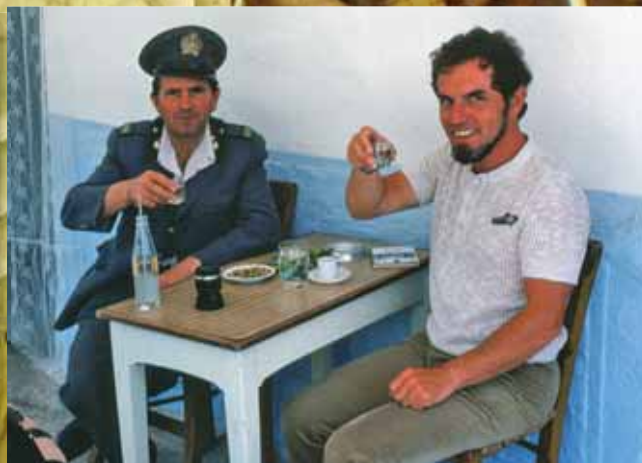


Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team, nr 5 2011





LTT:s styrelse



Foto: David Ehrenstråle och Ingela Holmgren

Styrelse

Ordförande	Stefan Malmgren	046-200 979	stefanidalby@gmail.com
Kassör	Reidar Karlsen	0418-734 000	reidar@karlsen.st
Ledamot	Pete Mace	046-201 812	pjmace@hotmail.com
Ledamot	Lars Nicklasson	046-131 119	lars.nicklasson@hotmail.com
Ledamot	Tord Andreasson	070-691 2341	tord.andreasson@glocalnet.net
Ledamot	Jan Gustavsson	046-132 736	jegustavsson@telia.com
Ledamot	Ingela Holmgren	046-132 934	iaprivat@hotmail.com

Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	040-268 613	ba69se@yahoo.se
Revisor	Gunnar Hokfeldt	046-257 919	gunnar.hokfelt@gmail.com
Revisor	Anders Holt	040-150 905	anders.tychobrahe@gmail.com
Valberedning*	Sture Lindberg	046-138 494	sture.lindberg@telia.com
Valberedning	Bengt Andersson	040-268 613	ba69se@yahoo.se

**Sammankallande*

Officiell klubbadress	c/o Reidar Karlsen, Viktorshögsvägen 28, 261 62 Glumslöv
Plusgiro	14 82 46-2
Hemsida	www.ltt.nu
ePost till hela styrelsen	styrelsen@ltt.nu
ePost till hela klubben	lund_touring_team@yahoogroups.co.uk
Anmälan till ePostlista*	lund_touring_team-subscribe@yahoogroups.co.uk

**Anmäl dig här om du också önskar få den ePost som skickas till hela klubben. Du kan närsomhelst avanmäla dig igen. Mer information finns på klubbens hemsida.*

Gnistgapet	Medlemstidning för Lund Touring Team	
Redaktör, layout "fläckvis"	David Ehrenstråle	0709-415 823
	Hyacintgatan 31, 215 26 Malmö	david.ehrenstrale@gmail.com

Redaktören spaltar upp

Tour de France – vilken visuell fest! Miljoner fransmän och andra cyklingsintresserade kantar tävlingens delsträckor och följer TV-utsändningarna.



Foto: Eurosport & David E

I mina ögon serveras vi mycket vackra bilder från ett magnifikt land. Bilder från helikoptrar som hänger över bråddjup och filmar cyklisternas färd på bergs-

vägar, som flyger extra varv runt gamla slott och andra sevärdheter. Bilder från motorcykelburna fotografer som filmar svettiga ansikten, vältränade ben, cykelhjul som viner mot asfalten, vurpor etc.

Mitt bildsinne tilltalas av skönheten i dessa bilder.

Motorcykelns smidighet och förmåga att ta sig fram utan att tränga ut cyklisterna utnyttjas verkligen i Touren. Polis, tävlingsledning & funktionärer, de olika lagen, läkare och media kör MC för att säkra loppet, assistera och dokumentera. MC:n som fordon tar sig oftast suveränt fram bland cyklisterna.

Vägarna i bergen är oändligt vackra och spännande. En MC-tur i Tourens



Foto: Gunnel Kapusta

fotspår genom Centralmassivet – det kanske vore något en sommar?

Manusstopp för nästa nummer av Gnistgapet är fredagen den 25 november. Välkommen med ditt bidrag säger jag nu å den då nyvalde redaktörens vägnar!

Glöm nu inte klubbens årsmöte tisdagen den 8 november!

David E

Kassören har ordet

Vi närmar oss vårt årsmöte och hösten står för dörren, kan det vara dax att gömma undan hojen för säsongen?

De aktiva har detta året hunnit med många saker, många måndagsturer med Lasse, jag har dock inte lyckats köra med så många gånger som jag har velat men...

Englandsresa, Kivik, Örerunt, MC Safari i Småland och Blekinge och mycket mera.

Vi hann med en mycket trevlig provning av drycker och mat på Rauhrackel.

Vi har en formidabel redaktör förr Gnistgapet som gärna ser fler skrivelser än hittills. Eftersom jag inte

är någon bra berättare eller skriftställare behöver vi material till redaktören.

Med hopp om att få träffa ännu flera medlemmar på årsmötet...

...Reidar, Kassör LTT

Måndagsturen den 4 april.



Mannen bakom 150 ut-och-körakvällar i LTT: Lars Nicklasson!

Text: Ingela Holmgren & David E. Foto: David E.

Det började i mitten av 90-talet. Umgänget på Getingevägen i den dåvarande klubblokalen övergick gradvis till det som i dag kallas ut-och-körakvällar.

Då satt några medlemmar och häckade i klubblokalen, snackade, löste världsproblemen för att ibland dra iväg på en liten tur.

– Det har blivit en vana, en tradition, för mig personligen och klubben har aldrig behövt ställa in en måndagskörning, säger Lars. Vid några enstaka tillfälle har någon annan fått gå in som min ersättare.

Det har förekommit incidenter, där vi t. ex. tappat bort en person som vi fått fiska upp under kvällens gång, men lyckligtvis har vi sluppit olyckor, personskador och ambulanser.

Det har förekommit att vädret varit så dåligt att en-

dast jag själv dykt upp. Då har jag förstås fått återvända hem.

I viss mån läggs rutterna upp spontant. Är det regnmoln över Malmö, drar jag i väg flocken åt Eslövshället i stället. Vår och höst görs turerna litet kortare eftersom mörkret faller tidigt. Jag försöker göra så få vänstersvängar som möjligt.

Jag har haft tre motorcyklar, en 125 cm³ som 16-åring, en Yamaha 500 cm³ – som jag hade under 33 säsonger – och min nu-

varande Honda CBF 600. Under ett år kommer jag upp i 300-400 mil ungefär.

Sista turen för säsongen blev historisk! Då var det dubbelt så många tjejer som killar som körde: nämligen Ingela, Inger och Lars.



Tack Lars för alla trevliga måndagsturer!

In i dimman...

... eller ut ur dimman. Beror lite på hur man ser det.

Många av deltagarna fick på morgonen treva sig fram till mötesplatsen då vägarna dit var inhöljda i tät dimma. Men tappra LTT:are låter sig inte förskräckas av detta, på många sätt vackra natursceneri, utan stävlade med bestämmdhet mot Shellmacken i metropolen Dalby.



Shellmacken i Dalby/Foto: Tord Andreasson



Pete orerar/Foto: Tord Andreasson

Prick kl 10:03 ljud Pete's sonora stämma över nejden och vi fick en genomgång av dagens ordning. Att Pete inte hade litat på vädergudarna visade sig genom att han inte hade utsett någon co-driver och därmed blev det vanlig kolonnkörning och inte den danska varianten som artikelförfattaren så gärna medverkar i. Han vågade nog inte tro att det skulle dyka upp någon deltagare alls, vis av skadan från tidigare år. Men så fel han fick!

– "Mount up" ljud över macken och strax därpå satte sig 19 MC-ekipage i rörelse söderut mot Genarp. Turen gick vidare mot Veberöd och sen tillbaka över 11:an och bort mot Bjärsjölagård.

Vad utmärker då en perfekt MC-utflykt? Runt 20 grader och näst intill vindstilla?; Fina asfalterade vägar, utan för mycket vägsador, som löper i härliga kurvor genom långa alléer och gröna "lödade

salar", dvs skogspartier, med avbrott för fina vyer över det vackra skånska landskapet?; En "Führer" som fattar att hålla lagom tempo?; Ett mål som hägrar där man kan köpa en god stekt sill med "päregröd" och lingon?



Picknick i det gröna/Foto: Hajni Maté

Tja, jag tror att ingen i gänget kunde säga annat än att samtliga variabler uppfylldes och det med råge! Och då ska man dessutom tillägga att allt

detta skedde i mycket trevligt sällskap! Nåra av oss hade bjudit in sina MC-burna vänner som utökade skaran och inalles var vi 28 knuttar och knuttinnor då många hade hängt på spättan på dagens tur. Och Pete hade sin lady Carol med. Så mycket snack blev det!

Efter dryga timmens körning blev första stoppet i en skogsglänta strax söder om Rebbetuaröd längs Andrarumsvägen med en dryg mil kvar till Degeberga. Att kaffe kan smaka så otroligt gott!? Mycket snack och lite verkstad, dvs vi "hygede os". En del slogs sig ner i solgasset i dikeskanten på den mot-

satta sidan av vägen medan andra uppskattade skuggan. Tänk att första dagen i oktober kan erbjuda ett sådant väder. Vem kunde ana det?! Motvilligt återgick vi till att köra vidare då Pete så käckt tuktade i sin för dagen och ändamålet inköpta cykeltuta .  Ett par tryck på gummiblåsan och han hade allas "attention". Inte ens en dagisgrupp hade kunnat uppföra sig mer exemplariskt...

Upp över Degeberga och sen söderut. Brösarps backar tröttnar man nog aldrig på. Det är något visst att närma sig Kivik så där lite grand från ovan, dvs norrifrån. Normalt har man en bedårande utsikt över Hanöbukten i "gluggarna" men så icke idag. Det är nu rubrikens antydning gör sig gällande igen och direkt sjönk temperaturen en sisådär fem grader. När man kom riktigt nära vattnet kunde man ana att det var nåt som skvalpade i kanten.

Äppeltavlan är numera en klassiker. Årets motiv var nog det tråkigaste genom åren. "Live" såg äppelbilden ganska intetsägende ut men bilderna efteråt visar på en inte så tokig tavla trots allt. Efter den obligatoriska sillen och moset samt en kort promenad i hamnen körde vi i egen regi ner till musteriet. Nog för att det var trångt uppe i hamnen med bilar och människor och ungar och hugar överallt. Men, jisses, vad folk det kan samlas på ett ställe som i musteriets affär. Inte så inspirerande att behöva trängas ända bort till kassan direkt innanför entrén. Köplusten uteblev för min del så det blev reträtt direkt; samma väg ut som in.



Äppeltavla i dimma/Foto: Tord Andreasson



Visst är det trevligt på våra turer/Foto: Tord Andreasson

I stort sett samtliga ekipage var med även på hemresan. Jag körde sist även nu. Turen gick bl a över Bästekille och Vallarum. Det är en mäktig känsla att framför sig se 19 LTT:are på sina frustande och välpolerade springare på ett snöre längs vägen, upp och ner över kullarna och genom svängarna.

Pete slog av på takten efter Bjärsjölagård och svängde in på Övedsklosters kyrkas parkering. Detta blev sista stop-

pet innan vi sen var för sig körde hemåt. Det var nog många som tog en extrasväng i brittsommarvärmen. Sista turen med gänget för i år.

"Never was so much owed by so many to so few" (fritt översatt: "Inte någon gång i LTTs historia har så många haft så få att tacka för så mycket") sa Winston Churchill då RAF lyckats stoppa det tyska invasionsförsöket sommaren 1940. Jag tror inte nån turledare tidigare fått så mycket rosor strödda över sig. Tror Pete hade svårt att somna den kvällen för han måste ha legat som rak som en fura i sängen så stolt som han blev. Med all rätt!

Inrapporterat för den hemlige rapportörens räkning då denne var på annat hemligt uppdrag under tiden.



Höstutflykten till Rügen

LTT:s 13:e höstutflykt till Rügen med övernattnig på hotell genomfördes i år av Bengt A, Bengt J och Lasse N.

Folk sitter i badhytter på stranden i oktober.

Bengt Johansson text & foto

Scandlines tyska färja lämnade Trelleborg fredag 30/9 kl 1245 och vi placerade oss omedelbart i restaurangen för att inta deras buffé. Kl 1800 satt vi i hotellträdgården i Binz och intog några pilsner i dagens sista solljus. Då hade vi också hunnit göra ett uppehåll vid den lokala byggmarknaden för att köpa en ny halvljuslampan till Bengt A:s BMW.

Kvällen ägnade vi på Steakhouse Balkan där vi intog ställets traditionella "Balkan Teller" med tillhörande pilsner. Balkan Teller är en enorm madatallrik, som om den vore komponerad för hungriga LTT:are, med fyra sorters kött, pommes frites och andra tillbehör.

Helgens utflyktsprogram ledde oss under lördagen

till Bunker 302 i Eichenthal inne på det forna östtyska fastlandet. Bunker 302 är en nedlagd militärförläggning som byggdes för att motstå ett atombombsanfall. Bygget inleddes 1983 och färdigställdes 1986. 1989 föll muren och anläggningen blev plötsligt överflödig och kom att stängas. I dag har allmänheten möjlighet att delta i guidade turer inne i bunkern.

Efter hotellets rikliga frukost så körde vi iväg. Bunkern har varit hemlig så dess adress fanns inte upptagen i Garmins senaste kartuppdatering. Bengt J packade således ner sin Garmin och upp sin papperskarta. När det gäller att köra efter huvud eller papperskarta så placerar man

alltid Lasse N i täten. Hans turledning kunde denna gång, av dem som körde bakom honom, uppfattas som rejält förvirrad, men det ska inte falla någon skugga över honom. Förvirringen berodde enbart på att vår papperskarta trycktes 1999 och då hade tyskarna ännu inte hunnit bygga alla sina nya fina vägar i det forna Östtyskland. Bengt A är emellertid mycket ute i naturen och räddade situationen genom att läsa av solens ställning på himmelen och någon timme senare än väntat kom vi fram till Bunker 302.

Vi körde i en solig höstdag och temperaturen var drygt 26 grader! Efter besöket i bunkern hade det blivit dags att tanka mat



Seebad Binz från långa bryggan.

med någon pilsner och vi fann för gott att leta upp ett madaställe. Det blev kanske inte den godaste maten som vi har ätit under våra LTT utflykter till Rügen, men våra slitna kroppar fick tillräckligt med energi för att åka mot Binz.

I Binz väntade hotellvärden med pilsner ute i trädgården och därefter begav vi oss till Kinakrogen, som inte är kinesisk utan vietnamesisk, för att inta våra traditionella knaperstekta ankor och ytterligare några pilsner.

Söndag 2/10 fann vi att allt som är roligt har ett slut och vi tvingades att åka hem. Det blev buffé på Scandlines svenska eftermiddagsfärja till Trelleborg och kl 1700 skildes vi åt i Trelleborg för att köra hem och parkera våra motorcyklar.

Hela resan beräknade vi att ha kostat drygt 3000 kr per person inklusive färjor (utöver att åka med Scandlines åkte vi landsvägsfärja mellan Rügen och det tyska fastlandet två gånger), hotell, mat och pilsner samt bensin. Total körsträcka under helgen blev 30-35 mil.

Louis butiker



Louis katalog för år 2011 omfattar över 1100 sidor tillbehör till motorcyklar eller motorcyklister. De säljer via postorder och via sina butiker. De senare kan av några uppfattas som motorcyklisters motsvarighet till vallfartsorten Mekka.

www.louis.de

De butiker som ligger bra till för oss finner vi i Lübeck, Kiel och Hamburg. Mina vägar har oftast gått till Kiel och först på senare tid har jag upptäckt butiken i Lübeck. Konstigt, för den ligger synnerligen väl till för bilåkande svenskar.

Kan vi kanske göra en LTT utflykt våren 2012 med våra hojar till Schleswig-Holstein och besöka någon av Louis shopar?

Bengt Johansson



12 ölintresserade LTT:are
träffades till ölprovning på
Rauhrackel fredag, den 7
oktober 2011.

*Daniela Netzer, text.
Marie Persson, foto.*

Medan vi fick ordentliga bakgrundskunskaper angående öls historia ställdes det fram fem olika sorters öl – ett i taget. Framför oss fanns det en lapp, där vi fick reda på ölets producent, alkoholhalt och typ. Vi själva kunde lägga till anteckningar angående doft, smak och omdöme. (<http://hem.passagen.se/heisy/olhistoria.html>).

Man vet inte riktigt när öl kom till men man tror att öl är den äldsta alkoholhaltiga dryck människan känner till. Det hela började när människan började gå över till att odla saker istället för att jaga. Anledningen att man började göra öl är förmodligen att man började odla den huvudsakliga råvaran, nämligen spannmål. Det tidigaste skriftliga bevis av öl, även

flera sorters öl, det har vi från sumererna vid Eufrat och Tigris. Därifrån spreds kunskapen om öl till Babylon och Egypten.

Det finns beskrivet om ett öl som kallades för Zythum, hur man tillverkar det och hur det är smaksatt. (Enbär, ingefära, kummin, saffran och andra örter).

Hos Romarna och Grekerna var drycken känd, men dom tyckte att det var något smått barbariskt och bondskt, dom tyckte att deras vin var det bästa som fanns. I Norden har man funnit rester av intorkat öl i gravkärl ifrån bronsåldern.

Marco Polo beskrev ett kinesiskt öl (Kiu) det var välkänt i Kina redan på 200- och 300-talet f.Kr.. Ölet användes som vardagsdryck och var ofta kryddat med pors, vilket i för stora

doser gav människorna ett svårt bakrus. Omkring 800-talet började man, i central Europa, använda humle i tillverkningen av öl. Innan använde man andra ingredienser för att tillsätta beska, t.ex. blommor, blad & kryddor. I Norden kom seden att tillsätta humle med klosterväsendet. Men att använda humle blev inte accepterat förrän på 1500-talet. Kommersiell bryggning började man med på 1200-talet i Tyskland och i England var öl en dryck för både rik som fattig, det hade blivit en nationaldryck. I städerna började bryggarna organisera sig i gillen, som försvarade kvalitet, marknader och rättigheter. Samtidigt ville hushållen i bondesamhället fortsätta att göra sina egna öl för husbehov. När man

på 1400-talet utvecklade underjäsning och att man framför allt började att tillsätta humle i större skala var detta en revolution. Man kunde lagra ölet vilket gav den mera arom och mer kolsyra. Förut hade vart en spontanjäst öl man hade fått fram när man bryggde öl, vilket gjorde att ölet fick olika karaktär varje gång man fick fram ett färdigt öl. Man använde is för att lagra ölen under sommaren, sådan öl började att kallas lager, vilket det fortfarande gör. Lager kommer ifrån tyskans lagern, att lagra. På 1500-talet levererade bryggeriet Budweis i nuvarande Tjeckien, öl till det kungliga böhmiska hovet. Columbus såg att Indianerna drack ett slags öl, gjort på majs och sav, när han upptäckte Amerika. När protestantismen blev vanligt, försvann klostrens omfattande kunskap om hur man bryggde öl. Andra drycker började tränga på t.ex. brännvin & kaffe. I Bayern lyckades dom nya dryckerna inte ta övertaget utan där blomstrade bryggerinäringen och under 1700-talet så började man med industriell produktion.

1516 införde den bayerska kungen Wilhelm IV Reinheitsgebot (renhetsla-

gen. Den kom till för att staten skulle få del av kakan och att kvaliteten på ölet skulle kunna garanteras. Lagen vilket fortfarande efterlevs i Tyskland, föreskrev att ölet endast skulle innehålla vatten, malt, jäst och humle.

I Sverige under 1600-talet framställdes ölet fortfarande genom överjäsning och det var ett mörkt och ganska sött öl. Sverige importerade även mycket öl, framförallt ifrån Tyskland. Engelsk Ale är ett överjäst, mörkt öl och får en såpass kraftig smak och arom att alkoholhalten oftast håller runt 4 %. Inom Ale familjen finns det ett antal underkategorier. Den vanliga mellanmörka heter ale när den tappas på flaska, bitter då den tappas på fat. Under 1800-talet etablerades flera svenska bryggerier med bayerska bryggare med sitt underjästa öl. Det underjästa ölet som hade tillverkats i Bayern sen 1400-talet, vilket gjorde stor succé i Sverige. Tidigare hade endast överjäst öl tillverkats i Sverige. Fördelen med det underjästa lagerölet var att hållbarheten förbättrades och att ölet var mindre sött. Bästa sättet att servera öl är svalt men inte kallt och med ett rejält skum. Efter

ungefär en timme hade vi möjlighet att prova på detta och beställningen var sedan efter ens behag: tre mörka lager, två veteöl och sju ljusa lager. Lagom efter historietimmen var också maten klart och även det kan vi varmast rekommendera. Kanske är det tur att vi den närmaste tiden har för att prova oss genom Rauhrakels karta.

Läsarbilder

Redaktionen fick några bilder av Janos Grönhed, tagna under MC-safarin i somras.



Överst: litet av ett "möte i monsunen" med ett par äkta hästkrafter. Nederst: Lars Nicklassons Honda sedan den backats på av en bilist.



74:an, 75:an, 76:an eller tre gubbar i ett gathörn

Där i gathörnet stod den. Uppbalanserad av en knutte i öppen svart hjälm, svart gammaldags skinnjacka, blåjeans, svarta boots. Denna klassiska mundering bröts av ovala solglasögon med guldgul reflekterande blank yta,



omöjliga att se ige-

nom utifrån. Djärvt kastade jag mig över knutten med orden ”sån har jag haft” och pekade på BMW-boxern han satt på. En boxer som inte var i bästa polerade skick. Knutten tittade och replikerade ”det är du med K100:an”. ”Vi träffades här borta för nåt år sedan då jag putsade på retrobumsen” Nu är det alltså på sin plats att kort presentera detta tidigare ögonblick. Denna vackra men annorlunda BMW mötte jag på en trottoar nära mitt tjäll. Knutten som nu satt framför mig presenterade då en riktigt sen BMW med boxermotor. Trots det som hämtad från mitten av 1970-talet med rundade ventilkåpor.

Jag tror dessa byttes mot kantigt fasade kåpor 1977. I övrigt var det en häftigt moderniserad skapelse med byggår 1999. Ni gamla bumseåkare känner igen er, men ändå inte. Se fotot så hajar ni.

Tillbaka till gathörnet och ”det är du med K100:an”. Jag förklarade att den försvann för ett år sedan och bytts mot en leksak för de kurviga asfältvägarna.

Knutten: ”Detta är en 74:a. 99:an har jag sålt. Ville ha en lite mer basic cykel. Den behöver lite uppfräschning men fungerar”.

Jag: ”Min var en 76:a. Den hade gått 14 tusen då jag sålde den. Hade faktiskt honat den en gång så den var tät. Kanske bytt någon vippa. Havererat urkopplingslager innanför gränsen i Frankrike”.

Min berättelse löpte in på det lättade svänghjulet jag köpte av en trimmare i Motala. Det snabbade upp växlingarna tyckte jag.

Andra berättelser bytte plats i gathörnet, exempelvis att min 76:a nu fanns i Linköping.

Då kommer en lång pekpinnesmal man fram och hoppar in i sammanhanget. ”Jag har haft en från 1975”.

Lyckan var fullständig. Där stod vi med en livs levande 74:a. 75:an och 76:an fungerade som minneskort.

75:an: ”Tänk att BMW var först med låsningsfria bromsar fram”.

76:ans inlägg: ”I slutet på Knutstorpsrakan då jag med enkelskiva låg på full broms kunde en japansk riskokare fortfarande ligga på full gas. En del köpte ett extra motsatt gaffelben för att montera en extra skiva”.

74:an: ”Det finns inga sådana ben att köpa längre”.

75:an: ”Nålarna i vipporna föll ur så jag fick byta. Tur att de inte matades ner i vevhuset”.

74:an: Jag vill åt en extra motor för att skruva isär och lära mig”.

Tiden gick och plötsligt insåg jag att hustrun ett bra tag haft kvällsmaten klar. Taskigt läge.

76:an dröp av. Hur länge 74:an och 75:an bytte intryck och minnen vet jag inte. Någon dag möter jag dem nog igen för fortsatt MC-bollande.

*Håkan Rosborg
Helsingborg*

KRETA – en ö i Medelhavet i början på juni år 1981



Werner Wegst text & foto

**Decenniet som blev intensivt vad gäller resor var 1970-talet
men frågan är om inte 1980-talet var ändå häftigare.
En vackrare och mera historiskt belastad ö än Kreta får man leta efter.
En levande historiebok vad gäller geografi, geologi
och inte minst historia och kulturhistoria.**

I varje fall lockade mig värmen, badet och alla de fantastiska palatserna och att få uppleva dom på nära håll alldeles i min egen takt. Reste dit ner själv eftersom jag inte hade större problem att lära känna folk på mitt eget sätt. Utan att behaga andra men framför allt för att lägga upp dagarna så det passade min idéer och förväntningar. I början på juni 1982 startade resan och nyfikenheten växte med att målet kom allt närmare.

Boeing 727, Heraklion och sen med buss till Retimnon och snabb inkvartering på hotell Jona. En eventuell rumskamrat kom, besiktigade rummet, skakade på knoppen och försvann. Jag hade plötsligt lägenheten för mig själv vilket gjorde hela vistelsen ändå mera spännande och bättre.

Hur mår en ö som har fungerat som länken mellan Afrika, Asien och Mellanöstern till Europa? Jo tack,

rätt bra om jag får gissa efter en slarvig snabbtitt. Inte behöver man vara särskilt observant för att upptäcka spår av en minoisk >mykensk> och dorisk kultur fram till den klassiska tiden. Hur är det med de arabiska, turkiska inslagen och inte minst vad hände under andra världskriget när tyskarna ockuperade ön medan motståndsgrupperna började organisera sig för att försvara sitt land och sin ö? ”Änkornas by” är resul-

tatet av just den senaste ockupation av tyska trupper, en för befolkningen ytterst svår period och bergsbyn lockade min nyfikenhet att strosa omkring däruppe under en bussresa. En händelse därifrån satte sig fast för gott i mitt minne.

Allt det här var tämligen ointressant, trots allt. I varje fall just nu efter flygresan och värmen i bussen när jag bara längtade ner till vattnet, till ett första dopp. Och så blev det!

Efter den första kvällen med mat, småprat och umgänge med några från resesällskapet började jag upptäcka härliga lokala profiler. Äkta, inhemska, brunbrända kretensare med fårade ansikten som jag under någon vecka träffat på en mysig taverna ,med en välgörande blandning av greker och turister, kanske rent av ett ställe där den arbetande fasta befolkningen tog sig en kaffe eller något annat att svalka sig med efter jobbet. Vi hälsade och skålade, började att småprata under trevliga former. De var lätt att hitta nere i gamla hamnen med sina små, smala gränder och mysiga tavernor. Luften fylldes av intensiva dofter från tran, saltvatten, kryddor, stekt fisk och den och

Textilkonst: motsånds män under ockupationen.



*Telefonväxeln i Nikolaos.
Bakelit och petmoj med lås.*

den vassa doften av köttiga grillspettsrätter, uppbländad av ett sorl och skratt från alla ställen. Vi hittade "vårt" ställe. Eftersom våra pigga kretensare båda spelade och dansade för oss en bra stund så frågade en av dessa gäster och folkdansare om vi inte kunde sjunga eller visa en väldig typisk dans för dem, någonting ur den nordiska kulturtraditionen? Här kunde man lära sig några "zorbiska" danssteg, lyssna på gitarr och sång. Men nu var det



Papadopoulos?

vår tur att bjuda igen. Häpp! Det var ju så lätt att få danskar, svenskar, finnar

och islänningar under ett tak? En sång som alla något så när kände till? Därtill några äkta skåningar och Göteborgare. Starten var aningen mödosam men snart lyfte det riktigt bra och några sånglärkor blev varma i kläderna. Jag hängde på. Vi hade kommit genom nålsögat och de kretensiska herrarna fick hämtas av sina fruar, inte helt utan protester, diskussioner och ytterligare ett glas vin. Vi hade bildat en kulturell front och lyckades åstadkomma något som väckte deras intresse. Ljuvligt!

Zeus, just den ja, förälskade sig i den vackra Europa, dotter till kung Agenor av Fenicien. I gestalt av en snövit tjur med stort hudveck på halsen och små horn som liknade ädelstenar bortförde Zeus Europa till Kreta. På Stranden nära Matala förförde han Europa och de fick tre söner: Minos, Rhadamanthys och Sarpedon. Minos blev kung över Kreta och Knossos som säte. Därav den minoiska epoken. Rhadamenthys residerade Phaistos (Festos) medan Sarpedon slog sig ner på Palatset i Malia.

Den berättelsen tror jag på och framför allt skulle jag ta reda på stranden vid Matala. Här fanns möjligen



Resrutten.

Gileran omgiven av bouganvilla i det kraftigaste lila artikelförfattaren sett.



nyckeln till extravaganser och erotiska äventyr! Där fanns kanske något förtrollat väsen över till mig? Fanns här nyckeln till Kreta? Jag vet inte. Det enda jag visste var att söka upp några av de platser som var betydelsefulla för Kreta och varför inte för mig själv?

På turistkontoret fick jag ett riktigt skratt när jag frågade efter en bra cykel att nå någon sida på ön och utforska kusten i min långsamma takt. Som svar fick jag en karta där jag skulle orientera mig och kolla avstånden mellan orterna

upp till de höga bergen och stränderna. Jag insåg, gick hem och på kvällen hade jag hyrt en 125 cm³ Gileran i bra skick, fulltankad och servad stod den sen på hotellets baksida, gömd, och redo att startas tidigt på morgonen. Klockan var 5.30 när jag hade klätt mig lagom för en utflykt, fotoväskan på pakethållaren men utan att fått en riktig frukost ledde jag ut Gileran, en bit nedanför hotellet för att inte väcka någon av gästerna. Skåningarnas hotellfönster lyste och den breda dialekten hördes.



På med hjälmen och glasögonen, öppna bensinkranen, ett lätt knyck på kicken när de 12,5 hk började puttra igång. Jag kände mig som "Lawrence av Arabien" när han kickade igång en av de många Brough Superior som han ägde. HEJA KRETA HÄR KOMMER JAG!

Snabbt iväg på stora vägen till Heraklion. Jag log bakom hjälmen, mådde som en kung själv och försökte nå uppstigningen till berget innan morgontrafiken kom igång. Dock blev det tjockt med dieselavgaser runt huvudstaden. Sen hittade jag vägen upp i bergen. Kung Werner på Gilera.

Skulle dörrarna öppnas för mig? Stannade på det första kafeét och undrade om kaffe och någon macka. Bläddrade i lilla lexikonet och pekade. Fick tillbaks ett leende och en stor kanna kaffe med två bautastora "honungsmackor" av kretensisk typ. Hur kunde dom veta? Hur visste dom att jag rentav älskar honungsmackor. Var det ett tecken på att förtrollningen hade börjat? Jag satt som förste gäst på verandan och såg hur solen sakta gick upp bakom bergen. Gileran inom blickfång. Vilken lyckokänsla. Och honungsmackor! Hade någon ringt?

En kick och ekipaget var på väg upp till den omtalade Lasithiplatån med 10 000 vindmøllor (nåja - kanske några färre) som var ett verk av venetiansk ingenjörskonst. Dessutom föddes Zeus i Dictaion Andron! Trafiken var gles och serpentinerna krävde min uppmärksamhet. På båda sidor av vägen växte murar av bouganvilla med det kraftigaste lila jag sett. På något vis kände jag mig välkommen som en prins. Vi klättrade högre och högre, och nu började man vända blicken nedåt igen. Upp till Agarathos Episcopi var vägen asfalterad och lätt-

körd. Satt mest och njöt av kurvorna och utsikten, någon av Zeus tjänare höll i styret. Högplatån fanns inom räckhåll. Marken blev torrare och torrare. Nu begrep jag varför ingenjörerna behövde väderkvarnar som ingenting annat var än pumpar som gick på vind och försörjde platån med vatten! Till potatis, frukt och spannmål Dessförinnan kunde man bli bekant med Eileithyagrottan, Potamis – klostret och några bysantinska kyrkor. Asfaltvägarna tar plötsligt slut och i sol-dränkt landskap lägger jag in några stopp med kaffe, vatten och salta jordnötter på enkla ställen nära vägen. Jag klättrar sakta upp på sämre vägar, genom rätt små men mysiga byar. Vid ett stopp lägger jag märke till en gendarm(uniform



Resterna av en vindmölla



En härlig vy och lättnad.



Rödfärgad jord.

och respektingivande huvudbonad) eller skattmas vad han nu var. Intresserad på håll såg och hörde jag hans dividerande med några rätt upprörde kvinnor. Med svängande armar och pekande hit och dit gav man eftertryck åt orden som välldes fram i kaskader. Situationen höll på att bli ohållbar. Jag tog lite mera kaffe och koncentrerat deltog jag i skådespelet. Den grekiska miniteatern följde jag på bästa åskådarplatsen. Fler kvinnor kom till undsättning och omringade den numera en smula retirande statstjänaren. Hans armar räckte inte till längre och när jag var på väg till Gileran så ropar han något åt mig, pekade med armen uppåt och avslutade sin batalj med den symptomatiska axelryckningen ("jag



jag kan inte rå för det eller ingen aning”, gör bara mitt jobb!). Jag borde inte ha nickat med huvudet för att inom någon sekund satt statstjänaren bak på Gileran och antydde med en knuff i sidan på mig att jag kunde sätta fart uppåt. Han gestikulerade hela tiden och jag hade inget annat val än att bara nicka. Nu var det bara 6 hästar per skalle och Gileran plågades i ettans växel på dammiga vägar uppåt. Efter 20 minuter, vid nästa by fick jag en kort signal till i sidan. Det var dags att stanna i den byn. Tog av hjälmen och han presenterade sig – allt på ett språk vars alfabet börjar med alfa och slutar med omega. Knepigt. Trots mitt svarta hår begrep nu även han att jag var en vanlig turist som hade förlupit sig hit upp, och dessutom med en inhemsk registrerad motorcykel. Han drog iväg mig till nästa uteservering

för att bjuda på något att dricka. Och så blev det kaffe, vatten, några oliver och en rackebajsare. Ouzo eller liknade. Tja – här gällde det att spela på landets regler. Ta den! Så skedde också. Efter nummer två (Gendarmen förklarade att man aldrig drack en ”enda stackare” och konventionen krävde en till. Lydigt tog jag den med, och fyllde på med lite bröd och några oliver. Inte mycket i magen en förmiddag i hettan som idag. Vi tog några foton på oss, han gick i väg för att inviga närmaste ravin och samtidigt kolla in nästa husets offer för att göra sig beredd för en ny omgång, nytankad och -lättad. Det var just i posen, den sista sekvensen av krigaren jag uppfattade innan jag satte mig på Gileran igen och passerade några hus där 5-6 kvinnor började ana oråd, gaddade sig samman och väntade. Skattmasen skulle

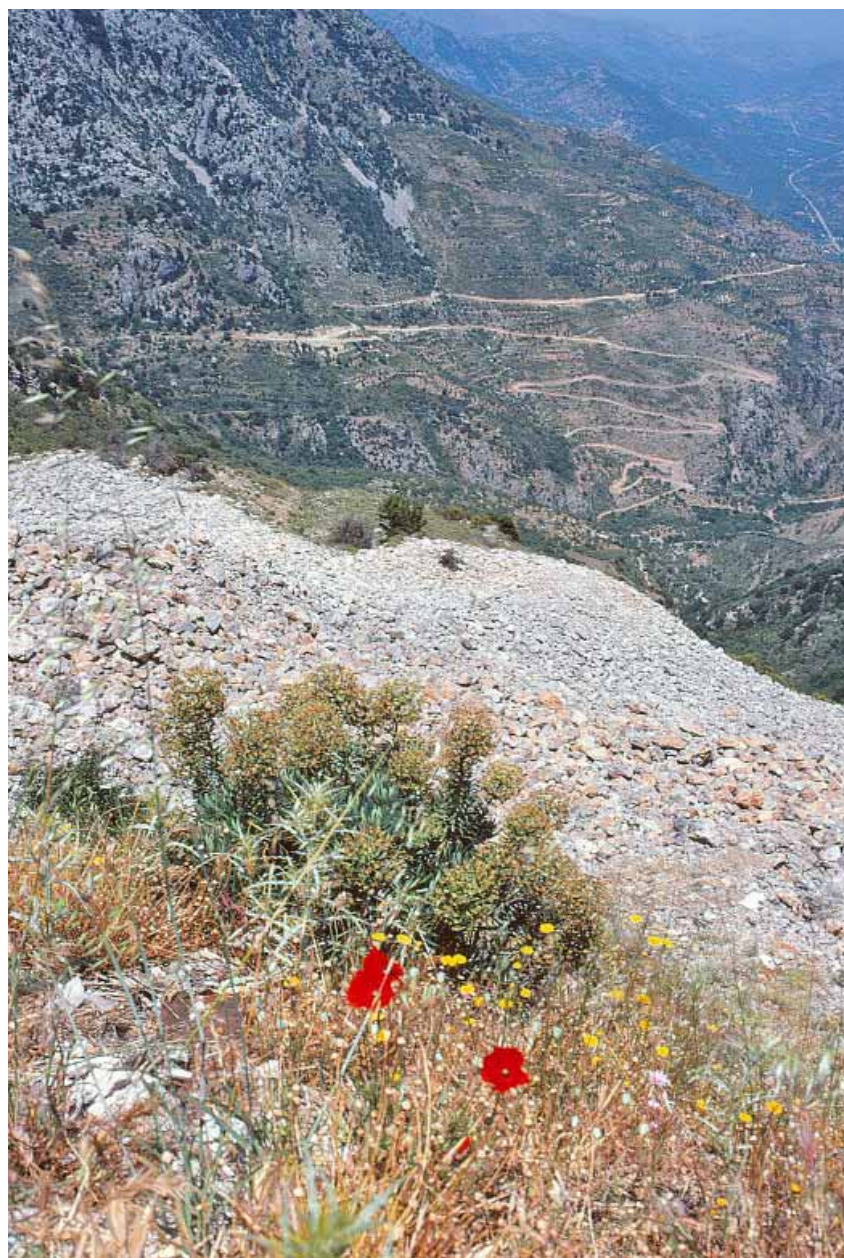
skulle inte få det lättare här heller tänkte jag när jag lämnade byn för att ta de sista hundra meterna till kanten av platån. Äntligen !

Själva ”infarten” till platån var märkligt smal för att sen öppna vidderna så långt ögat kunde se. Här fanns de i diset, tusentals vindmøllor i olika faser i livet. En del bastanta, renoverade fotoobjekt, runtomkring i mer eller mindre fungerande skick, många var stendöda. De som fortfarande fyllde sin uppgift var små, relativt enkla vindflöjlar på en simpel järnrörskonstruktion. En märklig syn som ögonen fick vänja sig vid.



Under den brännheta solen var långa vandringar besvärliga. Endast några åsnor fastjuddrade vid en påle och med koll av någon gumma med de typiska men kanske rent av inte särskilt ändamålsenliga svarta kläderna – en kulturhistorisk eftergift som de unga möjligen har andra uppfattningar om ifall någon till äventyrs har bondeyrket för ögonen. Just denna kvinna hade en

ganska enahanda uppgift att vakta djuren och möjligen ha koll på att pumparna spenderade de allt avgörande livsmedlet: VATTNET. Möjligen hade kvinnans förfädrar kommit från en helt annan kultur och språkgrupp. Varför inte från de konstnärligt mycket vitala minoiska eller mykenska kulturerna som blev ordentligt nedgjorde av en militärmakt som dorerna som dessutom då förskaffade sig de bästa posterna i jämförelse med grekerna. Den strama organisationen var inte bara av ondo utan resulterade i städerna Latos, Dreros, Karfi och Prinias för att nämna några. Dock redan 400 f.Kr. hanterade dorerna hur man använde järnet till praktiska föremål. Sen fick romarna smaka på konkurrensen från Bysans som efter hårda strider införlivade ön till sitt redan stora rike. Under ett av de många korstågen (livligt påhejad av föregångarna till den numera” tyska schäferhunden” (I Italien används den benämningen då och då!) Bennedictus den 16 de från Rom, ödelades Jerusalem för x-te gången i ordningen och vips så rev en arabledare åt sig ön och sålde den till venetianerna som under 1200- till 1600-



talet intar en ekonomisk särställning vars makt just berodde på fjärrhandeln ur vilken en ny ekonomisk stormakt och ett nytt banksystem växte fram på Tosco-Emiliano i norra Italien. Just den perioden är intressant, inte bara för att Candia (Chania) plötsligt omvandlas till huvudstad utan mera för att perioden präglas visserligen av skat-

tepalagor men framför allt av en ovanlig ekonomisk och kulturell blomstrings-tid. Konsten får en prioritet som sällan före eller efter. Hamnen i Rethimnon är venetiansk och träverandorna framför husen vittnar även de om perioden. De jålade fönsterluckor som tillåter vinden att fläkta men utestänger solljuset. Smart!

Men säg den lyckan som består för evigt, turkarna står igen framför portarna och knackar. Men först efter en 20-årig belägring ger sig invånarna och bjuder på en frän matsedel där omvändelse till islam bara var förrätten på en femrätters meny. Trots att befolkningen flyr undan i bergen och så småningom går till motattack så är utsikterna dystra. Inte ens med stöd av Venedig lyckades man med den bedriften. Större pålagor men även tydliga inslag av en ny kultur. Moskeér byggs i ett större antal på hela ön. Tiden under 1800-talet blir även den turbulent innan efter många förhandlingar de dåvarande stormakterna tvingar turkarna att lämna ön. En regelrätt befolkningsutväxling sker, 11 000 turkar lämnar ön under protester och 17 000 greker fyller snabbt upp luckorna och mer än det. Under andra världskriget blir det strid mellan de allierade och tyskarna med bisarra inslag som inte alla i befolkningen har glömt. "Änkor-nas by" är ett resultat av ockupationen. Dock är det en annan historia.

Någonstans efter platån med alla odlingar av brytbönor och potatis så blir

vägen smal och kurvig igen – en stickig och främmande lukt dra sig in i näsborrarna. På en höj har man just det sinnet gratis på köpet ifall man inte som idag är "helkapslat". Serpentinerna leder in i en skog och där har vi det. Jag stänger av höjen, går närmare och klämmer fram: Kali mera. Går närmre och ser tre kolmilor i olika byggfaser. Scenen som tagen ur en instruktionsfilm på hur man tillverkar träkol. Som en avledande manöver får en av kolnarna ett objektiv i näven att skratta till och leka med, och jag får avslappnade ansikten på fotona. Startar igen för att nå en speciell kuststad: Aghios Nikolaos där turisterna, lyxkryssare, fiskebåtar och finare ställen avlöser va-

randra. Den uppskattade Volusmenisjön har numera fått en kanalförbindelse med havet. En trivsamt stad på så där 10 000 invånare fungerar samtidigt som regionens huvudstad i Lassithi. Här är det dags att äta lite lättare mat och fylla upp vätskenivån, denna gången med citrontvatten.

Solens intensiva hetta hade avtagit och gjort eftermiddagen till idealiskt MC-väder och tvåtaktaren fick snurra på igen! Längs kusten ner till Pachia Ammos, buktens sydligaste punkt. Min just upplevda drömutflykt hade tagit slut.

Werner Wegst, som i en städning av sin nästan hemliga och bortglömda skrubb hittat några anteckningar.



Turkiet in i Bulgarien. Vägen i Turkiet hade två filer åt vardera hållet, slätt och fint. Direkt efter gränskontrollen i Bulgarien var det en smal väg med knappt plats för möte och en vägkvalitet som omöjliggjorde hastigheter över 30 km/h. Som tur var, varade dessa vägar endast några mil... Nån vägsträcka med riktigt dåliga vägar med potthål eller dylikt hittade vi inte. Ungern hade de i särklass bästa vägarna. Släta som ett salsgolv. En fröjd att köra på!



Ett vägval man sällan ställs inför.

– ”Japaner, japaner, överallt japaner” rapporterade Sven Jerring vid de olympiska spelen i Berlin, 1936. – ”Vägarbeten, vägarbeten, överallt vägarbeten” skulle jag vilja säga! Sommar och sol innebär tyvärr oxå många vägarbeten. Och vägarbeten var vad vi såg i parti och minut! Överallt!

Och som lök på laxen fanns det många gånger skyltar och hastighetsnedsättningar men inget vägarbete!? Intressant var omledningsskyltningen. Det fanns en skylt som pekade åt höger eller vänster och så körde vi ditåt. Och sen körde vi och vi körde och vi körde och inte dök det upp nån mer skylt, inte. Det gäller ha god fantasi för att hitta rätt igen.



Vägarbete, vägarbete, överallt vägarbete...

EU är en fantastisk företeelse när man kör genom många länder, dock är inte Serbien och Turkiet medlemmar. Numera är kurat kusligt tomma vid gränsovergångarna. De bara står där som relikter från forna tiders kontrollhysteri. Dock kan det förekomma att man har kontroll på att du betalt vägskatt. Vägskattesystemen är rätt krångliga då taxorna skiljer sig åt länderna emellan. I de flesta fall slipper

man som motorcyklist betala nån vägskatt men se upp! Kolla noga så du inte åker dit. Kan bli dyr efterräkning. Synd att inte valutasamarbetet har slagit lika väl ut som gränsovergångarna, dvs det är jobbigt att behöva byta plånbok varenda gång man kör in i ett nytt land. Språket är det inte så mycket att göra åt men ett gott tips är att du studera det kyrilliska alfabetet innan du åker till dessa länder. Eller ha med en översättningstabell så du kan läsa vägskyltar och annat. I många fall finns dock skyltarna med både kyrilliska och latinska bokstäver. Det är oftast mycket uppskattat om man kan säga nån artighetsfras på landets språk, t ex ”Hej” eller ”Tack”. Man kan inte räkna med att folk i allmänhet kan engelska eller tyska.



Turkiska är hur lätt som helst...

En lustig liten episod hände då vi körde längs medelhavskusten. Långt fram såg jag att det fanns nåt på vägen. Då vi kom närmre upptäckte vi att det var en sköldpadda! Det är minsann inte var dag man måste väja för en sköldpadda på vägen! Mycket exotiskt!



Inte var dag man väjer för en sköldpadda!

Poliserna och trafiken

– ”Poliser, poliser, överallt poliser”! Redan i Polen uppenbarade sig dessa lagens representanter tronande med sina laserinstrument. Och det fortsatte hela vägen runt på resan förutom då vi kom till Tjeckien och resten av vägen hem. Typiskt stod de på pass vid infarten till ett samhälle. Utom vid ett tillfälle då de även stod mitt ute i ödebygden i Turkiet. Vem kunde ana det?! Hur det gick? Det får den intel-

ligente läsaren själv räkna ut... Men det blev inte sååå dyrt...

Man har hört många historier om hur man ska hantera lagens långa arm i de forna öststaterna. Glöm allt du hört! Förutom att det kanske fortfarande fungerar i vissa delar av Ukraina och kanske nåt annat östligt beläget land. Men i de länder vi passerade igenom hade det inte varit lämpligt att lämna över pass, körkort, registreringsbevis och det gröna kortet till lagens företrädare tillsammans med en dollarsedel i nån av de högre valörerna. Förmodligen åker du dit ordentligt för försök till mutbrott. Det är bättre att gilla läget och ta böterna. Numera får du kvitto på pengarna eller rent av ett inbetalningskort. Kontant utan kvitto förekommer inte i de länder vi körde i. Detta råkade vi dock ut för i Ukraina 2008 men det är en helt annan historia. Då kunde vi tom pruta ner böterna – från 600 \$ US till motsvarande SEK 100:-, inte helt fel... Men så var det oxå fredag eftermiddag. Nej, vi fick inget kvitto...

Det finns alldeles för många bilar och alldeles för trånga vägar skulle man gott kunna sammanfatta

trafikläget vi har upplevt. Framförallt runt de stora städerna är det milslånga stillastående köer i rusningstider. Som motorcyklist har man en vana att använda utrymmet mellan filerna alternativt vägrenen för att passera köerna. I den värme vi hade var det helt enkelt ett överlevnads-sätt då det var fruktansvärt varmt och svettigt att stå stilla. Det fungerade för det mesta bra. Vi blev oftast framsläppta av hjälpsamma bilister.

Vi träffade på en annan Guldvinge-ägare i Turkiet. Mycket vänlig kille som lämnade sitt visitkort och uppmanade oss ringa om vi fick problem. Generöst! Han berättade att motorcyklister inte var så väl sedda i Turkiet. Det kunde vi faktiskt skriva under på. Inte sällan blev man trängd av en bilist som ville fram eller som helt enkelt nonchalerade en. Vid många tillfällen upplevde jag att bilister tävlade om att komma fram fortare än vi på motorcykel. Det ställde till en del tråkiga situationer där bilisterna gjorde de mest halsbrytande manövrar för att komma före. Underligt beteende! Det kan kanske förklaras av att det finns mycket få motor-

cyklar i trafiken i Turkiet och dom som finns är oftast små och motorsvaga. Överhuvudtaget såg vi mycket få motorcyklar ute i trafiken. Det var inte förrän vi kom till Tyskland som det dök upp motorcyklar lite varstans.

På vägen mellan Bukarest och Braşov tätnade trafiken ordentligt efter lunch. Det var fredag och många Bukarestbor flyr storstan och åker norrut upp i bergen. Tekniken att passera köerna praktiserades. Här utnyttjas mötande körbana då det var mestadels enkelfiliga vägar. Det gick ju bra ända tills vi kom fram till en korsning och där missade jag att det stod en herre i uniform och skärmmössa mitt i körbanan. Suck! Jaja, det var bara att svänga av och köra dit han pekade.

– ”Do you not have respect for the Romainian laws” sa han när han kom fram till oss. Ja, vad svarar man på det? Han var mycket uppjagad och begärde att få våra papper. Antagligen för att avreagera sig stoppande han en annan bil oxå. Till synes helt utan anledning. Han hotade med att förseelsen vi gjorde genom att köra om och därmed bryta heldragen linje skulle innebära att han

drog in körkortet i tre dagar samt att det skulle kosta oss 600 Lei (= ~2 000:-). Han satte sig i sin tjänstebil och kollade förmodligen upp oss på alla tänkbara sätt. Ja, det här var ju muntert! Pengarna var väl irriterande men ett hanterbart problem. Värre var det att bli av med körkortet även om det bara rörde sig om några dagar. Det hade menligt påverkat våra resplaner. Agneta har visserligen A-behörighet men har aldrig kört ens moppe så det var inget alternativ. Efter rätt många minuter kom han tillbaka till oss.

– ”I don't want to ruin your holiday” sa han med ett stort leende över hela huvudet och lämnade tillbaka handlingarna. Återigen blev vi mållösa men tackade för hans vänlighet, förståss! Puh! Resten av den dagen höll vi vår plats och stod stilla i köerna. Fan, vad varmt det var!

Karpaterna

Karpaterna blev vår följeslagare under stora delar av resan. Bergskedjan går i en halvmåne från korsningen Polen/Tjeckien/Slovakien sydost-vart mot Rumänien vidare västerut genom Ser-

bien och ansluter nästan till Alperna. Bara Donau skiljer bergskedjorna åt. Karpaterna når visserligen en höjd på 2 655 m öh² men är inte lika dramatiska som Alperna men heller inte så avslipade som Skanderna. Alltså mycket trevlig terräng för en sugen motorcyklist. Som regel inga serpentinvägar även om sådana exempel finns.

Ett sådant exempel är Transfăgărăşan i Transsylvanien i Rumänien. En väg som blivit känd från bland annat en James Bond-film från 60-talet och från ett antal reklamfilmer från biltillverkare med hög självkänsla för sportighet och maskulinitet som t ex Porsche. Vägavsnittet är drygt 90 km lång och når över 2 000 m ö h och byggdes under diktator Ceauşescu's tid för militära ändamål (vad annars... ;-). Vägen är alldeles lagom kurvig och ger en perfekt utmaning för en tungt packad touringcykel med passagerare. Man ska undvika att köra här under veckoslutet och semester-tider då det finns förfärligt många människor i rörelse i omgivningarna och på vägarna. Många hade picknick och slagit upp sina tält på de grönytor som finns längs vägen. På ett flertal

²Gerlachovský štít, Slovakien

strategiska ställen i de långa kurvorna hade massor av nasare ställt upp sina stånd och kommersen var i full gång. Folk sprang kors och tvärs över vägen och föreföll inte alls ha en tanke på att det var en starkt trafikerad väg som gick rakt igenom marknadsplatserna. Transfăgărășan var fläckvis i mycket dåligt skick och fungerade som en automatisk hastighetsreglerare. Mer än 30-40 km/h var inte att rekommendera. Hade jag haft löständer hade det varit nödvändigt med ett senilsnöre för att få behålla dom... ;-). Men för det mesta var vägen i bra i skick och man kunde ägna sig åt den goa kurviga vägen och den fantastiska utsikten.

Precis innan vi körde in på Transfăgărășan stannade vi i en liten by för att äta lunch. Mycket speciellt och mycket gott. När vi skulle iväg fick Agneta vänta medan jag vände runt Guldvingen så vi hade nosen i färdriktningen. Jag märkte redan då att det var nåt mysiko med bakvagnen. Tankarna gick inte direkt till en punktering i bakdäcket



Vi missade nästan skylten där Transfăgărășan började.

utan snarare till en punktering i den luftassisterade stötdämparen. När Agneta klev på blev det förstås bara värre. Nåja, tänkte jag, vi kör till närmsta mack och kollar. Det gick ju trots allt att köra även om det var "slirigt". På macken hade dom naturligtvis ingen utrustning för att kolla däcktrycket utan föreståndarinnan hänvisade till däckverkstan på andra sidan gatan. Två garageportar och rejält skräpigt runtomkring. Jaja, vi hade inte mycket val och väl var det, visade det sig! Det var lördag vid 2-tiden och den trevliga mannen i verkstan hade redan påbörjat helgfirandet... Han kunde ingen engelska och jag i princip ingen rumänska. Men med flinka fingrar kan man



Kurvigt och spännande.

prata mycket. Vi fick honom att förstå att vi hade problem med bakdäcket och vi backade till smörjgropen så han kom till att titta på däcket. Mycket riktigt satt det en M4, ca 70 mm lång maskinskruv i bakdäcket. Om det var en 8.8-skruv eller inte gick inte att avgöra då sexkant-skallen var rejält nerslipad. Det var helt enkelt bara att dra ut skruven och stoppa i en plugg. Han behövde inte borra då hålet redan var stort nog för pluggen. Han ville ha 25 Lei för jobbet. Han fick 30, vilket motsvarar ca 100:-. Får man säga var billigt, lördag eftermiddag och allt.

Nu kom vi till ett besvärsligt läge. Kunde vi lita på pluggen? Man har ju hört att motorcykeldäck pluggar man inte. Vi hade inget val utan det var bara att hålla tummarna och köra iväg. Första km var lite spännande men det höll och det höll även för de kurviga och till viss del dåliga vägarna på Transfågărășan. Och hela vägen hem. Puh!!!

Turkiet

Turkiet är ett stort land med mycket skiftande karaktär. Det finns oändligt



Passagen över Bosporen var nåt mycket speciellt!

stora slätter liksom dramatiska bergspartier. Bördigt i vissa delar och rena öken på andra ställen. Ett fantastiskt land och landskap att köra i! Bland annat körde vi förbi Tuz Gölü (= Saltsjön) mellan Ankara och Adana, som är 10 m mer salt³ än Döda havet och är Turkiets näst största sjö med en area på 1 500 km² och ett största djup på 1,5 m (!)⁴. Sjön får sitt vatten från två grundvattenkällor men saknar utlopp. Saltlagret på vattenytan blir sommartid uppemot 30 cm tjockt och håller utan vidare att gå på. Sjön håller dock på att försvinna.

Vårt första stopp i Turkiet blev Silivri. En liten ort strax väster om Istanbul. Dopp i poolen efter dagens svettiga körning är aldrig fel. Doppet i Marmarasjön fick vi ställa in då det bråkade lös från himlen med åska och häftigt regn. Att köra genom en stad som

Istanbul i morgonrusningen är rätt häftigt. Femfiliga vägar som ändå inte räcker till. Det tog oss mer än en timme att passera Istanbul. Det var en mäktig känsla att köra över Bosporen; Att lämna Europa och köra in i Asien. Istanbul är den enda staden i världen som granskar två världsdelar.

Nästa anhalt var Ankara. Hotellet låg alldeles intill en basar. Kanske inte den basar man tänker på som man har i minnet från Istanbul. Här kunde man t ex köpa nya och begagnade vitvaror men även en massa annat både nyttigt och onyttigt. Då vi hade checkat in frågade jag om det fanns ett garage i närheten. Jodå, det var bara att följa efter portieren som gick i förväg in i basaren. Precis som i en Indiana Jones-film kom vi fram till ett stånd där försäljaren snabbt flyttade undan sina grejor och så upp med garageporten bakom, in med motorcykeln, ner

³Upp till 32,9 %. ⁴Van Gölü är störst med 3 755 km² och ett djup på 451 m.

med porten och tillbaka med grejorna. Allt skedde på nån minut och ingen kunde tro att min Guldvinge nu befann sig bakomståndet. Märkligt!

Vi gick förstås en runda i basaren. Köpte en sesamring (1 Lira = ~4 :-) av en gammal man som balanserade säkerligen 5 dussin på en bricka på huvudet och en kopp çai (= the) (1/2 Lira = ~2 :-) och satte oss vid ett minimalt bord utanför den lokale çai-distributören. Det finns alltid çai att tillgå vart man än kommer. Det är bara och fråga och så får man en kopp çai. Oftast blir man bjuden. Som t ex på en mack. Vid nåt tillfälle kom man t o m med var sitt glas med citrondryck, som när man är törstig efter några timmar på motorcykeln, är så otroligt gott! Vi blev mycket positivt bemötta vart vi än kom. Snacka om att känna sig välkommen!

Besöket i basaren avslutade vi med en kyckling-kebab och en Ayran som är en sorts yog-hurtdryck. Allt för 2,5 Lira styck (= ca 10:-). Avgjort mycket gott! Och självklart en kopp çai som avslutning. Mötet med mina vänner i Adana var mycket känslösamt. Kram och puss! Ärligt talat ska



Middag i Ankara och kockarna som gjorde ett mycket gott (!) jobb.

jag säga att jag inte är helt bekväm med att krama och pussa manliga orakade kinder men sån är seden och då får man ta det. Det är samtidigt en otrolig vänskapsgest. Men det var många öppna munnar som gapade av förvåning när jag rullade in på järnvägsdepån. De hade nog inte trott att jag verkligen skulle komma även om vi hade haft en del email-kontakt under våren. Mycket snack om allt, så klart! Och mycket çai-drickande, så klart! Självklart blev det både lunch tillsammans och senare middag på kvällen.

Under dagen hann vi med lite turistande i Adana. Bland annat besökte vi den stora moskén som anses vara den största moskén i Turkiet. Omgiven med sex minareter är den mäktig där den ligger omgiven av en vacker park och Seyhan. Vi fick möjlighet att åka upp i en av minareterna. 90

meter rakt upp! Inte visste man att det fanns en hiss inne i minareten!? Visst fick man lite svindelkänsla när man klev ut på den spruckna balustraden som löpte runt tornet. In så' Allāh⁵ fick gälla!



Turkiets största moské med 6 minareter.

Kontrasterna är stora i Turkiet. Det finns både mycket rika människor och rejält fattiga. Detta kan demonstreras genom ett besök i köpcentret man byggt bredvid den stora moskén. Otroligt påkostat och flådigt köpcentrum. Gigantiskt stort och t o m isbana inomhus. Bakom köpcentrat fanns en slumliknande del av stan. Andra dagen i Adana körde vi vidare söderut till Antakya som ligger ytterligare 20 mil söderut. Vi var lite oroliga för att köra till Antakya p g a roligheterna i Syrien. Vi var ju inte så många km från gränsen. Allt förflöt dock utan problem. Dock

⁵-Om Allah vill.

råkade vi ut för ett märkligt väderfenomen. På en lång raksträcka råkade vi ut för en kraftig sidvind. Vinden var ganska stark och mycket varm. Kändes som om nån blåste med en gigantisk hårfön! I Antakya finns det så klart en basar i gamla stan. Vi köpte bl a några tvålar och lite dadlar. Fantastiskt goda!

Nästa dag for vi vidare till Kizkalesi. Turkarnas eget lilla badparadis. Inte en utlänning så långt ögat kunde nå mer än vi. Självklart några timmar på stranden och i vattnet. Självklart brände vi oss. Vi hade hittat ett litet hotell som ägdes av en äldre gentleman runt de 70. Mycket trevligt att prata med honom. Han var dock trött lite på hotellivet och ville dra sig tillbaka. Jag avböjde dock erbjudandet att köpa stället för den nätta summan av €1,5 milj...

Vi körde en härlig sträcka från Kizkalesi till Antalya längs Medelhavskusten. Kan starkt rekommenderas! Mycket dramatik och kurviga vägar. Konstigt att man aldrig tröttnar på dessa vackra utsikter. Dessvärre höll man på med kurvuträtning (= vägarbeten!) på sina ställen. Såg förstås inte särskilt vackert



Restaurang med bedårande utsikt över Medelhavet och bergen.

ut när man i princip rev ner berget ovanför för att fylla ut i kurvorna.

Efter några dagar kom vi så (åter) till Istanbul. Entrén gjorde vi via färja från Yalova. Mäktig vy när vi närmar oss denna enorma stad från Marmarasjön. Vi hade tur när vi bokade hotellet för det låg bara nåt kvarter från färjeläget. Dock var det inte så lätt att hitta dit då Google Maps ledde oss mot enkelriktat och genom gator som var återvändsgator. Naturligtvis gjorde vi Istanbul som vilken annan turist som helst: Blå Moskéen, Great Bazar, Topkapi – Sultanens palats, shopping på Istikal – Istanbuls stora gågata, etc. Vi skulle ha sett även Hagia Sofia men det var för myck-

et turister där på söndagen och på måndagen var det stängt. Typiskt!

Vän av ordningen frågar sig kanske hur vi gjorde med Guldvingen på näterna eller när vi åt lunch eller tog en promenad dit vi kom? Ja, det var ett stort problem för mig i planeringsstadiet. Till slut insåg jag att Qué será, será fick gälla. Annars skulle vi inte kunna åka. Så vi ställde många gånger Guldvingen helt enkelt på parkeringen utanför hotellet, på parkeringsplatsen eller på gatan. Eller som i Istanbul uppe på trottoaren bredvid entrén till hotellet, i tre dygn. Då vi lämnade Vingen för att äta lunch eller helt enkelt bara för att ta en promenad i en stad parkerade

vi Vingen på en härför avsedd plats, säkrade våra jackor med vajrar på sadeln, låste fast hjälmarna i hjälmkrokarna och stoppade resten av grejorna i väskorna. Inte vid nåt tillfälle hade vi fått nån skråma eller försök till tillgrepp av vår utrustning. Vi fick helt enkelt ha Vingen och grejorna i fred! Fantastiskt! Eller var det ren tur?!



Stork på stolpe.

Bulgarien & Rumänien

För att hemresan inte bara skulle bli en enda lång transportsträcka la vi rutten via Bulgarien och Rumänien. I Bulgarien hade vi bara bad i Svarta Havet för ögonen. Sofia hade vi ju redan "klarat av" på vägen ner. Med "klarat av" menas att vi hade varit inne i centrum och vänt och övernattnat. Kort men trevlig bekantskap som gav mersmak. Fast då får dom ha återställt centrum först innan vi kommer nästa gång. Nu var allting upp-och-ner på grund av tunnelbanebygget. Cut-and-Cover-tunnlar kräver sin tribut!

Ett mycket trevligt inslag i faunan var storken som vi såg redan i Polen och som fanns i de flesta länder vi besökte. Härligt se dom

segla i luften eller gå på ängarna och leta efter grodor och annat. Tänk om vi kan få tillbaka dom på ett naturligt sätt i Skåne!

Vi hade letat upp ett hyfsat billigt hotell i Chernomorets som ligger mellan Burgas och Sozopol. Lagom turistiskt med inhemska turister och inte så förfärligt exploaterat. Fint bad i Svarta Havet med kanske inte så kritvit men dock sandstrand. Kan avslöja en hemlighet: Svarta Havet är inte svart... !!!

Rumänien fick jag upp ögonen för då jag i nuvarande projekt arbetar tillsammans med en kollega som har sina rötter i Rumänien. Han gav oss lite tips och idéer på vad vi skulle kunna hitta på. Bukarest förstås. Gamla stan var jättefin att strosa runt i och

slå sig ner för en öl eller en bit mat. Hyfsat billigt! Ett annat tips var Transsylvanien med flera medeltidsstäder att botanisera bland. Och speciellt då Sighisoara. Greve Draculas födelsestad! Vi fick en rejäl välkomsthälsning i bästa skräckfilmsstil. Precis vi hade packat in våra grejor på hotellet bråkade ett enormt åskväder lös och det gick inte av för hackor. Ingen regissör hade kunnat regissera det bättre! Transsylvanien måste man bara besöka innan man dör!



Medeltiden möter nutiden i Sighisoara.



Huset där Count Dracula föddes - numera restaurang och museum.

Fortsättning i nästa nr!

Kalender 2011

November		
Tisdag	8	Årsmöte, Rock'n Roll Kocken.
Fredag	25	Manusstopp för Gnistgapet nr 6 2011.



*Bild av startfältet ut-och-körakvällen den 19 september.
11 motorcyklar och 12 personer.
45,4 km på 53 min, enligt redaktörens då sprillans nya GPS.
Mörkret föll tidigt, varför tempot var modest.*

