

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 Kielfergen ble entret utpå ettermiddagen. Denne anbefales, starter kl. 19:30, transporterer deg forbi ca 500 kilometer, før du avleveres Kiel

god og uthvilt 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 luftspoileren 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 dorske 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 telefonnummer, 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 ventøvl, 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 kikking 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 "Ørneredet".

Kehlsteinhaus som tyskerne kaller det, ligger 1834 moh og nås normalt etter ca 750 høydemeter busskjøring og de siste 124 meterne i messingheis. Monumentalt anlegg med beskjeden markedsføring. 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 fjellsider. 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 Colastans 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 Nauders. Der ringte vi på døren til et hus som i følge skiltingen tok vare på faren 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 rensset 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, inntil dama avbrøt med at vi kunne "unmöglich eine Frau haben!" som kunne farte slik. Vi sa som sant var at fruene, 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"! (IndianNorbert@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 Gebür" 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 karrisaus. 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 porselensfigurer til grensepasserende heller. Tomhendt returnerte vi til Linden via Cham. Godt tysk øl servert av vår nydelige vertinne i perfekt 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 glemmt 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, skjønnte 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 syklistene 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 ferger 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 barrikeret seg inne på et hotell, for å holde årsmøte på lørdag formiddag! Langtkjørte 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 iaktakelse 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 motorsykkelkilometer 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. Vipiteno – 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.