

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 inngående 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 titiden, trillet i land for å debutere som venstrekjører. 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 rullet 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 avsto 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 motorsykler.

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 grønne 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 sekkepipeorkester og fargerik militær presisjon i kilt. Og ikke minst overvar vi noe så stemningsfullt som 17. mai-arrangementet 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 utforsking 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 hallen 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 soloppgang 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 nordover i retning Ramsey. Her sikret vi oss husrom hos en dame som drev B&B i et gammelt ærverdige 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 road racing 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 menge 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 Snæfell. 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 elskverdig 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 kuperte 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 Middlesborough, over noen fenomenale lyngheier 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 rakeste 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 K værndrup. 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 motorsykkelens 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

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