

# 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 heimen. 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 sørover 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 sørover til Malmö og senere Trelleborg var som fartsetappe 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 skjønnte 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 vaktet 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 kjørl, 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 motorsykler 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 søvnig liten 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 Seigrid 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 trafikkøy 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 høydene 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 České 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 České Budejovice inn i Østerrike til Wien hvor vi inspisererte Saint Stephen'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 kveldsdram!



Fra byen med det vanskelige navnet kjørte vi nesten rett sørover 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 inntil 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. Kløkken 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 skinnkledd 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 bevilget 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 booking-boken 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 nysmurte rundstykker. Om litt gikk jentene til sengs, og overlot til oss å slukke lysene og låse døren den kvelden. Vi var hotellets 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 kupertede 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 cross-sykler 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 Fyrsteherreområdet 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 svipptur 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 medtrafikantene på en rasteplass ved å steke flekk 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 avslø vi ikke invitasjonen til "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 skakkjørte 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 kursen 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 fergeren 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 dramatik. 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.)