

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 bestefarstatus. 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-sykel 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 overløt 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 konsulentfirma, 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 ilegger 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 sutre grunn ble det da vi vel om bord i båten fikk den ene positive overraskelsen etter den andre. Først, en kald boks øl sammen med lugarnøklene, 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 prøvesitting.

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 russiske 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 skjønte



fort hva vi ville, og forklarte så godt de kunne. På latvisk. Fort skjønte de at vi ikke skjønte, 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 klister seg til det meste. Når en så møter tømmerlass på bil og henger av russisk fabrikat, skvulpene 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 driften, 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, bremset for storken, 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.

VIESBUTIS HOTEL "PARKAS"		Lietuvos 3, 5828 Klaipeda		
		Tel. 298833, 395283		
		Faks. 298992		
Sąskaita, kambario Nr.	208-2			
Svečias:	A. H. Hod, S. Treuskė			
Et Nr.	Pavadinimas	Kaina Lt ct	Doms sk	Suma Lt ct
	Privačio paslaugos			
	2001.08.13	140,-	1	140,-
	- 08.14.			
	garavimas	10,-		10,-
14 AUG 2001				
iš viso: SUNOKETA				150 Lt
A. V. Administratorius D. Jacekavicius				
PVM kodas 40068137				
Išrašymo data: 2001.08.13				

Med middag i magen, syklene innlåst, kjøreutstyret 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 hjemme fra. Til og med noe så særnorsk (trodde vi) som skjørost 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 ristet 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 terreng 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 tilbaketuren, 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



gressrabatt 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.

Rettsom 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 dinglede 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. Trafikkpolitiets 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 Rigabukta bød ikke på dramatik 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 ned på 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 hotell 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 rundt 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 motorsykkelpat 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 tjueårene, 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 servert ypperlig gryterett med ris. Og det var med utilslørt 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, sykklene 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 veien dit. Besøk på ”Sveriges Järnvägmuseum” 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 sjel! 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.