

VOC International Rally 2015 Italy.



Vart fjärde år är det ett Internationellt VOC Vincent Owners Club rally. Ett rally är en sammankomst där likasinnade träffas under trevliga former och gör aktiviteter och utflykter tillsammans. Rally i vår vokabulär har inget att göra med rally = motortävling utan detta är benämningen på en sammankomst/möte. Körning/transport till och från rallyt, umgänge, gemensamma aktiviteter och god mat är ingredienser i ett lyckat rally, fint väder förgyller också en träff. Våra gamla motorcyklar, över 60 år gamla är det sammanhållande kittet i mötena. Det Internationella VOC Rally är utan jämförelse den största händelsen i Vincentvärlden med mellan 200 – 500 deltagare från ett stort antal nationer. Tidigare International har varit 1975 i Shadow Lake Canada, 1979 i England, 1983 i Australien, 1987 i Tyskland och Holland, 1991 i Kalifornien, 1995 på NZ, 1999 på Isle of Man och i Skottland / England, 2003 i Canada, 2007 i Australien, 2011 USA och således 2015 i Italien.

2015 års International i Italien samlade drygt 200 deltagare per etapp. Etapp 1 Sirmione vackert beläget intill Gardasjön, Etapp 2 Rimini vid Adriatiska havet samt Etapp 3 Montecatini Terme i storslagna Toscana. Totalt deltog personer från 17 olika länder.

Nedan följer en berättelse om hur jag upplevde rallyt och dess tre etapper, samt resan fram och tillbaka till Italien. Eftersom vi gjorde olika saker samt var med på olika utflykter och aktiviteter samt har skilda intressen blir också historierna och upplevelserna högst personliga. I vanlig ordning, allt som står skrivet behöver nödvändigtvis inte vara sant.

Ett antal skandinaver i olika konstellationer hade bestämt sig för att delta i en eller flera etapper.

Calle Black Shadow, Börje Rapide, Jan Black Shadow, Jörgen BMW med sex cylindrar samt Charlie från NZ på en Vincent Comet som han köpt av undertecknad hade anmält sig till alla tre etapperna. Börjes fru Anna samt Jörgens fru Ann-Charlott flög ner till Pisa för att vara med på den sista etappen i Montecatini Terme. De flög också tillbaka från Pisa till Sverige. Charlies fru Joan kom också via flyg och deltog i alla avsnitten.

Anders körde sin Comet från hemmet i Skåne till Italien för att delta i alla tre etapperna. Efter avslutat rally lastade han sedan maskinen i Verona för lastbilstransport till hemadressen. Själv flög han hem. Anders sällskap Aga (Agnieszka) kom nedflygande till sista etappen i Montecatini Terme.

Jimmy (Danmark) med fru Esther tog sin C- Rapide på Autozug båda vägarna (Hamburg-München / München-Hamburg) och besökte etapp 1 Sirmione. Esther tog tåget Köpenhamn-Hamburg, sedan Autozug till München ihop med Jimmy och de körde sedan på Vincenten över alperna till Sirmione. Esther tog flyget från Milano och Jimmy körde ensam till München.

Kjell från Södertälje körde sin Kawasaki (en massa siffror, bokstäver och hästkrafter) hela vägen från Södertälje och tillbaka. Kjell var med på den sista etappen i Montecatini Terme.

Denna reseskildring skrivs i form av en dag för dag berättelse. Lite tråkigt kan tyckas men jag skriver primärt för mig själv, samt för de övriga deltagarna. Det kan vara kul att ta fram denna berättelse om ett antal år och återminnas en oförglömlig resa.

Vår resa

Start måndagen 31 augusti. Jörgen kom från Örnsköldsvik, Börje från Lidköping, Charlie från NZ via England, Jan från Göteborg till mötesplatsen i Mölndal. Börje klagade över nya oljud i kopplingen, så denna revs och besiktigades utanför mitt garage men utan några anmärkningar. En tätning av silikon tillverkades. Eftersom Cometen var ny för Charlie samt jag var lite osäker på hans körförmåga / erfarenhet (det skulle snart visa sig att Charlie körde bäst av oss alla) valdes småvägar ner till Varberg där lunch inmundigades på en restaurang, ett stenkast från Kattegatt. Kvintetten fortsatte sedan till Halmstad där vi körde in i ett ganska intensivt regnväder. Samtidigt med att regnet tilltog fick Jans koppling för sig att smita och tog med sig kopplingskåpan som hittades utmed vägrenen av Jörgen som körde sist. Lite mekande och så var cykeln fit for fight igen. Tilltagande regn, två mekuppehåll redan och vi hade bara kommit ca 150 km. Hur skall detta sluta? Resan mot målet för dagen Trelleborg fortsatte i ganska ymnigt regn men i närheten av Malmö avtog regnet så de två sista milen kördes i uppehållsväder. Det förbokade hotellet hittades och en enklare måltid inmundigades.



Tisdag 1 sept. Färja Trelleborg – Sassnitz (Rügen). Rügen tillhörde Sverige från 1648 till 1815. Gustav IV Adolf planerade 1806 att bygga en hamnstad, Gustavia på ön. Napoleon satte dock stopp för planen. Vid freden i Kiel förlorade Danmark Norge till Sverige, medan Rügen och övriga Pommern tillföll Preussen. Fyren Arkona, känd bl.a. från väderrapporterna ligger också på Rügen.

Besök på Hitlers semesteranläggning Prora (se bilaga 1) som byggdes mellan 1936 och 1939 och planerades att bli världens största semesterort. Anläggningen är 4,5 kilometer lång och syftet var att kunna erbjuda semester vid havet för uppåt 20 000 gäster samtidigt. Efter detta besök, inkvartering samt rundvandring i Binz. Ortens huvudattraktion är en 370 meter långa bryggan från



mitten av 1800-talet. Hela staden är nu återuppbyggd efter det förfall den försatts i under DDR tiden. En massa fina/exklusiva/dyra hotell samt ett myllrande badortsliv och kommers under sommaren. Efter middag besök på järnvägsstationen där ånglok namngivna till Rasender Roland (se bilaga för meningslöst vetande) går på turlista mellan orterna på ön. Kul med rök, eld och ånga och de ljudupplevelser gamla ånglok ger ifrån sig. Dessutom en teknik som

man förstår sig på. Både Jan och Börje mekade med sina kopplingar under eftermiddagen.

Onsdag 2 sept. Rügen – Dresden. En hel dags motorvägskörning där Börje fick byta gaswire på sin cykel. Min hastighetsmätare hade slutat att fungera så medan Börje mekade med gaswiren försökte jag få vinkelväxeln att fungera men med klen resultat. Inga problem att köra utan hastighetsmätare då GPS:en har denna funktion men utan trippfunktion är det svårt att bestämma tanktillfällen. Bekvämt att köra i gamla öst, mindre trafik och ok vägar i jämförelse med matarmotorvägarna i gamla väst men långt mellan de svårfunna bensinstationerna. Ett hotell i Dresden var bokat via nätet.



Torsdag 3 september. Dresden-Bykov. Efter frukost delade vi på oss. Jan besökte Glashütte en vackert belägen liten stad där man har tillverkat ur i 170 år. Idag finns där ett tiotal tillverkare. Vi övriga åkte till Elbesandsteingebirge som är en bergs-kedja i Tyskland och Tjeckien. Den tyska delen kallas också *Sächsische Schweiz*. Här finns dramatiskt utformade sandstensformationer som ger många



tillfällen till naturupplevelser och storslagna vyer. Helt klart sevärt och spännande. Ett besök rekommenderas. Efter våra skilda aktiviteter träffades vi på en förutbestämd plats i Tjeckien och fortsatte sedan söderut. Efter några timmar skiftade himlen färg och vi körde rakt mot svarta regnmoln. Jag såg en skylt där en slottsliknande byggnad visades upp med både hotell samt restaurangskyltar. Hotellet visade sig vara en konferensanläggning/ hotell belägen i en herrgårdslig



kringbyggd gård, nästan lite slottslikt. Där fanns en massa lekredskap för barn, som vi naturligtvis provade, en smedja, ett museum, en utdansbana samt fina konferensrum. Själv fick vi ett vandrarhemssrum, helt OK, rent och snyggt. Logi samt mat ordnades till priser som gladdade både våra magar och plånböcker. Beställde själv en smažený sýr, panerad ost serverat med tartarsås och stekt potatis samt en pilsner från Pilsen (Plzeň) därtill. En klassiker som man bör testa när och om man besöker Tjeckien.

Fredag 4 sept. Bykov – Wagrain i Österrike. Heldagskörning. Börjes bagageräcke gick av och fick svetsas i Wagrain. Charlie tog Börjes top-box och jag tog Charlies packning ovanpå min top-box. Uppehåll ända till 3 km från Wagrain då det började småregna. Inkvartering på ett centralt hotell men värdhusvärdinnan fyllde 50 år just denna dag så det här med frukost nästkommande dag fick ordnas på annat hotell. Trevlig kväll på "lokal", där ca 15 personer med Vincentanknytning hade samlats för vidare färd mot Dolomiterna och Italien. Jan passade på att laga och bättra på sin top-boxinfästning som också gått sönder under dagens etapp.



Lördag 5 sept. Wagrain- Würzjoch. Störtregn, och en väderrapport som inte lovade bättring. Snö på 1800 m ö.h. så körning över Grossglockner var utesluten. Vi ca 10 motorcyklar och en fullpackad bil valde istället att åka till Böckstein (nära Bad Gastein) och ta biltåget genom tunneln till "andra" sidan alperna. Vid första vägtunneln efter Wagrain möttes vi av varm fuktig luft i tunneln som omedelbart på bråkdel av en sekund immade igen våra visir och glasögon. Mycket otrevligt och farligt. Erinrade mig att Colin Dunbar med fru Ann råkade ut för en likartad incident för några år sedan med en kullkörning som följd. Fick rådet av Collin, om du råkar ut för en olycka i en Österrikisk tunnel, avvik fortast möjligt. Man kan bli kvarhållen ett antal dagar av polisen eller haverikommissionen medan olycksutredning pågår. Fortsatt körning i ymnigt regn men under de sista milen upp till Almgasthof Ütia de Börtz i Würzjoch klarnade det upp lite. Gänget som åkt mc, var både våta, kalla och hungriga när vi kom fram. Hotellet som inriktar sig på vandrare på sommaren samt längdskidåkare på vintern har ett utmärkt torkrum där våra våta kläder, handskar och stövlar torkade under natten. Vi har legat på detta hotell ett antal gånger under årens lopp, alltid lika bra rum, förplägnad och service samt ett hjärtligt välkomnande av värdshusvärden Fritz. En varm dusch, torra kläder och en 5-rättersmiddag samt umgänge med kompisar fick humöret på topp igen. Ett antal VOC;are anslöt här bl. a gamla bekantingarna Kathy och Robert Watson samt Eileen och Dan Smith från Canada som "flugit" över både sig själva och sina maskiner.



*Utsikt från hotellet Ütia de Börtz i Dolomiterna (Italien). Bergen skiftar färg efter solens rörelse. Utsikten är storslagen som framgår av bilden. Den filosofiskt lagde kan nog säga att det är **onödigt vackert**.*

Söndag 6 sept. Würzjoch- Sirmione. Kall, klar morgon med frost och soligt väder. Vi väntade med att åka tills frosten och halkan var borta så åkturen påbörjades först kring 10-tiden på förmiddagen. Dagens etapp till Sirmione var ganska kort, 300 km med körning över passet Passo Sella 2260 m.ö.h. Bilden visar Börje just vid toppstationen. Börje är en mycket erfaren, välkörande och trevlig kompis som vid ett flertal tillfällen sällskapat mig med att ta lite medicin efter fullbordad körning, detta för att mjuka upp stela leder. En nog så viktig del i en MC-tur. Dessutom har han sällan åsikter om vårt vägval vilket gör det lättare vid tex tvåvägskäl där Jan och jag alltid har skilda åsikter om lämplig väg. Ca 120 km från etappmålet hamnade vi i bilköer som vi aldrig trodde fanns i Europa. Trafiken stod nästan helt still de 120 km vi hade kvar att köra. Strålände sol och drygt 35 grader samt fullt mc-ställ. Vårt enda sätt att komma fram var att på italiensk vis agera ”dödsryttare” och kryssa mellan bilar och bussar. Det tog mellan 4-5 timmar att köra de 12 milen. Sena, trötta samt minst sagt varma blev vi inkvarterade i någon form av mobile home. Fullt utrustade med luftkonditionering, dusch, WC, litet kök, uteveranda med markis, trädgårdsmöbler etc. Två personer i varje fungerade bra. Nackdelen var att vi kom ifrån varandra så socialiseringen skedde bara i matsalen. En gemensam middag med alla de ca 200 gästerna samt trevlig samvaro gjorde att alla snart glömde både köer och presumtivt solsting. Vi förenades med Anders som hade haft en händelserik resa genom Tyskland med bl.a. tändningsproblem och problem med igensatta och läckande bensinkranar. Han hade på vägen passat på att besöka SVC medlemmarna paret Siwerts i Tyskland. Anders hade kört över St. Gotthard passet i nollgradig temperatur. Dessutom träffades en massa gamla och nya bekantskaper men tyvärr var akustiken usel i den annars så trevliga och rymliga matsalen, så det blev mest ett nickande och gestikulerande, åtminstone för oss som i vanliga fall behöver ”höronapparater” men vägrar att skaffa sådana. Framåt nattkröken satt ett större gäng gamla och nyfunna vänner och ljög utanför vår ”hytta”.



Måndag 7 sept. De badsugna började och avslutade dagen i Gardasjön. Åktur runt Gardasjön med mc. Tät trafik men inte lika tät som dagen innan, snittfart säkert 30 km i timman, befolkningstätheten i Italien medför ett mycket stort ”tryck” på vägnätet. Många väljer dessutom ”fria” vägar framför betalmotorvägar. Anders plånbok med reskassan kontokort etc. försvann vid en bensintapp. En massa jobb med polisanmälan etc. samt spärrande av kontokort. En lite lat dag med en långfika / glassfrossande utmed strandpromenaden i staden Garda. På kvällen gemensam måltid och socialisering. Vi träffade Jimmy och Esther som hade haft en fin resa från München och över alperna i Schweiz samt något



alppass i Italien. Cykeln hade fungerat perfekt så de var väldigt nöjda. Det blir säkert någon trevlig artikel om deras äventyr i SVC:s tidning framöver. Bilden kommer från vår hemsida i SVC.

Tisdag 8 sept. Börje samt Anders och jag åkte upp i bergen öster om Gardasjön istället för den båttur som anordnades i VOC:s regi. Trots försök att undvika Verona hamnade vi mitt i ett trafikinferno där. När vi äntligen lämnat staden hittade vi både fina vägar i ett vackert landskap samt ett lunchställe som hedrade det italienska köket. Vi körde hemåt med hjälp av min GPS men när vi kommit till Sirmione fick den solsting och förde oss till den gamla stadskärnan i istället för till träffplatsen. Trevligt att få se lite nya och oplanerade vyer och platser när man har gott om tid. På kvällen gemensam måltid och socialisering.

Onsdag 9 sept. Buss/båt-utflykt till Venedig och Murano. En guidad utflykt i Venedig med alla dess magnifika byggnader samt Venedigs historia. Mycket folk men väldigt intressant. God buffé på en chartrad båt under färden till Murano där vi tillbringade några timmar bl.a. med besök i en glashytta. Venedigbesöket skulle kunna omfatta ett helt kapitel men jag håller min vana trogen texten kort. Lite sen gemensam middag.



Torsdag 10 sept. Jan har en liten perversion för udda och galna personer och deras avtryck i historien. Han brukar hitta dessa (oftast) män på de mest osannolika platser så på hans förslag gjorde vi en utflykt till Gabriele D'Annunzios Villa Cargnacco, numera Il Vittoriale Degli Italiani, (se bilaga 2) en "galen" poet och äventyrare. Hans egendom omfattade bl.a. ett mausoleum, en amfiteater, ett museum över sig själv



och som "krona" på verket ett örlogsfartyg kryssaren Puglia, som placerades i en brant sluttning med aktern ingrävd i berget bakom. Efter att ha gått någon timma i Il Vittoriale förundrades åtminstone jag över D'Annunzios storhetsvansinne. Naturligtvis hade han en IF Isotta-Fraschini (extravagant bil) också. Dessutom hade han ett flygplan och en motortorpedbåt som han hade varit befälhavare över placerad i museet. Vad skulle vi modesta svenskar prata om, om vi inte hade dessa egocentrerade personer att förfasa oss över.

På eftermiddagen anordnades en Vincent line up med tillhörande "däcksparkning" i närheten av restaurangen. Efter detta höll Ian Savage från VOC Spares Co ett informationsmöte om klubbens reservdelsförsäljning och tankar kring framtiden. Jans maskin gick orent under dagens körning så efter den gemensamma middagen tillbringade han sena timmar med underhåll och mek. medan ett gäng satt utanför vår "hytta" och drack Zingo, samt berättade den ena hemska historien efter den andra om egna och andras upplevelser och påhitt. Klart är att det inte är något fel på Vincentägarnas fantasi i gemen, framförallt inte på kvällen och efter en sockerdricka eller två.

Fredag 11 sept. Avslut på etapp 1 Sirmione och egen körning till etapp 2 Rimini. Redan vid avfärd sköt och gick Jans maskin orent. Hur skall detta gå, ca 300 km med en maskin som trilskas redan direkt efter start. Det gick naturligtvis inte. Efter 10 km stannade maskinen och vägrade låta sig startas igen. Maskinen rullades in på en liten bensinstation och felsökning inleddes. Både avgasrör och ljuddämpare hade en så blå färg att de blå fälten i den svenska flaggan kändes mesigt babyblå i jämförelse. Eftersom vi inte kunde finna en naturlig förklaring utan att dissekera motorn gick jag ut och försökte ”haffa” någon av Vincentfolket som förflyttade sig med en van eller hade kärra efter bilen. Vi hade med både reservmagnet samt ATD men det är mycket bättre att byta under ordnade former i Rimini än ute på en pytteliten bensinstation med en irriterad mackägare. Vi visste vid detta tillfälle inte vad felet var även om tändningen misstänktes. Efter ca 10 minuter uppenbarade sig ”*vår räddare i nöden*” **Katastrof Johannes** hädanefter också kallad ”*Frälsar Johannes*” med sin van. Johannes maskin baxades ut och Jans in. Sedan fick Jan köra vanen med Johannes fru Fatima som passagerare. Jan hade en trevlig resa med Fatima men hon var fullkomligt ointresserad av kartläsning något som är en av Jans passioner. Han lyckades i alla fall hitta hotellet i Rimini utan felkörningar. Johannes klagade på att växellådan betedde sig konstigt men den lagar sig nog själv. Trodde han!



Hotellen i Rimini var väldigt fina, fyrstjärniga, med bra frukost, middag samt stora fina rum. Trevligt var att arrangörerna hade abonnerat en strandbar, så från sen morgon till tidig natt kunde man alltid hitta någon eller några Vincentkompisar att prata och umgås med. Mycket fina bad i Adriatiska havets 25 gradiga vatten. Den normala semestersäsongen hade avslutats för någon vecka sedan så stranden med alla dess solstolar var nästan folktom. Gemensam middag och sedan efterfest på strandbaren till tidig morgon.

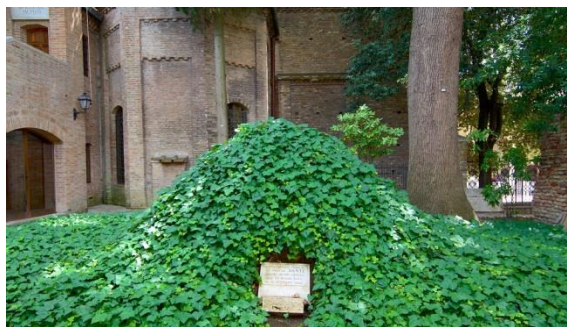


Lördag 12 sept. Jans maskin demonterades och det visade sig att en svets som skulle steloperera ATD:n hade brustit så tändningen kunde variera ca 300 grader + den elektroniska enhetens ca 30 grader. Jan har en modern BT-h magnet och vi var lite rädda att den tagit skada av den överhettning avgasrörens färg skvallrade om. Vi var också osäkra om kolvar, ventiler etc. också tagit skada men det får den återstående resan utvisa. Åkte själv till ett MC-museum i närheten med en massa trevliga motorcyklar många orenoverade, efter det att vi konstaterat felet på Jans maskin samt enat oss om lämpliga åtgärder för att få igång den. Jan fick hjälp av Giovanni att hitta en lördagsvillig svetsare. Anders maskin fick bärgas efter en framhjulspunktering, som tur var i väldigt låg fart. Johannes maskin fick också bärgas eftersom växellådan totalrasade. Johannes lyckades få hjälp av en ”snäll” farbror att riva transen och växellådan allt medan folk flockades runt maskinen (andras olycka är inte att förakta). Johannes och farbrorn rengjorde och besiktigade sedan delarna med hjälp av säkert 10 självutnämnda experter. Beställningslistan på nya delar blev lång och dyr. Jörgen och Charlie samt några ytterligare



rallydeltagare var på veteranmarknad på Imolabanan men kom hem ganska tomhänta. Gemensam middag och sedan efterfest till midnatt på strandbaren.

Söndag 13 sept. Guidad bussutflykt till Ravenna med besök vid Dantes grav där guiden verkligen var ”i sitt esse” och drog skrönor och berättelser där nog en del var ”sant men mycket påhitt” samt beskådande av de fantastiska mosaiker som finns i Ravenna. Jag har sett dessa mosaiker på bilder men de var verkligen magnifika i verkligheten. Delar av gruppen blev utsatta för ett otrevligt rånförsök i en gångtunnel. Gemensam middag och sedan efterfest till kl. 23 på strandbaren.



Dantes grav

Måndag 14 sept. Mek på Jans maskin. Det gick ganska fort att få ihop maskinen efter det att han fått ATD:n svetsad. Jan beställde för säkerhets skull ett ”fast” magnetdrev från klubben. Efter vi fått ihop maskinen åkte Jag och Jan upp till San Marino dels för att addera ytterligare en besökt nation för Vincentarna, dels att testa hans maskin. Vi visste ju inte om den överhettning avgasrörens färg skvallrade om hade orsakat



följdskador och ville testa detta. San Marino var en trevlig lilleputtnation. Hade jag varit världsvan hade jag kallat San Marino en turistfälla vilket jag således avstår från. I San Marino köpte jag en flaska Strega, likör, som var tänkt att överlämnas till faster Fiffi vid lämpligt tillfälle. Det var ju faktiskt hon som initierade resan. Ett stort gäng besökte denna dag staden Urbino som finns på Unescos världsavlista. Ian från VOC spares höll sitt andra informationsmöte om klubbens reservdelsförsäljning och tankar kring framtiden. Gemensam middag och sedan efterfest till 22-tiden på strandbaren.

Tisdag 15 sept. Körde själv en 35 mila tur upp i bergen. Betydligt svalare och en storslagen natur ute på den italienska högplatån. Jag körde helt på måfå men lät GPS:en ta mig tillbaka till Rimini. De andra var bl.a. på MC-museet. Gemensam middag och sedan efterfest till 21-tiden på strandbaren. Den uppmärksamme läsaren noterar att festandet på strandbaren avtar tidigare för varje dag som går. Det här med gamla personer och orken. Viljan finns men det var bättre förr!

Onsdag 16 sept. Förflyttning från Rimini till Montecatini Terme. Körning via mindre vägar med undvikande av motorväg till ca 50 km från Montecatini Terme. En bult till Jans pakethållare skjuvades av. Dessutom drabbades jag av en framhjulspunktering i ca 100 km på en motorväg 15 km från dagens slutdestination. Som tur var klarade jag mig från kullkörning men det var nära öga. Fick bli bärgning med Giovannis (träffarrangörens) van till hotellet. Börjes fru Anna, Jörgens fru Ann-



Charlott samt Anders sällskap Aga hade redan kommit till hotellen. Anna och Ann-Charlott hade kommit med flyg till Pisa och reste tillbaka på samma sätt, och släpade alltså tappert på mc-utstyrseln samt övriga persedlar i stora väskor till och från flygplatser, tågstationer och hotell. Packningen för en veckas semester utomlands brukar ju vara tillräcklig, men nu kom det till MC kläder hjälm stövlar m.m. De följde dessutom med på flera dagsturer, bl.a. upp i ett bergspass där det var 10 grader och dimma, och Italiens snävaste hårnålskurvor på vägen ner. Trevligt att respektive också kan dela makens/makans intresse. Hoppas jag själv någon gång lyckas få med min fru. Aga hämtades på Florens flygplats av Anders som stuvat in sitt bagage i Dieters bil. Därför hade de inga problem med bagage och nu fick Anders testa Cometen med två personer + packning vilket fungerade ok. Till hotellet hade också Kjell från Södertälje kommit. Han hade kört hela vägen på någon snabbare än snabb Kawasaki. Kjell som håller på att renovera en Black Shadow som hans far en gång har ägt verkade trivas som fisken i vatten redan från början och hittade genast personer att umgås med. Jag tror och hoppas att vi får se Kjell på fler träffar framöver, förhoppningsvis körande Vincent nästa gång. Fin middag med efterföljande samvaro på uteplatsen/baren framför hotellet.



Torsdag 17 sept. Guidad heldagsutflykt till Pisa och Lucca. Jag tycker att Pisa är överreklamerat och kommersialiserat, man blir fullkomligt överfallen av 100-tals gatuförsäljare som säljer paraplyer, Pisatorn och annan krams innan man hinner in innanför stadsportarna där de är portade. Pisa har i alla fall ett par magnifika marmorklädda kyrkor/katedraler att visa upp. För den som vill veta, står det i Pisa ett torn som lutar, därav uttrycket ”det lutande tornet i Pisa”. Mer uppseendeväckande var att det fanns ca 30 st.



Vincentmotorcyklar på parad vid Piazza dei Cavalieri och så fotograferar de enfaldiga turisterna ett misslyckat lutande torn, istället för våra fina motorcyklar. En minst sagt märklig värld vi lever i. Inte konstigt att Pisarapporten visar skrämmande låga bildnings- och kunskapsnivåer.

Bilden som visar ett par Vincentmotoryklar framför tornet i Pisa är inget fotomontage. Vi fick ett specialtillstånd (efter en massa byråkratiskt krångel) att fotografera tre motorklar med tornet i bakgrunden. Förflyttningen av cyklarna från Piazza dei Cavalieri till fotograferingsplatsen framför tornet och tillbaka skedde i en poliskortege. Det verkar som Italienska poliser är barnsligt förtjusta i sirener, blåljus, stiliga uniformer samt körning i kortege i hög fart utan hänsynstagande till gående, övrig trafik, marknadsstånd, uteserveringar, paraplyförsäljare, hästdroskor etc. Jag måste passa på tillfället att påpeka att jag är totalt befriad från

fördommar om det italienska kynnet och de italienska sedvanorna vilket ovanstående stycke väl speglar. Detta gäller också det sätt Italienarna framför sina fordon i vanlig trafik, men allt det där tar vi en annan gång.

Efter Pisa en guidad tur i Lucca, den italienske operakompositören Giacomo Puccinis födelsestad. Lucca är omgivet av en stadsmur från 1500- och 1600-talen vilken nu utgör promenadstråk. Bland torgen märks Piazza Grande, med en minnesvård över hertiginnan Maria Lovisa (någon släkting till Napoleon), som var Luccas härskarinna 1815–24, samt Piazza del Giglio med en staty av den italienske frihetskämpen Garibaldi. Lucca- besöket gav mig betydlig mer än Pisabesöket, kanske för att jag besökt Pisa förut. Fin middag med efterföljande samvaro på uteplatsen/baren framför hotellet.



Kjell försökte själv att åka till Pisa med motorcykel. Här är hans berättelse. Missade avfärden med gruppen som åkte motorcykel till tornet. Detta p.g.a. att jag stod och pratade med en Vincentägare om någon teknikalitet.

Jag har ju GPS på min mc så det kändes som ganska enkelt att hitta. Bara att knappa in den förutbestämda mötesplatsen Piazza dei Cavalieri. Hur svårt kan det vara? Fick programera om GPS:en 3-4 gånger utan att nå målet. Det hela slutade med att GPS:en ledde mig in på ett sjukhusområde som varken jag själv eller GPS:en hittade ut från. Fann till slut en GPS-fri ambulans som kunde följas efter och som turligt nog var på väg ut ifrån sjukhuset.

Pratade med Jacqueline Bickerstaff på bilden sittande på knä framför sin älskade cykel, en 1926 års HRD med en 500 cc JAP sidventilsmotor. Denna maskin har fört henne runt Europa, Nordamerika samt Australien och NZ. Jacqueline är teknisk doktor och som vad jag förstår en av innovatörerna till dagens GPS system. Berättade vad jag varit med om, hennes svar var att problemet låg hos de som gjorde kartorna. Hade samma fråga ställts till kartfolket hade de självklart skyllt på GPS folket.



Fredag 18 sept. Hela dagen gick nästan åt till demontering av mitt punkterade framhjul, taxi till en mc-verkstad, väntan på slangbyte, besök hos en bilhandlare (mitt emot lagverkstaden) som bl.a. hade en Ferrari 280 GTO till salu för motsvarande 35.000.000 SEK, hämtning av hjul, ny taxiresa till hotellet, montering, konstaterande att däckets var felmonterat, ny resa till mc-firman fixning, ny hemresa, provkörning och en öl till Calle (efter provkörningen). Min cykel är utrustad med aluminiumfälgar som jag är lite rädd om därför resan till

MC-firman. Jörgens nya stora fina BMW blåste omkull i en vindby med omfattande skador. Vädret var fint, drygt 35 grader varmt men samtidigt labilt och en urladdning kunde komma när som helst, därav kastvinden som vält cykeln, det var helt klart åska i luften. Fin middag med efterföljande samvaro på uteplatsen/baren framför hotellet.

Lördag 19 Sept. Guidad heldagstur till Florens. Givetvis Ponte Vecchio som är en känd medeltida bro som går över floden Arno. Bron är känd för sina juvelerarbutiker. Ett otal magnifika byggnader, kyrkor och katedraler samt imponerande statyer besågs också. Intressant att ha en kunnig och engagerad guide med sig. Det ger så mycket mer att få bakgrunder och anekdoter berättade. Att beskriva Florens eller Firenze på några få rader är omöjligt. Bara familjen Medici:s inflytande över staden kan fylla ett par bokhyllor. VOC spares anordnade sitt tredje informationsmöte där det pratades mycket om det australienska serie A Rapideprojektet. Börje köpte en V3 koppling av Niel Videan från Australien, en

av de duktiga serie A-byggarna. Både VOC:s Jenny Bloor samt Michelle Eldbridge var på plats och representerade VOC spares samt naturligtvis Ian Savage. Fin middag med efterföljande samvaro på uteplatsen/baren framför hotellet.



Söndag 20 sept. Dagen började med en line up med fotografering. Parkeringsutrymmet var otillräckligt till alla cyklarna så ett antal förflyttningar etc. fick göras innan fotograferingen kunde verkställas. Det blev till slut 53 solomaskiner samt 4 sidvagnsekipage som förevigades denna dag, alla Vincentmaskiner. Jag tycker att bilden är lite rolig eftersom alla tittar åt ett annat håll, kanske på en fotograf som bättre kan fånga deltagarnas uppmärksamhet.

Jag och Jan åkte till Montecatini Alto, (alto betyder hög på italienska) den högre belägna stadsdelen, den ursprungliga staden, som ligger några hundra meter ovanför den nya staden. Utsikten härifrån är häpnadsväckande. För den som inte vill åka eget fordon går det en linbana (Funicolare) upp och ner. Kunde inte låta bli att nynna på den banala napolitanska slagdängan Funiculi, funiculà. Som skrevs till invigningen av bergbana upp till



Vesuvius. På eftermiddagen gick jag en promenad ner till Montecatini Terme och dess kurvattenkällor som anses bota diverse krämpor. Kanske är den vackra miljön lika viktig för kropp och själ som att ”dricka brunn eller var det för att visa upp sig och frekventera sig med andra man ”drack” brunn? Under denna helg anordnades ett antal konserter i termerna så det var omöjligt att flanera omkring obehindrat, däremot var det fritt fram att sätta sig ner och lyssna på musik och körsång. Jag fick njuta av allt från opera till musik som verkade vara i samma genre som våra svensktoppsartisters alster, och

vist hörde jag både, cuore och dolore i texten, något som kan översättas med hjärta o smärta, men jag kan ha hört fel eller så är det fantasin som skenade igen.



På söndagskvällen galamiddag. Härligt väder, upklädda människor, champagne med tilltugg, och snittar lite minglande ute i den ljumna kvällen och sedan festmiddag i den vackra matsalen. En mycket välkomponerad och god middag. Det här med mat, vin och dukningar, det är italienarna experter på. Några få tal där bl.a. arrangörerna hyllades (fattas bara annat), men hur kunde kvällen gå så

fort. På hemvägen var vi och besökte den konsert som också TV spelade in i en av termerna. En mycket vacker ljussättning i termerna. Nästan som en förtrollad kväll och natt.

Måndag 21 sept. Farvältagande, tackande av arrangörerna samt start på återfärden mot Sverige. Det blev en ganska stor grupp med Calle, Börje, Jan, Jörgen, Charlie, Roy Gardner från NZ och Kjell. Planen, om det fanns någon, var att avverka en lång etapp norröver för att sedan kunna ta det lite lugnare. Vi valde till att börja med mindre vägar, företrädesvis bergsvägar. I en lång uppförsbacke nöp Börjes maskin ganska kraftigt. Efter att låtit den svalna lät vi den rulla nedför vägen med Börje



som förare och efter något eller några startförsök släppte kolven och motorn startade och lät faktiskt som vanligt så vi höll tummarna och fortsatte. Denna dag såg vi också den märkliga byggnaden borgen, LA Rocchetta Mattei, (se bilaga.3) som uppfördes av en greve 1859. De sista milen upp till Gardena-dalen som vi valt som slutmål denna dag kördes på betalmotorvägar. När vi körde upp på motorvägen uppkom

plötsligt ett förfärligt ljud i min maskin. I 70-80 km lät det som maskinen skulle rasa och skära ihop vilken sekund som helst men i 90 spann den på som vanligt. Motorn kändes kraftfull och lät hur fint som helst när den varvades. När kopplingen drogs in och trottarna slöts i 70 km (när den lät som mest) tystnade ljudet direkt. Jag oroade mig för problemen men något sade mig att det inte var motorrelaterade ljud som hördes. Det kan vara ganska svårt att lokalisera ett ljud med hjälm på och den ljudkullist omgivande trafik och den egna cykeln gör. Dessutom förstärker den kåpa jag monterat ljudet. Ett bra hotell med fina rum och god mat hittades utmed vägen till val Gardena.

Tisdag 22 sept. Kall frostnupen morgon. Planen denna dag var att via två pass Jaufenpass/Passo Giovo samt Timmelsjoch köra till Füssen och besöka galne kung Ludwig den II:s sagoslott Neuschwanstein i Bayern. (se bilaga 4) Vid ett bensinstopp hittade jag orsaken till ljudet i min maskin. De två L byglarna som håller fast framskärmen i framgaffeln hade gått av så vid ett visst varvtal och fart uppstod ett resonansljud av värsta slag mellan skärmen och de trasiga byglarna. Provisorisk tillfixning med en elastisk packrem. Körningen blev lite mer dramatisk än tänkt, med en omkullkörning (låg fart i en hårnål, inga skador) samt obefintlig sikt uppe på bergsvägarna. Väldigt otrevligt att köra över bergspassen under dessa förhållanden, dessutom ordentligt kallt och vått. Vi kom som planerat fram till Füssen där sagoslottet kunde besökas. Helt otroligt att en kung kan låta uppföra ett sådant slott utan att "folket" gjorde revolution. Det måste ju nästan tömt stadskassan i Bayern. Slottet ligger ganska högt så vi åkte buss upp till slottets entré. När vi skulle åka tillbaka med den sista bussen för dagen visade det sig att de ställt in turen utan att meddela detta så vi fick en ofrivillig men välbehövlig timmeslång promenad i full MC-mundering i ett tilltagande duggregn och en begynnande skymning. Klockan var nu ca 19.00 och alla hotell verkade vara fullbelagda men till slut hittades en kinakrog som också hade Zimmer-frei så där kunde vi både "kinesa" och äta kina. Att finna rum till två eller fyra personer bruka gå bra men är man som i vårt fall var sju stycken kan de bli problem i alla fall i närheten av turistattraktioner.



Onsdag 23 sept. Lite småruggigt väder men efter farvältagande av Roy som skulle till England och Kjell som skulle hem till Södertälje, letades en barndomsvän (hon var förvarnad) till Jörgen upp i Oberrammergau som bl.a. är känt som vintersportort och som ett centrum för träsnideri, men främst för ett var tionde år framfört passionsspel där Jesu liv och död skildras. Vi trakterades Weisswurst och Brötchen, samt kaffe med dopp samt ett par timmars trevlig samvaro. Efter detta, farvältagande av Charlie som for vidare för att återförenas med sin fru som var i Paris och shoppade. Vi övriga fyra tog oss till järnvägsstationen i München för pålastning av cyklar på lastvagn samt oss själva i sovvagn. Katastrofer denna dag var en omkullkörning utan personsador i en rondell samt ett kedjebrott och ett löst bakdrev samt att vinylhandskarna tagit slut så händerna blev minst sagt oljiga vid kedjebytet.

Torsdag 24 sept. Vaknade någotsånär utvilade efter en natt i sovvagn. Vi hade lyxat till det med 1:a klasskupeér (rekommenderas) vilket är betydligt bekvämare än 2:a klasskupeér. Resan hem Hamburg - Puttgarden - Helsingör - Göteborg - Lidköping - Örnsköldsvik bjöd inte på det minsta lilla dramatik, allt fungerade som det skulle. Jörgen hade 730 mil på mätaren vid hemkomsten. Jörgen som blev pensionär i september hann knappt packa upp och packa inför den resa till Kongo han gjorde direkt efter hemkomsten. Jörgen ingår i ett projekt där duktiga "västerländska" kirurger har ett erfarenhetsutbyte med kirurger i tredje världen, detta obetalt och på frivilligbasis. Dessutom är han involverad i ett projekt som förhoppningsvis ger ambulanssjukvården i utvecklingsländer nya möjligheter till snabbare, säkrare och "billigare" transporter av sjuka och skadade.



Väl hemkommen fick jag ett mail från Charlies fru Joan som undrade var Charlie var någonstans. Det blev en massa mailande och sökande innan Charlie hittade sig själv och kunde återförenas med Joan. Trassliga mail och telefon nät var orsaken. Charlie från NZ är en mycket lätt person att ha med. Alltid lika nöjd och glad. Favorituttryck yehyehyeh finefinefine noproblemsnoproblems. Vi har mött Charlie på de europeiska rallyna under säkert 12-15 års tid. Alltid lika glad och lättsam.

Jag måste passa på att tacka livet och de som hjälpt mig att förverkliga denna resa. Det är verkligen få förunnat att vara frisk, kunna ta ledigt, ha resurser och uppleva det kompissskap och den gemenskap ett sådant här äventyr ger. Dessutom ha förmåga att ta till sig de intryck och erfarenheter som serveras utmed vägen. Jag kan konstatera att vi lever i en orättvis värld och jag har hittills varit mycket lyckligt lottad.

Sammanfattning Rallyt. Det som först slår mig är att det var en samling åldrande personer som bevistade mötet. Långt mindre än hälften hade motorcyklar med sig och bara ca 55 Vincentmaskiner. Förstå mig rätt, det är absolut inget fel att medverka när man blivit gammal tvärt om, jag hoppas själv kunna njuta ålderdomen aktiv, gärna bland MC-folk men jag hade förväntat mig mer unga och medelålders motorcyklister på egna cyklar. Många av de personer som vanligtvis brukar bevista rallyna på kontinenten kom inte. Det är givetvis svårt att få ihop livspusslet när man är mitt i livet men jag hade ändå förväntat mig lite mer touringrävar. Det verkar vara lika svårt i alla föreningar och sammanslutningar att attrahera näst - nästnästkommande generationer. Lite sött var att jag såg åtminstone två "nya" par gående hand i hand. Alla fyra hade blivit änkor/änklingar de senaste åren.



Upplägget med tre olika etapper var mycket fint arrangerat, likaså förplägnad om man bortser från maten i Sirmione som kändes som oinspirerad utspisningsmat. Absolut inget fel på råvarorna men lite storköksaktigt tillagat. Boendet var mycket bra med bra boende i Sirmione och fyrstjärniga hotell i Rimini och Montecatini Terme. En absolut triumf för arrangörerna med Giovanni Cabassi (vit skorta på bilden) som träffansvarig och med hjälp av Stefana Zuban (mörk t-tröja). Dessutom hade en ganska stor delegation från VOC lagt ner mycket arbete och engagemang. Läste i MPH att mötet omsatte över £250.000 vilket innebär drygt 3,3 miljoner svenska kronor. För att få allt att fungera hade en Italiensk researrangör Ugo Serra anlitats, som också var med under hela rallyt och verkade trivas med oss. Han ansvarade för, om jag förstår det rätt, för hotellbokningar, chartering av bussarna samt att duktiga guider fanns till hands. Hur skall någon lyckas nå upp till denna nivå till rimliga kostnader på nästkommande möten? För oss skandinaver var prisbilden OK men några av engelsmännen tyckte att det var dyrt i Italien trots pundets starka växelkurs (sept 2015)



Tyvär var cyklarna utspridda framförallt i Sirmione så den vanliga däck-sparkningen uteblev. Denna aktivitet har ännu en poäng och det är att "man" pratar med och träffar nya personer, dessutom är det ett utmärkt forum för "nya deltagare" att komma in i gemenskapen. Det är annars lätt att cementera sina platser och bara umgås med de man redan känner och trivs med. Bra var att det inte anordnades några gemensamma körningar utan vi fick genomarbetade turförslag som kunde användas efter eget tycke och smak. Gemensamma körningar i tät trafik brukar sluta med att minst 50% av gänget kör bort sig inom en kvart, ytterligare 50 % nästa kvart, ytterligare 50% efter nästa kvart. osv. Att köra i enlighet med drop-off systemet eller the Skandinavian way kräver viss disciplin och inövning. Detta sätt att genomföra en körning passar nog det sydeuropeiska kynnet dåligt, säger en Calle återigen totalt befriad från fördommar.



Jag köpte som nämnts en flaska Strega (örtlikör) i San Marino att ge till Faster Fiffi. Det var ju hon som fått mig att åka till det italienska mötet. (se min berättelse om Europaresan 2014) När hustrun såg mitt val av likör och present utbrast hon spontant *"ni karlar är er lika, hur kan du komma på idén att förära en kvinna en flaska Strega? (Strega betyder häxa på italienska) Åk nu ner till Italien nästa år men köp något fint till henne istället"* Så det kan bli och så får det bli!

Sammanfattning maskinerna. Nja..... Två maskiner med kopplingsproblem, topp-boxproblem, hastighetsmätardrivning, punktering, kolvnyp, tändningsproblem, ATD-problem, gaswirebrott, pakethållarproblem, kedjebrott, löst kedjedrev, framskärmsinfästning, cykel som blåste kull, eskalerande oljeläckage m.m. är för mycket. Alla måste vara bättre förberedda till nästa resa förhoppningsvis 2016 till Tyskland, Wagrain i Österrike och Dolomiterna eller Slovenien. Börjes maskin gick enligt egen utsago helt OK efter kolvnypet och kompressionen kändes normal på båda cylindrarna. Om någon kommit så här långt i berättelsen måste jag säga att Cometerna imponerar stort. Både Charlies, Anders och Jörgs maskiner fungerade mycket bra och är nästan lika snabba, kanske snabbare än en twin på krokvägar. På motorvägarna blir farten även med en twin någonstans mellan

95-110 på GPS:en. (gamla gubbar klarar inte mer under längre transportkörningar) Vi har nästan övertalat Jörgen, att han skall ta sin fina Black Prince nästa år. Det verkar som han trivdes så bra i vårt sällskap att vi kan hoppas att han kan tänka sig fortsatta äventyr med oss västkustare.

Vädret. Ca 50 mils regn av de ca 500 -550 mil vi körde. Jörgen kom upp i 730 mil men körde ju också Göteborg – Örnsköldsvik t.o.r. Vädret i Italien var mellan 28-35 grader och mestadels sol. 35 grader med full mc utrustning, handskar stövlar, solljus och trafikstockningar är i mastigaste laget, men att köra utan skydd är oansvarigt och oklokt. Två pass kördes över i tät dimma/regnmoln och med nästan obefintlig sikt.



Calle



Jan



Anders och Aga



Jan i vägverkets väst samt Jörgen sobert klädd



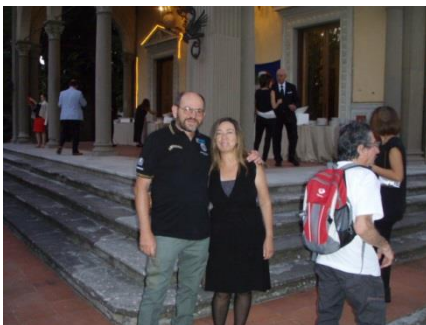
Kjell



Börje och Anna

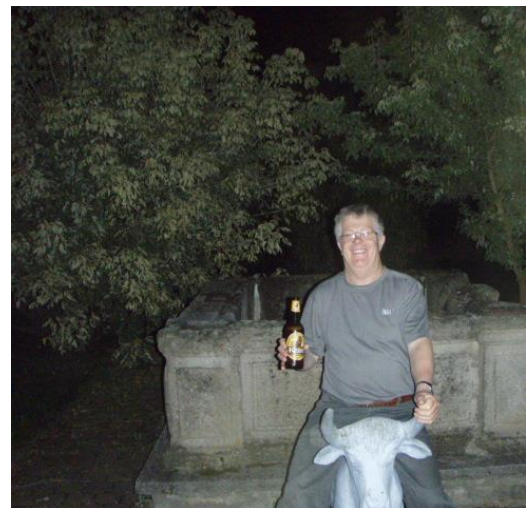


Ann-Charlott

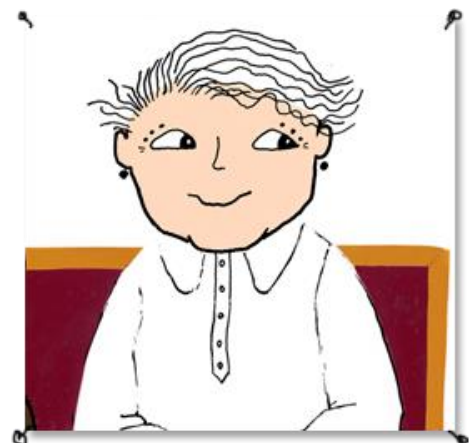


Vår räddare i nöden Frälsar Johannes och Fatima

Charlie



Faster Fiffi





Sverige bekantingarna Peter och Tiny från Holland saknas i min berättelse men var med på alla tre etapperna. De driver ett skolprojekt i Dakar i Senegal helt ideellt och på frivilligbasis. De viger sitt liv till denna välgörenhetsinsats. Ett mycket trevligt Vincentpar, här vilar verkligen inga ledsamheter.

Och många, många fler. Ingen nämnd och ingen glömd som ”man” så där käckt brukar säga.

Bilaga 1.



Prora, eller Seebad Prora, är en ej färdigställd semesteranläggning som byggdes åren 1936–1939. Den ligger vid havsbukten Prorer Wiek på den tyska ön Rügen i Östersjön. Robert Ley, ledare för fritidsorganisationen Kraft durch Freude (KdF), hade med Adolf Hitlers godkännande beslutat att en semesteranläggning skulle anläggas här. KdF var en underorganisation till den nazistyrda fackföreningsrörelsen "Deutschen Arbeitsfront" och syftet med Prora var att kunna erbjuda en stor andel tyska medborgare en billig semester vid havet. Anläggningen planerades för 10 000 rum och en kapacitet på 20 000 gäster. Då alla gäster skulle få stanna i tio dagar skulle bara denna byggnad kunna hantera mellan 400 000 och 500 000 besökare årligen. Läger man till de KdF-skepp som skulle lägga till vid Prora handlade det om minst det dubbla antalet semesterfirare årligen, enligt vad som planerades.

Varje rum på Prora skulle ha havsutsikt, därför den långa utsträckta huskroppen. Prora byggdes 150 meter från stranden i sex våningar och med en längd av 4,5 kilometer, vars totala längd avbröts i mitten av en stor festplats. Den stora restaurangen och festplatsen påbörjades aldrig, men var planerad för en kapacitet på 20 000 sittande gäster. Arkitekt för Prora var Clemens Klotz (1886-1969).

I april 1938 började själva husbygget med bärande delar i betong, men arbetet avbröts i samband med utbrottet av andra världskriget 1939. Under kriget fungerade Prora bland annat som fältsjukhus och vid krigsslutet som anläggning för Röda Armén. En del av det enorma Prorabygget färdigställdes av DDR-regimen, en del står som ruiner och en del sprängdes bort, men det senare var svårt då betongfundamenten var för starka. Under DDR-tiden fortsatte man att använda byggnaden för militära ändamål, varför området var stängt för utländska besökare.

Den gemensamma tyska armén övertog området 1990 och flyttade ut 1992. Sedan 1993 är området öppet för allmänheten. I en del av byggnaden finns idag ett museum och butiker, restauranger mm.

Stora delar av komplexet håller i dagsläget på att renoveras och vissa delar är redan klara som lägenheter och vissa andra delar kommer att vara klara 2015 och då skall både hotell med spa anläggning plus fler lägenheter vara klara.

Prora var inte naziregimens enda planerade semesteranläggning. Liknande anläggningar i Timmendorfer Strand utanför Lübeck och i Kolberg i Pommern planerades. Dessa komplex kom aldrig att förverkligas.

Bilaga 2

Gabriele D'Annunzio, egentligen Antonio Rapagnetta, sedan 1924 furste av Montenevoso, född 12 mars 1863 i Pescara, Abruzzo, död 1 mars 1938 var en italiensk författare, politiker, journalist, äventyrare och pilot.



Efter universitetsstudier i Rom blev D'Annunzio journalist på tidningen Tribuna. Under första världskriget vann han stor berömmelse som flygare. Efter kriget, år 1919, besatte nationalisten D'Annunzio med sin egen frikår staden Fiume (nuvarande Rijeka i Kroatien) som innan dess tillhörde Österrike-Ungern. D'Annunzio var inte någon ivrig anhängare av Mussolini och fascismen men räknades av dessa ändå som en föregångare. D'Annunzio kallades även för våghals och "ledare".

Egendomen, Villa Cargnacco, numera Il Vittoriale (Degli Italiano), hade tillhört en tysk konsthistoriker från vilken den konfiskerades av den italienska staten, inklusive dess samling av böcker och ett piano som tillhört Liszt. D'Annunzio hyrde fastigheten i februari 1921 och inom ett år inleddes en ombyggnad under ledning av arkitekten Giancarlo Maroni. På grund av d'Annunzio popularitet och hans oenighet med den fascistiska regeringen i flera frågor, gjorde fascisterna vad de kunde för att behaga d'Annunzio för att hålla honom borta från det politiska livet i Rom. En del av deras strategi var att ge stora ekonomiska bidrag för att utvidga egendomen, och för att skapa en imponerande konst och litteratur samling.

1926 donerade regeringen ett belopp på 10 miljoner lire, vilket möjliggjorde en avsevärd utvidgning av egendomen, med en ny flygel Schifamondo. År 1931 påbörjades byggandet av amfiteatern Parlagio, Mausoleet ritades och byggdes efter d'Annunzio död.

Den Prioria

Den Prioria består av ett antal rum rikt dekorerade rum som är fyllda med minnessaker. Noterbart är de två väntrum, ett för välkomna gäster och ett för ovälkomna gäster. Det är till det senare som Benito Mussolini skickades till på sitt besök 1925. En fräs var inskriven speciellt för honom ovanför spegeln.



To the visitor:

Are you bringing Narcissus' Mirror?

This is leaded glass, my mask maker.

Adjust your mask to your face,

But mind that you are glass against steel.

Amfiteatern

Amfiteatern är den första större byggnadsverket man kommer till efter entrebyggnaderna och byggd enligt klassiska modeller, arkitekten Maroni besökte Pompeji för inspiration. Dess läge, liksom de andra byggnaderna i Vittoriale erbjuder en majestätisk utsikt över Gardasjön, och den används för föreställningar även idag.



Mausoleet

De koncentrisk terrasserna ligger på den högsta punkten på gården. Här ligger kvarlevorna av de män som tjänstgjorde under D'Annunzio och dog under Fiume-incidenten, med D'Annunzio själv i mitten.

Ytterligare några bilder från Villa Cargnacco, Il Vittoriale.



Vem var han, denne d'Annunzio med stort eller litet "d"?

Elegant frammanar Göran Hägg i sitt sista verk en mångfacetterad bild av en svårfångad diktare, skriver Johan Werkmäster.

BIOGRAFI

GÖRAN HÄGG

D'Annunzio
Norstedts



Flera av de böcker som författaren, litteraturoccenten och folkbildaren Göran Hägg skrev under det sista decenniet av sitt liv handlade om det

moderna, enade Italiens historia och de män (ty det rör sig mestadels om män) som formade den. Att han förr eller senare skulle skriva en bok om, som det heter i undertiteln, en "dekadent diktare, krigare och diktator" vid namn D'Annunzio kom knappast som en överraskning. Däremot kom det som en chock att denna lika underhållande som kunskapsrika biografi skulle bli hans sista verk.

REDAN I HÄGGS initierade levnads-teckning *Mussolini – en studie i makt* (2008) får D'Annunzio förvånansvärt stort men berättigat utrymme och sägs på sitt sätt vara en intressantare gestalt än il Duce själv. Att han nu får ett porträtt i helfigur på svenska är tacknämligt. "Numera är d'Annunzio hos oss okänd eller möjligen okänd. Framför allt tror man att han var 'fascist'", skriver Hägg i det inledande kapitlet.

D'Annunzio föddes i Pescara vid adriatiska kusten 1863. Som 16-åring publicerade han sin första diktsamling. Något år därpå flyttade han till Rom, där han snart lät sig dras in i societetens hektiska och mondäna nöjesliv. Han etablerade sig som skvallerkolumnist, gifte sig och fick barn, hade mängder av älskarinnor och drog på grund av sitt utsvävande leverne på sig enorma skulder.

Sedermera skulle D'Annunzio inte bara bli Italiens mest hyllade författare och krigshjälte, en tillfällig parlamentsledamot som plötsligt bytte sida från den yttersta högern till det socialistiska lägret samt, under halvtannat år, ledare för den ultraliberala fristaten Fiume där det på 1920-talet var lika självklart att religions- och åsiktsfrihet skulle råda som att kvinnor hade samma rättigheter som män.

D'ANNUNZIO VAR UNDER större delen av sitt liv enormt produktiv, men det var framför allt i början av karriären som han skrev sina främsta verk, ett antal romaner, några diktsamlingar och, inte

minst, dramat *La Figlia di Iorio*.

Elegant och utan att fördjupa sig i diktarens mindre betydande verk eller de snabbast förbiskymtade älskarinnorna frammanar Hägg en mångfacetterad bild av den svårfångade D'Annunzio. Några av de mest intressanta avsnitten skildrar hans förhållande till Mussolini, vilket var minst sagt kärvt. Diktaren hade inget förtroende för fascistledaren och hatade den framväxande italienska alliansen med Hitlertyskland. Och var det kanske så att Mussolini låg bakom ett mordförsök på D'Annunzio som försatte honom ur stridbart skick, vilket ledde till att Mussolini

Kanske är det dags att D'Annunzio återupptäcks och nyöversätts till svenska. Säkert ville Göran Hägg med sin bok åstadkomma just detta.

kunde ta makten i Italien 1922? Göran Häggs argumentation för att så var fallet övertygar.

DIKTARENS NAMN STAVAS oftast D'Annunzio (med stort "D") men Hägg har valt den mindre vanliga varianten d'Annunzio, antagligen för att det var så föremålet själv så småningom kom att skriva sitt namn, möjligen för att det såg elegantare, mer "franskt" och adligt ut.

Kanske är det dags att D'Annunzio återupptäcks och nyöversätts till svenska. Säkert ville Göran Hägg med sin bok åstadkomma just detta.

JOHAN WERKMÄSTER



PRODUKTIV. D'Annunzio var under större delen av sitt liv enormt produktiv, men det var framför allt i början av karriären som han skrev sina främsta verk, skriver Johan Werkmäster.

Kopierat från
kultursidorna i
GP (Göteborgs-
posten 2015-10-
25)

Bilaga 3

LA ROCCHETTA MATTEI

Av Jan Östnäs

Förra årtusendet. I mitten av april 1979 (dvs. för över 36 år sedan), körde jag en grupp arkitektstuderande till Bologna. En av byggnaderna som vi besökte var en av kyrka, ritad Alvar Alto. (vår grupp besåg också denna kyrka i Riola 21 sept 2015. Reds anm.) Kyrkan finns i Riola, en by i bergen söder om Bologna. Innan vi återvände till Bologna köpte vi lite mat hos den lokale specerihandlaren vid torget mitt emot kyrkan och åkte upp för en backe för att komma utanför bebyggelsen och att äta maten den i det fria. Ovanför backen hittade vi en borguin som vi naturligtvis tog oss in i.

Väl inne förvånades vi storligen för här fanns kopior av moriska arkitekturelement, grekiska förlagor, assyriska bevingade lejon, utomeuropeiska kopior av diverse statyer och gud vet allt. Arkitekturstilen kan på fikonspråk beskrivas som eklektisk. Dvs. en jädrans stilblandning!

Tak saknades delvis och en del fönster saknades. Marken var helt igenvuxen; kort sagt den bisarra anläggningen var ett rejält renoveringsobjekt!

Episoden med sjönk med tiden allt djupare in i minnet för att helt försvinna trodde jag.

Det visade sig vara fel!

Innevarande årtusende, på måndagen den 21 september 2015 var vi på hemväg från VOC:s internationella rally i Montecatini Terme och närmade oss Bologna från söder efter att åkt över bergen på småvägar. På avstånd lade jag märke till en förgylld lökkupol. Ju närmare vi kom såg jag att den



gyllene kupolen satt på ett torn tillsammans med andra mindre kupoler på minareter på en nyrenoverad borg. Nu började jag misstänka att det var borgruinen från besöket 1979. Helt säker blev jag när vi passerade det lagade hålet i muren där vi då tog oss in.

BYGGHERREN, CONTE CESARE MATTEI, OCH HANS BORG

Cesare Mattei föddes i Bologna 1809 i en rik familj. Vid denna tid var Italien inte enat och Bologna tillhörde vid denna tid Kyrkostaten med huvudsäte i Rom. Grevetiteln fick han av statsöverhuvudet, påven Pius IX, som tack för en donation av en fästning utmed kusten några mil norr om Ravenna. Fästningen, som finns kvar, heter Magna Vacca (Stora Kossan)!!

I början av sin yrkesbana var han enrollerad i en sparbank, Cassa di Risparmio i Bologna, som han var med om att grunda 1837. Vidare var han engagerad i Bolognaregionens försvar som överstelöjtnant och stabschef. Han avsade sig dessa uppdrag i maj 1848 när han valdes in i parlamentet i Rom. På hösten samma år avstår han från det politiska livet för att börja studera medicin.

1850 köper greven mark utanför Riola där ruinerna efter den gamla fästningen Savignano ligger och samma år läggs grundstenen för det nya slottet som kom att kallas Rocchetta. 1859 flyttar han in permanent för att leda det fortsatta byggnadsarbetet som kom att fortsätta till 1875. I slottet byggdes även laboratorier.

Samtidigt ägnade han sig åt studier och forskning i medicin, närmare bestämt inom disciplinen Elettromeopatia (Electrohomeopati) och framställde läkemedel och terapier som enligt uppgift bland annat skulle bota cancer.

Under tiden 1860-1880 nådde han världsrykte med sin forskning och det fanns kliniker/institut på över 500 platser runt om i världen. Främst i Indien, Pakistan och Storbritannien. Det lär fortfarande finnas kliniker runt om i världen.

Kung Ludwig III av Bayern, brorson till vår gamle vän kung Ludwig II från Neuschwanstein, har besökt Rocchetta Mattei. Så har även tsar Alexander II. Matteis droppar finns även nämnt i Dostojevskijs Bröderna Karamazov.

Greve Cesare Mattei avled 1896, 87 år gammal och ligger begravd i slottets kapell.

Efter grevens död fortsatte de efterlevande med läkemedelsproduktionen och utgivande av hans skrifter ända fram till 1956. Ett av preparaten heter VADE MECUM minsann! Jag undrar vad Barnängen hade sagt om detta. Munvattnet Vademecum lanserades 1897 av Barnängen.

Under 2:a världskriget rekvirerades slottet av tyskarna som eldade upp möblerna och slottet plundrades och vandaliserades av lokalbefolkningen i samband med slutet av kriget.

Efter att de efterlevande slutade med utgivandet av skrifterna 1956, gjordes förgäves försök att sälja slottet. I första hand till Bologna, som vägrade att ta emot det, även som gåva, och även till andra institutioner - men förgäves.

Slutligen såldes Rocchetta Mattei till en lokal affärsman 1959, Primo Stefanelli, som drev slottet som en turistattraktion med diverse aktiviteter tills myndigheterna stängde anläggningen på grund av stabilitetsproblem.

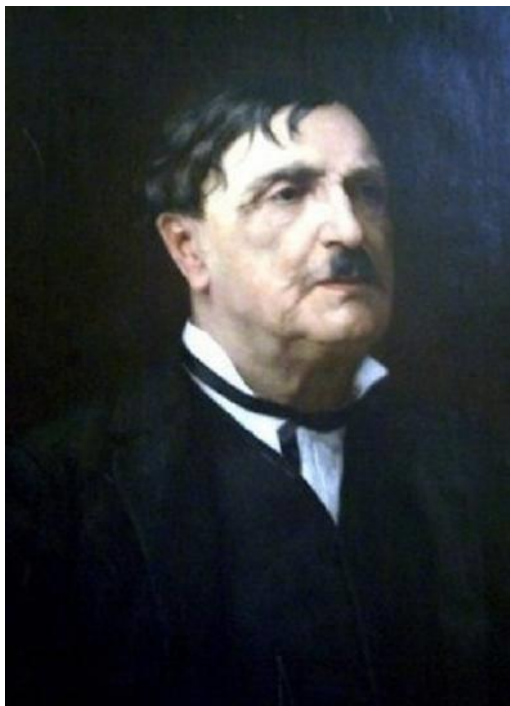
April 1979 gjorde delar av Chalmers Arkitektursektion intrång. Det torde nu vara preskriberat.

1986 förklarades slottet vara statligt byggnadsminne, ett pappersbeslut som saknar betydelse.

När änkan efter Primo Stefanelli avled 1989 avstannade all verksamhet och förfallet tilltog.

2005 slöts cirkeln genom att slottet köptes av en stiftelse som ägs av Cassa di Risparmio i Bologna, banken som greven varit med om att starta.

Restaureringsarbetet påbörjades 2007 och delar av slottet öppnades för allmänheten i augusti 2015.



Det var bara några veckor innan vi passerade den 21 september 2015. Tänk så det kan bli!

Så här såg Cesare Mattei ut som gammal. Likheten med en viss potentat från Österrike är påtaglig men om honom finns det tillräckligt skrivet!

Här finns två länkar till Rocchetta Mattei:

<http://www.rocchettamattei-riola.it>

<http://www.cesaremattei.com>

Salve!

Jan Östnäs, november 2015.

Bilaga 4

Neuschwanstein är ett slott utanför Füssen i bayerska alperna i södra Tyskland som uppfördes av kung Ludwig II av Bayern med början 1869. Slottet ses som förebilden för Disneys Törnrosaslott. Det är ett av världens mest kända slott och ett vanligt motiv på pussel och affischer. Neuschwanstein är ett så kallat *Märchenschloss* (tyska för "sagoslott"). Inspiration till Neuschwanstein fick Ludwig II från borgen Wartburg i Eisenach. Slottet var nominerat till finalen av världens sju nya underverk men fick vid omröstningen 2006 inte någon placering plats på listan.



Slottet ligger uppe på en brant höjd några hundra meter ovanför byn. Entréporten nås via en brant, slingrande väg. Den tekniska standarden var för sin tid hög, i källaren byggdes ett koleldat centralvärmesystem och slottet utrustades även med telefon som var kopplad till det närbelägna slottet Hohenschwangau där Ludwigs mamma bodde. Det sägs att de talade med varandra i telefon flera timmar varje dag.

Att bygga Neuschwanstein tog betydligt längre tid än Ludwig II tänkt sig. Projektet var omfattande, kostnaderna sköt i höjden och bara att forsla materialet uppför det branta berget tog sin tid. Slottet

ritades av Christian Jank och utfördes av Eduard von Riedel och senare Georg von Dollmann. Grundstenen lades den 5 september 1869 och det som först byggdes var ingångsbyggnaden i vilken Ludwig II bodde under ett antal år medan slottsbyggnaden restes. Först 1880 hölls en taklagsfest och 1884 kunde kungen flytta in i slottet. Endast 14 rum av drygt 360 hann iordningställas, resten är ofullbordade. Alla inredda rum är rikt dekorerade med scener från gamla legender och sagor samt scener ur Richard Wagners operor.

Den 11 juni 1886 arresterades kung Ludwig II i sin säng och fördes iväg från Neuschwanstein och två dagar senare hittades han död. De ofullbordade delarna förblev ofullbordade och sju veckor efter Ludwigs död öppnades slottet för allmänheten.

Ludwig II lät även bygga andra slott i Bayern bl.a. Linderhof och Herrenchiemsee.

I slutet av andra världskriget förvarade tyska Riksbanken mängder av guld i slottet. Detta flyttades till en okänd plats i slutet av kriget och enligt obekräftade rykten så sänktes det i den närbelägna sjön Alat. Många andra saker såsom gyllene snusdosor, antika juveler, möbler och tavlor förvarades också i slottet. Dessa var tänkta att ingå i Adolf Hitlers privata samling.



Bilaga för meningslöst vetande

VAD HAR NAMNET PÅ EN SMALSPÅRIG JÄRNVÄG PÅ RÜGEN ATT GÖRA MED ENPALATIN VID KARL DEN STORES HOV SOM STUPADE (PALATINEN ALLTSÅ!) I SLAGET I RONCESVALLES ÅR 778.



JÄRNVÄGEN IFRÅGA

Frågan har lämnat mig sömnlös ända sedan jag läst Calles beskrivning om att loket (egentligen hela banan) på den smalspåriga järnvägen kallas för "Der Rasender Roland". På svenska blir det "Den Rasande Roland" och på italienska "Orlando Furioso". Detta måste utredas!

Av hemsidan framgår att banan startades på 1890-talet och har gradvis byggts under åren. Banan anslöts så småningom till det allmänna normalspåriga järnvägsnätet. Efter andra världskriget växte turismen gradvis även i Östtyskland och under 1950- talet döpte turisterna banan till "Rasender Roland" efter Ariostos diktverk ORLANO FURIOSO från 1516.

Chocken från att komma från de allmänna järnvägarnas hastighet till lokalbanans topphastighet på 30 km/tim bidrog till det ironiska valet av smeknamn. Rasender betyder nämligen inte bara rasande utan även rusande, vilket skulle hänsyfta till lokalbanans "svindlande" topphastighet. Det är tydligen inte bara Max Raabe som är rolig i Tyskland!

I modern tid torde tågbytet vara att jämföra med att komma ifrån en normal landsväg till en GPS-vald kreatursstig!



MAX RAABE, TYSKLANDS I SÄRKLASS ROLIGASTE MAN

Vem var nu denne Roland som förekommer under två tillfällen i litteraturhistorien? Första gången, under medeltiden, finns han i diktverket ROLANDSSÅNGEN (Chanson de Roland) från 1100-talet. Därefter förekommer han under renässansen i Ariostos verk ORLANDO FURIOSO från 1516.



ROLANDS DÖD, MED OLIFANTEN

Vi befinner oss sydvästra delen i Karl den stores rike år 778 A.D.

Kejsar Karl den store (Charlemagne) har efter sitt härnadståg i Spanien beslutat att föra hem den frankiska hären genom bergspassen kring Roncesvalles i västra Pyrenéerna efter att ha varit i de slemma saracenernas rike och fått stryk. I genom passen måste den enorma hären sprida ut sig i en lång kolonn. För att skydda de sårbara eftertrupperna utses ett arriärgarde att ledas av vår hjälte Roland, Markgreve av Bretagne.

Den frankiska eftertruppen överrumplas av en överväldigande saracensk här, ledd av kung Marsil av Zaragoza. Förhindrad av sin ridderliga heder anser sig Roland oförmögen att blåsa sitt horn Olifanten efter hjälp från den frankiska huvudhären. Roland och de frankiska riddersmännen dör som martyrer i bergspasset vid Roncesvalles.

Det berättas aldrig att Roland skadas av fiendevapen utan det är först när han till slut beslutar sig för att blåsa i hornet som han spränger sina egna tinningar och får sitt banesår. Slaget är då redan vunnet men den frankiska eftertruppen är tillintetgjord av de muhammedanska styrkorna. Roland själv är döende. När alla saracener till slut bragds om livet eller jagats på flykt kan Roland söka upp en lämplig plats för sin död och han insomnar till slut ovanpå sitt horn Olifanten och sitt svärd Durendal.

När Karl den store, till slut hör Rolands svaga hornstötar genom de spanska bergspasset, vänder han tårögd hären och sätter den i sporrsträck för att hjälpa Roland och hans franker. Karl den stores riddare kommer dock för sent till slagfältet och de finner sina döda kamrater utspridda över den spanska jorden.

En olifant är ett medeltida namn på en elefant men även en benämning på ett horn ursprungligen för signalering men senare även för att dricka ur vid festliga tillfällen. Djuret olifant förekommer även i Tolkiens Sagan om ringen.

Från början tillverkades olifanter av elefantbetar men så småningom användes även horn av andra djur



ROLANDS OLIFANT

Rolands äkta olifant visas i katedralen i Santiago de Compostela. Se ovan.

Det finns även en Rolands äkta olifant i Vituskatedralen i Prag, minsann!

*Till munnen Roland för sin Olifant,
med väldig kraft han nu i hornet stöter,
Bland nejdens höga berg går skallet vida,
Dess genljud hörs på tretti' dryga mil . . .*

Grev Rolands mun har sprungit uti blod,

Hans hjärnas tinningben i bitar rämnat.

Han blåser än uti sitt horn med smärta . Rolands död ur ROLANDSSÅNGEN.

Och allting är naturligtvis alldeles sant!

Intygat:

Jan Östnäs i november, Anno Domini MMXV.

Vincent HRD Owners Club är öppen för alla ägare, dess familjer samt alla som har ett genuint intresse för Vincent HRD motorcyklar.

Vincent HRD Owners Club bildades 1948 av en liten skara entusiaster. Klubben är och har alltid varit helt oberoende från Vincentfabriken, andra kommersiella, politiska eller religiösa rörelser och grupperingar. När produktionen av motorcyklar upphörde 1955 hade medlemskap stigit till 1800. Trots farhågor om dess svanesång när tillverkningen av cyklar lades ned fortsatte klubben att blomstra och växa, tills idag, då den har ca 2500 medlemmar. Det finns 30 lokalavdelningar i Storbritannien och 27 utländska avdelningar med medlemmar spridda över hela världen.

Det finns många fördelar att vara medlem i klubben. Förutom att göra allt som står i dess makt för att hålla igång maskinerna genom reservdelstillhandahållande och teknisk support finns en mycket stark social sammanhållning samt en utmärkt klubb tidning, MPH, som kommer ut 12 gånger om året. Tidningen brukar ha ett 60 tal sidor och har i nov 2015 kommit ut oavbrutet 802 gånger. Det finns många lokala rallyn över hela världen med ett årligt rally i Storbritannien och ett internationellt rally (ovan beskrivet) var fjärde år som höjdpunkter.

HRD delen av namnet togs bort 1950 för att undvika förväxling med Harley Davidson. Motorcyklarna före 1950 heter HRD och efter 1950 Vincent. De sista modellerna som utvecklades var de helt inklädda Black Prince och Black Knight. Produktionen upphörde i december 1955.

Enligt min mening vilar värdet på och myten om våra maskiner på tre ben. Alla lika viktiga. Den som skaffar sig en Vincent och går med i VOC får följande:

- Maskinernas användbarhet, skönhet och kompromisslösa kvalitet i materialval samt konstruktion. Phil Vincent var besatt av att tillverka det bästa som tiden kunde frambringa. Trots att det är 75 år sedan maskinerna konstruerades kan de brukas och användas aktivt och har prestanda och komfort som motsvarar moderna maskiner.
- Reservdelssituationen. En fullständig unik situation där alla reservdelar kan tillverkas till priser som få moderna kvalitetscyklar kan matcha. Nästan alla delar finns i VOC:s lager i England. VOC har tagit fram digitala ritningar över i stort sett alla delar. Även delar till mellankrigscyklar finns att tillgå.
- Den sociala delen av klubben. Sedan 1948 har det anordnats rallyn, utställningar, tävlingsaktiviteter, sammankomster middagar etc. Väldigt viktigt i sammanhanget är att respektive samt barn alltid varit en naturlig del i den klubbkultur som skapats. Klubben har ingen ”grabbig”

kultur utan snarare en familjär framtoning. Väldigt många av oss har även andra intressen och talanger samt olika bakgrund både socialt, geografiskt samt yrkesmässigt vilket ger en spännande möjlighet till intressanta diskussioner och erfarenhetsutbyte.

Scandinavian Vincent Club SVC

Scandinavian Vincent Club (SVC) bildades 1970. SVC är fristående från Vincent Owners Club, (VOC), men eftersträvar bästa tänkbara förhållande till VOC. Klubbens syfte är att främja intresset för HRD / Vincent motorcyklar samt att skapa kontakter mellan Vincentägare i Skandinavien. Detta sker främst genom den förnämliga tidning som utkommer två gånger om året (90 nummer hittills) samt den årliga träff som läggs någonstans i Skandinavien. Dessutom anordnas lokala möten av klubbmedlemmar. Föreningen har ca 180 medlemmar från Sverige, Danmark, Norge, Finland samt Tyskland. Antalet besökare på våra årsmöten brukar vara ca 60 st, ofta med icke-skandinaviska gäster. Uppskattningsvis finns det ca 350 kända Vincentmaskiner i Skandinavien.

Artikelförfattaren på sin Vincent Black Shadow 1954 på väg på nya äventyr.

