker til ferskt kjøtt kan kjøpes. Griser som ordner seg selv på søppeldynger, geiter bundet i slaktebenken og høner buntet sammen i



store klaser etter føttene, innhyllet i en ubeskrivelig stank under varm bølgeblick, er bilder som fester seg.

Vest Bengal ligger i nordøstre del av India. Strekker seg som en lang tarm fra Bengalbukta og nordover langs Bangladesh, som for øvrig het Øst Bengal og tilhørte Pakistan, før det ble fritt i 1971. Vårt mål var nordover her, mot Indias del av Himalaya som kiler seg mellom Nepal og Bhutan, grensende mot China og Tibet. Her oppe skulle vi kjøre rundt på nyproduserte Royal Enfielder, i høyder godt over våre fjell. Syklene sto imidlertid lagret i byen Silliguri, rundt seksti mil nord for Kolkata, så tog ble vårt hjem og transportmiddel natt til 26. oktober.

Indiske togturer er ikke som andre turer. Det starter allerede når en nærmer seg stasjonen. I menneskevrimmelen kjemper bærerne om bagasjen din, tiggerne om pengene dine og små barn om sjokoladen du hadde tenkt å kose deg med. Eller det er selgere som på en overbevisende måte får deg til å kjøpe kjetting og lås for bagasjen. Vognene, sovevogner i dette tilfelle, er et kapittel for seg. Åtte åpne båser a åtte køyer, inntil tre i høyden, gir plass til sosial sammenkomst for sekstifire mennesker av varierende aldre og kjønn. Cateringen ble besørget av en mann med blafrende primus. Med bagasjen fastlåst under briskenene fikk vi en uventet behagelig natt inntullet i utlevert sengetøy. Derfor var det uthvilte nordboere som fjorten timer senere, seksti mil nordover, kun hundre meter oppover, (det er flatt i denne delen av India) brøytet seg fram i mylderet av mennesker på jernbanestasjonen i New Jalpaiguri, på jakt etter jeepdrosje til Silliguri. Der, etter et måltid mat og kryssing av en firefelts veg med minst åtte kjøretøy i bredden, sto syklene klargjort for å frakte sine herskere ut på eventyr.

Det er her, i det samme vi får forhjulet ut i dette mylder av bevegelse, at eventyret begynner. Nesten to ukers sammenhengende hendelser som vanskelig lar seg beskrive med ord og bilde. En miks av lyder, lukter, farger og følelser gir en atmosfære som overskygger den angsten noen av oss måtte ha for venstrekjøring på gammeldags doning med vrangvendte betjeningsorganer. I en rekke på ti sykler, Roger først som kjentmann, snir-





kler vi oss ganske raskt ut fra det urbane og inn i et kulturlandskap bestående av spredtvoksende store løvtrær med en underskog av irrgrønne teplanter. Darjeeling heter området, verdenskjent for sin te. Det er stedets største by, med samme navn, grunnlagt av britene i sin tid og beskrevet som "queen of the hill stations", som er vårt mål for dagen. Ikke imponerende langt dit, bare noen titalls kilometer, via en annen by, Mirik. Men når stedet ligger over to tusen meter høyere enn der vi befinner oss, kan veien fort bli drøy. At Roger kjentmann legger inn noen slenger innom nabolandet Nepal, noe som forvirrer nepalske grensevakter, reduserer ikke begivenheten.

Veien endrer seg i løpet av noen få meter fra absolutt flatt, til spektakulære hårnålssvinger, der den snor seg oppover disse frodige åsene. En kan bare ane det arbeid som er nedlagt for å få dette til. Muret opp av naturstein, opprinnelig brolagt av naturstein for at nedbøren i monsuntiden ikke skal skylle den vekk, og i senere tid asfaltert med håndkraft. De varmer asfalten i store panner over bål i veikanten, blander i håndknust pukk og bærer det ut i bøtter. Valsene, der hvor de kan brukes, er en merkverdighet under en Massey Ferguson.



Ikke bare veien og vegetasjonen endrer seg med høyden, hvis menneskene på flatlandet var typisk indisk og spesielt damene litt kraftige, ble

de her mindre, rankere, spenstigere, ja faktisk pener. "De er så vakre at det gjør vondt," sa Gøran, en av svenskene som hadde greie på slikt.

Syklene led i varmen der de fraktet skandinavisk daukjøtt i motbakke. Lyden av selvtenning i motor, eller spikring som noen kaller det, blandet seg med gresshoppespill og andre rare lyder. Hvile trengte vi, både mennesker og mekanikk.

Roger stoppet ved en bygning som ville gjort en norsk melkerampe til et stort og solid byggverk. Dette var et serveringssted for cola, te, kaffe og kaker. Fatet for kakene var kanskje ikke helt rent, men innehaveren økte hygienivået ved å legge på en serviett. Servietten produserte han selv ved å rive hjørnet av en gammel avis.

Næring gir energi, nok til å klare de siste stigningene mot Darjeeling og Bellevue Hotel som ligger helt øverst i byen med utsikt mot verdens høyeste fjell. Slitne ble vi etter å ha båret bagasjen opp trappene til rommene våre, skuffende slitne, inntil noen kom på at vi faktisk var 2200 meter over havet. Hvem kan skjønne slikt, her vokser skjøre planter vilt utenfor hotellvinduet.



Når en fornemmer uro i fordøyelsesapparatet, er hotellrom med dusj og vestlig wc greit å disponere. Ingen detaljer, neste morgen var det over. Dermed var det bare å fylle på med ristet brød og hardkokte egg, før vi la i vei mot grensen til Sikkim. En liten indisk delstat med egen visumplikt, der den ligger som en buffersone mot China. Det vil si, grenseelven "Little Rangit river" var vårt mål. Bade skulle vi, i ekte, ferskt himalayavann!



Helt uforklarlig lå det en kiosk i dette øde området, og enda mer uforklarlig tryllet den nydelige jenta i kiosken fram en toretters varm lunsj til nybadede utlendinger. Kaniner og flosshatte blir ikke det samme etter dette.



Avstanden fra hotellet til dette naturens badeland var i underkant av tretti kilometer, normalt ingen avskrekkende dagsetappe, men når landskapet er av slik karakter at Royalens førstegir er i høyeste laget, går tiden.

Folk bor i klynger langs frodig vei oppetter liene. I bitte små skur tett innpå, der står de på veikanten og vasker seg, pusser tenner, ribber høner, eller rett og slett smiler og vinker til forbipasserende. Vi som har for vane å gjemme oss på en rom hver gang vi gjør noe på eller med egen kropp, føler oss som inntrengere.

Mandag 28. oktober var kun fire timer gammel da Roger purret oss. Vi skulle ut på en drøy mils mørkekjøring, opp til Tiger Hill (2600 m.o.h.). Den beste plassen for å se soloppgangen over Himalaya, med fjell som Kangchendzonga (8598 m.o.h.) bare 70 km unna. Folk strømmer hit for å oppleve den gjenfødelsen dette skal være, en slags åndelig omstart på livet. Godt for noen og hver.

Dette var dagen for høyder. Først ned, så opp igjen. I gondolbane over dette fantastiske landskapet. En mangfoldig opplevelse, ikke minst når en tenker på deres forhold til teknisk vedlikehold. Besøk i "Tibetan Self Help Centre", hvor tibetanske flyktninger lever av håndverkproduksjon, er også et høydepunkt. Dagen avsluttes på hesteryggen for ett par av oss.

Ny dag, starter på 2200 meter, bremser oss nedover utspekulert vei for å krysse elven Teesta bare 200 m.o.h. Vegetasjonen tetner jo lavere vi kommer, veien går som en korridor i tett skog. Apene sitter på stabbesteinene i veikanten og titter på slektninger fra nord. Opp igjen, bare til 1250 meter og byen Kalimpong. Her sjekker vi inn på "Hotel Drolma". Et etter forholdene godt vedlikeholdt hotell i typisk britisk stil, med ustabil

strømtilførsel. I først omgang for en natt, men vi kommer tilbake.

Derfor lar vi noe av bagasjen være igjen, når vi om morgenen 30. oktober saler syklene for reisesens lengste dagsetappe. En 180 kilometers ekspedisjon i ekspedisjonen. Først tusen meter oppover til byen Lava, siden 2100 meter nedover, ut på slettene, østover, til ekte nordindisk tropeskog i Jaldapara Wildlife Sanctuary. Her tok vi inn på "Hollong Forest Lodge", en ærverdig jakthytte fra britisk kolonitid, i dette 216 kvadratkilometers store reservatet. Her ble vi servert te og flereretters middag, før vi avsluttet dagen stillesittende, undrende, stirrende i mørkret på ildfluenes oppvisning, lyttende til jungelens lyder.

Himmelseng med moskitonett + sløvt surrende vifte i taket over = god nattesøvn. Det var bra, for allerede kl 05:00 var det te igjen, før elefantene hentet oss. Ut i jungelen, på sindig elefantrygg, for å oppleve morgensolens splitting av lauvhenget. Få meter fra vilt nesehorn (Rhino) i sitt rette element, er ikke å forakte. Nok inntrykk for en hel dag før frokost.

Etter frokost, nye inntrykk. Balansering av sykklene på smal grusvei og tvilsomme bruer ut av tett skog. Tilbake på hovedvei og nærgående trafikk til den bhutanesiske byen Phuntsholing.

Bhutan, et lite kongedømme, beliggende i den østre del av Himalaya. Verdens eneste land med en religion de kaller "Tantrisk form av Mahayana Buddhisme". Den er de stolte av, og beskyttes ved restriktiv innvandringspolitikk. Turismen er regulert, de ca seks tusen som slipper inn hvert år, må betale 120 dollar i visumavgift pr døgn! Offisielt språk er dzongkha, som brukes av landets ca 750 000 innbyggere. Interessant sted, vi var der! Tok det med ro noen timer, så på stedet, spiste mat før retur mot dagens mål, Mal Bazar. Noen få mil, godt om tid, trodde vi. Men det var før tretten eiker i ett bakhjul takket for seg, 2-3 kilometer etter passering av en husklynge, godt inne i jungelen. Av med hjulet, Roger tilbake til husklyngen. Halvannen time senere var vi i drift igjen, med nye eiker. Det er mye rart å finne i husklyngene i India. At vi som sto der og ventet, ble passet på av to lokale politimenn med gevær større enn de selv, tok vi som et kompliment.

Mal Bazar Tourist Lodge ble funnet med lyset på. Mørkekjøring i India er spennende. Gekko som insektfanger på rommene er utmerket.

Neste morgen var det november. En spesiell novemberdag, for på tilbaketuren til Kalimpong stoppet vi ved en elv. En underfundig elv, hvor vi etter å ha klatret motstrøms noen meter, badet i



en kulp innunder en kjempestein, under en foss med mange mindre fosser. Naturens boble- og massasjebad med soltørkeanlegg i jettegrytene på yttersiden Det var nok her i nærheten vår barn- doms helt bodde i hodeskallegrotten sin.



Hotel Drolma sto som vi forlot det for to dager siden. Fridag på byen bevilget vi oss. Kalimpong er kjent for sine blomster, så en frodig hage ble besøkt. Vandret i det lokale marked, hvor varene daglig blir båret på plass i enorme sekker på ryggen, holdt oppe ved hjelp av pannebånd. Ofte av små yndige kvinner som sitter med korslagte ben inne i salgsbodene, der de nesten går i ett med varene. Kjøpte med ting hjem. Tøff gurkha-kniv selv, og tibetansk bønnehjul til bestemor. Det kan hun sitte og slenge sine bønner med om bestefar drar på tur igjen.

Siste dag til fjells, dro vi til dals. Ned til Teesta Bazaar, basen for "white-water rafting". Stuet inn og opp på jeep, som trengte nye dekk og styresnekke, dro vi noen kilometer oppover naturskjønn vei til gummilåtene. På med hjelm og vest, nødvendig instruksjon, og ut på vannet.

Angående vannet i disse elvene: Der de ikke går i stryk, har de en merkelig glinsende grågrønn farge som skyldes all sanden de føre med seg. Det er faktisk elvene, med masse fra Himalaya, som har bygget opp slettelandet nedenfor.

Heftig flåtetransport gjennom dette frodige landskapet setter seg i minnet. Ferske spor etter store kattedyr på elvebredden og to svensker over bord, likeså. Svenskene tok vi opp og tørket i solen. De kom seg, og ble med på lang omvei til hotellet, via byene Rangpo i Sikkim og Kansong.

Mandag, all bagasje på syklene. En hel dag kjøreglede nedover, oppover, bortover og mest vestover, dette landskapet, stemningsfullt pyntet med tibetanske hellige skrifter på fargerike bannere og andre religiøse symboler. Til byen Mirik, der tok vi



inn på hotellet til en myndig sikh med stor turban. Komfortabelt hotell med masse service. Syklene ble grundig rengjort av stedets stab mens vi åt frokost neste morgen.

Med god tid og mange stopper, nøt vi de siste milene ned fra åsene og ut på sletten til Silliguri og parkering av syklene. Skifte fra motorsyklist til normalturist er nedtur. Selv om en natt med "Darjeeling mail" og nesten to dager i Kolkata, er full av episoder.

Inntrykkene fra Mor Teresas hjem for foreldreløse barn, og ikke minst hennes hjem for døende, flytter mentale referansepunkter. Å bli forbiløpt på gaten av et gravfølge, mens liket ligger blomsterpyntet på åpen bære og skrangler, er som det skal være her i Kolkata. Ikke misforstå, Kolkata er slettes ikke bare død og fordervelse, den har det meste, fra verst til best. En by med potensial. Rett og slett nydelig, sett fra jumbojetten som hentet oss hjem til hverdag med snø og jobb.

Det som gjorde denne turen mulig for oss amatører, var opplegget til Roger Lenngren. Forsøk på egenhånd uten lokalkjennskap vil være tidkrevende og besværlig. Mer opplysninger på: <http://www.hbt.se/>



Uhell? Avrevet pyntelist på nærgående bil, en liten slange fikk kongelig dekkmønster på tvers, 13 ødelagte eiker, litt svensk grøftekjøring og en ihjelkjørt kylling, var det alvorligste. Eierne av kyllingen likte dette svært dårlig.

Hilsen bestefedrene Arnt og Arve, (ingen barnebarn i tillegg siden sist) samt rekrutten Rune. Også svenskene da: Barbro, Marie, Pelle, Lars, Gøran og Berth.

Reiserute:

Oktober:

- 23. Oslo – Stockholm.
- 24. Stockholm - London – Kolkata.
- 25. Kolkata – New Jalpaguri.
- 26. New Jalpaguri – Silliguri – Mirik – Darjeeling.
- 27. Darjeeling – Sikkimgrensen – Darjeeling.
- 28. Darjeeling – Tigerhill – tibetansk håndverksby – Darjeeling.
- 29. Darjeeling – Thakda – Kalimpong.
- 30. Kalimpong – Lava – Hollong.
- 31. Hollong – Bhutan – Mal Bazar.

November:

- 01. Mal Bazar – Lava – Kalimpong.
- 02. Kalimpong.
- 03. Kalimpong – Teesta river – Sikkim – Kalimpong.
- 04. Kalimpong – Mangpor – Darjeeling – Mirik.
- 05. Mirik – Silliguri – New Jalpaguri.
- 06. Kolkata.
- 07. Kolkata.
- 08. Kolkata – London – Stockholm.
- 09. Oslo – HJEM



Vi forsto vi hadde opplevd litt av hvert når lommene ble tømte.



Bestefartrippen 2005

Så dro de igjen, disse bestefedrene. Dro på tur gjorde de, østover denne gang, for å besøke de "nye" naboer på andre siden av Østersjøen. Hvem er de, og hvorfor gjorde de det?

Vel, vi er i år som tidligere, Arnt Grø fra Storås og Arve Hoel fra Alvdal som begge nå kjører gubberacerne BMW K1100RS. Litt forsiktig startet vi denne gang, med å legge turen innom årets BMW-treff på Røros. For oss som har levd noen år bar dette arrangementet preg av en viss utvikling, eller kanskje innvikling med høytidelig registrering og deltakermerking med navneskilt a la seminar. Er dette avvikling av et miljø med fargerike rapporter fra garasjer i sort og hvitt? Inniblant koloritten var i alle fall noe som før, regnet!

Grått som bare det lørdag morgen, men vi hadde andre ting å gjøre enn å ergre oss over været. Nærmest mulig den svenske østkyst skulle vi. Nesten 400 km sør- og østover via Brekken, Funäsdalen, Sveg og Ljusdal til en liten gård med ledig stuga i nærheten av Bollnäs. Stugan var noen rom i gårdens uthus, vegg i vegg med grisefjøsset. Her fant vi oss godt til rette. Syklene likeså, trygt, tørt og godt på låven.

Vår husvert kunne ikke skjønne hvorfor to eldre nordmenn på motorsykler med stor iver stappet seg selv og bagasjen i vanntett forpakning for å trosse et formidabelt regnvær tidlig en søndag morgen. Selv om vi forklarte at fergebillettene fra Grisselhamn til Eckerö var bestilt og betalt, syntes han vi heller kunne bidra med å forberede låven til datterens bryllupsfest. Det gikk da vel flere ferger en annen dag? Luriger disse svenskene.

Været bedret seg det, Grisselhamn ble funnet tidligere enn beregnet, og overfarten frem-skyndet med to timer. Smørgåsbord er egnet tidtrøyte for grådige utlendinger i svenskfinsk skjærgård. Alvdølen demonstrerte imponerende talent i buffébespising, noe meldalingen bemer-

ket, der han pløyde i seg pølser og medisterkaker. Gästegård Cristiansund ble funnet av mette karer i strålende vær, og dagen avsluttet med utforsking av øyas største by, Mariehamn. Så bra var været blitt at gamle karer kjørte rundt som ufornuftige tenåringer i olabukse og lave sko, i forsøket på å imponere ungjentene som svinset rundt på minimopedder. Bare kubikk er ikke nok!

Så lenge man vet har ålendingene pratet svensk og hatt en kultur lik den svenske. Åland tilhørte også det svenske riket fram til krigen 1808 – 1809 da Sverige ble tvunget til å avstå både Åland og Finland til Russland. På denne måte ble disse øyene en del av storfyrstedømmet Finland. I forvirringen som oppsto da det russiske tsardømmet kollapset i august 1917, forsøkte ålendingen å gjenforene seg med Sverige uten å lykkes. Finland erklærte seg som selvstendig republikk i desember samme år, men først i 1920 ga de Åland tilbud om et visst selvstyre. Dette godtok ikke ålendingen. Det endte med et kompromiss i 1921 som gikk ut på at Finland fikk suverenitet over disse øyene mot at de for all framtid garanterte den ålandske befolkning svensk språk og kultur utover det lokale selvstyresystem de tidligere ble lovet. Åland fikk sitt eget flagg i 1954.

Brokete historie, ei heller bare enkelt å komme seg videre fra disse sjarmerende øyene i en fart. Flere timer tråklet fergen seg gjennom komplisert farvann fra Långnäs til Galtby. Fortsatt ikke på fastlandet, så først etter noen kilometer snedige veier og korte fergestrekninger ble vi ønsket velkommen til det "Real Suomi".

Tiden var langt på dag, stedet litt sør for Åbo, og målet for neste dag var ferge til Tallinn, så grei overnatting sto høyt på ønskelisten. Helst litt unna Helsingfors, som huset VM i friidrett. Noen titalls kilometer før den finske hovedstad stoppet vi ved en rasteplass for å spørre om råd. På fergen fra Åland ble vi av kjentfolk forsikret om at i denne del av Finland snakket og forsto alle svensk. Dam i kiosken gjorde definitivt ikke det! Ei heller løste hjemmefostret engelsk problemet. Først etter teatralisk framstilling av sovende nordmann, smilte dama så begge tennene kom til syne. Åtte fingrer



i været, ivrig pekende i retningen vi skulle, forsto vi at om kort tid var der muligheter til hvile. Nøyaktig i det kilometertelleren rundet 8 nye kilometer sto der på en bakketopp et skilt med, "Motel, open 09 - ". Dette så lovende ut. Ingen biler på parkeringsplassen, bare noen mobiltastende småjenter samlet rundt et bord. Derfor var vår overraskelse stor da mannen bak disken ristet på hodet og sa: "Sorry, no vacant". Så sto vi der da, rådville i bløte overtrekksdresser og lurte, hva nå? Jentene oppfattet situasjonen først, reiste seg fra bordet, smøg seg forbi oss, og nesten demonstrativt forlot de lokalet. Den siste dro utstudert ned smekken i sin ettersittende bukse og viste fram sin lille, ikkedekkende røde truse. Vi var ikke på motell, vi var på bordell!

Fyren bak disken var grei nok han, ringte et hotell hvor vi fikk ordnet rom. Riktignok 40 kilometer til-



bake hvor vi kom fra, greit det, verre å takle det å ikke bli tilbudt de tjenester som etablissementet tross alt hadde å by på. Det var to karer utgått på dato som helt alene krøp under renvaskede dyner i hotell "Cumulus" i den finske byen Salo mandag 8. august 2005.

Om ikke oppe i skyene, som hotellnavnet skulle tilsi, reiste vi oss fra nederlaget neste dag. Spiste solid frokost før vi kjørte de 115 kilometerne til Helsingfors i glimrende vær. Helt uten rare tanker var nok ingen av oss i det vi passerte motellet som har åpent fra 9 - ?. (Om det skulle være av interesse så ligger stedet på en bakketopp ved E 18, høyre side når det gjenstår ca 75 km til den finske hovedstad.) På fergeleiet traff vi en gruppe finske motorsyklister som også skulle besøke Estland. Grei overfart, betydelig enklere å komme inn i disse landene nå enn tidligere erfart. Etter noen minutter på fast grunn var vi på leting etter hotell "Dzingel, Männiku tee 89, 11213 Tallinn, Estonia". Slike lokaliteter er ikke lett å finne på steder en ikke er kjent, så selv om vi visste det skulle være cirka 7 kilometer i sydlig retning, valgte vi en annen løsning. Lokale motorsyklister er sjelden vare i disse

landene, men utrolig nok sto der to unge gutter og hang på hver sin sykkel ved en bensinstasjon. Når deres fremmedspråk er russisk så sier det seg selv at gjensidig forståelse blir så som så. Derimot er det utrolig hva en papirlapp med en adresse på kan utrette. Med rare ord og veiving med armer fikk vi forståelse av at det bare var å henge på. Nå fikk trauste karer med jordnære sykler prøvd seg. Vi ble nemlig eskortert av gutter som bare slet ett hjul av gangen. Bakhjulet under akselerasjon og framhjulet under retardasjon. Tegngivning ved retningsendring er unødig heft. Fram kom vi, og solide håndtrykk ble utvekslet, før de skvatt ut i uryddig trafikk med sin spesielle kjørestil. Vi derimot ble henvist til parkeringsplass i hotellets bakgård, ikke ulik en luftegård i et fengsel med solid gjerde og vakt i et tårn. Ikke nok med det, syklene ble innlåst i solid garasje av tydelig russisk opprinnelse. Her virket det trygt å være.

Ikke vet vi hva denne store bygningen huset under sovjettiden, men det var tydeligvis gjennomført en omfattende og vellykket restaurering i senere tid. Bra standard både på rom spisested. En dag og to netter av våre liv la vi igjen her. Det vil si, dagen gikk stort sett med til å utforske Tallinn, denne byen med sin brokete historie, som til og med danskene har herjet med i perioden 1219 – 1346 under deres kong Waldemar II. Så var de en del av det "Hanseatic League" før de ka-

pitulerte til svenskene i 1561 og til det som er blitt kalt "The Good Old Swedish Time" fram til 1710. Så var det den russiske tsarens tid fram til 1917, og senere under sovjetisk kontroll til deres fall først på nitten-nittitallet. Er det rart om utviklingen har gått litt i stå? I uset av dette historiske ragnarok spedde vi på med god mat og godt drikke i restauranten "Cathedral". Vi får håpe alle disse baltiske landene nå får den utvikling de fortjener med tilknytning til et forent Europa. Hva kan hver enkelt av oss bidra med?

Vårt bidrag var å dra sørover til den estlandske sommerbyen Pärnu, beliggende helt nord i Rigabukta. Her skulle vi lokalisere Fred Jürissoo og hans "Villa Freven". Stedet hadde adresse "Kooli 31". For å komme dit måtte vi kjøre gaten "Pikk" til endes. Parallellgaten het "Suur-Kuke". Lette adresser å huske.

Vi hadde sett for oss en enkel "B&B" uten den siste b-en, men hva fikk vi? Jo, nærmere 100 m2 nyoppusset leilighet med alle fasiliteter! Her var godt å være. Syklene fikk også herskkelig opp-



hold i villaens hage. På dette gode stedet investerte vi ytterligere to dager og tre netter av vår tid. Dagene benyttet vi til kjøreturer rundt i dette landet som ikke er mer enn ca 200 km fra kyst til grense uansett hvilken retning en velger. For oss



ukjente steder som Killingi-Nõmma, Viljadi, Türi og Lihula ble besøkt. Vi studerte det meste, men-



nesker, damer, butikker, kafeer, torghandel, kirker og nyproduserte Ladaer. Mekaniske innretninger som lokomotiv og rare biler er spesielt interessant for karer som kjører rundt med motorolje under neglene.

Langs ruten "Via Baltica", fra Helsingfors til Praha, er det i de senere år kommet mange serviceanlegg beregnet på turister. Det eksklusive oppleves helst utenfor disse veiene, og det er slettes ikke ubehagelig å bli oppfattet som noe spesielt der vi farter rundt i grissgrendte strøk.

Pärnu har mange gode spise- og drikkesteder, flotte parkanlegg og en enorm badestrand. Siste kveld, lørdag, fikk vi med oss strandvolleyball, utendørs rockekonsert og fest i det lokale samfunnshuset, før vi avsluttet med en skarping i byens yachtklubb. Eller ble det to? Det faktum at dette stedet med sine vel 43 tusen innbyggere sliter med ett kvinneoverskudd på nærmere 5 tusen, lot vi ikke gå innpå oss. Slikt får andre ta seg av.

Juris Ramba, ildsjelen bak det årlige "The Round Kurland Rally", et løp for veteranmotorsykler i Latvia, anbefalte oss hotell "Skanste" i Riga, om vi trengte overnatting på de kanter. Ikke rare etappen dit, underkant av 200 km, men vi tok det med ro langs Rigabukta, og studerte det som var. Det mest interessante var vel alle veteranbiler vi møtte. Disse var deltakere i et større rally som med jamne mellomrom arrangeres forskjellige steder rundt om i verden.



Selv om vi hadde kart som viste hvor hotellet skulle være, fikk vi problemer med å finne det. Derfor kontaktet vi en kar som sto og fylte bensin på sin Moskvitch. Han var øyeblikkelig klar til å vise veg. Men det hjalp ikke hvor mange gater han kjørte, eller hvor mange ganger han stoppet, studerte kartet og snudde det i alle retninger, hotellet fant han ikke. Fullfrustrert overlot han problemet til en taxisjåfør. Jo da, han kunne vise veg, ingen problem, 2 Lat. (ca 25 kroner.) Vi var nettopp kommet inn i landet, hadde ingen Lat, kanskje han kunne ta Euro? Reservert tok han

imot en 20 Euro seddel da vi forsikret at det var greit med Lat tilbake. Så bar det på nytt rundt i området, fram og tilbake, og til slutt inn på en byggeplass. Og der, midt i utbygningsområdet for VM i ishockey 2006 lå det. At hotellet hadde skiftet navn fra "Skanste" til "Saskaita" gjorde ikke saken enklere. Drosjesjåføren sliter nok fortsatt med at han glemte å gi oss penger tilbake. I løpet av kvelden dukket det opp 5 italienske motorsyklistere som kunne fortelle at de kom sørfra. Det var det eneste vi fikk ut av dem.

15. august 2005 fartet vi vest-, så sørover via steder som Saldus, Liepāja, inn i Litauen til Palanga



og Klaipeda. Ferget så ut på den 100 kilometer lange sandtangen Neringa, tok inn på en B&B, drevet av en hyggelig dame med to pene døtre, i den lille byen Nida. Nabdama, som også drev B&B, hadde en pen datter, så inntil vi fikk bestemt oss for bosted, følte vi oss rett og slett ettertraktet. Vi burde solgt oss dyrere.

Nida, som vi gjerne anbefaler til andre, ligger bare noen kilometer nord for grensen til den russiske enklaven Kaliningrad. Dit dro vi, forsøkte å få kjøpt et transittvisum til Polen, men nei. "Dra til Klaipeda, søk visum, vent 7 dager", var svaret vi fikk. Så spennende var det dog ikke, da var det bedre å kjøre de 500 ekstra kilometerne rundt. Litauen har nemlig noen kilometer felles grense med Polen mellom Kaliningrad og Hviterusland. Det betydde at etter en god frokost sammen med noen verdensvante amerikanere, dro vi nordover og inn på fastlandet for å finne motorvei A1 til Vilnius. D.v.s. så langt skulle vi ikke. Etter drøye 200 raske kilometer på denne firefelts vei, nesten uten trafikk, ved byen Kaunas, dreide vi sørover mot Polen.

For de som liker kupert terreng er ikke denne delen av verden den som anbefales. Derimot er det andre ting som fanger oppmerksomheten, for eksempel når et par Antonov AN-2 står parkert like ved siden av veien, får ABS-en på trauste BMW-er prøvd seg. Dette russiskbygde biplanet som første gang fikk luft under vingene i 1947 er

senere blitt sammensatt i en rekke land, sist i Colombia i 1989. Disse luftens traktorer ble i hovedsak brukt til agrikultur, men også i en rekke andre sammenhenger. Med en 1000 hesters stjernemotor, senere 1430 hesters turboprop, er disse flyene i stand til å operere der de fleste må melde pass. Ett av de mer spesielle oppdragene til et AN-2 står en russisk pilot for. I stjålet fly fløy han i mørket fra Baltikum, til bensinen tok slutt i fjæresteinene utenfor Gotland. Fyren kunne håndtere mer enn flystikken, for i følge historien fikk denne foretaksomme karen, som flykting i Sverige, barn med syv forskjellige damer.

Vi lot oss ikke distrahere av slike risikable gjerninger, vår ambisjon var å komme godt inn i Polen før mørkets frambrudd. Det klarte vi nesten. Klokken 21:45 svingte vi inn på parkeringsplassen til et motell på et lite sted ved navn Kromerowo. Det var forresten i grevens tid, mørkt var det blitt, og polsk trafikk kan være utfordrende nok i dagslys. Dessuten stengte bensin-

stasjonen like ved sine porter klokken 22:00, det var nettopp de som besørget våre sykler til dagen etter. Kanskje var vi heldige her, for i ettertid er vi av polakker på det sterkeste blitt frarådd camping og parkering utenfor bevoktet område. Dags-etappen på 550 kilometer var vi godt fornøyd med. Omveien den russiske tjenestemannen påførte oss var dermed innkjørt på en dag.



Hva skulle vi i Polen? Hurtigst mulig hjem, eller prøve å spore opp en av polakkene som plukket jordbær i Trøndelag for en del år siden? Hvordan skulle vi finne ham blant 40 millioner andre? Telefon hjem for å sette i gang en dyktig organisator, og etter kort tid fikk vi navnet "Inowroclaw" samt

et polsk telefonnummer pr SMS. Å finne slik be-
 nevning på et tettskrevet polsk kart er ingen spøk
 for norske einstøinger. Omsider klaffet det, ste-
 det befant seg drøye 2 – 300 kilometer sørøst for
 vår posisjon. Ikke spesielt langt, men polske veier
 er ikke som andre veier. Smale, sporete, hullete,
 krokete og fulle av medtrafikanter totalt uten res-
 pekt for doble sperrelinjer eller norske motorsyk-
 klister. Vi ble fortalt at noen av disse veiene ikke
 er blitt restaurert siden tyske og russiske tanks tra-
 fikkerte dem.

Byen fant vi, stoppet ved en McDonald's,
 ringte det polske nummeret, og etter en tid duk-
 ket det en blid kar opp som guidet oss de siste
 kilometerne til Zlotniki Kujawskie. Overstrøm-
 mende ble vi mottatt av mannens kone Dorota,

lometer landområde. Dette tilsvarer omtrent to
 tredjedeler av dette flate landet.

Så var det Inowroclaw, der vi blant annet ble
 avbildet sammen med en av Polens mest kjente
 generaler, Wladyslaw Eugeniusz Sikorski. En vel-
 studert kar som før sin militære karriere utdannet
 seg som vei- og bruingeniør. Han omkom ved at
 flyet hans, en B-24 Liberator, krasjet i sjøen uten-
 for Gibraltar i 1943.



Vårt Polen-besøk ble staselig avsluttet med
 deltagelse i barnegeburtsselskap i nabolaget.
 Der var nok for store og små, kaker med og uten
 fyrverkeri, grillmat i alle fasonger og drikke med
 og uten virkbart innhold. Her feirer alle alt for alle,
 for alt det er verd.

Trass i fristelser som VIP-status på et flystevne ved
 en militær helikopterbase i nærheten, måtte vi lør-
 dag 20. august forlate dette gjestfrie stedet. Ut i
 trafikk som etter våre mål er mange ganger farli-
 gere enn det vi ellers er vant til. "Kjører som om
 de har stjålet redskapen" kan være uttrykk som
 passer. Når velvoksne skurtreskere med skjære-



tre barn, husholderske og dekket middagsbord.
 Familien Sudowski stelte bra med langtkjørt nord-
 menn. Vi i dusjen, og skittentøyet i vaskemaskin.
 Aldri har våre truser blitt bedre håndtert av hen-
 givne kvinnehånd enn det de fikk dagen etter, da
 de omsorgsfullt ble strøket og brettet av familiens
 husholderske. Dagen sluttet langt på natt. Vi er-
 farte at språkbarrieren sank i takt med innholdet
 på flaskene rundt oss. Det hele overvåket av Le-
 onardo da Vincis maleri "Det siste Nattverdsmål-
 tid". Sånn er det, og skal det være, i katolske
 hjem.

Noe tung i hodet neste dag, men hva gjorde
 vel det. Nå fulgte to dager fullpakket med gjest-
 frihet. Guidet og påspandert, først Torun, en fas-
 cinerende by beliggende ved Polens lengste elv,
 Vistula. Fra sitt utspring i Beskidyfjellene nede ved
 grensen mot Slovakia renner den gjennom de
 fleste store polske byer som Kraków, Sandomierz,
 Warszawa, Plock, Wloclawek, Torun, Swiecie og
 Tczew før den når havet ved Gdansk. Hvor lang
 tid vannet bruker på disse 1047 kilometerne vites
 ikke. At denne elven er viktig skjønner vi først når
 vi vet at den drenerer ut ca 192 tusen kvadrati-

apparatet montert breier seg på smale veier, blir forbikjøringsmulighetene få.

Via vanskelige stedsnavn som Bydgoszcz, Naklo nad Notecia, Pila, Walcz og Kalisz Pomorski passerte vi grensen til Tyskland ved Szczecin. Her mintes vi en grensepassering i 1999, før vi dreide nordvest mot Neu-brandenburg og ved dagens ende havnet hos Manfred i Rosenow. Her drev han et pensjonat sammen med sin kone. Hyggelig kar som serverte oss god mat og fortjent øl etter 400 kilometer på uvante veier. Uten at vi kunne to ord av felles språk, fortalte Manfred oss engasjert om sin far, som under krigen hadde vært både i Narvik, Italia og Russland. Norge og Italia var gode land, mente han. Russland beskrev han med ho-deristing.

Veien hjem la vi om Rostock, ferge til danske Gedser på øya Storstrøm. Videre ferge fra Tårs over til Fyn, vestover E20 til Jylland hvor vi valgte motorveien E45 nordover. Siste overnatting på kontinentet denne gang ble en enkel og grei vei-kro noen kilometer sør for Aalborg. Veien hjem- over fra Danmark er beskrevet før. Denne gang valgte vi ferge fra Frederikshavn til Göteborg og enkle E6 mot Norge. Utenfor Halden skilte vi lag, og takket hverandre for nok en tur uten proble- mer. En av oss besøkte kjentfolk her nede, den andre på Hedmarken. Begge kom vi hjem i god behold tirsdag 23. august 2005.

Dermed var 5000 skadefrie kilometer unna- gjort på 18 dager gjennom ni land. Om vi skal på tur igjen? Det håper vi da inderlig!

Hjertelig hilsen Arnt og Arve (bestefedre til 7)

Kjørerute dag for dag:

August 2005.

Storås / Alvdal - Røros.

Røros - Sveig (S) - Bollnäs.

Bollnäs - Grisselhamn - Eckerö (F).

Eckerö - Långnäs - Galtby - Salo.

Salo - Helsingfors - Tallinn (EST).

Tallinn.

Tallinn - Pärnu.

Pärnu - Killingi-Nõmme - Viljandi - Türi - Pärnu.

Pärnu - Lihula - Pärnu.

Pärnu - Riga (LAT)

Riga - Saldus - Liepāja - Palanga (LIT) -

Klaipeda - Nida.

Nida - Kaunas - Suwalki (P) - Augustów -

Elk - Kromerowo.

Kromerowo - Olsztyn - Grudziadz - Torun -

Inowroclaw - Zlotniki Kujawskie.

Zlotniki Kujawskie.

Zlotniki Kujawskie.

Zlotniki Kujawskie - Bydgoszcz - Szczecin -

Neubrandenburg (D) - Rosenow.

Rosenow - Rostock - Gedser (DK) - Odense -

Vejle - Aalborg.

Aalborg - Frederikshavn - Göteborg (S) -

Halden (N) / Stange.

Halden - Storås / Stange - Alvdal.

HJEM



Ubrukt bagasje!

Skogsløpet 2006

Best ever”, hva er det? Det kan da umulig være en håndfull 6 x 50 millimeter titanskruer, som sammen med 2 stk 150 millimeter lange lasker i samme materiale, holder de tre nederste ryggvirvlene på plass i en gammel slask.



Eieren av dette skrøpelige skjelettet ønsket så inderlig å delta på årets Skogsløp med nyrestaurert BMW R5 fra 1936, men grunnet fersk montering av isenkrammet, tvang valget av lavstatus lettvekter fra Tsjekia seg fram. Status eller ei, CZ 125 Sport fra 1963, fraktet med glans nødvendig og unødvendig utstyr for en helgs camping pluss eier, de laaange milene til Mjøsas mjuke landskap. Med nedjusterte forventninger og hjelm som bare lot de godlynte låtene slippe gjennom, ble dette faktisk en av de bedre turene nedover dalen. Å bli forbigjørt av stressede medtrafikanter, bekymret minimalt. Min tur var sannsynlig bedre enn deres. Det var jo bare torsdag, så det skulle vel være mulig å nå Starum innen fredag.



Nå har det seg slik at en av de håpefulle små i årenes løp er blitt stor, og installert i Stange. Der holder han til med kone, barn, katt, biler, motorsykler og modellfly. En velbrukt BMW R61 fra 1938 med tvilsom oppvekst, mellomagring (i en elv ved Koppang), og utseende skulle være hans bidrag til årets Skogsløp. (Ja, det er den stygge gule med sort Kinesisk sidevogn.) Denne var lastet til langt over vektgrensen med tenkelig og utenkelig utrustning. Om noen har sett en UFO lignende gjenstand i området Hedemarken - Toten fredag formiddag 30. juni, så var det bare en farfar på tur med 2 av barnebarna. Ikke til seters for å gjøre seg feit, men til Starum for å håve inn premier.

Når tiltro til egen orientering er større enn kjentfolks merking av vei, kan en bare takke seg selv om en havner ut i vegarbeidsområdet, som bare på nippet er kjørbare for denne type ekvipasje. Ikke misforstå, turen var fin den, med innlagte is-, tisse- og shoppingpauser. Den voksne dama i en av Gjøviks gater skjønnte poenget hun, der hun



spontant ga uttrykk for at dette måtte da være en koselig måte fylle en generasjons kløft på. Behagelig var det også å rulle inn på området hvor vi ble møtt med en portal vi ikke har sett maken til siden målpasering på Isle of Man. Rundt denne "toten-pælen" svinset det med hjelpsomme mennesker i røde T-skjorter som velvillig tok i mot langveisfarende. Viktig infrastruktur som teltplass, doer og dusjer, ble behørig påvist. Vi tilegnet oss og Totens beste tomt! Så begynte etablering av basecamp. Nå skulle dama fra Gjøvik ha vært her. Idyllen var ikke helt i henhold til læreboka om samhold og gjensidig respekt, der farfar krabbet rundt med vond rygg i forsøk på å få gjenstridige



teltpluggen på plass i steinet jord. De søte små var mest interessert i å se hvor stort areal som gikk med om all bagasje ble spredt utover.

Nå tar det ikke all verdens tid å få disse tekstilhussene til å stå ved egen hjelp i godt vær, og alt bedret seg med pargaset under tak. Den siste bit av manglende harmoni kom på plass etter en svalende tur til den lokale kjøpmann, som fikk ekstra omsetning av is, brus og øl. Nyttige ting som brød, smør og pålegg ble også med tilbake til basen. Her lot vi bare tiden gå mens folk og sykler dukket opp. Etter hvert kom også gamlingens CZ putrende til dekket bord. Overraskende mange kom med kjøretøy på kjøretøy, og hyret seg inn under tak. Jo da, det kom hjulkjørende teltfolk også. Vi fikk trøndere på den ene siden, og ligaen fra

Hamar, Elverum og Våler på andre. Erik Ø. hadde med detaljert hilsen fra sin kamerat Laris, som prioriterte rævkrok-konkurranse på Berkåk denne helgen. Han om det.

Mange godt kjente, på nikket kjente, sett dem før kjente og noen ukjente, dukket opp. Hvor mange som var førstegangsdeltagende skulle vært snodig å vite. Har vi et rekrutterings problem? Ved daggry lørdag var drøye 150 sykler på plass. Dette må sies å være et imponerende antall, sett i lyset av at forrige års arrangement sto i fare for å bli avlyst grunnet manglende interesse. Disse totenke rødskjorter har sannelig gjort en fremragende markedsjobb.

Lørdag er løpsdag. Å legge en rute i hjertet av Norges flotteste kulturlandskap med veier på kryss og tvers må være en fornøyelse. Det eneste pro-



blemet må være å begrense seg. Luksusproblem! Løypemerking i dette virvar av veier var utført på en fenomenal måte. Det burde være umulig å kjøre seg bort. Undertegnede klarte det! Om dette var en av Skogsløpets lengste løyper, var hver meter en nytelse. Postene var også lagt til gode og vettuge områder.

Å lage konkurranser som blir rettfærdig for alle, uansett bakgrunn og alder, er ikke enkelt. Oppgave som går på lokale forhold, hvor kanskje svarene finnes i utlevert materiell, er greit. Spørsmål om poteter på Toten, med enkel poengberegning er ideelt. Når syvåringen skal konkurrere med voksne på utpekulert sykkel, identifisere fireventilstopper fra 1920 tallet eller Puch hjul med integrert clutch, blir dette råt parti. En prøvelse er det også for arrangører og deltakere når retting av oppgavene tar tid. Her må det være anledning for bedring.

Så vidt vites kom alle i mål på en eller annen måte. Glimrende middag fortært, diplomer utlevert, masse premier fordelt, før deltakerne flokket seg i større og mindre sammenslutninger på dette store området. Det er kanskje problemet med så romslig plass. Hvordan er vi forresten til å innlemme nykommerne i våre klikker, der vi "etablerte" sitter og erindrer om ting som har hendt før?

Gode dager slutter fort, noen tøyde den inn i

neste. Rasjonelt kan det ikke sies å være, når en velger å kokkelere søndagsfrokost selv. Denne kunne kjøpes langt rimeligere. Men nå er det slik at det at ofte sitter flere minner tilbake etter primus-skapt egg og bacon, enn en hotellmeny. Ikke noe feil med heimen, men oppbrudd og hjemtur er nedtur. Det må innrømmes at undertegnede valgte plass for sin CZ ved siden av god gammel NSU på Arnts pickup hjemover. Vi har forresten vært på tur før. Poden, med sine slitne og fornøyde spirer valgte Skreia og Minnesund til Stange.

Om dette var det beste Skogsløp noensinne? Det finnes heldigvis ingen målemetode for dette. At arrangørene har gjort en fremragende jobb er det ingen tvil om. At de til de grader får hjelp av vær og naturgitte forhold er nesten for godt til å være sant. Vi takker for arrangementet og gleder oss allerede til neste år!

Hilsen Vetle(7), Marianne(11), Rune(36), CZ(43), BMW(68) og Arve(???)

HJEM



Lommerusket, som kom for dagen, var av det kjente slaget ...

Bestefartrippen 2007



Så dro de igjen, bestefedrene, ikke for å finne nye land, men for å utforske videre der de slapp i nittini, Alpene.

Fortsatt er det Arnt Grø fra Storås og Arve Hoel fra Alvdal, som begge kjører rundt på BMW K1100RS'er fra tidlig nitti. Syklene får bare det nødvendige stell med oljeskift og enkel service. Eierne derimot er noe rettet på siden sist. En med skruer, den andre av skruen. Derfor var det akseptabelt velfungerende bestefedre som la i vei. Meldølen først, han skulle besøke kjente i Nederland. Alvdølen klarte årets BMW treff på Dokka, 450 greie søndagskilometer til Göteborg, før Kelfergen ble entret utpå ettermiddagen. Denne anbefales, starter kl. 19:30, transporterer deg forbi ca 500 kilometer, før du avleveres Kiel god og ut hvilt i nitiden neste morgen. (Om du selv vil.)

Mandag 6. august 2007 var møtestedet Knüllwald. Et lite sted litt sør for Kassel, ca 430 km rask vei fra Kiel. Noen hundre kilometer motorveikjøring kan være både nyttig og lærerik. Det ble innhentet ny kunnskap om hva luftespoileren på toppen av en Schuberth Concept hjelm tålte. Allerede noen kilometer før avtalt sted observerte vi hverandre på motorveien. God timing, og langt tidligere på dagen enn hva vi begge hadde trodd. Derfor ble dette lille stedet med ølutsalg og godt vær viet mer oppmerksomhet enn planlagt, før vi tørnet inn på forhåndsbestilt rom.

Nå var ikke godt øl og vær nok for oss. Så langt ned i det sørøstlige hjørne av landet som mulig skulle vi på rask måte. Derfor ble tirsdagen fylt

med drøyt 500 km motorvei. Noen mener dette er en kjedelig form for befordring. Mulig det, men på veier som bølger seg fram i mykt landskap, hvor terrenget sløvt vugger fra side til side i takt med dørske svinger, hvor sentrifugal- og tyngdekraft er i fullkommen balanse, mann, maskin og hastighet i komfortabel harmoni, litt kiling i magen ved høydeendring og kompisen liggende i perfekt formasjon, er det lett å drømme. Først når du innhenter



stabbende trailere i slakke stigninger som fyrer med illeluktende biodiesel, bringes du tilbake fra Spitfire- og Rolls Royce Merlin-drømmer, til firesylindret BMW. Over neste høydedrag tar fantasien tak igjen.

Slik fløy vi forbi Würzburg, Nürnberg, Ingolstadt og sikkert mange andre fine steder før vi rundet München til venstre, og pauset oss på en rasteplass på veien mot Salzburg. Der, i horisonten mot sør, reiste Alpene seg.

Forrige gang vi entret disse fjellene ('99) ble vi møtt med torden, likeså nå. Greit å få beskjed om hvem som bestemmer. Vi bestemte oss for å finne husrom for natten. Ved sjøen Chiemsee, fant vi stedet Übersee og "Ferienpension Biebl" med "zimmer frei", men hva hjalp vel det når vertskapet var borte. Andre gjester ga oss et telefon-

ter busskjøring og de siste 124 meterne i mes-singheis. Monumentalt anlegg med beskjeden markedsføring.



nummer, men ingen svarte på det. Vi dro på leting, inntil vi fikk en oppringing fra en engelsktalende dame som høflig ba oss komme tilbake, om det passet. Det passet, vi tilbake og fikk servert gratis venteøl, til sjølfolka kom. Trivelig sted dette www.hausbiebl.de.

Dagens middag ble inntatt på en lokale ølstue og servert av en meget salgsfremmende serveringsdame. Senere fant vi enda flere trivelige steder, som serverte gyllen drikk i store glass. Godt sted. Når vi først var på disse kanter, ville vi prøve å finne hytta til Eva og Adolf. I følge innhentede opplysninger skulle dette være ved Obersalzberg i nærheten av Berchtesgaden. Billig-GPS-en fra Prix fikk derfor 8. august, oppgaven å lede oss dit. Denne boksen med den behagelige damestemma ga oss via høyttalere i hjelmen, betydelig hjelp og støtte på hele turen, fra sin kummerlige tilværelse i tankvesken. Vi har ikke mer oppmerksomhet tilgjengelig enn hva vi trenger på kjøring, ikke til kiking på sløve LCD display i tide og utide. Dette tipset deler vi gjerne med andre. Selv om vi trosset veskedama med å stikke innom kjente steder som Reit Im Winkl og Ruhpolding først, tok hun oppgaven på alvor og ledet oss med imponerende presisjon til plassen for bussavgang til "Ørnere-det".

Kehlsteinhaus som tyskerne kaller det, ligger 1834 moh og nås normalt etter ca 750 høydeme-



Forståelig det, men bortgjemt historie blir knapt bedre. Det sies at opprinnelig eier ikke likte stedet grunnet høydeskrekk, men han var vel sjef for det, og det er lett å fornemme hvordan det var her i forgangen storhetstid. Ubetinget et av de stedene en husker å ha vært.

Ettermiddagen gikk nord og ned til Østerrike og St. Leonhard, i nærheten av Salzburg, hvor vi sjekket inn på Pension Leonharderhof. Avgjort ingen nedtur, her var nok et trivelig sted med tilgang til alt hva modne menn på reisefot måtte trenge.

Det vi trengte aller mest var å bestemme hvor turen skulle gå videre. I følge værmeldingen for 9. august burde det bli nord eller øst. Vi dro sørvest. Derfor ble det litt motorvei i retning München, over landsbygda mot Garmisch-Partenkirchen, med inspeksjon av anleggsområdet som skal bli til nye hoppbakker. Studering av lukket motorsykkelmuseum på den østerrikske grensen, innom Seefeld, og så til mer studering, nå av noen nydelige damer på en fortausrestaurant i Innsbruck. Videre til Italia og Vipiteno. Forsering av Brennerpasset var forresten en nedtur, slettes ikke så fantastisk som ryktene ville ha det til.

Som eneste gang på turen brukte vi her litt tid før laglig overnatting ble funnet. Det første hotellet som ble anbefalt fant vi ikke, det andre var for dyrt, det tredje akkurat i overkant passe. Trønderen mente det sikkert fantes ledig husrom lengre framme, østerdølen var skeptisk til det, så derfor ble det luksusovernatting hos familien Plank's www.sterzingermoos.com i italienske Vipiteno.



10. august bøyde vi vestlig over Jaufenpass (2094 moh) mot nok et St. Leonhard, italiensk denne gang. At vi innen ett kvarters kjøring hadde passert bortimot 10 gjestehus får nå være, dagen var fin den. Så fin at en avstikker nordover til passet Timmelsjoch (2495 moh) ble valgt. Godt valg. På tilbake turen ble vi var ei lita bygd, nedi en dal så trang at kirkespiret nærmest fungerte som bokmerke. Vi fant veien ned og besøkte stedet. Eneste gang dama i tankveska ikke var helt på høyden var nettopp i slike fjellside. I og med at veiene praktisk talt ligger over hverandre, hadde hun ikke god kontroll på retningen som ble kjørt. "Snu hvis mulig" var budskapet fra veska etter noen av hårnålssvingene. Vi trosset dama, selv om erfaringen sier at slikt kan straffe seg.

Dalføret utvidet seg i takt med høydereduksjonen, og innen Merano ble nådd på beskjedne 325 moh, var samarbeidet med dama på nytt i orden. Meran, som byen blir kalt på tysk, er en av Syd-Tirols største, beliggende ved elven Etsch der Vinschgau, Passier- og Etschdalen møtes. Disse romslige dalførene er fylt med kolossale frukthager, for det meste epler.

Etter en obligatorisk Cola-stans i byens sentrum, ble vestlig, senere nordlig retning valgt. Mindre steder som Schladers med sitt slott, Mals og grensen til Østerrike ble passert, før vi roet ned i Nau-



ders. Der ringte vi på døren til et hus som i følge skiltingen tok vare på farende folk. Ut kom ei dame med en fjernkontroll i hånden, og som stolt fra sin plass på trappen åpnet porten til garasjen, hvor syklene fikk tak over hodet. Vi ble tatt vare på i 3. etasje.

Passo de Stelvio med sine 2758 moh anbefales for de som ikke har vært der før. Veien dit tar av mellom Schladers og Mals.

Under kveldens kartstudie kom det for en dag at den veien vi nå kjørte, kunne føre oss hjem før avtalt tid. Avtaler skal holdes, derfor måtte ny kurs stikkes.

Ved sammenligning av kart og terreng, viste det seg at veien vi så borti lia gikk over til Sveits og St Moritz. Dit dro vi 11. august. Denne dagen ble vi rammet av turens største tekniske utfordring. En forbannelse som spesielt rammer trøndere, må ligge i området Zernez – Susch. I 1999 krysset vi samme dalføre med en kranglete R80RT, som endte med tauing fra Davos til verksted i Chur. Denne gangen besto utfordringen i skifte av baklyspære. Absolutt framgang.

St Moritz er en samling hus i åsen på nordsiden av "Lake St Moritz". En pytt av en innsjø som bruker 0,74 km² av jordens overflate. Stedets eksklusive seilerklubb bruker nesten like mye til sine klubblokaler, restaurant og grøntanlegg. Vi menget oss inn og overvar starten på en regatta bestående av en håndfull "Zoom 8" lignende båter. En sak på 8 fot med seilareal på under 5 m². I det samme startskuddet smalt, stilnet vinden. Ikke vet vi om noen enda har rundet bøyene i andre enden av tjønna. Vi dro tilbake den veien vi kom. Ikke så langt som til Susch og det mer berømte Flüelapasset, men til La Punt og over Albulapasset til Filisur.



Det vil si, før vi kom så langt ble vi var noe så spennende som tyskernes svar på de alliertes Dakota DC3 / C47. En Junkers Ju52/3m sto parkert

på "Flugplatz Engadin in Samedan". Tre motors kombinert transport- og passasjerfly som første gang fløy i 1930. Produsert i Tyskland fram til '45, senere i Frankrike til '47 og Spania til '52. Totalt ble det vist laget i underkant av fem tusen slike bølgeblikk-maskiner med syv-sylindret BMW radialmotorer. "Det Norske Luftfartselskab" brukte i en periode flottørversjon av disse, på flyruter langs norskekysten.



I nedstigningen mot Filisur lot vi oss imponere av gammel sveitsisk ingeniørkunst i form av enorme jernbaneviadukter som krysset dalføret. Senere tok vi strake vegen, via Chur til Liechtenstein og hovedstaden Vaduz. Her stakk vi innom stedets COOP forretning og kjøpte ferdigsmurte nistepakker som vi fortærte på en nærliggende rasteplass. Det var det vi rakk i fyrsteheredømmet denne gangen.

Gode og mette på samvirkemat, dro vi over til Østerrike, svingte sørøst, passerte Feldkirch og Bludenz før vi roet ned hos en trivelig kone med "Zimmer Frei" i Schruns.

Med pjanket på plass, kroppene rensket og truser vasket, var det dags for gransking av stedet, som også arrangerte konkurranse i sprangridning denne helgen. Som vanlig på denne kanten av verden skal det ikke rare arrangementene til før innholdsrike øl- og mattelt er på plass. Selv om kooperativmaten fra nabobygda fylte bra i romslige mager, var det plass til mer. Med overdose på tallerkenene og velfylte glass benket vi oss ringside for å nyte føden, og vente på hoppene. De kom ikke, stevnet var slutt for dagen.

Uten sprangerfaring ruslet vi tilbake til dama med "Zimmeret". Der satte vi oss ute i godværskvelden for å tegne inn dagens rute på oversiktskartet vi bruker å ha med. Dama dukket opp og viste tydelig interesse for vårt gjøremål. Oppildnet av oppmerksomheten, fortalte vi så godt vi kunne, på hvert vårt språk om hvor vi kom fra, hadde tenkt oss, tidligere "grandfather" tripper, osv, inn til dama avbrøt med at vi kunne "unmöglich eine Frau haben!" som kunne farte slik. Vi sa som sant



var at fruer, det hadde vi, men ikke umulige. Tvert i mot, slike som lar oss farte rundt i den tro, at vi fortsatt er i vår beste alder. Takk til dere!

Vår betatte vertinne vartet opp med solid søndagsfrokost, før hun ønsket oss god tur. For ikke å gjøre dagen alt for enkel valgte vi å kjøre om Bieler Höhe drøye 2000 moh. En vei som bare er farbar sommerhalvåret, men helårsstengt for campingvogner. I nedkjørselen mot Landeck lot vi oss enda en gang imponere over høye jernbanebroer, borger og slott i fantastisk natur. Her koblet vi oss til veien vi forlot to dager tidligere, før avstikkeren til St. Moritz. Så ble det bare kosen i finværet langs severdig rute i nordlig retning. Innom loppemarked og fortauskaféer før vi i nærheten av Landsberg engasjerte dama i tankveska for guiding til Angerlohstrasse 60, München. På denne adresse skulle det i følge våre opplysninger bo en e-mail-bekjent, Norbert Krüger.



En seriøs fyr som driver et lite verksted i utkanten av byen. Han kjører aktivt klassisk sidevognrace og har spesialisert seg på gamle motorsykler som BMW og Indian. Nyttig bekjentskap for oss som fra tid til annen er ute etter "hard to find parts". Herfra kommer ikke noe "hard to use"! (Indian-Norbert@aol.com) Han var klar over at eldre nordmenn vimset rundt i området, men hadde slettes ikke ventet dem på trappen en søndagsaften. Gjestfri som bare det spanderte han både

drikke og omvisning i verkstedet før han ledet oss til en lokal campingplass.

Her fant vi oss til rette blant tannløse og andre husløse. Greit nok sted for oss og våre telt, men anbefales ikke for de som er vant til bedre kår. Vi forlot stedet med tenna i behold mandag morgen. Betalingen føltes omtrent som ran. 23,20 Euro eks. dusj men inkludert "Wasser Gebühr" er omlag hva trivelige "zimmer-damer" forlanger for rom og frokost.

Vel ut av denne bayerske hovedstad programmerte vi GPS-dama for Passau utenom motorveier. Vellykket, vi erobret denne gamle romerske provinsbyen i Tysklands sørøstlige hjørne, tett opp mot Østerrike og Tsjekkia, i bakkant av en regnskur. Byen ved de tre elver, blå Donau, grønne Inn og sorte Ilz, blir den kalt. En sentral by i de tider elvene var trafikkårer.



Donau er en av våre lengste med sine 2860 km. Fra utspringet ved Schwarzwald i sydvest-Tyskland renner den østover til Passau, videre via hovedstedene Wien, Bratislava, Budapest og Beograd før den ender sine kilometer i Svartehavet. En elv å regne med og som fortsatt brukes.

<http://www.donauschiffahrt-wurm.de>

Vi slengte oss ned på en uterestaurant for å nyte Cola og utsikten utover den kjente elven i godværet. Donau, trodde vi, inntil vi kom hjem og sjekket med "Google Earth". Det viste seg å være Inn.

Samme det, vi dro ut av byen i nordlig retning. Ordren til dama i tankveska var å føre oss mot Rostock. Ikke korteste eller raskeste, men med minst mulig bruk av motorveier. Etter ca 85 km på gode veier i nydelig vær gjennom storslagent kulturlandskap landet vi på "Gasthof Linden" litt nord for Patersdorf. Vi falt pladask for stedet og besluttet raskt at her ville vi "i to netter være", for å

holde seg til den lokale måten å si det på. Vi anbefaler absolutt dette for de som måtte forville seg på slike kanter. Ryddig, rolig, rent, pent, billig, god mat og ikke minst en hyggelig og nydelig vertinne fanget oss. Opptur etter "Campinplatz Nord-West" i München.

Fridagen, 14. august, tok vi ikke fri. Med lette sykler dro vi på tur, til nabolandet Tsjekkia for å besøke samme sted som i 1999, til byen Plzen som den heter på tsjekkisk. Her fant vi også nå byens torg med den kjente St. Bartholomew's kirke som ble påbegynt på slutten av det 13. og sto først ferdig i begynnelsen av det 16. århundre. Nå var det også byggeaktivitet. Torget rundt dette monumentale byggverk skulle tydeligvis renoveres. Vi får tro dette går raskere.



Praha vet vi har blitt en betydelig destinasjon, som det heter på turistspråket. Så også her, derfor tok vi oss tilbake mot Tyskland for å finne et roligere spisested. En annen vei noe lengre mot nord. Her stoppet vi ved en liten kafé ved en liten landsby hvor vi bestilte litt mat av en liten dame bak en stor disk. Et par glass med cola går greit uansett hvor man er i verden, fast føde er det verre med. Vi pleier å løse dette ved selvsikkert å peke på en tilfeldig linje på menyen. Så også her, før vi verdensvant gikk ut og satte oss for spent å vente på resultatet. Om ikke lenge kom den lille dama bærende på to store fat med kylling og brød i karri-saus. Godt valg til god pris. Femti kroner for alt lar seg høre. Hva prisen var på hønene vi ble tilbudt rett før tyskergrensa, vet vi ikke. Ikke er det lett å skjønne forretningsidéen til de Østens utseende små menneskene, som forsøker å selge porselengfigurer til grensepasserende heller.

Tomhendt returnerte vi til Linden via Cham. Godt tysk øl servert av vår nydelige vertinne i per-

fekt sommervær, fullbyrdet en alle tiders dag. God investering.

Uansett hvor godt du har det, reisen fortsetter. Så etter enda en god natt og glimrende frokost, lot vi teknikken i tankveska ta kommandoen for å lede oss gjennom ukjent landskap i tidligere DDR. Farting i dette området bringer assosiasjoner til Ulf Lundell og hans "öppna landskap". Små steder vi



aldri har hørt om, bortgjemt og nesten glemt som de var i mange år, dukket fram og fortalte sin historie. Det er fortsatt spor etter gamle DDR her og der, i sjarmerende mengde. Trabantene er ikke mange, men de finnes. Vi avsluttet kjøredagen i Brachstedt noen mil nordvest for Leipzig. Her var nok en hyggelig dame med ledig rom, og spisestedet en lokal ølstue rett ved. Vi ble servert mens lokalbefolkningen stakk innom for noen øl eller snaps, som ble notert på en ølbrikke og oppbevart i bardisken. Om det er ukentlig eller månedlig avregning vet ikke vi, men noen av brikkene virket temmelig tettskrevne. Litt overrasket ble vi da en kar kom utenfra, gikk mot oss og knakket en knoke i bordet. Da han fortsatte videre på de andre bordene det satt folk ved, skjønte vi at dette rett og slett var en hilsning. Hyggelig det.

16. august rullet vi de siste kilometerne på tysk jord for denne gang. D.v.s. det så en stund dårlig ut, hadde veskeguiden lurt oss? Veien vi kjørte endte rett ut i en bred elv! Saale, en sideelv til Elben. Ingen bruer var å se, bare noen kjøretøy og en klynge eldre syklistere ved en flåte. Systemet virket på følgende måte: Fra et feste lengre oppe i elven gikk en wire til en V-stropp på flåten. Med å forskyve innfestingen av stroppen tok strømmen tak og fartøyet "skar" over elven som en oterfjøl. Enkelt og greit. Syklistene benyttet overfarten til å diskutere vår alder.

Noen minutter eldre rullet vi i land, og fortsatte



via Magdeburg, Stendal, Wittenberge, Pritzwalk, Güstrow og Rostock med ferge til danske Gedser. Raskt å nevne, men det er verdt å bruke tid på disse stedene som har flere hundre års historie å fortelle. Dette er byer fra de tider det var vanlig å omgi seg med murer og vollgraver for å holde pakket unna. Vi slapp gjennom, selv om det ryktes at våre forfedre kanskje var innom her med sine langskip, og utøvde tvilsomme forretninger. Nå mener vi å huske at folk herfra også har tatt seg til rette utenom egne grenser, så det er nok blitt balanse i regnskapet.

På dansk jord inngikk vi en telefonisk forretningsavtale med en kar i Gedser, om å låne to senger i et klasserom på en nedlagt skole. B & B sto det på skiltet, vi fant bare én, den andre var medbrakt i form av RSP fra 1975. Restbeholdningen av Euro ble etterlatt på en av sengene som takk for lånet.

17. august var fredag, og i følge usikker hukommelse skulle det i denne helgen arrangeres svensk BMW treff i Sunne. Etter å ha krysset danske ø-er, sundet mellom Helsingør – Helsingborg, og kontrollert hukommelsen ved hjelp av SMS til kjentfolk, la vi kursen inn i de svenske skoger. Ved solnedgang fant vi oss til rette i en ombygd servicehall på en bensinstasjon litt nord for Jönköping. På kvitteringen sto det motell, så da var det vel det.

Mens lørdagen enda var ung, svingte vi entusiastisk inn for å melde oss på det svenske BMW-årstreffet i Sunne. Men de hadde stengt sekretariatet og barrikadert seg inne på et hotell, for å holde årsmøte på lørdag formiddag! Langtkjorte nordmenn slo derfor opp teltene sine ved siden av andre landsmenn. Disse, som også forsøker å skyve alderdommen foran seg, hjalp oss å rydde i noe avgiftsfritt middel vi dro rundt på. Hyggelige karer, vi kan kalle dem "Carl & co".

Årsmøtet gikk over i bankett, men som de "persona non grata" vi var, ble det bare iakttagelse fra utsiden. Dette gikk vi inn for, for i løpet av ettermiddagen hadde det kommet et titalls gamle biler, i forbindelse med "Greta Molanders Minneløp". Disse måtte studeres. Det var også fest i "Folkparken", så i løpet av skumringen kom småjentene ut i "dagslys" for å vise sommerens knoppskyting.



Vi sovnet i lydmiksen av "kramgoda låtar" og campingvogn turister fra Solør og Odal.

Siste etappe på årets "tripp" gikk via Kongsvinger, hvor vi skilte lag, for så på egenhånd finne veien til henholdsvis Alvdal og Storås.

Så var ytterligere ca 6000 skadefrie motorsykelkilometer gjennom mange land lagt til våre "Bestefartripper". Hvorfor ting går bra, er ikke godt å si, men kanskje kan vi forsøke å kjøre etter

de råd som gis på skiltene forskjellige steder i Mellomeuropa. Fritt oversatt:

"GI ENGLEVAKTEN EN SJANSE".

Takk for turen, hilsen Arnt og Arve, med de 12 barnebarna.

Kjørerute dag for dag.

August 2007

03. Alvdal – Dokka
 04. Dokka
 05. Dokka – Göteborg (S)
 06. Kiel (D) – Knüllwald
 07. Knüllwald – Übersee
 08. Übersee – Reit im Winkel – Ruhpolding – Obersalzberg – Ørneredet – St. Leonard (A)
 09. St. Leonard – Garmisch-Partenkirchen (D) – Seefeld (A) – Innsbruck – Vipiteno (I)
 10. Vipiteo – San Leonardo – Timmelsjoch (D) – Merano (I) – Silandro – Nauders (A)
 11. Nauders – Zernez (CH) – StMoritz – Chur – Vaduz (FL) – Feldkirch (A) – Schruns.
 12. Schruns – Landeck – Landsberg (D) – München.
 13. München – Passau – Patersdorf - Linden.
 14. Linden – Plzen(CZ) – Cham(D) – Linden.
 15. Linden – Cham – Auma – Brachstedt.
 16. Brachstedt – Rostock – Gedser(DK).
 17. Gedser – Roskilde – Helsingør – Jönköping (S).
 18. Jönköping – Sunne.
 19. Sunne – Kongsvinger (N) – Alvdal/Storås.
- HJEM

Der regnbuen sluttet fant vi "gull" ...



Bestefartrippen 2009

Så dro de igjen, bestefedrene, ikke for å utforske nye land denne gangen heller, men for deltakelse i Juris Rambas arrangement "The Round Kurland Rally 2009". Vi er fortsatt Arnt Grø fra Storås og Arve Hoel fra Alvdal, som for denne anledning kjører hver vår BMW R5 fra 1936 - 37.



Dette historiske rallyet for motorsykler er dedikert minnet om den tyskættede pioneren Alexander Leutner født 1864 i Kurland, et distrikt rundt den latviske hovedstad Riga. Han studerte sykkelproduksjon og handel i Coventry i England, Lyon i Frankrike og i Aachen i Tyskland, og var venn av ikke ukjente Gottlieb Daimler.

Oppmøte for arrangementet var i 16-tida torsdag 16. juli ved hotell Milzkalns i nærheten av byen Tukums ca 60 km vest for Riga. For å komme dit valgte vi å "jukse litt" med å ta syklene på bil med henger de 6 - 700 kilometrene til Stockholm. Her hadde vi avtalt med driveren av Bredang Vandrarhem om parkering av denne doningen noen dager. Hit kom vi allerede tirsdag, for så å entre nattfergen til Riga onsdag ettermiddag. God tid som vi hadde valgte vi egenprodusert GPS-guidet sightseeing i Stockholms "Gamla stan" på våre til-



årskomne sykler før vi i god tid innfant oss på fergekaien. Etter hvert kom både fergen, andre faren og en hyggelig danske på gammel Matchless. Han het Tom Mortensen, kom kjørende fra Esbjerg, og var ute i samme ærend som oss. Sommernattseiling på økonomibillett over den baltiske bukta, som Østersjøen kalles på disse på kanter, byr ikke på store overraskelser, så det

var utvilte kunder av "AS Tallink Grupp" som rullet ned på latvisk jord i tropevarmen. Ifølge et rykte vi hadde hørt, skulle det være guide-hjelp å få fra "Hotel Skanste" nær fergekaien i Riga. Der hadde vi vært før, så dit dro vi for å få bekreftet ryktet, som stemte. Der var flere gamle sykler med tilsvarende førere samlet. Etter hvert dukket Juris, verten selv, opp sammen med sine medhjelpere og innleid bodyguard som fulgte oss under hele oppholdet. Turen til alpinanlegget(!) Milzkalns startet som velformet formasjon før en kort, men eksplosiv tordenskur omdannet veiene til elver, førerne til pjuskete vesener og syklene til testobjekter.

Ikke alle besto prøven der og da, så det var forunderlig at alle for egen maskin og rene i tøyet entret møtstedet innen tidsfristen. Registrering, innsjekking og fellestur til Statoil Tukums for bensinfullin rakk vi også med god margin før konserten startet kl 20:00. At en av oss med uhørt selvtilit absolutt skulle fikse noe med tenningsanlegget, som igjen resulterte i avhoppet registerkjede, kunne fort satt en stopper for denne personens videre deltakelse i rallyet. Det kunne vært fortjent, men det var to innbitte mekanikere som med enkle midler og dårlige arbeidsforhold taust og effektivt jobbet med høy puls, men lave skuldre på alvdølsens R5. Vel tilfreds tørket vi fingrene og benket oss til konserten hele ett minutt før tiden hvor fem Fergekø i Stockholm.

Nasjonaldrakt kledde damer "forførte" oss inn i latvisk folkemusikk på tilsvarende instrumenter

med sin kledelige beskjedenhet. At denne formen musikk er beregnet framført av menn er nå så, vi var alle avgjort enige om at denne versjonen var bra. Det var bevegede og ydmyke karer som prøvket sykkler, masseutskiftet oljesølt grus og finvasket fingrene i minuttene mellom konserten og velkomstmiddagen kl. 20.45.

Med frokost klokken 7:00 og rallystart en time senere var det lurt å følge rådet til Juris om å ikke tøyne kvelden inn i natten. Derfor ble det, presis etter planen, torsdag morgen sendt 34 spente deltakerne fra 9 land puljevis ut i latvisk landskap.



Gruppene var sammensatt av sykler med tilnærmet felles kapasitet, antatt kjørehastighet og hadde kjentfolk i begge ender. Et vel fungerende system. Dagens første stopp var visitt i "Durbe Palace" i Tukums, byen med russisk militær flyplass i sin nærhet og av den grunn helt lukket under sovjettiden.

Videre til "Tukums Castle Tower" og kaffe/te stopp i "Jaunmoku Pils" ved vei E22. Pils betyr enkelt og greit slott, og inngår i mange stedsnavn.

Pilsner øl betyr derfor slottøl og har sin opprinnelse fra den tsjekkiske byen Pilsen, som for øvrig skrives Plzen lokalt. Med nysvelget kaffe og fersk slottskunnskap dro vi via Kandava og Sabile til lunsj i "Ivande Manor House", nok et slott,



dette vest for Kuldiga. Ettermiddagen, eller kanskje rettere etterlunsjen, da middag er noe vi fortærte langt på kveld, tilbrakte vi med deltakelse i Kuldiga byfestival. Syklene ble under oppholdet staselig parkert og beskuet av lokalbefolkningen i parken som omkranser et av landets største naturfenomen, Ventus Rumba, en to meter høy foss! Vi lot oss ikke imponere over denne høyden, men de påstår hardnakket at dette i alle fall er Europas bredeste fossefall! Mulig det, vi var mer interessert i festivalen, og en virkelig talefør dame guidet oss "per fots" rundt om i byens severdigheter før retur til slottet for storslagen middag og konsert. Snertne damer besørget matserveringen, og to profesjonelle musikere med piano og fiolin inspirerte oss med wienerklassiske- og Broadwaysvisker. Vi nordmenn koplet dagen til natt med ettertanke og lokalt uteøl før livets første slottsovernatting. Slottsfrokost og start på arrangementets lengste dagsetappe i henhold til skjema. Juris, byttet for anledningen fra 1913 modell REX/JAP til 1926 Norton. Han fikk eventuelle etternølere opp fra madrassen ved å dra denne frieksos-raceren noen runder i slottsgården. Akustikken var upåklagelig.



Nytt slottsbesøk, "Edole Palace" denne gang, før vi entret turens vestligste punkt, Jurkalne. Her gikk vi til fots gjennom frodig furuskog til klippene ved stranden mot den baltiske bukt. Opptil 20 meters høydeforskjell er voldsomt på disse Jaunmoku pils.



kanter, men fikk ikke skandinav med høydeskrek til å ta de mange fareskiltene helt på alvor. "Så langt øyet rakk"-stranden nedenfor var imponerende og ikke minst fristende i varmen. Noen benyttet badeanledningen, sindige nordmenn gjør ikke slikt.

Turen til mot Saldus gikk via Kuldīga med inspeksjon av "Skede Manor House" på veien, slott fra 1761 med restaureringsbehov. Antakelig mye hus for pengene for de som trenger stor bolig. Så inntak av glimrende lunch på kafé Ziemeļi i Saldus før visitt på "Jaunpils Castle" oppført 1301. Her ble vi guide rundt av tidsriktig antrukket dame som viste oss alt fra kanoner til trusa si. Vel, kanskje ikke trusa hennes, men i alle fall kyskhetsbelte, som i følge dama kunne sitte fastlåst på brukeren en 5 - 6 år, som var den normale tid deres menn brukte på sine forretningsreiser. Hun fortalte også



at på denne tiden vasket folk seg en gang i året, damene i mai. Derfor var det gunstig for dem å bli gift rette etter dette, eller i det minste i løpet av juni! Vi forlot dama med en saluttt og ca 50 km kjøring til "Jelgava Palace". Bygget av Conrad von Mandern ved elvene Lielupe og Driksa i 1265 og ferdigstilt i perioden 1328-1340. Stedet ble utsatt for utallige hendelser opp gjennom årene med branner, hærværk, katastrofer og annekteringer på løpende bånd. Verdt å nevne er at Napoleons hær benyttet dette til sykehus i 1812 og at tyskerne lot det brenne ned under første verdenskrig. "Chamber of Architecture" startet restaurering i 1920, og den varte til 1961.

Vi var ventet, hundrevis av mennesker møtt fram, hver og en av oss ble klappet og tiljublet lik ved målgang i "Tour de France" langs dette mektige bygget. Etter parkering stimlet folk sammen rundt disse sjeldne individer og deres maskiner. Rar følelse, og VIP statusen hang i under innsjeking på "Hotel Jelgava" i Jelgava. Ikke dårlig der heller. Med mange opplevelser og 2 - 300 kilo-

meters kjøring den dagen var det godt med fri etter middagen klokken åtte. Den som ville kunne ta lørdagskvelden på byen, vi bestefedrene nøyde oss med spasertur ved hotellet.

Søndag morgen, samme tid, frokost syv og start åtte. Halvtimes kjøring til "Bauska Castle", med cirka en times omvisning i dette borglignende byggverket strategisk plassert i terrenget. Ifølge programmet skulle det tas et gruppebilde før avslutning i front av nok et palass. Blaserte som vi var etter siste dagers slott- og palassbesøk gikk vi utfra at dette var en trivialitet.



Der tok vi feil. "Rundale Palace" viste seg å være et eventyrlig barokkpalass bygget i det 18. århundre for hertugene av Kurland, tegnet av den ikke ukjente italienske arkitekten Francesco Bartolomeo Rastrelli, også kjent for Vinterpalasset i St. Petersburg. Med fotoseansen unnagjort fikk vi en omvisning i dette mirakel av et byggverk. Opplevelse som nok sent, eller forhåpentligvis aldri, vil slippe taket i undertegnede. Ikke bare bygningsmessig overdådighet, men også et enormt parkanlegg var som hentet ut fra fantasiverdenen.



Det var med motvilje vi slet oss ut av drømmen for å ta tak på siste etappe til avslutningsarrangementet i "Mezotne Palace" noen kilometer unna. Dette var heller ingen vanlig drengestue,



konvertering til bilist, innom IKEA for å realisere medsendt handlelapp, lang tur hjem med overnatting i campingvogn på svensk torp, ble vi effektivt tilordnet for vanlig hverdag.

Så takk for selskapet,
fra Arnt og Arve.



men mest inntrykk gjorde nok den feminine saksofonkvartetten som møtte oss på trappen med Bobby McFerrins "Don't Worry, Be Happy" og andre evergreens. Rett og slett gripende yndige var de, og det var ingen motvilje å spore blant del-



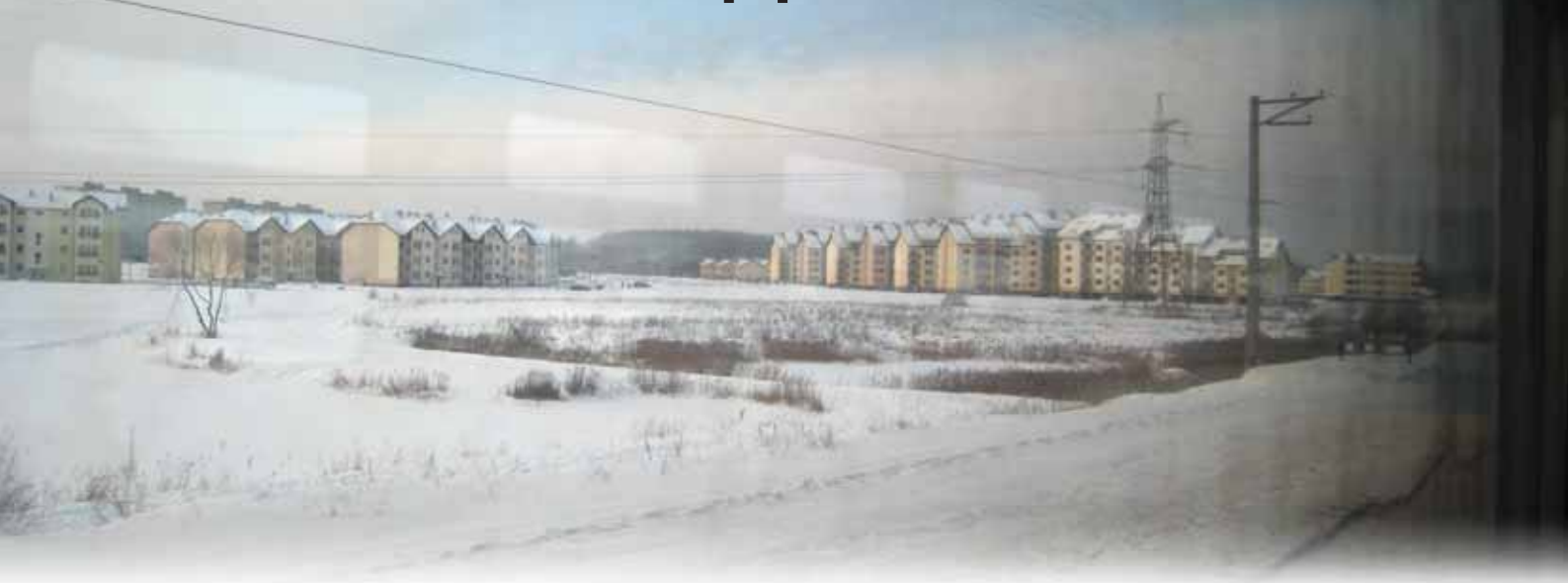
takerne når jentene gjorde tegn til å følge etter dem inn til lunch og avslutningsseremoni. Først ble vi mette, så fikk vi priser, alle ble takket, livvaktene hedret, Juris og hans team gjort ære på og yndig messingkvartett satte minnerikt punktum for arrangementet.

Som siste service ble de av oss som ønsket det, guidet tilbake til Riga og "Hotel Skanste" hvor mange av oss utlendinger hadde booket rom til dagen etter. Dette var søndag kveld, og vår ferge gikk først mandag ettermiddag. Etter nattseilingen til Stockholm med farvel og god tur til dansken,

Nærmere himmelen
kommer vi nok ikke ...



Bestefartrippen 2010



Nesten som i klassikeren "Trollmannen fra Oz" der en vill tornado kastet Dorothy og hunden Toto opp i luftet og førte de til det magiske landet Oz, var det i dette tilfelle flyselskapet "Norwegian" som tok tak i bestefedrene og førte de over sjø og land østenfor både Son og Skåne i håp om å finne trollmannen i Ogre.

Mens tollmodige koner ble pådyttet ansvar for heim og fyring midt på kaldeste vinter i manns minne, dro de på eventyrstur for å få reparert gammelt rukkell. Med syv sylindertopper, gearkassehus og andre håpløse objekter i trille-bagasjen ble vi mottatt på Riga internasjonale flyplass mandag 25. januar 2010 av trollmannen selv, Juris Ramba. Kjent for årelangt internasjonalt engasjement for veteran motorsykler, medlem av NVMC, metallurgisk innsikt, aktiv deltaker i oppbyggingen av Riga motormuseum, blant annet jobbet innen latvisk

ambulansetjeneste og som engelsklærer. (Gadd vite hvem som i sovjettida fikk lov å lære engelsk i Latvia?) Uansett hvordan han fikk det til, han hadde kunnskap og midler nok til å sikre seg sjeldne, spesielle og gode maskiner og annet egnet utstyr i den tid russerne slapp taket først på nittitallet. I tillegg kjøpte han et halvferdig bygg på en egnet eiendom av "Chamber of agriculture", som også nedla sin virksomhet i samme slengen. Her etablerte han firmaet "RAMOTO" www.ramoto.lv/?setlang=1 i egnede lokaler ved siden av å bygge, eller rettere ombygge ferdig forretningslokaler, MC-lager m/heis, toppleilighet for seg, sin advokat kone, deres yngste sønnen og mini leilighet til sin mor, som dessverre ikke fikk oppleve å flytte inn i. Men det fikk vi, som disponerte denne under oppholdet.



I verkstedet bedrev (og bodde?) et ukjent antall menn med kyndige restaureringer, deletilvirkning etc. dag og natt under oppsyn og aktiv deltakelse av Juris. Her ble "våre" deler befridd fra dårlige reparasjoner, skåret og slipt inn til friskt materiale før oppbygging ved delvis nyproduserte biter og



avansert sveising, maskinert og bearbeidet til godt som nytt. Om ikke bedre.

Bortkomne kjøleribber vokste fram, innfesting for vippearmer likeså, ventilseter og styringer fikset eller byttet, bolter dreiet og slipt, mens vi levde som bortskjemte kapitalister. Utforsket byen Ogre som hadde fått en betydelig opprusting ned hjelp av EU-midler de siste årene. Her var ingen stressede handlegater med glørete blikkfang, derimot en hovedgate som ikke var noen gate, men et parklignende område med veier og stier uten motorisert trafikk mellom baker og kolonial, kafeer og frisører, banker og advokater eller hva en by med 26 - 27000 innbyggere måtte trenge av fagfolk og samfunnsmaskineri. Frisørdama på hjørnet gjorde raske penger når Meldølen friserte frisyren.



Russertidens politistasjon var smakfullt konvertert til restauranten "Polisijas Akademija". Her forsøkte vi å gjøre opp for gjestfriheten og smakfulle frokoster med å påspandere familien Ramba en trerettens før vi dro. Dette tømte ikke reisekassen. Tre dager til endes uten andre bekymringer enn å holde de tretti kalde Celsiusgradene på usiden av bekledningen, fartet vi rundt. Verste kulde i Latvia på hundre år, og omtalt som nasjonal katastrofe.

Selv med tilbud om disponering av vertfamilieens bil, valgte vi bane. En drøy halvtimes reise til



Riga kostet 10-12 norske kroner med tog som gikk presist etter tabellen. Hit burde samferdsels-Magnhild dratt på studietur i vinterkulda. Vi forsøkte alt vi kunne for ikke legge merke til at vi framsto som to gjøker i en spurveflokk i disse åpne vognene hvor nyssgjerrigheten til de få medpassasjere var til å ta og føle på.

Denne regionen av Latvia var i Sovjettiden stort sett engasjert med, og spesialisert på, delproduksjon for "imperiets" radio- og TV fabrikker. Disse leveranser tok brått slutt. Den industri som likevel er i gang, stopper gjerne produksjonen i kalde perioder da det sjelden er økonomi til å holde lokalene oppvarmet, i følge Juris.

Den røslige konduktørdama la sin sjel i å holde oss orientert om når vi nådde Riga. Hyggelig det, men det var tross alt endestasjonen.



I motsatt ende av banestrekningen ligger Moskva, tvilsomt om vi hadde blitt med dit i ren vanvare. Riga sentralbanestasjon er etter EU-medlem-

skapets inntreden ombygget, eller rettere, innbygget i et solid kjøpesenter av vesteuropeisk modell. Kollektivtransport rett til butikken, -lurt? Her trasket vi rundt og tittet i forretninger på mange plan, men matglade som vi er, var det de mange spisesteder som imponerte mest med sine utvalg i drikker, kaker, supper og ikke minst delikate og velsmakende varmretter. Her er det bare å gi tegn på hva og hvor mye du vil ha av for eksempel pasta, forskjellige potettilberedelser, varierte kjøtteller fiskeretter, salater og lignende, så bygget de opp en rett etter din anvisning. Tallerkenen blir tom tarert på en vekt for så å bli veid og priset mellom hver påfylling, for til slutt å få den



mengde, sammensetning og pris som kunden ønsker. Smart, og prisen tippet skjellen over 25 norske kroner. En stor og mektig suppebolle kostet omtrent det halve. Trenger du øl til maten må du ut med en femmer til! Og slik gikk nå denne dagen, det vil si nesten, for trønderen investerte på slutten i "skinnhuv" til sin nyfriserte isse. Ekspeditrisa skjønnte behovet så kaldt som det var og beklaget voldsomt at hun ikke hadde flere til samme pris når østerdølen la ut om sitt års-beste på minus "treogførrfem".

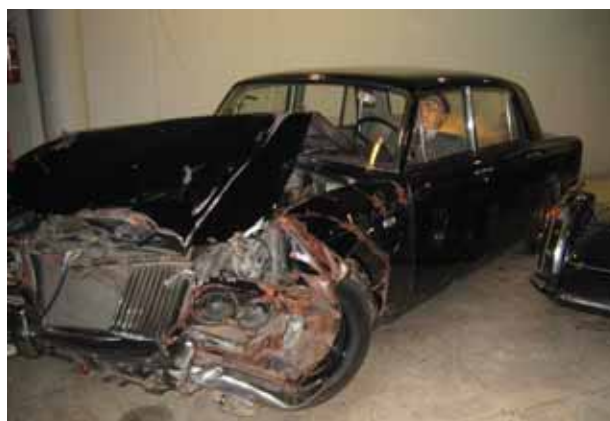
Torsdag 28. januar, vår siste hele dag i dette fjerne landet så nært, dro vi også til Riga. Nå for å bese Baltikums største kjøretøysamling i Riga Motormuseum. Dit kunne vi fra jernbanestasjonen bruke buss nummer 5 eller 15, men som de storkarene vi var ble det drosje.

Russerne, som heller ikke hadde noe lurt sted å dra ved unionens fall, samlet seg i egne områder og livnærer seg stort sett med drosjekjøring i og rundt hovedstaden. Ikke ukjent fenomen blant lite integrerte folkegrupper i andre land heller. Selv om advarslene på hvor kjeltringaktige disse kunne være, ga våre to kusker godt inntrykk. Spesielt den siste som hadde klart å holde en Mercedes



Vito i gang nesten en halv million kilometer!

Rīgas Motormuzejs, som det heter på originalspråket, er ikke stort men har et godt og variert utvalg av spesielle kjøretøy. Josef Stalins 8 tonns ZIL med 8 cm tykt glass i siderutene, som hver for seg veier 300 kg, er unik. Juris, som var med på transporten kunne fortelle at det nesten gikk galt når de kjørte denne om bord i en mindre ferge i Helsingfors for transport over til Tallinn. Her står '66 modellen Rolls Royce Silver Shadow som Leonid Brezhnev krasjet med midt i Moskva sentrum i 1970. Sjelden vare dette også.



Imponerende mange kjøretøy fra den tid rekorder skulle slettes og settes på nytt. På, to, tre eller fire hjul, med og uten fartsfremmede karoseri, hvor førerens sikkerhet ikke var høyt prioritert, men vågale menn og noen kvinner ofret det meste, ofte livet, for rekorder og heltestatus. Motorsykler vi har, eller aldri har hørt om, propeldreven hybrid for land og vann og Cezeta Scooter i feminine farger for å nevne noe. Yndige kjøretøy tilegnet damer fra den tid disse het piker, var myke, beskjedne og gode å ta på. Nå spiser de snus og kjører SUV! Vi anbefaler museet et besøk. Avskjedsmiddagen denne kvelden er beskrevet før, men hvorfor Juris virket rastløs når vi menget i oss rettene forsto vi først når sveisevarme gjenstander ble overrakt oss neste morgen. Her sto de på til jobben var gjort.



Uten å bli truet av den slemme heksen, måtte vi tilbake der vi kom fra, og som avtalt gjorde "Norwegian" den jobben. Selv om vi fikk mye bra med oss, ble det ikke helt som i eventyret hvor den hjerneløse fikk hjerne, hjerteløse hjerte og den feige løven mot. Noe av dette kunne vi trenge, så kanskje trollmannen må besøkes en gang til? Vi får ta dette opp med de gode hek-sene våre.

Uansett, takk for følget, fra Arnt og Arve.



Inntrykkene frembrakte barndomsminner ...



Veterama 2010

Så dro de gamle på tur igjen, Arnt & Arve, Grø & Hoel, til Veterama i Mannheim for å se, og kanskje kjøpe, enda eldre deler til sine prosjekter. Ikke alene denne gang, men sammen med Jawa-guru Saxegaard og Ståle junior-Grø. Den siste nærmest som støttekontakt å regne for de tilårs-komne.

To-tusen kilometer fra Grø-land til Tyskland i innleid bo-van med pit-stop i Bjæverskov-huset til



Gunner Sørensen og koselig overnatting "Landhaus Wolfskrug" ved Klein Wittensee i Schleswig-Holstein. Et sjarmerende sted med skjeve gulv, ulv i trappen og grasvekst i takrennene. En kokk som fremstilte smakfull mat så fint dandert at angrep med bestikket følte som kunstvandalisme. Selv om kjøretøysamlingen til danske Gunner var et imponerende skue, Mannheim var målet. Messen som arrangeres i begynnelsen av oktober hvert år samler 4 til 5 tusen selgere som frembyr sine varer og tjenester til publikum fra nærmest hele verden. Fra fredag formiddag til søndags ettermiddag omsettes kjøretøy, deler og annet kjøretøy-relatert utstyr i ufattelig mengde. Å ramse opp hva som frambyr er en håpløs oppgave, her er "alt" fra knuste stempler til nydelige replika sidevogner og treskjellett i byggesett fra

den tid biler ble produsert slik. Sett med "BMW-øyne", overraskende mye sykler fra 20- og 30-tall-



Rudolf mater spurvene, Arnt sjekker sin ...

et, tilsvarende lite fra perioden '55 - '69. "Wehrmacht-maskinene" BMW R12 - R75 og Zündapp KS750 er tydelig stor forretning, og kan nok kjøpes komplett i reproduserte deler. Produsenter av tanker, skjermer etc. byr frem sine produkter med kvalitetshevning år for år. Flersylindrede motorsager i gigaklassen og radiale flymotorer finnes i sortimentet. Heldige er de med begrenset bagasjekapasitet.





Det sies at dette er Europas største messe i sitt slaget, og i april hvert år arrangeres det Veterama-marked to påfølgende helger i Ludwigshafen, byen på vestsiden av elven Rhinen, bare noen kilometer unna. Dette området er noe mindre og organisert slik at første helg er det bil- og motorsykkkel-relaterte deler som omsettes, andre helg bare for motorsykler. Dette gjør det lettere å orientere/konsentrere seg om en er ute etter noe spesielt. Felles for alle messene er at de, på tross av folkemengden, klarer å holde god orden på området med overraskende rene toaletter, lite trengsel og ikke minst minimalt med søppel slengt rundt. Det siste ordnet på den måten at 2 Euro blir tilbakebetalt ved innlevering av ølglass, papp-tallerkener, tomflasker og lignende. Kanskje noe å lære? At Bernhard Øyangen dukket opp sent fredag kveld er vel ingen bombe for de som kjenner ham. For dere andre, Benna senker ikke stemningsnivået.



I fare for langtekkelig oppramsing lar vi bildene fortelle sitt og bare nevner at utflukten ble avsluttet med omvisning i Jawa-museet til Saxegaard. En imponerende samling Jawa og andre snurrepiperier i et lokale så ryddig og rent at møllen som hadde tatt seg inn mens vi var borte la seg rett på ryggen innefor døren for å dø!





Så takker vi for denne gang, kanskje blir det tur igjen, men lite sannsynlig i bobil for vår del.

Hilsen Ståle, Rudolf, Arnt og Arve

Følg oss videre på: www.bestefartrippen.com
Vi kan også nås på: arnt@bestefartrippen.com
og arve@bestefartrippen.com

Skål!



Ludwigshafen • Friedrich-Ebert-Gelände

07./08. April 2011

Auto + Motorrad (A+M)

14./15. April 2011

Motorrad (M)

